

Faktenblatt 2.1

München 01.01.2021

A 9 Nürnberg – München

Erhaltungsprojekt

Anschlussstelle Langenbruck bis Autobahndreieck Holledau

Juni 2019 – Dezember 2021

Alle Zeitangaben sind unverbindliche Zielvorgaben auf Basis des jeweils aktuellen Planungsstands. Änderungen oder Zeitanpassungen können sich jederzeit aufgrund der Witterung oder der Einflüsse Dritter ergeben. Die Autobahn Südbayern bemüht sich darum, dass alle geplanten Zeiten eingehalten werden.

Inhalt

Grundlagen	2
Variable Fahrspurzuordnung mit dem Road Zipper	3
Zahlen und Daten des Road Zippers und der variablen Schutzwand	6
Auswirkungen auf den Verkehr in der Region	7
Pressekontakt	8

Geschäftsführung
Stephan Krenz (Vorsitzender)
Gunther Adler
Anne Rethmann

Aufsichtsratsvorsitz
Dr. Michael Güntner

Sitz
Berlin
AG Charlottenburg
HRB 200131 B

Steuernummer
30/260/50246

Bankverbindung
Uni Credit Bank
IBAN
DE10 1002 0890 0028 7048 95
BIC HYVEDEMM488

Grundlagen

Über die A 9 und das Erhaltungsprojekt

Die Autobahn 9 wurde in den 1930er Jahren gebaut und verbindet Berlin, Leipzig/Halle, Nürnberg, Ingolstadt und München. Zwischen der Anschlussstelle Langenbruck und dem Autobahndreieck Holledau werden von Juni 2019 bis Dezember 2021 grundlegende Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Die Hauptarbeiten begannen am 1. Dezember 2019. Sie betreffen neben der Erneuerung beider Fahrbahnen vor allem die 12 Unterführungen im Erhaltungsabschnitt. Auch die wurden in den 1930er Jahren errichtet. In den 1970er Jahren wurden Unterführungen und die Fahrbahnen auf drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung verbreitert. Im Kern sind die Unterführungen also über 80 Jahre alt, die Anbauten rund 40 Jahre.

Was bedeutet der Begriff Erhaltungsprojekt?

Autobahnen sind durch das Verkehrsaufkommen sehr stark beanspruchte Straßen. Über die regelmäßigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten hinaus sind je nach Beanspruchung auch Erhaltungsmaßnahmen erforderlich. Der Begriff Erhaltung beschreibt in diesem Zusammenhang gebündelte, bauliche Maßnahmen, um den guten Zustand und die Leistungsfähigkeit der Autobahn zu erhalten. Das bedeutet, dass die Autobahn im Erhaltungsabschnitt grundlegend erneuert wird. Diese Maßnahmen betreffen nicht nur die beiden dreispurigen Fahrbahnen, sondern auch die Unterführungen im Erhaltungsabschnitt. Also die Brückenbauwerke, mit denen die Autobahn über andere Straßen, Flüsse oder Bahntrassen geführt wird. Im Gegensatz zu einem Autobahnausbau wird die Autobahn 9 zwischen der Anschlussstelle Langenbruck und dem Autobahndreieck Holledau nach Abschluss der Erhaltungsmaßnahmen nicht breiter sein als sie vorher war. Sie wird weiterhin jeweils drei Fahrspuren pro Fahrtrichtung haben. Sie bleibt eine sechsspurige Autobahn.

Zahlen und Fakten zum Erhaltungsprojekt A 9

Dauer	Juni 2019 – Dezember 2021
Länge	rund 9 Kilometer, zwischen AS Langenbruck und AD Holledau
Kosten:	rd. 130 Millionen Euro
Vorhabensträger	Die Autobahn GmbH des Bundes vertreten durch die Niederlassung Südbayern
Unterführungen	alle 12 Unterführungen werden erneuert

Wie informiert die Autobahn, Ndl. Südbayern über den aktuellen Stand der Maßnahmen?

Für das Erhaltungsprojekt wurde eine Projektwebseite eingerichtet. Unter www.a9-erhaltung.de finden Interessierte alle wichtigen Informationen zum Erhaltungsprojekt. Die Seite ist aufgeteilt in einen Bereich vor allem für die Bürgerinnen und Bürger der Region rund um den Erhaltungsabschnitt und einen Bereich für die Autobahnutzerinnen und -nutzer.

