



20  
21

**JAHRES**BERICHT





## **Impressum**

**Herausgeber:** Die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern

**Konzept und Redaktion:** Katharina Holzapfel

**Gestaltung:** made by Sendldorfer

**Druck:** Louis Hofmann Druck- & Verlagshaus GmbH & Co. KG

**Auflage:** 2.000 Stück

**Titelbild:** Michael Mertl

### **Bildnachweise:**

Felix Bonn (*Seiten 4, 10, 18, 22, 24, 25, 42, 48, 50, 51*)

Nürnberger Luftbild (*Seiten 18, 48*)

Michael Lukaszewski (*Seiten 36, 50*)

### **Sonstige Bilder:**

Kolleginnen und Kollegen der Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern:  
Dominik Leyh, Christian Kohlberger, Michael Mertl, Paul Hartmann, Alexander Kaiser,  
Jens Kaiser, Werner Schlögl, Jan Böhringer, Michael Aigner, Tobias Barthel, Joachim Matzka,  
Daniel Wallas, Rene Herberg, Martin-Georg Maier, Andreas Hauser, Maximilian Mosandl

### **Grafiken:**

Christian Swoboda (*Seite 10*)

Müller + Hereth Ingenieurbüro für Tunnel- und Felsbau GmbH (*Seite 14*)

### **Copyright:**

AdB – Niederlassung Südbayern / Alle Rechte vorbehalten



# VORWORT



**Liebe Leserinnen und Leser,  
Liebe Kolleginnen und Kollegen,**

auch im Jahr 2021 zehrte Corona weiter an unseren Kräften und wir alle wünschten uns nichts sehnlicher, als wieder das Leben führen zu können wie vor der Pandemie mit allen Freiheiten, ohne Sorgen um die Gesundheit von Familie und Freunden, mit schönen gemeinsamen Momenten, ohne Abstandsregeln und Kontaktbeschränkungen

Gerade in schwierigen Zeiten ist es wichtig, sich bewusst zu freuen. Denn hinter all den Inzidenzwerten, Krankenhausampeln und FFP2-Masken sind viele positive Nachrichten und freudige Ereignisse im Hintergrund verschwunden.

In 2021 konnten wir gemeinsam den Start mehrerer Projekte mit Spatenstichen feiern, im Rahmen von Verkehrsfreigaben Projekte abschließen oder zumindest wichtige Meilensteine in Projekten erreichen. Darüber hinaus ist es uns gelungen, den mit unserem Übergang in die Autobahn GmbH des Bundes verbundenen Streckenzuwachs von rund 140 Kilometer im baden-württembergischen Raum entlang der A 7 und der A 96 erfolgreich zu gestalten. Dies ist vor allem auch den eingespielten Teams der Autobahnmeistereien Wangen und Heidenheim sowie des Projektbüros Ellwangen zu verdanken, die uns – der NL Südbayern – mit dem Betriebsübergang ebenfalls neu zugeordnet wurden.

Wir können stolz sein auf unsere Leistungen im vergangenen Jahr. Unser Kerngeschäft, das Planen, Bauen, Erhalten und Betreiben der Autobahn, verlief größtenteils reibungslos und wir konnten am Jahresende mit dem Abschluss vieler Bauprojekte im Zeit- und Kostenplan wieder eine positive Baubilanz ziehen.

Für diesen Einsatz möchte ich mich besonders bei allen meinen Kolleginnen und Kollegen der Niederlassung Südbayern herzlich bedanken. Wir leben die Autobahn, für eine sichere Fahrt an Ihr Ziel.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Freude mit unserem Jahresbericht.

Herzliche Grüße

Michael Kordon

*Direktor der Niederlassung Südbayern*

# INHALT

Impressum .....	<b>03</b>
Vorwort .....	<b>05</b>
Inhalt .....	<b>06</b>

## **Wir sind die Autobahn – Niederlassung Südbayern.**

Die Niederlassung Südbayern in Zahlen .....	<b>10</b>
Unsere Höhepunkte 2021 .....	<b>12</b>



## **Wir planen die Autobahn.**

A 94 – Reallabor IAA Blue Lane .....	<b>16</b>
A 8 – Leistungsfähig und sicher in die Zukunft .....	<b>17</b>
Planung: Unser Tunnelblick .....	<b>18</b>
Wir verbinden Planung mit Innovation .....	<b>19</b>
Unsere Planungsprojekte .....	<b>20</b>



## **Wir bauen und erhalten die Autobahn.**

A 3 – Unsere Bilanz nach 2/3 der Bauzeit .....	<b>24</b>
A 9 – Leistungsfähig für den Verkehr von morgen .....	<b>26</b>
A 99 – Im Osten geht es 8-streifig weiter .....	<b>28</b>
Bau: Unser Tunnelblick .....	<b>30</b>
Unsere weiteren Projekte .....	<b>32</b>



## **Wir betreiben die Autobahn.**

Was heißt eigentlich: „Wir betreiben die Autobahn?“ .....	<b>36</b>
Unser Winterdienst 2020/2021 .....	<b>40</b>
Tunnelsicherheit .....	<b>41</b>

Unsere Zahlen & Fakten 2021 .....	<b>42</b>
Rückblick 2021 .....	<b>48</b>







## WIR SIND DIE AUTOBAHN – NIEDERLASSUNG SÜDBAYERN.

Neuer Name, neues Logo, bewährtes Team – Zum 1. Januar 2021 ging die Autobahndirektion Südbayern im Rahmen einer Reform des Bundesfernstraßengesetzes in die Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern über.

Und ja es stimmt: Unser Name war leicht geändert, die neuen Türschilder schnell getauscht und auch unsere Außenstelle Kempten hatte die neuen Kolleginnen und Kollegen aus den Standorten Projektbüro Ellwangen, Autobahnmeisterei Wangen und Autobahnmeisterei Heidenheim sowie den um 140 Kilometer erweiterten Zuständigkeitsbereich schon bald in das Tagesgeschäft eingebunden. Und doch hatten wir nicht nur aufgrund der Corona-Pandemie die ein oder andere Herausforderung zu meistern.

*Erfahren Sie mehr...*

## SCHON GEWUSST...?

### ...Die Autobahn GmbH

ist ein spannender Arbeitgeber, der allein im Gebiet der Niederlassung Südbayern über 20 verschiedene Berufsbilder vereint. Von A wie Architekt, über S wie Straßenwärter bis hin zu V wie Verkehrsoperator und Verwaltungsfachkraft.

**Weitere Infos** – auch zu unseren Ausbildungs- und dualen Studienangeboten sowie zu Praktikumsmöglichkeiten – unter [www.autobahn.de/suedbayern/karriere](http://www.autobahn.de/suedbayern/karriere)



**1446,6 ha**  
Ausgleichsflächen  
zum **Natur- und  
Artenschutz**

177,5 km  
**Lärmschutzwände**



1.390,24 km  
zu betreuende Strecke  
davon **278,3 km 6-streifig**,  
davon **25,7 km 8-streifig**.

**LEGENDE**

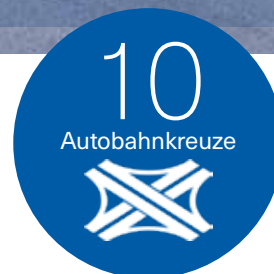
■ Bestandsstrecken, Netzlänge Bundesautobahnen   ■ Planung Ausbau- und Neubau   ■ Im Bau

Hinzu kommen zahlreiche Erhaltungsmaßnahmen im Bestandsnetz (Fahrbahnen, Brücken und Tunnel)

# DIE NIEDERLASSUNG SÜDBAYERN IN ZAHLEN



**11**  
Autobahn-  
dreiecke



**3** Öffentlich-Private-  
**Partnerschaften**  
mit je einer privaten  
Autobahnmeisterei

**3** **Tunnel im Bau**  
(Tunnel Oberau, Tunnel Auerberg,  
Tunnel Tutting)

ca. **4.400**   
**LKW-Stellplätze**




2.063  
**Brücken**




**1**  
Verkehrs- und  
Betriebszentrale (VBZ)



**18**  
**Autobahntunnel**  
mit einer Gesamtlänge von  
**17.368,18 m**



**1.350**   
**Mitarbeiterinnen  
und Mitarbeiter**  
Davon arbeiten rund 800 Kollegen und  
Kolleginnen in unserem Betriebsdienst

**110 km**  
**Seitenstreifenfreigabe**  
weitere 3 Kilometer an der A 99 in Bau und  
weitere 7 Kilometer in Planung



**6**  
**Auszubildende**  
davon haben 3 Azubis im dritten Lehrjahr  
im September 2021 erfolgreich abgeschlossen.



**A 9** Aktion Dankeschön-Eis für LKW-Fahrer und Fahrerinnen. Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer und Michal Kordon unterstützen die Ausgabe.



**IAA** Michael Kordon sowie Derya Guran und Dr. Jochen Eid präsentieren das Konzept der Blue Lane.



**A 8** (Bürger-)Informationsveranstaltung in Oberelchingen zum 6-streifigen Ausbau der A 8 bei Ulm



**A 94** Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer stellt zusammen mit Prof. Dr. Willberg die IAA Blue Lane vor.



# UNSERE HÖHEPUNKTE 2021

2021 war auch bei uns weiterhin geprägt durch das Corona-Virus und den damit einhergehenden Infektionsschutzmaßnahmen und Beschränkungen. Um den Vorgaben zur Eindämmung der Virus-Pandemie gerecht zu werden, mussten auch wir bei der Autobahn Südbayern unsere Veranstaltungen wie z. B. Spatenstiche oder Bürgerdialoge mit reduziertem Teilnehmerkreis durchführen oder neue Formate im virtuellen Rahmen ausprobieren. Die Bildcollage zeigt Ihnen einen Überblick unserer öffentlichkeitswirksamen Höhepunkte im Jahr 2021.



**B 2neu** Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sowie die Bürgermeister der anliegenden Gemeinden Oberau, Farchant, Eschenlohe und Garmisch-Partenkirchen und radeln zusammen mit Michael Kordon durch den (fast fertigen) Tunnel Oberau zum Spatenstich für den Auerbergtunnel.



**A 3** MdL Josef Zellmeier, Michael Kordon, MdB Alois Rainer, Kreisbrandrat Albert Uttendorfer, Kirchroths Bürgermeister Matthias Fischer, Daniel Wallas und Christian Unzner (von links) bei der Vorstellung der neuen LED-Anzeigen der Stauwarnanlage bei Steinach



Die beiden Bundestagsabgeordneten Ulrich Lange und Roderich Kieseewetter besuchen unsere AM Heidenheim.



**A 93** Unterhalb der A93-Donaubrücke trafen sich Stephan Krenz, Michael Kordon, Christian Unzner sowie die Bundestagsabgeordneten Alois Rainer, Peter Aumer und Karl Holmeier mit Regierungspräsident Axel Bartelt bezüglich der Sanierung des Tunnels Pfaffenstein.



**A 8** Aktivierung der Verkehrsbeeinflussungsanlage light bei Adelsried und Burgau mit Hansjör Durz, MdB, und Hans Reichhart, Landrat von Günzburg



**A 94** Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Stephan Krenz, Geschäftsführer der Autobahn GmbH, feiern den gemeinsamen Spatenstich zum Neubaub Abschnitt zwischen Kirchham und Pocking.



**A 96** Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer informiert sich zusammen Stephan Stracke, MdB, und Klaus Holletschek, MdL, über den Projektfortschritt an der Hochbrücke Memmingen.



**A 95** Alexander Dobrindt, MdB, sowie die Bürgermeister der Gemeinden Ohlstadt und Eschenlohe, Christian Scheuerer und Anton Kölbl, geben die neue Halbauschlussstelle Ohlstadt für den Verkehr frei.



