

## FAKTENBLATT

---

### **A 9 Nürnberg – München**

### **Erhaltungsprojekt**

### **Anschlussstelle Langenbruck bis Autobahndreieck**

### **Holledau**

### **Juni 2019 – Dezember 2021**

**Version 1.0**

Stand: 13. September 2019

*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 Autobahndirektion Südbayern bemüht sich darum, dass alle geplanten Zeiten eingehalten werden.*

## **Inhalt**

Grundlagen .....	2
Variable Fahrspurzuordnung mit dem Road Zipper .....	4
Zahlen und Daten des Road Zippers und der variablen Schutzwand .....	7
Auswirkungen auf den Verkehr in der Region .....	8
Pressekontakt .....	10

# 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 beginnen 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:** 130 Millionen Euro

**Vorhabensträger:** Autobahndirektion Südbayern, Dienststelle München

**Unterführungen:** alle 12 Unterführungen werden erneuert

## Wie informiert die Autobahndirektion Südbayern über den aktuellen Stand der Maßnahmen?

Für das Erhaltungsprojekt wurde eine Projektwebseite eingerichtet. Unter [www.a9-erhaltung.de](http://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 Autobahnnutzerinnen und -nutzer.

## In welchen Phasen werden die Maßnahmen umgesetzt?

### Vorarbeiten

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

### Phase 1 – Erhaltung der Richtungsfahrbahn Nürnberg

Nach Abschluss der Vorarbeiten beginnen am 1. 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 sind die Arbeiten auf einen rund 3,1 km langen Abschnitt nördlich des Autobahndreiecks Holledau beschränkt.

### Phase 2 – Erhaltung der Richtungsfahrbahn München

Nach Abschluss der Phase 1 beginnt im Dezember 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 Dezember 2020 bis Februar 2021 sind die Arbeiten auf einen rund 3,1 km langen Abschnitt nördlich des Autobahndreiecks Holledau beschränkt.

## 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.

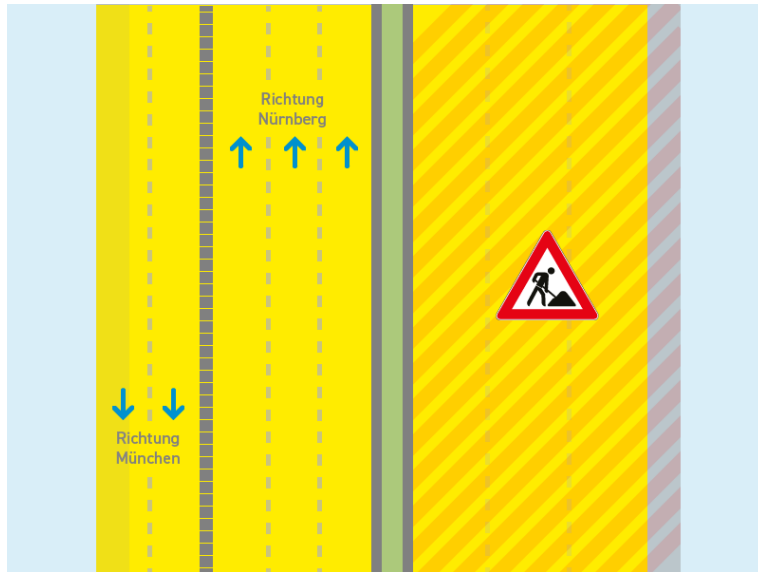
### Was macht der Road Zipper?

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.

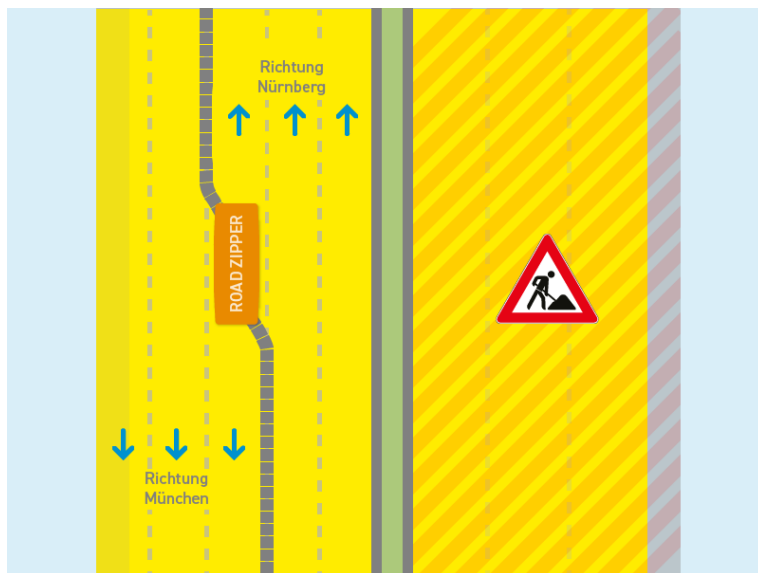
Von Montag bis Donnerstag wird zweimal am Tag die gesamte Schutzwand von der einen Fahrspurseite auf die andere umgesetzt. Das Umsetzen übernimmt ein für das System eigens entwickeltes Fahrzeug. Dieser Road Zipper setzt die Schutzwand um, während sie die Gesamtstrecke mit einer Geschwindigkeit von rund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