In welchen Phasen werden die Maßnahmen umgesetzt?

Um die A 9 während der Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen nicht sperren zu müssen, wurden die Maßnahmen in Phase 1 auf der östlichen Fahrbahn (Richtungsfahrbahn Nürnberg) und an den unter ihr liegenden Unterführungen umgesetzt. Ab 30. November 2020 erfolgt die Umsetzung in der Phase 2 auf der westlichen Fahrbahn (Richtungsfahrbahn München) und an den

unter ihr liegenden Unterführungen. Dies ist möglich, weil Autobahnbrücken über unterliegende Straßen bzw. Flüsse stets aus zwei, direkt nebeneinander liegenden Brückenbauwerken bestehen – jeweils eines pro Richtungsfahrbahn.

Vorarbeiten

Bereits im Juni 2019 begannen die Vorarbeiten. Bis Ende November 2019 wurden Versorgungsleitungen umgelegt, damit sie später außerhalb der Baustellenbereiche liegen. Zudem wurden unter anderem Nothaltebuchten und sogenannten Mittelstreifenüberfahrten für die Verkehrsführung während der Hauptarbeiten gebaut.

Phase 1 – Erhaltung der Richtungsfahrbahn Nürnberg

Nach Abschluss der Vorarbeiten begannen im Dezember 2019 die Hauptarbeiten mit der Phase 1. Hier wird die östliche Fahrbahn, die Richtungsfahrbahn Nürnberg erneuert. Währenddessen wird der Verkehr in beiden Fahrtrichtungen in verengten Fahrspuren auf der westlichen Fahrbahn geführt. Von Dezember 2019 bis Februar 2020 beschränkten sich die Arbeiten auf einen rund 3,1 km langen Abschnitt nördlich des Autobahndreiecks Holledau. Seit März 2020 erstreckt sich der Baubereich auf rund 9 Kilometer zwischen dem Autobahndreieck Holledau und der Anschlussstelle Langenbruck.

Bis September 2020 wurden die 12 Unterführungen unterhalb der Richtungsfahrbahn Nürnberg und bis Ende Oktober 2020 die Richtungsfahrbahn Nürnberg selbst erneuert.

Phase 2 – Erhaltung der Richtungsfahrbahn München

Nach Abschluss der Phase 1 beginnt am 30. November 2020 planmäßig die Phase 2: Hier wird die westliche Fahrbahn, die Richtungsfahrbahn München erneuert, während der Verkehr in beiden Fahrtrichtungen auf der schon erneuerten östlichen Fahrbahn fließt. Von 30. November 2020 bis Ende September 2021 werden die 12 Unterführungen unterhalb der westlichen Fahrbahn, der Richtungsfahrbahn München erneuert.

Variable Fahrspurzuordnung mit dem Road Zipper

Wie wird der Autobahnverkehr während der Maßnahmen geführt?

Ohne Baustellen ist die sechsspurige A 9 zwischen der Anschlussstelle Langenbruck und dem Autobahndreieck Holledau leistungsfähig genug für die Verkehrsbelastung von rund 80.000 Fahrzeugen täglich. Für die Erhaltungsmaßnahmen müssen die Fahrspuren beider Fahrtrichtungen auf eine Fahrbahn zusammengelegt werden. Auf einer Fahrbahn ist hier jedoch nur Platz für fünf statt sechs Fahrspuren. Jede Fahrtrichtung verfügt in beiden Phasen des Erhaltungsprojekts also über mindestens zwei Fahrspuren. Eine dritte Fahrspur wird ab Dezember 2019 mal der einen und mal der anderen Fahrtrichtung zugeordnet – entsprechend der vorher erfassten Verkehrsbelastung. Dies geschieht mithilfe des sogenannten Road Zipper Systems® aus den USA, das erstmals in Deutschland eingesetzt wird.