**A 99** Wir informieren live via München TV über unser Planungsprojekt zur Sanierung des Tunnels Allach und beantworten eingehende Fragen der betroffenen Anwohner und Gewerbetreibenden.



**A 99** Feierlicher Spatenstich zum 8-streifigen Ausbau zwischen Aschheim und Kirchheim mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer.



**A 3** Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer informiert sich zusammen mit Peter Aumer, MdB, über den Baufortschritt der Bahnbrücke Burgweinting



Spatenstich für den Neubau unserer Außenstelle Kempten mit Thomas Kiechle, Oberbürgermeister der Stadt Kempten



**A 9** Eine Delegation der Pionierschule Ingolstadt informiert sich über unser Pilotprojekt der „Mobilen Lärmschutzwände“.

“

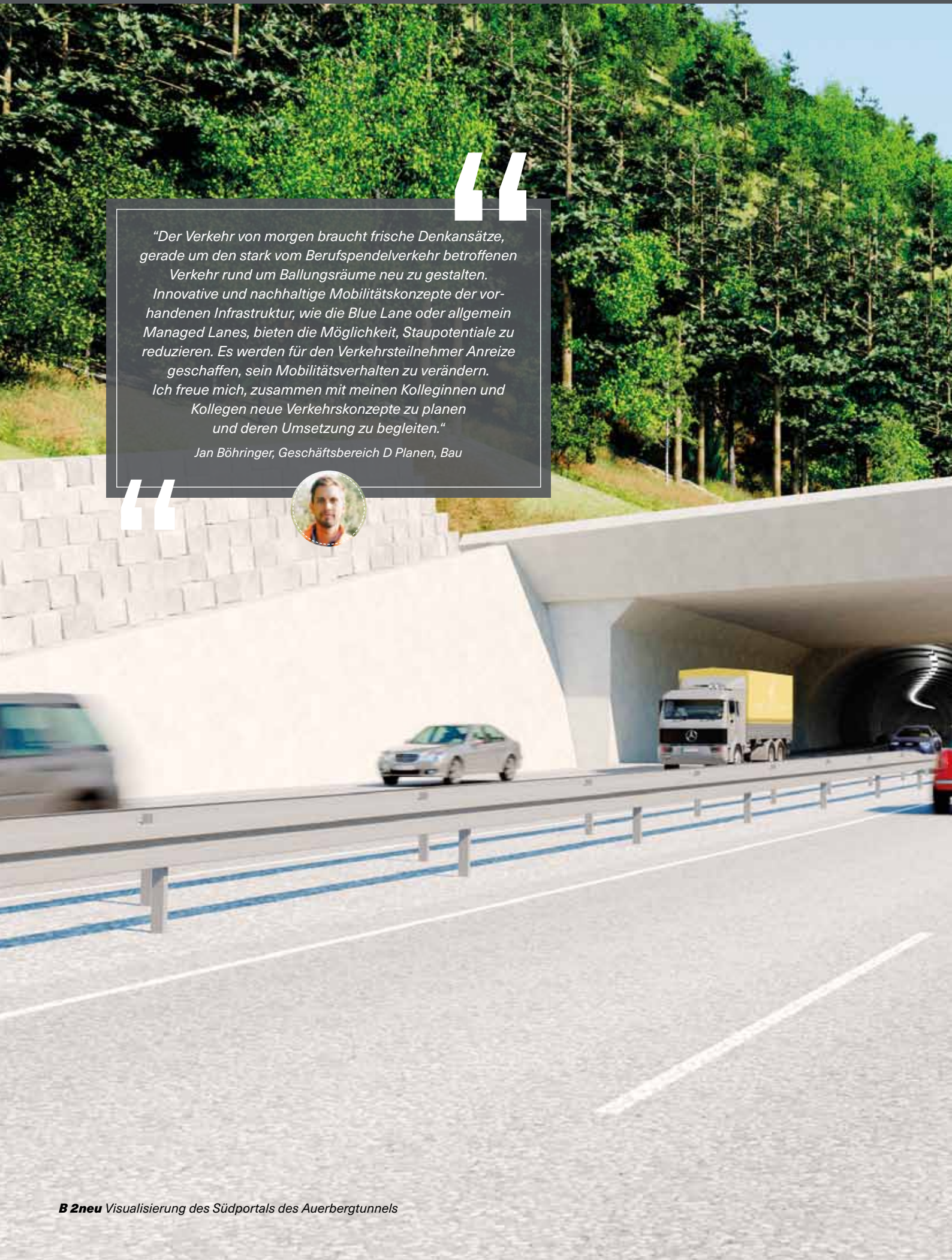
*“Der Verkehr von morgen braucht frische Denkansätze, gerade um den stark vom Berufspendelverkehr betroffenen Verkehr rund um Ballungsräume neu zu gestalten.*

*Innovative und nachhaltige Mobilitätskonzepte der vorhandenen Infrastruktur, wie die Blue Lane oder allgemein Managed Lanes, bieten die Möglichkeit, Staupotentiale zu reduzieren. Es werden für den Verkehrsteilnehmer Anreize geschaffen, sein Mobilitätsverhalten zu verändern.*

*Ich freue mich, zusammen mit meinen Kolleginnen und Kollegen neue Verkehrskonzepte zu planen und deren Umsetzung zu begleiten.“*

*Jan Böhringer, Geschäftsbereich D Planen, Bau*

“





## WIR PLANEN DIE AUTOBAHN.

Jedes Projekt ist anders. Die landschaftlichen, ökologischen, technischen aber auch wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind immer unterschiedlich kombiniert. Dies müssen wir in unseren Projekt- und Bauplanungen jeweils projekt-spezifisch erfassen, um gute Lösungen zu finden. DIE EINE Planung gibt es bei uns nicht.

Vor diesem Hintergrund gilt es bei jeder unserer Planungen immer wieder neue Antworten zu finden beispielsweise auf die Fragen: Wie können die unterschiedlichen Interessen von Verkehrsteilnehmern, politischen Vertretern oder Bürgerinitiativen möglichst frühzeitig berücksichtigt und für alle Seiten zufriedenstellend gelöst werden? Wie wird eine Autobahn nachhaltiger? Wie wird sich die zunehmende Digitalisierung auf die Verkehrsentwicklung auswirken? Welche Potentiale bieten Managed Lanes oder Temporäre Seitenstreifenfreigaben?

*Wir suchen (innovative) Lösungen ...*

# A 94 Reallabor IAA Blue Lane

Vom 7. bis 12. September 2021 fand erstmals die IAA Mobility in München statt. Die Besonderheit bildete das neue Konzept mit zwei Veranstaltungsorten: Dem Summit auf dem Messegelände und den Open Spaces in der Innenstadt. Als Verbindung zwischen den beiden Standorten wurde eine attraktive Transferstrecke, die sogenannte Blue Lane, angeboten.



## Was ist die Blue Lane?

Die Blue Lane, sozusagen eine „Umweltspur“, stand grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung, die in Shuttle- und Linienbussen, Taxis, Fahrzeugen mit E-Kennzeichen oder Fahrzeugen mit mindestens drei Insassen unterwegs waren.

Bei der Planung und Umsetzung des rund 12 Kilometer langen Sonderfahrstreifens auf der A 94 konnte keiner der Beteiligten auf Erfahrungswerte zurückgreifen, denn in Bayern wurde niemals zuvor eine Umweltspur verwirklicht. Neben der Ausarbeitung eines Nutzungs- und Betriebskonzeptes, war auch eine Untersuchung der zu erwartenden Auswirkungen der Blue Lane auf den Verkehr erforderlich.

## Warum ist die Blue Lane nicht blau?

Die Blue Lane verdankt ihren Namen einem Wandel in der klassischen Farbenzuordnung, denn Blau bzw. blue ist das neue Grün. Blau steht für die Farbe unseres Planeten und zielt auf einen neuen Begriff von Nachhaltigkeit, der besonders in der Automobilbranche zu beobachten ist.

Im Ergebnis wurde die Blue Lane gelb markiert. Klingt komisch, ist aber so und der Grund ist einfach: In der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist eine blaue Markierung nicht vorgesehen. Nur eine temporäre gelbe Markierung der Blue Lane – wie man es von Baustellen kennt – war möglich.

Neben der Gelb-Markierung wurden für den Betrieb der Blue Lane insgesamt 14 LED-Anzeigen zur Steuerung und 25 Kameras zur Überwachung des Verkehrsflusses installiert. Im ersten Eindruck wurde die Blue Lane von den Verkehrsteilnehmern gut angenommen und die Umsetzung verlief – abgesehen von einzelnen Brückenabseilaktionen von Protestgruppen – störungsfrei und erfolgreich. Eine gute Basis also, um das Format weiterzudenken.

Wir freuen uns in jedem Fall schon auf die IAA 2023 und sind gespannt, wie viel Blue Lane dann wieder dabei sein wird.





# A 8

Leistungsfähig und  
sicher in die Zukunft

*Luftbild des AK Ulm/Elchingen mit Blick auf den ersten Bauabschnitt westlich des Kreuzes*

Die bestehende 4-streifige Autobahn A 8 im Bereich zwischen der AS Ulm-West und dem AK Ulm-Elchingen ist an ihrer Belastungsgrenze angelangt. Die Verkehrsprognose 2025, die auf das Jahr 2030 hochgerechnet wurde, ergibt im genannten Streckenabschnitt eine steigende Verkehrsbelastung von 22,2 Prozent bis hin zu 36,6 Prozent – im Vergleich zum Bestandsjahr 2010 mit 59.200 Kfz/24h, davon rund 9.500 Schwerlastverkehr/24h. Vor dem Hintergrund einer steigenden Verkehrsbelastung ist der Streckenabschnitt zukünftig nicht mehr geeignet, den auf der Strecke laufenden Verkehr aufzunehmen.

Zudem handelt es sich bei dem Streckenabschnitt um den letzten noch nicht 6-streifig ausgebauten Teil der A 8 zwischen Ulm und München. In einigen Teilen befindet sich die Strecke mit Blick auf die Verkehrs- und Streckenführung noch auf dem Stand des ursprünglichen Baus von 1938, welcher nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine sichere Verkehrsführung entspricht. Ziel des Ausbaus ist, den Verkehrsfluss zu harmonisieren und somit die Sicherheit zu erhöhen.

Auch hinsichtlich des Lärmschutzes ergeben sich einige Handlungsfelder. Vor diesem Hintergrund erfolgten die Planungen für den 6-streifigen Ausbau des Streckenabschnittes. Im Jahr 2021 erhielten wir den Planfeststellungsbeschluss und freuen uns, im Sommer 2022 den Spatenstich für das Ausbauprojekt feiern zu können.

## **Zusammenarbeit mit der Niederlassung Südwest**

Das Projekt über rund 11,5 Kilometer wird zeitlich versetzt in drei Bauabschnitten bis Ende 2031 umgesetzt. Das besondere bei diesem 391 Mio. Euro-Projekt ist die kooperative Zusammenarbeit mit der Niederlassung Südwest, welche die Bauabschnitte Nummer 2 und 3 durchführen wird.

Diese Art der gemeinschaftlichen Planung und Bauausführung ist ein großer Vorteil der neuen Autobahn GmbH des Bundes.

# Planung: **Unser Tunnelblick**

Neben den drei Tunneln im Bau betreut die Autobahn Südbayern 18 Autobahntunnel, die bereits für den Verkehr freigegeben sind. Einige dieser Tunnel weisen mittlerweile aus unterschiedlichsten Gründen dringenden Sanierungsbedarf auf. Und so lag unser Fokus in 2021 nicht nur auf dem Tunnelneubau sondern auch auf der Planung der Sanierungsmaßnahmen. Die Herausforderung: Die Sanierungsmaßnahmen sollen während der Bauzeit den Autobahnverkehr möglichst wenig beeinträchtigen und nach Abschluss möglichst eine lange Nutzungsdauer aufweisen.