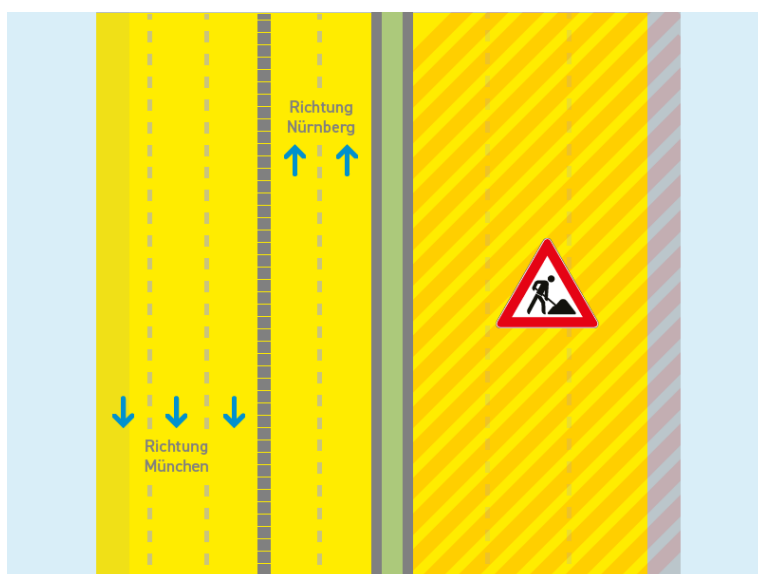
## Wie funktioniert die variable Fahrspurzuordnung?



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?

Von Montag bis Donnerstag fährt der Road Zipper die Strecke zweimal täglich ab und setzt die Betonelemente um. Einmal nach dem morgendlichen Berufsverkehr von 11 bis 13 Uhr und einmal nach dem abendlichen Berufsverkehr von 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 11 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. Rund zwei Stunden braucht der Road Zipper für die gesamte Strecke vom Autobahndreieck Holledau bis zur Anschlussstelle Langenbruck. Gegen 13 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 Autobahndirektion während der Hauptarbeiten ab Dezember 2019 auf der Projektwebseite [www.a9-erhaltung.de](http://www.a9-erhaltung.de).

## 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 (Freitag, 20 Uhr bis Montag, 6 Uhr) gesperrt werden müssen. Alle anderen Unterführungen werden jeweils zweimal 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 Autobahndirektion 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 Autobahndirektion 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 September 2019.

Notwendige Anpassungen, auch kurzfristig, sind nicht ausgeschlossen!

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

- gesperrt: Februar 2020 - Juli 2020  
Februar 2021 - Juli 2021

### Unterführung Verbindungsstraße Bratzhof (Bauwerk 57)

- gesperrt: Dezember 2019 - April 2020  
Dezember 2020 - Mai 2021

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

- Zwischen Januar und Juli 2020 sowie zwischen Januar und Juli 2021 jeweils gesperrt an sieben Wochenenden von Freitag, 20 Uhr bis Montag 6 Uhr

### Unterführung Verbindungsstraße Ossenzhausen – Rohrbach (Bauwerk 54)

- gesperrt: Dezember 2019 - Mitte April 2020  
Dezember 2020 - Mitte April 2021  
September 2021 - Oktober 2021

### Unterführung Verbindungsstraße Waal – Rohrbach (Bauwerk 52)

- gesperrt: Mitte April 2020 - September 2020  
Mitte April 2021 - September 2021

### Unterführung Feldweg Waal – Rohrbach (Bauwerk 51)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - August 2021

### Unterführung Verbindungsstraße Gambach - Ottersried (Bauwerk 46)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - September 2021

#### Unterführung Verbindungsstraße Stöffel - Fürholzen (Bauwerk 43)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - September 2021

#### Unterführung Verbindungsstraße Stöffel – St. Kastl (Bauwerk 42)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - August 2021

#### Unterführung Verbindungsstraße Langenbruck - Ronnweg (Bauwerk 40)

- gesperrt: April 2020 - August 2020  
April 2021 - September 2021

#### Unterführung B 300, Anschlussstelle Langenbruck (Bauwerk 39)

- Zwischen April und August 2020 sowie zwischen April und August 2021 jeweils gesperrt an sieben Wochenenden von Freitag, 20 Uhr bis Montag 6 Uhr

#### Wie sicher sind die jeweils genannten Sperrtermine?

Alle Zeitangaben, die die Autobahndirektion 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 Autobahndirektion Südbayern bemüht sich darum, dass alle geplanten Zeiten eingehalten werden.

## Pressekontakt

Pressestelle der Autobahndirektion Südbayern, Herr Josef Seebacher

Tel: 089/54552-3308, Mail: [pressestelle@abdsb.bayern.de](mailto:pressestelle@abdsb.bayern.de)

Informationen zur aktuellen Verkehrslage auf den Autobahnen finden Sie im Internet unter [www.bayerninfo.de](http://www.bayerninfo.de)

Umleitungskarten und aktuelle Informationen zum Erhaltungsprojekt finden Sie unter [www.a9-erhaltung.de](http://www.a9-erhaltung.de)