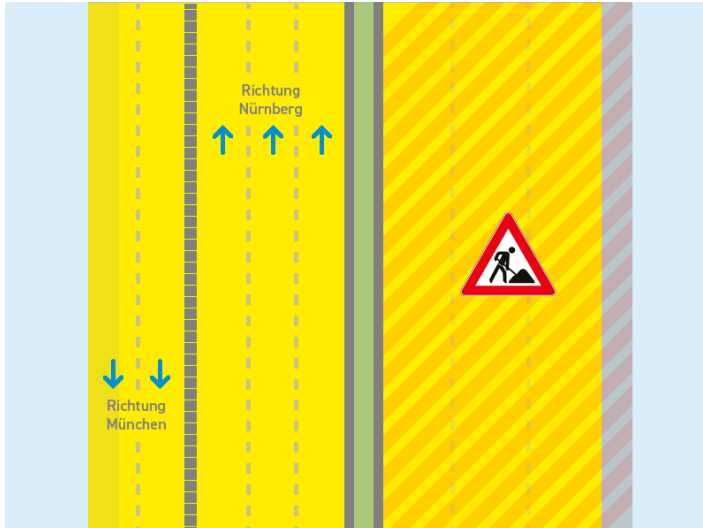
Was macht der Road Zipper?

In Baustellenverkehrsführungen auf Autobahnen werden die Fahrspuren unterschiedlicher Fahrtrichtungen durch Schutzwände aus Beton oder Stahl voneinander getrennt. Im Erhaltungsprojekt kommt zwischen den Fahrtrichtungen eine variable Schutzwand aus Betonelementen zum Einsatz. Die insgesamt rund 9.000 Elemente sind mit einander zu einer bis zu 9 km langen Kette verbunden und haben die gleiche optische und sicherheitstechnische Wirkung wie herkömmliche Schutzwände aus Beton.

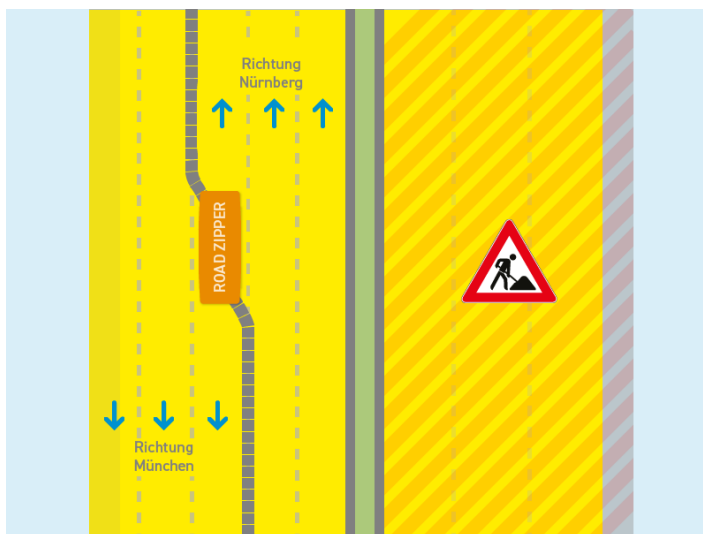
Von Montag bis Donnerstag wird zweimal am Tag die gesamte Schutzwand von der einen Fahrspurseite auf die andere umgesetzt. Das Umsetzen übernimmt ein für das System eigens entwickeltes Fahrzeug. Dieser Road Zipper setzt die Schutzwand um, während sie die Gesamtstrecke mit einer Geschwindigkeit von rund 8 km/h abfährt.

An der linken Seite der Maschinenfront werden die Betonelemente mithilfe von Hydraulik angehoben und durch eine Schiene am Fahrzeugboden zur rechten Seite des Hecks geführt. Dort werden die Betonelemente wieder abgesetzt. Dies geschieht während der Fahrt des Road Zippers – die Verbindungen zwischen den einzelnen Elementen werden niemals getrennt. Sie bleiben als Kette zusammen. Durch dieses Prinzip erklärt sich auch der englische Name des Road Zipper Systems® - zu Deutsch: Straßen-Reißverschluss-System.