## **A 93 TUNNEL PFAFFENSTEIN**

Der 1977 fertig gestellte Tunnel Pfaffenstein befindet sich an der A 93 bei Regensburg und besteht aus zwei Röhren mit je zwei Fahrstreifen. Mit den Jahren wurde nicht nur die Betonfahrbahn, sondern auch die Betoninnenschale durch den Eintrag von Chlorid stark beschädigt. Zudem zeigten sich in der Vergangenheit auch immer wieder Probleme bei der Bergwasserdrainage. Vor diesem Hintergrund ist eine umfassende Sanierung des Tunnel Pfaffensteins mittelfristig unabwendbar.

Der Tunnel Pfaffenstein sowie die direkt anschließende Donaubrücke spielen nicht nur für den Fernverkehr eine bedeutende Rolle. Auch im Regionalverkehr nimmt dieser Autobahnabschnitt eine zentrale Bedeutung ein. So nutzen nur zum Zweck der Donauüberquerung allein 20.000 Fahrzeuge täglich diesen Abschnitt. Um das gesamte Verkehrsaufkommen von täglich ca. 70.000 Fahrzeugen auch während der Sanierung bewältigen zu können, wurden in 2021 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie unterschiedliche Ansätze bezüglich möglicher Sanierungs- und Verkehrsführungsvarianten am Tunnel Pfaffenstein erörtert und zu einem Gesamtkonzept zusammengefasst.

## **A 96 TUNNEL GRÄFELFING**

Nach Abschluss der Probeinstandsetzung des Tunnels Gräfelfing mit Hilfe eines Kathodischen-Korrosionsschutzes, welcher mit zehn Zentimetern Spritzbeton überdeckt ist, startete in 2021 die Ausführungsplanung des Gesamtprojekts.

## **A 99 TUNNEL ALLACH**

Einen weiteren Planungsschwerpunkt in 2021 stellte die Sanierung des Tunnels Allach dar. Im Zuge der Sanierung sollen die Tunnelwände instandgesetzt, eine neue Betriebstechnik installiert, die Entwässerungsanlagen im Tunnel erneuert sowie die Voraussetzungen für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe geschaffen werden.

### **Besonderes Highlight:**

Am 17. Juni 2021 probierten wir ein für uns neues Format aus – der virtuelle Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern live via München TV. Bauzeitliche Verkehrsbelastung, Lärm, landschaftspflegerische Maßnahmen in nah und fern, steigende Grundwasserstände – all diese Themen beschäftigten die Menschen rund um die geplante Sanierung des Tunnel Allach. Gleichzeitig gab es die Beschränkungen zur Bekämpfung der Corona-Pandemie. Nach kurzen themenbezogenen Präsentationen wurden die im Chatraum gestellten Fragen von einem Moderator vorgetragen und von unseren Kolleginnen und Kollegen beantwortet. Unser Fazit: Eine gelungene Projektkommunikation!



# WORLD AWARDS



Die Zukunft der Planung liegt in BIM – dem Building Information Modeling. Auch in der Niederlassung Südbayern findet BIM immer mehr Einsatz in der Projektabwicklung. Im Jahr 2021 konnten wir in diesem Bereich sogar zwei internationale Preise gewinnen.



Hier geht's zum Video  
unseres Projekts

## Wir verbinden Planung mit Innovation

### Geospatial World Forum 2021

Das Geospatial World Forum (GWF) ist eine Plattform für die Geodatenbranche, die Fachleute und Führungskräfte verbindet rund um das Geodaten-Ökosystem. Insgesamt waren rund 500 Teilnehmer aus über 60 Ländern dabei. Zahlreiche Vorträge und Einzelgespräche bildeten die Basis für den gemeinsamen Austausch und boten einen spannenden Vergleich, der verschiedenen internationalen Lösungsansätze für ähnliche Fragestellungen.

Wir freuen uns, dass wir gemeinsam mit unseren Projektpartnern für unser Projekt „Deep Learning for automatic creation of CAD models from highway point clouds“ unter mehr als 100 eingereichten Projekten ausgewählt und mit dem Geospatial World Innovation Award ausgezeichnet wurden.

In dem Projekt wurde aus Laserscan Punktwolken mit Hilfe von Künstlicher Intelligenz automatisch ein CAD Modell erstellt. Der Ansatz ist sehr vielversprechend und wird die Nutzung von Punktwolken in Zukunft beschleunigen und kostengünstiger machen.

### BuildingSMART Award

Unser BIM-Pilotprojekt „From Pixel to Pset – The Digital Structural Inspection“ zur digitalen Unterstützung der Bauwerksprüfung ist bei den BuildingSMART International Awards in der Kategorie „Technology Solution“ mit dem ersten Platz ausgezeichnet worden.

Bei der Award-Zeremonie hat die Jury folgende Gründe für Ihre Entscheidung gegeben:

- Dieser Beitrag integriert KI und openBIM, um detaillierte Bauwerks-Inspektionen anhand von Drohnenaufnahmen zu automatisieren.
- Ein originelles und einfallsreiches Projekt, das zeigt, welche echten Innovationen entstehen können, wenn openBIM mit verschiedenen Technologien kombiniert wird, was dem Kunden einen großen Nutzen bringt und einen wichtigen Beitrag zur kritischen Infrastruktur leistet.

Das Projekt wurde im Rahmen einer Kooperation aus Palfinger Structural Inspection GmbH und VCE (Vienna consulting Engineers ZT GmbH) entwickelt und umgesetzt.



Oben: Dr. Jochen Eid und Vertreter unseres Projektpartners der Pointly GmbH nach der Verleihung. Unten: Unser Geospatial World Excellence-Award

# UNSERE PLANUNGSPROJEKTE

Vor jedem unserer Bauprojekte steht eine umfassende Planungsleistung. Dabei sind unsere Kolleginnen und Kollegen gefordert, sich jedes Mal neu auf das jeweilige Projekt einzulassen und für die stets unterschiedlichen Rahmenbedingungen die bestmögliche Planung aufzustellen.

Gerade bei Großprojekten müssen die verschiedensten öffentlichen, wirtschaftlichen, landschaftlichen und auch ökologischen Aspekte berücksichtigt werden. Das nimmt mitunter viel Zeit in Anspruch. Umso mehr freut es uns, dass wir im Jahr 2021 einige Projekte, wie z. B. die Sanierung des Tunnels Allach mit Temporärer Seitenstreifenfreigabe zwischen AD München-Allach und AD München-Feldmoching, in die Planfeststellung bringen konnten.

Andere Planungsprojekte konnten wir mit dem Erhalt des Planfeststellungsbeschlusses erfolgreich abschließen. So u. a. für den Neubau der PWC-Anlage Otterfing entlang der A 8ost oder für den 6-streifigen Ausbau der A 8 zwischen Ulm-West und dem Autobahnkreuz Ulm/Elchingen. Für das letztgenannte Projekt werden wir in diesem Sommer den Spatenstich feiern.

## A 3

- 6-streifiger Ausbau AK Regensburg – AS Rosenhof: Ausschreibungsplanung Streckenabschnitt West inkl. Lärmschutz
- 6-streifiger Ausbau AS Nittendorf – AS Sinzing: Projektvorbereitung (Vorplanung)
- 6-streifiger Ausbau AS Sinzing – AK Regensburg mit Donaubrücke Sinzing: Projektvorbereitung (Vorplanung)
- Donaubrücke Sinzing: Planungen für Instandsetzungsmaßnahme
- Rottbrücke: Ausschreibungsplanung für die Baumaßnahme 2022 „Fertigstellung Gesamtinstandsetzung“
- Donaubrücke Schalding: Planung für Rissinstandsetzung
- 6-streifiger Ausbau zwischen AK Deggendorf und AS Hengersberg: Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen
- AS Parsberg – AS Nittendorf: Grundlagenermittlung zur Erneuerung und Ertüchtigung sämtlicher Regenrückhaltebecken inkl. Vorbereitung VGV-Verfahrens für die Planung
- Lärmschutzwall Passau: Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung, Vorbereitung der Vergabe

## A 7

- 6-streifiger Ausbau Hittistetten – Memmingen: Vorentwurfsplanung für zwei von vier Bauabschnitten
- Grundhafte Erneuerung Landesgrenze By/BW – Donaubrücke (Höhe Nersingen): Ausführungsplanung
- Grundhafte Erneuerung Donaubrücke (Höhe Nersingen) – AS Nersingen: Vorentwurfsplanung
- Talbrücke Witzighausen: Verstärkung und Monitoring bis zum Ersatzneubau im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A7
- Modernisierung der Brenz- und Taubentalbrücke: Ausführungsplanung

## A 8 west

- 6-streifiger Ausbau zwischen Oberelchingen und Riedheim Landesgrenze BY/BW: Ausführungsplanung weiterer Bauphasen

## A 8 ost

- 6-streifiger Ausbau Rosenheim – Achenmühle: 1. Tektur der Planfeststellungsunterlagen
- 6-streifiger Ausbau Achenmühle – Bernauer Berg: 1. Tektur der Planfeststellungsunterlagen
- 8-streifiger Ausbau Hofoldingen Forst – AS Holzkirchen: Bearbeitung Vorentwurf
- 6-streifiger Ausbau zw. Bernauer Berg und AS Felden: Bearbeitung Vorentwurf
- 6-streifiger Ausbau zw. Vogling und AS Neukirchen: Bearbeitung Vorentwurf
- 8-streifiger Ausbau am Irschenberg: Vorentwurf mit über 350 Mio Euro Investitionsvolumen genehmigt
- Höhe Valley und Weyarn: Nachträglicher Lärmschutz und laufende Planfeststellungsverfahren

## A 9

- Erhaltungsabschnitt zwischen Stammham und nördlich AS Ingolstadt-Nord: Vorentwurfsplanung des 9 km langen zu sanierenden Streckenabschnitts sowie des Ersatzneubaus von zehn Brücken und den bestehenden Lärmschutzwänden bei Lenting und Hepberg
- Lärmsanierung Alte Heide: Voruntersuchung im Rahmen eines BIM-Pilotprojektes

## A 92

- 6 str. Ausbau AD München-Feldmoching – AK München-Neufahrn: Entwurfsplanung des Ersatzneubaus von 4 Überführungsbauwerken und 2 Unterführungsbauwerken sowie von Lärmschutzwänden (Fortführung der Planungsleistung aus 2020)



- BW104/4 Neubau kommunale Geh- und Radwegbrücke bei Pilsting: Unterstützung der Planung
- 6-streifiger Ausbau zwischen AD München-Feldmoching und AK Neufahrn: Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
- Anschlussstelle Plattling-Mitte: Ausführungsplanung des Neubaus
- 6-streifiger Ausbau zwischen AD Flughafen München und AS Freising-Ost: Erstellung des Vorentwurfs
- Grundhafte Erneuerung zwischen AS Moosburg-Nord und AS Landshut-West: Ausführungsplanung und Planänderung
- Grundhafte Erneuerung zwischen Kreuz Landshut/Essenbach und AS Dingolfing-Ost: Genehmigungsplanung
- Grundhafte Erneuerung zwischen AS Landshut-West und Kreuz Landshut/Essenbach: Genehmigungsplanung

#### **A 93**

- AS Regensburg-Süd – Dreieck Saalhaupt: Ausführungsplanung und Bauvorbereitung für die Erneuerung der Betonfahrbahn
- Generalsanierung Tunnel Pfaffenstein: Fertigstellung der Voruntersuchung

#### **A 94**

- Neubauabschnitt zwischen Markt und Simbach-West: Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen für den 13,3 km langen Abschnitt
- Neubauabschnitt zwischen Simbach-West und Simbach-Ost: Ergänzende Voruntersuchung; Erstellung eines Geologischen Guteachtens für die ca. 6,0 km lange Variante der Bahntrasse Kreuzberg
- Neubauabschnitt zwischen Simbach-Ost und Prienbach-Ost: Beginn der Erarbeitung der Vorentwurfsunterlagen für den ca. 3,5 km langen Abschnitt
- Neubauabschnitt zwischen Prienbach-Ost und Kühstein: Der Vorentwurf für den ca. 5,5 km langen Abschnitt wurde 2021 zur Genehmigung vorgelegt
- 6-streifiger Ausbau AK München-Ost – AS Markt-Schwaben: Voruntersuchung im Rahmen eines BIM-Pilotprojektes

#### **A 96**

- 6-streifiger Ausbau AS Wörthsee – AS Oberpfaffenhofen: Voruntersuchungen zu Ausbauvarianten mit Bestandsvermessung und Kartierung des rund 5 km langen Abschnitts
- PWC Kammlachtal Nord und Süd: Vorentwurfsplanung
- Erhaltungsabschnitt AS Bad Wörishofen – AS Landsberg a. Lech-Nord: Vorentwurfsplanung

#### **A 99**

- 8 str. Ausbau von AS Aschheim/Ismaning bis AS Kirchheim:
  - Entwurfsplanungen des Ersatzneubaus von 2 Überführungsbauwerken einschließlich zweier Behelfsbrücken für die Bauverkehrsführung und eines Unterführungsbauwerks (Fortführung der Planungsleistung aus 2020)
  - Entwurfsplanungen einer Lärmschutzwand, einer Kollisionsschutzwand sowie einer Stützwand
- 8-streifiger Ausbau AS Kirchheim – AS Haar mit Umbau des AK München-Ost:
  - Entwurfsplanung
  - Vorplanungen diverser Ingenieurbauwerke im Zuge der Erstellung des Streckenvorentwurfs
- AK München-Nord: Entwurfsplanung eines Bauwerks über den Schleißheimer Kanal für eine Betriebszufahrt
- 8-streifiger Ausbau AK München-Nord – AS Aschheim/Ismaning: Planänderungsverfahren zu dauerhafter Nutzung von Baustraßen und Änderungen an der Entwässerung
- Sanierung Tunnel Allach und temporäre Seitenstreifenfreigabe zwischen AD München-Allach und AD München-Feldmoching:
  - Einleitung des Planfeststellungsverfahrens
  - Entwurfsplanung der Betonsanierungsarbeiten, der Umbauten der Entwässerungseinrichtungen sowie des Neubaus einer Lüftungstrennwand

#### **A99**

- 6-streifiger Ausbau AD München Süd-West bis AK München-West: Entwurfsplanung

#### **B 2neu**

- Eschenlohe – Oberau-Nord mit Tunnel Auerberg: Ausführungsplanung inkl. Verlegung der St 2060

#### **B 15neu**

- Ausführungsplanung für den Weiterbau der Grundwasserwanne

“

„Kreuzungen zwischen Straße und Schiene stellen in der Projektabwicklung eine besondere Herausforderung dar. Insbesondere die Berücksichtigung bahnspezifischer Belange wie z.B. Sperrpausen von Gleisen, die Installation von provisorischen Bremsprobeanlagen oder Prellböcken erfordern spezielles Fachwissen. Für eine erfolgreiche Umsetzung des Projektes ist eine frühzeitige Identifikation dieser Themen unabdingbar.“

Michael Aigner

Leiter Geschäftsbereich C Brücken, Ingenieurbau

“





## WIR BAUEN UND ERHALTEN DIE AUTOBAHN.

Besonders freuten wir uns in 2021 über unsere drei Spatenstiche, mit denen wir den symbolischen Start der Projekte A 94 Neubau Kirchham – Pocking, A 99 8-streifiger Ausbau AS Aschheim – AS Kirchheim und B 2neu Eschenlohe – Oberau-Nord mit Auerbergertunnel feiern konnten.

Zum Jahresende 2021 konnten wir uns – wie schon im vergangenen Jahr – wieder über eine positive Baubilanz freuen: In unseren noch laufenden Erhaltungs- und (Aus-)bauprojekten haben wir durch den Abschluss einzelner Bauphasen wichtige Meilensteine erreicht und sichtbare Fortschritte erzielt. So zum Beispiel an der A 3 mit der Fertigstellung des Neubaus des nördlichen Teilbauwerks der Bahnbrücke Burgweinting. Entlang der A 9 zwischen Langenbruck und dem Dreieck Holledau konnten wir das Erhaltungsprojekt unter Einhaltung des Termin- und Kostenplans mit der Verkehrsfreigabe der Richtungsfahrbahn München am 11. November 2021 erfolgreich abschließen.

*Sehen Sie selbst...*

# A 3

## Unsere Bilanz nach 2/3 der Bauzeit

6-streifiger Ausbau zwischen dem Autobahnkreuz  
Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof

Mit dem Jahr 2021 schreiben wir für das Großprojekt im Raum Regensburg das vierte Baujahr. Dank unserer eingespielten Teams und der großen Akzeptanz des Projektes in der Bevölkerung konnten alle geplanten Meilensteine erfolgreich umgesetzt werden, obwohl die Rahmenbedingungen mit Corona-Pandemie, Lockdown und Lieferverzögerungen nicht einfach waren.

Am 5. Juli 2021, quasi zur Halbzeit der Bauphase IV, konnte der 7 Kilometer lange, östliche Ausbaubereich zwischen Regensburg-Ost und Rosenhof komplett ausgebaut für den Verkehr freigegeben werden. Zuvor wurde an zwei Wo-

chenenden auf beiden Richtungsfahrbahnen der abschließende, offenporige Asphalt eingebaut und damit die umfangreichen Lärmschutzmaßnahmen – zumindest im östlichen Ausbaubereich – fertiggestellt. Im rund 6 Kilometer langen, westlichen Ausbaubereich wurden im Jahr 2021 die ersten, neuen Lärmschutzanlagen errichtet und die nördlichen Teilbauwerke der Unterführungen Graßer Weg und Universitätsstraße abgebrochen und neugebaut. In der Anschlussstelle Regensburg-Burgweinting entstand das größte von drei neuen Regenrückhaltebecken, die im Zuge des A 3-Ausbaus errichtet werden.

*Sie wollen mehr wissen? Besuchen Sie unsere Projektwebsite [www.a3-regensburg.de](http://www.a3-regensburg.de)!*



## ALLGEMEINES

Seit Februar 2018 wird die A 3 zwischen dem Autobahnkreuz Regensburg und der Anschlussstelle Rosenhof auf einer Länge von knapp 15 Kilometern von bisher zwei Fahrspuren auf künftig drei Fahrspuren je Fahrtrichtung erweitert. Hierfür müssen insgesamt 16 Brücken neu gebaut oder verbreitert werden, denn die beiden Fahrbahnen überqueren unter anderem die knapp 200 Meter lange Brücke über die Gleise der Deutschen Bahn bei Burgweinting sowie die Augsburgs Straße oder die Walhallastraße.

Das gesamte Ausbauprojekt ist in mehrere Bauphasen unterteilt und umfasst eine Hauptbauzeit von 6 Jahren.

Die bisher vierspurige A 3 bei Regensburg wird nicht nur durch den Reise- und Güterverkehr stark genutzt sondern ist auch durch regionale Pendlerverkehrsströme belastet. Durch die frühzeitige und regelmäßige Absprache mit vielen betroffenen Zielgruppen aus Kommunen, Industrie, Anwohnern und Verkehrsteilnehmern ist das Ausbauprojekt in der Öffentlichkeit gut akzeptiert.

### Besonderes Highlight:

Das Schlüsselbauwerk im Ausbaubereich ist die rund 200 Meter lange Bahnbrücke Burgweinting, die im Jahr 1965 erbaut wurde und 23 Gleise der Deutschen Bahn überspannt. Nach rund vier Jahren Bauzeit und einem erfolgreich durchgeführten Längsverschiebung konnte der Neubau des nördlichen Teils der Brücke abgeschlossen werden. Nun folgt der Neubau des südlichen Teils der Brücke.



### Blick hinter die Kulissen:

Der Neubau im Zeitraffervideo





Brücke 55 über die Ilm im Bau



... und fertig



Brücke 56 über die Gleise der Deutschen Bahn im Bau



... und fertig

## Erhaltungsabschnitt zwischen dem Autobahndreieck Holledau und der Anschlussstelle Langenbruck

### UNSERE BILANZ ZUM PROJEKTENDE

Ca. **250** Mitarbeitende waren in und um die Baustelle im Einsatz

**5 km**

Entwässerungsrohre wurden verlegt, **5,8 km** Schlitzrinnen und

**320** Entwässerungsschächte gesetzt sowie **480** Entwässerungsschächte angepasst.

**250.000 Tonnen Asphalt**

wurden für die neuen Fahrbahnen verbaut

**475 reguläre Einsätze**

absolvierte der Road Zipper in den beiden Bauphasen mit Einsatzpausen in den beiden Lockdowns aufgrund des stark zurückgegangenen Verkehrsaufkommens.

**3.300 Tonnen Baustahl, 190 Tonnen Spannstahl** und **25.000 m<sup>3</sup>** bzw.

**62.500 Tonnen Beton** wurden für den Neubau der **12 Brücken** benötigt

**17,5 Kilometer Schutzplanken**

am Fahrbahnrand und rund

**18,5 Kilometer Betonschutzwände**

entlang des Mittelstreifens wurden neu gesetzt

**229.100 Tonnen Asphalt**

der beiden alten Fahrbahnen wurden abgefräst und rund **80 %** des Asphaltfräsgutes der alten Fahrbahnen wurden für die neuen Fahrbahnen aufbereitet und wiederverwendet

**3 x**

war der Road Zipper außerplanmäßig im Einsatz, etwa um das Vorbeifahren an liegengebliebenen LKWs zu ermöglichen

Die Fahrbahnen liegen auf rund

**75.500 Kubikmeter Schotter und Kies**

Rund **73 km** durchgehende und rund **60 km**

gestrichelte (unterbrochene) Gelbmarkierung wurden für die Baustellenverkehrsführungen auf der A 9 aufgebracht.

Sie wollen mehr wissen? Besuchen Sie unsere Projektwebsite [www.a9-erhaltung.de](http://www.a9-erhaltung.de)!

## ALLGEMEINES

Seit Juni 2019 wurde die A 9 zwischen dem Autobahndreieck Holledau und der Anschlussstelle Langenbruck auf einer Länge von rund neun Kilometern komplett erneuert inkl. der zwölf Unterführungen im Streckenabschnitt, denn die beiden Fahrbahnen überqueren zehn Straßen, eine Straße plus nebenliegender Gleisanlage für den Fernverkehr sowie die Ilm.

Das gesamte Erhaltungsprojekt war in zwei Bauphasen unterteilt und wurde mit Ende der Bauphase 2 im November 2021 fertiggestellt.

Der enge Zeitplan wurde entwickelt, um die Belastungen für die Region durch Sperrungen und Eingriffe im regionalen Straßennetz zeitlich zu minimieren. Durch regelmäßige Absprachen mit Gemeindevertretern, Anwohnern und anliegenden Gewerbetreibenden konnte eine grundlegende Akzeptanz für die Notwendigkeit des Projektes geschaffen werden.