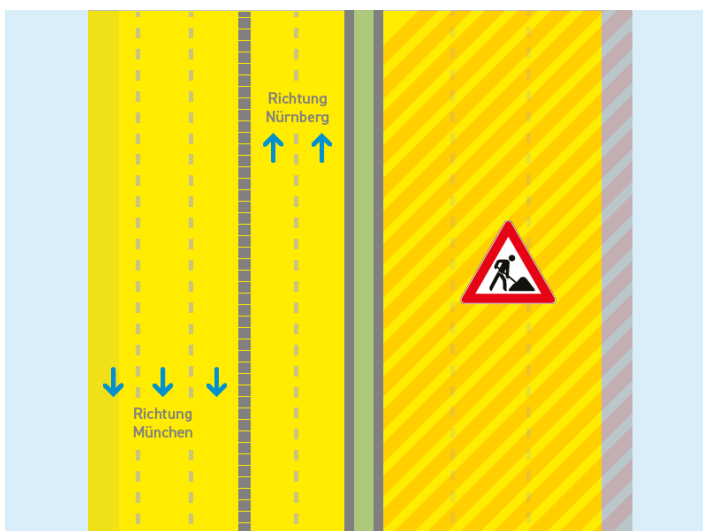
Wie funktioniert die variable Fahrspurzuordnung?



Die dritte Fahrspur ist der Fahrtrichtung Nürnberg zugeordnet



Der Road Zipper ordnet die dritte Fahrspur neu zu, indem er die Betonelemente der variablen Schutzwand umsetzt.



Die dritte Fahrspur ist der Fahrtrichtung München zugeordnet

Wann steht die dritte Fahrspur welcher Fahrtrichtung zur Verfügung?

Grundlage für die Zuordnung der dritten Fahrspur sind die Verkehrszahlen, die im Baustellenbereich automatisch ermittelt werden. Aus diesen lässt sich im Monatsmittel erkennen, an welchen Tagen und zu welchen Uhrzeiten mehr Fahrzeuge in welche Fahrtrichtung unterwegs sind. Aus den Daten der einzelnen Wochentage eines Monats ergeben sich so monatliche Durchschnittswerte pro Wochentag. Hieraus leitet sich die Fahrspurzuordnung für den Folge-monat ab.

Den aktuellen Verkehrszahlen zufolge fahren während der werktäglichen Verkehrsspitzen morgens mehr Fahrzeuge in Richtung Norden (Ingolstadt, Nürnberg) und nachmittags mehr Fahrzeuge in Richtung Süden. Ausschlaggebend für die Fahrspurzuordnung sowie für die Umsetzzeiten ist der Unterschied bei der Anzahl der Fahrzeuge je Fahrtrichtung.

So fährt der Road Zipper in der Regel von Montag bis Donnerstag Strecke zweimal täglich ab und setzt die Betonelemente um. Einmal nach dem morgendlichen Berufsverkehr von 10 bis 12 Uhr und einmal nach dem abendlichen Berufsverkehr zwischen 21 bis 23 Uhr. Die Bedienung des Road Zippers übernehmen zwei Fahrer. Wie eine U-Bahn verfügt auch der Road Zipper über zwei Fahrerkabinen – eine für jede Fahrtrichtung.

Ein Beispiel für die variable Fahrspurzuordnung:

In Fahrtrichtung Nürnberg rollt der Verkehr dreispurig, in Fahrtrichtung München zweispurig. Um 10 Uhr beginnt der Road Zipper seine Fahrt in Fahrtrichtung Nürnberg. Hinter dem Road Zipper ist die dritte Fahrspur bereits der Fahrtrichtung München zugeordnet, vor ihm noch der Fahrtrichtung Nürnberg. Gegen 12 Uhr ist die variable Schutzwand vollständig umgestellt. Jetzt ist die dritte Fahrspur auf ganzer Länge für den Verkehr in Fahrtrichtung München zur Verfügung. Diese Zuordnung bleibt so lange bestehen, bis der Road Zipper zwischen 21 und 23 Uhr in entgegengesetzter Richtung die Betonelemente wieder umsetzt. Jetzt rollt der Verkehr in Richtung Nürnberg wieder dreispurig.

An Fahrzeugzählstellen im Erhaltungsabschnitt wird ermittelt, wie viele Fahrzeuge zu welcher Uhrzeit in welcher Fahrtrichtung unterwegs sind. Anhand dieser Daten wird in regelmäßigen Abständen geprüft, in welcher Fahrtrichtung der Bedarf für die dritte Fahrspur vor- bzw. nachmittags höher ist. Entsprechend dieser Zahlen wird die Fahrspurzuordnung gegebenenfalls angepasst.