### Besonderes Highlight:

In jeder der beiden Bauphasen wurde jeweils eine Richtungsfahrbahn grundlegend saniert. Während der Bauzeit wurde der Verkehr der betroffenen Fahrtrichtung in Form einer Baustellenverkehrsführung auf der jeweils anderen Fahrbahn mitgeführt. Aus platzgründen konnten hier nur fünf Fahrstreifen eingerichtet werden. In jeder Fahrtrichtung standen den Verkehrsteilnehmern durchgehend zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Der fünfte Fahrstreifen wurde je nach Verkehrsaufkommen flexibel durch den Road Zipper der jeweiligen Fahrtrichtung zugeordnet. Dazu verschob der Road Zipper – ähnlich zu einem Reißverschluss – die jeweils ca. 600 kg schweren Betonelemente des „Mittelstreifens“ über die Breite der mittleren Fahrspur.



Mehr über den  
**Roadzipper**  
im Video



### Kurz notiert:

Während der 2. Bauphase wurden wiederholt Absperrschranken, Warnbarken und Beschwerungsfüße unserer Verkehrssicherung gestohlen – und das im großen Stil. Die Täter konnten bislang nicht ermittelt werden. Der Sachschaden beläuft sich auf über 20.000 Euro.

# A 9

## Leistungsfähig für den Verkehr von morgen

# A 99

## Im Osten starten die Vorabmaßnahmen

8-streifiger Ausbau zwischen der AS Aschheim/Ismaning und der AS Kirchheim

Der zweite Teil des 8-streifigen Ausbaus der A 99 zwischen dem AK München-Nord und der AS Haar startete im Jahr 2021 mit den üblichen Vorabmaßnahmen Rodungen, Spartenerkundung, Archäologie und Kampfmittelerkundung (inklusive Bombenfund an der AS Kirchheim).

Mit Beginn der Arbeiten an den beiden Brücken wurde dann der offizielle Baustart eingeläutet. So wurden im ersten Schritt im November die Behelfsbrücke für den Rad- und Fußgängerverkehr der Erdinger Straße eingeschoben und die auch für Kraftfahrzeuge ausgelegte Behelfsbrücke für den Verkehr der Staatsstraße 2082 eingehoben.

Mit der Freigabe der Behelfsbrücken konnten dann an vier Wochenenden die beiden alten Brücken in rekordverdächtiger Zeit und mit nur geringen Einschränkungen für den Autobahnverkehr abgebrochen werden.

Es wird noch viel passieren: In einer Bauzeit von drei Jahren werden ab 2022 auf einer Länge von rund 3,5 Kilometern die beiden Richtungsfahrbahnen nach Innen auf bis zu fünf Fahrstreifen erweitert sowie drei Brücken neu gebaut.



## ALLGEMEINES

Die A 99 (Autobahnring) verbindet die auf München zulaufenden Autobahnen A 96, A 8-West, A 92, A 9, A 94 und A 8-Ost und ist gleichzeitig zentraler Bestandteil der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung Bayerns. Der Autobahnring entlastet darüber hinaus den Stadtbereich von München von Durchgangsverkehr und ist – vor allem in der Reisezeit – mit bis zu rund 150.000 Fahrzeugen an einem Tag sehr stark belastet.

Der Verkehr hat zwischenzeitlich so weit zugenommen, dass regelmäßige Stauungen und Verdrängungsverkehr in das umliegende Netz und in das Stadtgebiet von München die Folge sind.

Um die verkehrliche Situation zu verbessern wird mit dem Ausbau von 6 auf zukünftig 8 Fahrstreifen die Kapazität des Autobahnringes erweitert. Zusätzlich wird ein System für die temporäre Freigabe des Seitenstreifens errichtet, sodass zukünftig in den Hauptverkehrs- und Reisezeiten zehn Fahrstreifen – fünf in jeder Fahrtrichtung – zur Verfügung stehen.

Der Ausbau erfolgt abschnittsweise. Bis Ende 2019 wurde der erste Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz München-Nord und Aschheim/Ismaning ausgebaut. Im zweiten Abschnitt folgt nun bis Ende 2024 der knapp drei Kilometer lange Abschnitt zwischen Aschheim/Ismaning und Kirchheim. Die Planungen für den anschließenden Abschnitt zwischen Kirchheim und Haar – einschließlich des Autobahnkreuzes München-Ost laufen auf Hochtouren.

### Besonderes Highlight:

Am 23. August 2021 fand der feierliche Spatenstich zum Großprojekt mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer, MdB Florian Hahn, MdL Ernst Weidenbusch sowie den Bürgermeistern der Gemeinden Feldkirchen, Kirchheim und Aschheim an der Brückenbaustelle an der Anschlussstelle Kirchheim statt. Der symbolische Spatenstich war eigentlich bereits für den 19. Juli 2021 geplant. Aufgrund der Flutkatastrophe im Ahrtal wurde dieser kurzfristig verschoben.



# Bau: **Unser Tunnelblick**

Es heißt, der Tunnelbau sei die Königsdisziplin des Ingenieurbaus. Im Jahr 2021 betreute die Autobahn Südbayern parallel drei Tunnelbaustellen. Das ist deutschlandweit einzigartig und gab es in dieser Form auch in Südbayern noch nicht.



## **A 94 TUNNEL TUTTING**

Herzstück des 6 km langen Neubauabschnitts der A 94 zwischen Malching und Kirchham ist der Tunnel Tutting. Dieser besteht insgesamt aus drei Teilbauwerken: Der 450 Meter langen Tunnelröhre mit Betriebsgebäude, einer im Süden sich anschließenden 160 Meter langen Grundwasserwanne (Trog) und einer 230 Meter langen Stützwand. Somit bringt es das Ingenieurbauwerk auf eine stattliche Länge von insgesamt 840 Metern.

Gut drei Jahre nach Beginn der Bauarbeiten konnte im Mai 2021 bereits mit dem Streckenbau begonnen werden. Der Bau der Tunnelröhre erfolgt in vier Bauabschnitten (Tunneldocks) und insgesamt 56 Einzelblöcken von Nord nach Süd. Während die Stützwand sowie ersten beiden Docks bereits in den Vorjahren erstellt wurden, konnten das dritte und vierte Dock – die beiden aufwendigsten Abschnitte – in 2021 fertiggestellt werden. Der Rohbau des Tunnels Tutting steht. Im Jahr 2022 liegt der Fokus nun auf der Fertigstellung der Innenschalen sowie dem Beginn des Einbaus der Betriebstechnik.

Mit der Fertigstellung und Verkehrsfreigabe kann im Herbst 2023 gerechnet werden.

### **Besonderes Highlight:**

Vor große Herausforderungen stellten uns die bodendenkmalpflegerischen Begleitmaßnahmen. Die vermuteten Verdachtsfälle erwiesen sich als wesentlich bedeutender als ursprünglich angenommen. So konnten nicht nur zahlreiche Funde aus der Römerzeit (Kalkbrenngruben, Tierskelette, Keramiken, etc.) geborgen werden, sondern auch Grabbeigaben aus der Hallstattzeit (900 bis 450 v. Chr.) sowie Keramikgefäße aus der Bronzezeit (1.300 bis 1.000 v. Chr.). Als kleine archäologische Sensation stellten sich die Knochen-, Pflanzen- und Steinartefakte heraus, die aufgrund einer Radiokarbondatierung dem Paläolithikum (hier der jüngeren Altsteinzeit ca. 30.000 bis 25.000 v. Chr.) zugeordnet werden konnten. Durch eine speziell auf den Bauablauf des Tunnelbaus ausgerichtete Vorgehensweise, die mit allen beteiligten Firmen und Behörden in enger Zusammenarbeit ausgearbeitete wurde, konnten Behinderungen oder gar bauzeitliche Verzögerungen im Tunnelbau vermieden werden.

## B 2NEU TUNNEL OBERAU UND AUERBERGTUNNEL

Nach der Fertigstellung des Rohbaus sowie der Innenschalen des Tunnel Oberaus standen die Arbeiten im Jahr 2021 ganz im Zeichen des Einbaus der Betriebs- und Verkehrstechnik im Tunnel sowie entlang der Zulaufbereiche. Dazu zählen u. a. die Tunnelbeleuchtung, die umfangreiche Videoüberwachungsanlage, Notrufeinrichtungen, automatische Brandmelde- und Lüftungsanlagen, Anlagen zur Höhenkontrolle, LED-Tafeln zum Anzeigen von Verkehrszeichen und Sperranlagen an den Tunnelportalen für den Brandfall. Zudem wurde am nördlichen Tunnelportal eine 16 Meter hohe Stützwand errichtet und der Bereich der neuen Anschlussstelle Oberau-Nord asphaltiert.

Nach dem Abschluss mehrstufiger Tests der Sicherheitstechnik sowie der Fertigstellung kleinerer Restarbeiten wird der Tunnel Oberau am 26. Mai 2022 im Rahmen eines Festaktes für den Verkehr freigegeben.

Fast nahtlos an den Tunnel Oberau schließt sich der Auerbergtunnel an. Dieses Neubauprojekt unterteilt sich in drei weitgehend eigenständige Teilmaßnahmen:

- Neubau der B 2neu zwischen dem Autobahnende der A 95 und der Anschlussstelle Oberau-Nord mit Neubau des Auerbergtunnels
- Verlegung der Staatsstraße St 2060
- Neubau der Halbinschlussstelle Ohlstadt an der A 95

Während der Neubau der Halbinschlussstelle ein reines Autobahnprojekt ist, werden die beiden anderen Teilprojekte seit Anfang 2021 in Kooperation mit dem Staatlichen Bauamt Weilheim umgesetzt. Nach Fertigstellung des Auerbergtunnels führt die B 2neu den Verkehr vom Autobahnende der A 95 an Oberau und Farchant vorbei bis kurz vor Garmisch-Partenkirchen.

Das Teilprojekt „Neubau der HAS Ohlstadt“ konnte mit der Verkehrsfreigabe am 29. November 2021 bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Für den Auerbergtunnel läuft seit August 2021 die Vorbereitung des Voreinschnitts. Ebenso wurde die Spritzbetonsicherung auf den Baugrubenböschungen aufgebracht.

Parallel zu den Vorarbeiten wurden die Vergabeunterlagen für den Tunnelvortrieb und –rohbau erstellt, damit Ende 2023 mit der Bauausführung begonnen werden kann.

### Besonderes Highlight:

Am 19. August 2021 wurden mit dem feierlichen Spatenstich die Bauarbeiten für den Auerbergtunnel aufgenommen. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer sowie MdB Alexander Dobrindt ließen es sich nicht nehmen zusammen mit den Bürgermeistern der Gemeinden Oberau, Eschenlohe, Farchant und Garmisch-Partenkirchen auf dem Fahrrad durch den fast fertigen Tunnel Oberau zum Spatenstich am Südportal des Auerbergtunnels zu radeln.



## **A 95 NEUBAU ZWEIER BRÜCKEN AN DER AS PENZBERG/IFFELDORF**

Die Brücke an der Anschlussstelle Penzberg sowie die 200 Meter weiter südlich liegende Bahnbrücke bei Iffeldorf sind über 50 Jahre alt und sanierungsbedürftig. Im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde ermittelt, dass ein Abbruch und Neubau kostengünstiger als eine umfangreiche Generalinstandsetzung ist, da beide Brücken auch statische Defizite aufweisen. Auch die Fahrbahn im Bereich Penzberg/Iffeldorf hat ein Alter erreicht, das eine Erneuerung notwendig macht.

Autobahnbrücken bestehen in der Regel aus zwei Teilbrücken. Bei der Anschlussstelle Penzberg wurden in 2021 die Fahrbahn und die beiden Teilbrücken in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen erneuert. In diesem Jahr folgen die Fahrbahn und beiden Teilbrücken in Fahrtrichtung München.

## **Unsere weiteren Projekte**

Neben unseren präsentierten Großprojekten wurden von uns 2021 auch viele weitere (kleinere) Erhaltungsprojekte umgesetzt bzw. weitergeführt. So zum Beispiel die Sanierung der Brenztal Brücke und der Taubentalbrücke entlang der A 7, die Erweiterung der PWC-Anlagen „Im Moos“ und „Eulenauer Filz“ entlang der A 8, der Brückenneubau an der A 93 AS Reischenhart oder an der A 96 der Umbau der AS Sigmarszell.

Zusätzlich standen zahlreiche weitere Arbeiten rund um die Autobahnen in Südbayern auf unserem Bauprogramm 2021. So etwa der Aufbau der Stauwarnanlage entlang der A 3 bei Regensburg, die Inbetriebnahme der VBA light an der A 8 im Raum Augsburg und Günzburg, der Neubau bzw. die Sanierung von Entwässerungseinrichtungen an der A 7 bei Giengen, Fahrbahnsanierungen in Form von Reparaturlosen u. a. an der A 8ost, der A 9 im Raum München oder entlang der A 92. Ebenso führten wir die Reparatur und Nachrüstung von Schutzeinrichtungen an den Fahrbahnrandern u. a. entlang der A 8ost im Bereich der AS Anger sowie verschiedenste Markierungsarbeiten durch.





## A 96 UMBAU WESTLICH DES AK MEMMINGEN

Im Autobahnkreuz Memmingen ist die A 96 mit der Bundesautobahn A 7 verknüpft. Das Ziel der Umbaumaßnahme ist eine Optimierung der Verkehrsströme im und um den Bereich des Autobahnkreuzes durch eine Verlängerung der Ein- und Ausfädelstreifen sowie durch eine Aufweitung der Fahrbahn. Im Zuge des Umbaus wurde im September 2021 die Brücke über die Kreisstraße Buxheim – Memmingen abgebrochen und mit dem auf den Umbau angepassten Wiederaufbau der Brücke begonnen. Für die Zeit des Neubaus wurde im Juni 2021 bereits eine Behelfsbrücke eingehoben. Das Gesamtprojekt ist bis November 2023 angesetzt.

## A 96 NEUBAU DER HOCHBRÜCKE MEMMINGEN

Im Bereich zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Memmingen und der AS Memmingen-Ost verläuft die A 96 direkt durch den nördlichen Stadtbereich von Memmingen. Im Zuge der „Nachträglichen Lärmvorsorge Memmingen–Amendingen“ ist es erforderlich auf der Hochbrücke eine vier Meter hohe Lärmschutzwand anzubringen.

Die Hochbrücke der A 96, die aus einem südlichen und einem nördlichen Teilbauwerk besteht – überquert die Gemeindestraße „Eisenburger Straße“ mit parallel verlaufendem Rad- und Gehweg, die Memminger Ach, den Stadtpark Memmingen, die innerörtliche Straße „In der Neuen Welt“ sowie zwei jeweils eingleisige Bahnstrecken. Statische Nachweise haben ergeben, dass die nördliche Brücke die zusätzliche Last der Lärmschutzwand nicht tragen kann. Vor diesem Hintergrund erfolgt seit April 2021 der Neubau, der Mitte 2024 fertiggestellt wird.

“

„Der Betriebsdienst ist das Herzstück der Autobahn. Wir sind für die Überwachung des Straßenzustandes und für die Beseitigung von Gefahrenstellen verantwortlich. Aber: Der Arbeitsplatz Straße ist anspruchsvoll und gefährlich. Besonders bei unserer Arbeit im Fahrbahnbereich sind wir häufig großen Risiken ausgesetzt, wenn Verkehrsteilnehmer die angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung nicht einhalten oder im zu geringen Abstand vorbeifahren. Hier würde ich mir mehr Respekt und Verständnis wünschen.“

Thomas Helfer,  
Straßenwärter Autobahnmeisterei Inning

“





## WIR BETREIBEN DIE AUTOBAHN.

Durch unser #teamorange sind wir für Sie als Verkehrsteilnehmer wohl am häufigsten auf der Autobahn sichtbar und das im wahrsten Sinne des Wortes: Denn die leuchtend orange und reflektierende Schutzausrüstung der Kolleginnen und Kollegen rettet im Zweifelsfall Leben.

22 Autobahnmeistereien und rund 800 Kolleginnen und Kollegen sorgten im Jahr 2021 für die Sauberkeit und Funktionsfähigkeit unseres Autobahnnetzes in Südbayern. Alles, um Ihnen eine gute und sichere Fahrt zu ermöglichen. Unterstützt wurden sie dabei von den drei Autobahnmeistereien unserer ÖPP-Partner und der Straßenmeisterei Passau. Darüber hinaus pflegen sie den engen Kontakt mit den lokalen Sicherheitsbehörden, Feuerwehren und Rettungsdiensten.

Machen Sie sich auf den folgenden Seiten selbst ein Bild der vielfältigen Aufgaben unseres Betriebsdienstes im vergangenen Jahr ...



## Was heißt: „Wir betreiben die Autobahn“?

Unsere Kolleginnen und Kollegen im Betriebsdienst sind für die Überwachung und Unterhaltung des Straßenzustandes verantwortlich. Diese Verantwortlichkeit geht aber weit über die reine Kontrolle der Strecke auf Schlaglöcher hinaus. Es werden alle Leistungen erbracht, die Ihnen als Verkehrsteilnehmer eine sichere und im weiteren Sinne auch komfortable Nutzung unserer Strecken und Rastanlagen ermöglichen.





### Die Kolleginnen und Kollegen im Betriebsdienst ...

- ... fahren täglich ihre Strecken ab und inspizieren diese auf mögliche Schadstellen im Bereich der Fahrbahn, der Brückenpfeiler oder der Tunnelwände.
- ... kontrollieren und reparieren Verkehrszeichen und Schutzeinrichtungen.
- ... sichern den Verkehr im Bereich von Baustellen und Unfällen ab.
- ... reinigen die Fahrbahn, z. B. nach Unfällen von ausgelaufenen Betriebsstoffen und Fahrzeugteilen.
- ... pflegen die Grünflächen im Bereich der Böschungen, Anschlussstellen und Rastanlagen.
- ... reinigen Rastplätze und halten die dortige Infrastruktur (Toiletten, Sitzgelegenheiten, Parkplätze) instand.
- ... beseitigen die Folgen von Starkregen und Unwetter.
- ... sorgen von November bis März/April durch Räumen und Streuen für weitgehend schnee- und eisfreie Autobahnen.
- ... haben ein Herz für große Maschinen: von 3-Achs bis hin zum 4-Achs; von überbreiten Räumfahrzeugen im Winter bis hin zu Kehrmaschinen, Mähgeräten und Tunnelwaschfahrzeugen im Sommer.
- ... sind Ansprechpartner für Anlieger und Verkehrsteilnehmer sowie für Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste, Landratsämter und Gemeinden.
- ... machen noch so vieles mehr. Lesen Sie weiter!



### Unsere Verkehrs- und Betriebszentrale (VBZ)

In unserer VBZ in München-Freimann steuern und überwachen 36 Verkehrs- und Betriebsoperatoren das Verkehrsgeschehen auf unseren Autobahnen. Mit Hilfe von 950 Kameras sowie unzähligen Sensoren und Messgeräten kontrollieren sie auf 627 Kilometern Strecke die LED-Anzeigen an den Schilderbrücken über der Autobahn, auf 110 Kilometern die temporäre Seitenstreifenfreigabe und betreuen 26 Tunnel auf Autobahnen, Bundes- und Kommunalstraßen. Im 24/7-Einsatz wird dadurch die

Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer erhöht und der Verkehrsfluss auf den Autobahnen geregelt.

### Betriebsdienst im Auftrag der Umwelt

Seit einigen Jahren sorgt der Eichenprozessionsspinner immer wieder für gesperrte Grünflächen entlang unserer Parkplätze und Rastanlagen. Zumeist im Frühjahr breitet sich die kleine Raupe rasant aus und wird aufgrund ihrer giftigen Haare schnell zu Gefahr für Mensch und Tier.

Um diese Gefahr zu mildern, schicken unsere Autobahnmeistereien in der Regel Spezialfirmen in die befallenen Bäume, um die Raupen abzusaugen und die Gespinste zu entfernen. Auf den Einsatz chemischer Mittel wird verzichtet, da hier nicht nur die Raupen des Eichenprozessionsspinners abgetötet würden, sondern auch Raupen anderer Schmetterlingsarten.

Nach dem Vorbild mehrerer niederländischer Städte und Gemeinden setzen unsere Autobahnmeistereien nun auf eine natürliche Beseitigung der Schädlinge: Meisen und Fledermäuse. Hierzu wurden an den betroffenen Parkplätzen und Rastanlagen entsprechende Nistkästen aufgehängt, um die Ansiedlung bzw. Vermehrung der Meisen und Fledermäuse zu erleichtern. Alles in allem eine umweltfreundliche, nachhaltige und kostengünstige Alternative im Vergleich zu den anderen Bekämpfungsmethoden.



### Auch Hochbau gehört dazu

Charakteristisch für unseren Betriebsdienst sind auch seine Hochbauten: Salzhallen, Waschhallen, Maschinenhallen, Fahrzeughallen und zu guter Letzt natürlich auch die Betriebsgebäude entlang unserer Autobahntunnel. Bei der Autobahn Südbayern kümmert sich eine ganze Abteilung, zu der u. a. erfahrene Architekten gehören, um Planung, Bau und Erhaltung unserer Hochbauten. So wurden im Jahr 2021 u. a. drei Salzhallen neu gebaut sowie der Bau der Betriebsgebäude der Tunnel Tutting und Oberau begonnen bzw. fertiggestellt.

### Salzhalle am Stützpunkt Holledau

Im Zuge der im Herbst 2020 erforderlichen und durchgeführten RÜV-Untersuchung durch einen Gutachter wurde festgestellt, dass umfangreiche statische Mängel an dem Tragwerk der bestehenden Salzlagerhalle vorhanden waren. Aufgrund des Umfangs der Mängel war die Standsicherheit und Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet und eine Sanierung des Tragwerks nicht möglich. Unser Ziel: Abriss und Neubau in 2021 vor Beginn der Winterdienstsaison Ende Oktober.

Durch die höheren Anforderungen an den Betriebsdienst auf Autobahnen und dem vermehrten Soleeinsatz war neben der Vorhaltung von Salz auch ein größerer Soletank ein Ziel, das im Zuge des Neubaus erreicht wurde.



*Autobahnmeisterei Heidenheim: Die neugebaute Salzhalle*



*B 2neu Ortsumfahrung Oberau:  
Das Betriebsgebäude des Tunnel Oberau am Nordportal*



*Die Salzhalle am Stützpunkt Holledau: Aus alt...*



*... mach neu.*



*Nistkästen gegen Schädlinge: An den besonders vom Eichenprozessionsspinner betroffenen Parkplätzen und Rastanlagen wurden sie aufgehängt, um die Ansiedlung von natürlichen Fressfeinden, wie Meisen und Fledermäusen, zu begünstigen.*

## Unser Winterdienst 2020/2021

# Endlich wieder Winter!

Der Winter im Jahr 2021 hat seinem Namen alle Ehre gemacht. Viel, viel Schneefall, tiefe Temperaturen, Glätte, überfrierende Nässe – es war alles geboten. Stellt man die Niederschlagsmengen ins langjährige Mittel, so war der Winter 2021 durchschnittlich im Schneereichtum, aber dafür ungewöhnlich lang. Bis Ende April konnten regelmäßig Minusgrade und Schneefälle verzeichnet werden.

Die Befahrbarkeit und Sicherheit unserer Autobahnen kann in den Wintermonaten durch Schnee- und Eisglätte eingeschränkt werden. Die zentrale Aufgabe

des Winterdienstes ist, durch Schneeräumung und Glättebekämpfung einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss sicherzustellen. Der Erfüllung dieser Aufgaben können wir mit der heutigen Technik und den detaillierteren Wettermodellen immer besser nachkommen.