Wo finde ich aktuelle Infos darüber, welcher Fahrtrichtung die dritte Fahrspur zugeordnet ist?

Den jeweils aktuellen Zuordnungsplan veröffentlicht die Autobahn Südbayern während der Hauptarbeiten auf der Projektwebseite www.a9-erhaltung.de.

Wie wirkt sich die variable Fahrspurzuordnung auf den Verkehr aus?

Da der Road Zipper erstmalig in Deutschland eingesetzt wird, werden hier wichtige Erfahrungen für mögliche Einsätze in anderen Projekten gesammelt. Um belastbare Erkenntnisse zu den Auswirkungen auf den Verkehr zu gewinnen, findet von Beginn an eine umfangreiche Evaluierung im Rahmen eines Forschungsprojekts statt.

Für Autofahrer kann ein Eindruck entstehen, dass die 2-spurige Verkehrsrichtung voller ist, als die 3-spurige Verkehrsrichtung. So ergeben beispielsweise 2500 Fahrzeuge pro Stunde auf drei Fahrspuren ein anderes Bild als 2000 Fahrzeuge auf zwei Fahrspuren. Zudem wird in der engen Verkehrsführung bei zwei Fahrspuren in der Regel vorsichtiger gefahren, als im dreispurigen Bereich. Und der Rückstau im Falle eines Unfalls oder eines liegengebliebenen Fahrzeugs innerhalb der Baustellenverkehrsführung ist bei drei Fahrspuren wegen des zur Verfügung stehenden Platzes in der Regel weniger stark, als bei zweien.

Zahlen und Daten des Road Zippers und der variablen Schutzwand

Die variable Schutzwand

Gesamtlänge der variablen Schutzwand	rund 9 km
Höhe und Breite der variablen Schutzwand	815 mm / 460 mm
Gesamtgewicht der variablen Schutzwand	ca. 6.120 Tonnen
Anzahl der Betonelemente (bei Gesamtlänge)	ca. 9.000 Stück
Einzelgewicht eines Betonelements	680 kg
Länge eines Betonelements	1.000 mm

Der Road Zipper

Länge / Breite / Höhe	12,83 m / 2,54 m / 3,53 m
Gesamtgewicht	rund 22 Tonnen
Geschwindigkeit beim Umsetzen der Schutzwand	8 km/h
Höchstgeschwindigkeit (Fahrbetrieb)	32 km/h
Besatzung	zwei Fahrer

Auswirkungen auf den Verkehr in der Region

Wie stark beeinflusst das Erhaltungsprojekt den Verkehr in der Region abseits der A 9?

Das Erhaltungsprojekt wirkt sich stark auf den Verkehr in der Region aus – insbesondere sind die Straßen betroffen, die die A 9 unterqueren. Das Alter dieser Unterführungen ist ein wesentlicher Grund für die Erhaltungsmaßnahmen. Sie wurden in den 1930er Jahren gebaut und in den 1970er Jahren ergänzt, als die A 9 von vier auf sechs Fahrspuren verbreitert wurde. Die Unterführungen sind also im Kern über 80 Jahre alt mit 40 Jahre alten Verbreiterungen. Sie müssen allesamt neugebaut werden, damit die A 9 leistungsfähig bleibt – auch für den Verkehr von morgen. Die beiden verkehrsrelevantesten Unterführungen (B 300 und Staatsstraße 2232) werden so erneuert, dass sie nur an einzelnen Wochenenden (B 300: Freitag, 18 Uhr bis Montag, 6 Uhr / St 2232: Freitag, 20 Uhr bis Montag, 8 Uhr) gesperrt werden müssen.

Alle anderen Unterführungen werden in beiden Bauphasen jeweils für die Zeit des Neubaus über einige Monate gesperrt. Überführungen, also Brücken, die die Autobahn überqueren, werden nicht neugebaut und somit auch nicht gesperrt.

Warum werden die Unterführungen nicht nacheinander neugebaut, das würde die Region doch entlasten?