Trotz aller Technik: Unser Winterdienst steht durch unsere engagierten Kolleginnen und Kollegen, die im Schichteinsatz alles für Ihre Sicherheit leisten. Wir sind sehr froh, dass sich in der Winterdienstsaison 2020/2021 keine schweren Unfälle ereignet haben, in die unser Personal verwickelt war.



## 159 Winterdienstfahrzeuge

(132 LKWs und 27 Unimogs) waren im Einsatz

## 1.786 Streckenkilometer

betreute unser Winterdienst, darunter zum Beispiel auch entlang der B2neu sowie Teile der B10, B28 oder B30.

Verbrauch an NaCl je km:

### 38 Tonnen

66% mehr als 2020

1 Tonne NaCl kostete  
2020/21 im Durchschnitt

### 75,46 Euro

**Ein Tag Winterdienst**

kostete durchschnittlich

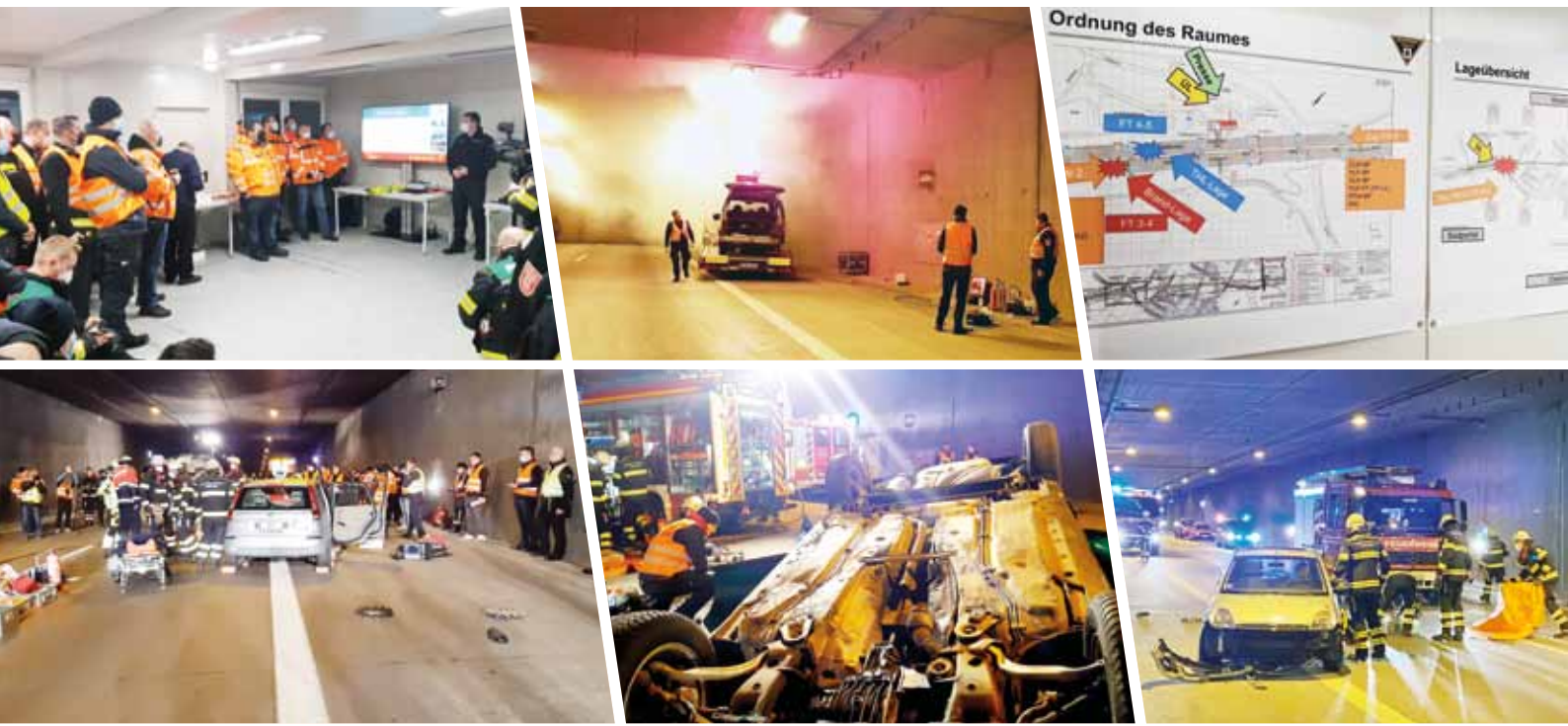
### 420.000 Euro

Verbrauch an NaCl-Sole:

### 27.747,63 m<sup>3</sup>

12.721,39 m<sup>3</sup> mehr als in der Vorsaison 2020





# Spannende Nacht

## Große Übung im A 99 Tunnel Aubing

Nach zwei Jahren Corona-Zwangspause ließen Hygienekonzepte, steigende Impfquoten und sinkende Inzidenzzahlen im Oktober 2021 endlich wieder eine Großübung der Feuerwehr München zusammen mit der Autobahn Südbayern und den Rettungsdiensten Malteser, Aicher Ambulanz, MKT, BRK und der Johanniter Unfallhilfe zu.

Laut der EU-Tunnelrichtlinie und der Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) müssen in Straßentunneln alle vier Jahre Vollübungen stattfinden. Das bedeutet für uns: Der entsprechende Autobahnabschnitt wird für eine Nacht voll gesperrt, ein Übungsszenario aufgebaut, die Übung durchgeführt und danach alles wieder abgebaut und gesäubert.

### Das Szenario:

In der Röhre in FR Salzburg beginnt zunächst ein abgeschleppter PKW auf einem Transportanhänger zu brennen. Der Fahrer bringt das Fahrzeuggespann am rechten Fahrbahnrand zum Stehen und versucht sich durch eine Fluchttür, die in die benachbarte Tunnelröhre führt, in Sicherheit zu bringen. Durch sein plötzliches Auftauchen in der Parallelröhre kommt es auf der dortigen Fahrbahn zu einem Verkehrsunfall mit zwei PKWs. Ein Fahrzeug überschlägt sich. Es gibt mehrere Verletzte und eingeklemmte Personen. Eines der am Unfall beteiligten Fahrzeuge ist ein E-Auto.

### Die Herausforderungen:

- Ursprünglich werden die Einsatzkräfte zu einem Fahrzeugbrand gerufen. Erst vor Ort wird der Verkehrsunfall gemeldet. Die Einsatzkräfte müssen umdisponieren und Verstärkung nachfordern.
- Im Ernstfall kommt es immer wieder vor, dass Rettungskräfte aus unterschiedlichen Organisationen zusammenarbeiten. Die Herausforderung ist, sich hier entsprechend abzusprechen.
- Gefahreinschätzung und Gefahrenbewertung bei einem verunfallten Elektro-Fahrzeug.

### Die Ziele:

- Durchführung einer Notfallübung zur Bestätigung, Festigung und ggf. Optimierung der festgelegten Einsatztaktiken erkunden, suchen, retten und Brandbekämpfung.
- Überprüfung der Sicherheitstechnik im Tunnel. Hier insbesondere der Brandmelde- und Belüftungsanlage, der Beleuchtung, des Lautsprechersystems sowie der Videoüberwachung.
- Überprüfung der festgelegten Kommunikationswege zwischen dem Einsatzführungsdienst, der Leitstelle und der Verkehrs- und Betriebszentrale.

### Die Teilnehmer:

Insgesamt waren 13 Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, 44 Feuerwehrkräfte, ein Notarzt und 3 Rettungswagen im Einsatz. Zusätzlich haben geschulte Kolleginnen und Kollegen der beteiligten Organisationen die Durchführung der Übung beobachtet und evaluiert.

In 2022 geht's spannend weiter: Im Mai steigt die Premieren-Übung im Tunnel Oberau. Es folgen Übungen im Grenztunnel Füssen, im Tunnel Herfatz sowie im Tunnel Etterschlag.





## **UNSERE ZAHLEN & FAKTEN 2021**

Wir für Ihre Sicherheit: Rund um die Uhr, 365 Tage, 52 Wochen im Jahr. Um den Verkehr auf den Autobahnen in Südbayern so sicher und flüssig wie möglich zu machen, waren wir auch 2021 für Sie im Einsatz.

*Die folgenden Zahlen und Fakten sprechen für sich ...*



# 2021 wurden ...



8.802  
*Schadensfälle  
bearbeitet*

ca. **1.650.500 m<sup>2</sup>**  
Fahrbahnfläche saniert

**306**

Ausnahmegenehmigungen von den  
Vorschriften der StVO durch unsere  
Straßenverkehrsbehörde genehmigt

**1.300m**

reine Lärmschutzwände neu gebaut

für **3** Tunnel  
umfangreiche  
Sanierungsmaßnahmen  
geplant



**26**

Rechtsstreitigkeiten  
im Schadensrecht und  
16 im Bauvertrags-  
recht betreut, davon  
konnten 8 bzw. 1  
beendet werden.

**1** Vergabenaach-  
prüfungsverfahren  
bestritten und beendet



**19** größere  
Brückeninstandsetzungen bzw.  
-neubauten durchgeführt.

**50.745**

Haushaltsbuchungen vorgenommen

**46,5 Mio. Euro**

für Erhaltungsmaßnahmen  
im Brückenbau investiert

**25** für den Natur- und Artenschutz  
wertvolle **Ausgleichsflächen**  
angelegt

**3** neue touristische Hinweisschilder entlang der Autobahnen aufgestellt

**193 Mio. Euro**

in **Erhaltungsmaßnahmen** des (Fahrbahn-)Deckenbaus investiert.

**250 Vergaben**

mit einem Auftragsvolumen von ca. 330 Mio. Euro ausgeschrieben und beauftragt (Bauverträge ohne Ingenieurleistungen)

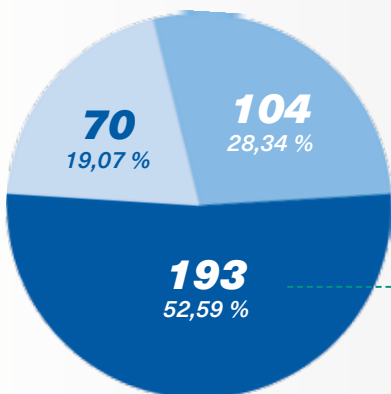
**121.546**

Großraum- und Schwertransporte auf südbayerischen Autobahnen durchgeführt



**Investitionen „Bau“ 2021**

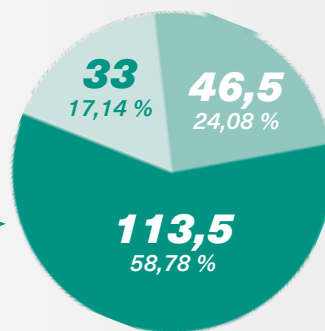
ca. 367 Mio. €



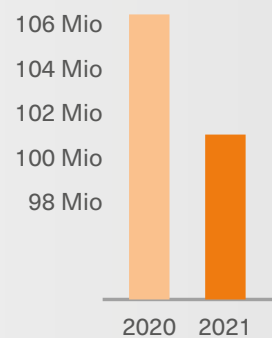
- Erhaltungs- und sonstige Projekte
- ÖPP
- Bedarfsplan (Großprojekte, d. h. im Bedarfsplan enthaltene Neu- und Ausbauprojekte)

**Investitionen „Erhaltungsprojekte und sonstige Baumaßnahmen“**

ca. 193 Mio. €



- Streckenbau
- Brückenbau
- Sonstige Leistungen (Um-/Ausbau von Verkehrsbeeinflussungs- und Entwässerungsanlagen, Investitionen in Hochbau, Tunnelnachrüstung, Lärmschutz und Betriebstechnik)



**Investitionen „Betrieb“ in Mio. Euro**

(u. a. Verkehrssicherung, Personal, Grün- und Gehölzpflege, diverse Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Winterdienst)

# VERKEHRSBAROMETER 2021

## FÜR SÜDBAYERN\*

Auch im 2. Corona-Jahr stehen Lockdowns sowie umfangreiche Kontaktbeschränkungen, eingeschränkte Freizeitangebote und die Pflicht zum Homeoffice an der Tagesordnung; mit deutlichen Auswirkungen auf die Mobilität der Bevölkerung und somit auf das Verkehrsgeschehen auf unseren Autobahnen. Wieder eingeführte Grenzkontrollen bzw. unterschiedliche Einreise- und Quarantänebestimmungen haben besonders auf Autobahnen in Grenznähe einen Einbruch des Verkehrsaufkommens um rund 38 % zur Folge.