Die Autobahn Südbayern ist sich bewusst, dass sich die zeitgleichen Sperrungen mehrerer, nebeneinanderliegender Unterführung massiv auf den Verkehr in der Region auswirken kann. Die Entscheidung für diesen Bauablauf begründet sich mit dem Ziel einer möglichst kurzen Gesamtdauer des Projekts. Andernfalls würden die Arbeiten insgesamt sechs Jahre dauern.

Diese Einschränkungen würden sich für die Dauer der Baustelle auch erheblich auf die Region auswirken. Die Autobahn Südbayern bittet die Bewohnerinnen und Bewohner der umliegenden, von den Sperrungen und Umleitungen betroffenen Gemeinden um Verständnis für die unvermeidbaren Beeinträchtigung.

Welche Unterführungen sind wann für den Verkehr gesperrt?

Die folgende Liste entspricht dem Planungsstand von Dezember 2020 der Brückenbauwerke von Süd nach Nord. Notwendige Anpassungen, auch kurzfristig, sind nicht ausgeschlossen!

Unterführung Verbindungsstraße Eschelbach a.d. Ilm – Wolnzach (Bauwerk 58)

- gesperrt: 11. Januar 2021 – 23. Juli 2021

Unterführung Verbindungsstraße Bruckbach – Eschelbach a. d. Ilm (Bauwerk 57)

- gesperrt: 30. November 2020 – 21. Mai 2021

Unterführung Staatsstraße 2232 Pfaffenhofen a.d. Ilm – Rohrbach und Bahngleise der ICE-Strecke Nürnberg-München (Bauwerk 56)

- Zwischen Januar und Juli 2021 i.d.R. jeweils gesperrt an einzelnen Wochenenden von Freitag, 20 Uhr bis Montag, 8 Uhr
- Nächster Sperrtermin: 4. Januar 2021 – 8. Januar 2021
- Sperrung Ilmtalradweg bis 30. Oktober 2021

Unterführung Verbindungsstraße Ossenzhausen – Rohrbach (Bauwerk 54)

- gesperrt: 30. November 2020 – 16. April 2021
- gesperrt: 20. September 2021 – 15. Oktober 2021

Unterführung Verbindungsstraße Waal – Rohrbach (Bauwerk 52)

- gesperrt: 19. April 2021 – 17. September 2021

Unterführung Feldweg Waal – Rohrbach (Bauwerk 51)

- gesperrt: 14. Dezember 2020 – 27. August 2021

Unterführung Verbindungsstraße Gambach - Ottersried (Bauwerk 46)

- gesperrt: 29. März 2021 – 10. September 2021

Unterführung Verbindungsstraße Stöffel - Fürholzen (Bauwerk 43)

- gesperrt: 29. März 2021 – 17. September 2021

Unterführung Verbindungsstraße Stöffel – St. Kastl (Bauwerk 42)

- gesperrt: 1. Februar 2021 – 27. August 2021

Unterführung Verbindungsstraße Langenbruck - Ronnweg (Bauwerk 40)

- gesperrt: 29. März 2021 – 17. September 2021

Unterführung B 300, Anschlussstelle Langenbruck (Bauwerk 39)

- Zwischen April und August 2021 jeweils gesperrt an einzelnen Wochenenden von Freitag, 20 Uhr bis Montag 8 Uhr

Wie sicher sind die jeweils genannten Sperrtermine?

Alle Zeitangaben, die die Autobahn Südbayern veröffentlicht (online oder in Pressemeldungen bzw. Drucksachen) sind unverbindliche Zielvorgaben auf Basis des jeweils aktuellen Planungsstands. Änderungen oder Zeitanpassungen können sich jederzeit aufgrund der Witterung oder der Einflüsse Dritter ergeben. Die Autobahn Südbayern bemüht sich darum, dass alle geplanten Zeiten eingehalten werden.

Pressekontakt

Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern

Katharina Holzapfel

Tel: 089/54552-3280

Mail: pressestelle@sby.autobahn.de

Informationen zur aktuellen Verkehrslage auf den Autobahnen finden Sie im Internet unter www.bayerninfo.de

Umleitungskarten und aktuelle Informationen zum Erhaltungsprojekt finden Sie unter www.ag-erhaltung.de