Das Jahr 2021 startet im Lockdown und im täglichen Verkehrsaufkommen mit einem Tiefpunkt von durchschnittlich 35.099 Kfz/h. Damit liegt das tägliche Verkehrsaufkommen im Januar rund 34 Prozent unter dem Durchschnittswert der Jahre 2016–2019.

Mit der Ankündigung erster Lockerungen im März nimmt auch das Verkehrsaufkommen wieder zu und steigt bis zum Beginn der Sommerferien in Bayern (Ende Juli) kontinuierlich an. Von Juli bis Oktober wird sogar ein über dem Durchschnitt der Vorjahre liegendes Niveau erreicht. Der Höchstwert liegt hier Anfang August bei 80.433 Kfz/24h. Ein Indiz dafür, dass die Mobilität innerhalb Deutschlands während der Urlaubssaison 2021 aufgrund der Vermeidung von Fernreisen zugenommen hat.

Autobahnen, welche üblich vom Berufsverkehr geprägt sind, erreichen den Durchschnittswert der Vorjahre auch im Sommer 2021 noch nicht. Dies kann auf den weiterhin hohen Anteil an Homeoffice und Kurzarbeit zurückgeführt werden.

Vor dem Hintergrund rasant steigender Zahlen an Neuinfektionen und Höchstwerten im Bereich der Inzidenzwerte werden im November 2021 wieder Verschärfungen der Kontaktbeschränkungen eingeführt sowie Beschränkungen der Freizeit- und Einzelhandelsangebote erlassen. Die Absage von Christkindles-Märkten steht an erster Stelle.

Das Mobilitätsverhalten auf den Autobahnen in Südbayern wird von den Maßnahmen jedoch geringer beeinflusst als noch zu Jahresbeginn. Der Verkehr zeigt sich um nur um etwa 15 Prozent geringer als im Durchschnitt der Jahre 2016-2019. Mit Blick auf den Schwerverkehr lässt sich keine Veränderung zum Vergleich der Vorjahre feststellen.

Abschließend bleibt festzuhalten: Die Corona-Pandemie hat das Reise- und Mobilitätsverhalten der Menschen stark verändert – im privaten sowie auch im beruflichen Umfeld. Verlässliche Verkehrszahlen sind jedoch für unsere Planungen zur Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen von hoher Bedeutung, um nachhaltige Prognosen der Verkehrsentwicklung ableiten zu können. Derzeit gehen unsere Planer davon aus, dass sich die Wirtschaft und auch der Verkehr „nach“ der pandemischen Lage wieder vollständig erholen wird.

Der Schwerverkehr bleibt von den Auswirkungen der Corona-Pandemie im Jahr 2021 unberührt.

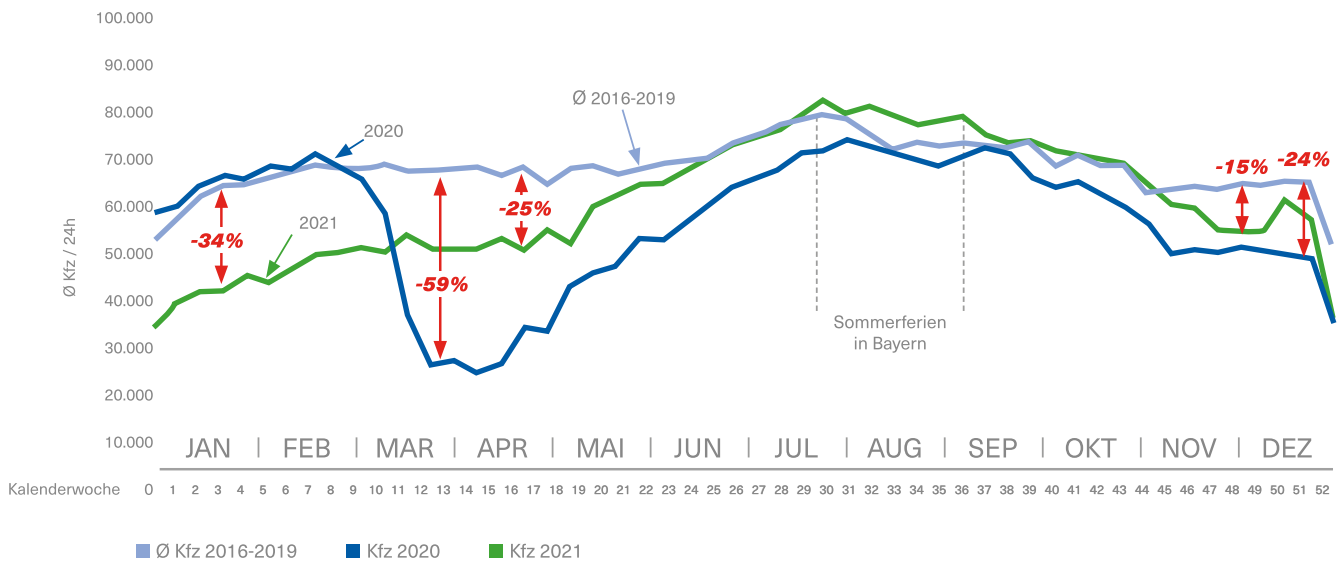
### Mit 174.851 Fahrzeugen an einem Tag

wurde der Spitzenwert für das maximale Verkehrsaufkommen im südbayerischen Raum am 21.08.2021 am Autobahnkreuz München-Süd erhoben.

**Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen lag bei 60.030,7 Fahrzeugen am Tag.**

## Verkehrsbarometer in Südbayern

(Ø über alle Dauerzählstellen, Kfz-Verkehr)

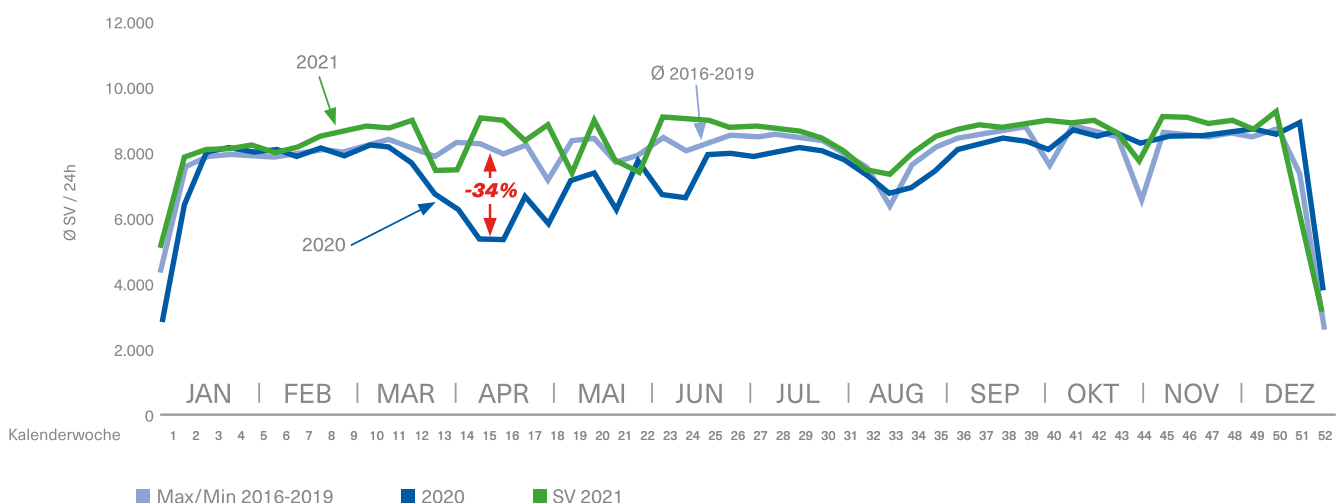


### Kurz notiert: Und täglich grüßt der Stau.

- Geduld und gute Nerven zählten auch 2021 zu den Tugenden der Verkehrsteilnehmer, die auf Deutschlands Autobahnen unterwegs waren. Wie die ADAC Staubilanz 2021 zeigt, gab es auf Deutschlands Autobahnen rund 685.000 Staus. Dies entspricht einem Plus von rund 33% im Vergleich zum ersten Pandemie-Jahr 2020 und einem Minus von 3 % gegenüber dem Vor-Corona-Jahr 2019.
- Der längste Stau mit 32 Kilometern Länge bildete sich am Samstag, 31. Juli, auf der A8 München Richtung Salzburg zwischen Grabenstätt und dem Grenzübergang Bad Reichenhall.
- Weiterhin trauriger Spitzenreiter der Staubilanz ist unsere A 3 zwischen der Bundesgrenze Suben und Passau. Grund hierfür waren die andauernden Grenzkontrollen. Das Stauniveau war mit 660 Staukilometer je Kilometer Autobahn fast doppelt so hoch als im Jahr 2020 mit 316 Staukilometern.

## Verkehrsbarometer in Südbayern

(Ø über alle Dauerzählstellen, nur Schwerverkehr)



\*Ø über alle Dauerzählstellen und alle Fahrzeuge (PKW + Schwerlast)



**A 93** Luftaufnahme des südlichen Portals des Tunnels Pfaffenstein



**A 93** Luftaufnahme der Donaubrücke bei Regensburg



**A 94** Neubauabschnitt Kirchham – Pocking: Schaffung einer Ausgleichsfläche für den Kiebitz; Neubau einer Brücke



**A 9** Erhaltungsabschnitt AS Langenbruck – AD Holledau: Die variable Mittelschutzwand des Road Zippers wurde mit Abschluss des Projektes abgebaut.



**A 9** Erhaltungsabschnitt AS Langenbruck – AD Holledau: Betonage des Schlüsselbauwerks über die ICE-Strecke



**A 94** Neubauabschnitt Kirchham – Pocking: Luftaufnahme des zukünftigen neuen Autobahnkreuzes bei Pocking (A 3)



**A 9** Autobahndreieck Holledau



**A 96** Notsanierung der Fahrbahn





**A 9** Erhaltungsabschnitt AS Langenbruck – AD Holledau: Arbeiten rund um die Uhr während der Betonage des Schlüsselbauwerks über die ICE-Strecke



**A 3** 6-streifiger Ausbau AK Regensburg – AS Rosenhof: Vollsperre der A 3 und unsere Drohne darf Fliegen



**A 8** Anschlussstelle Irschenberg

# 2021

## IMPRESSIONEN



**A 99** Tunnel Aubing: Rettungsübung der Feuerwehren München



**A 92/A 99** Autobahndreieck Feldmoching: Nachtbaustelle zur Fahrbahnsanierung mit plötzlichem Starkregen



**A 93** Inntal dreieck: Verkehrschaos aufgrund der LKW-Blockabfertigung am Grenzübergang Kiefersfelden



**Autobahn GmbH:** Tagung der Meistereleitungen in Darmstadt



**B 2neu** Ortsumfahrung Oberau: Das Betriebsgebäude des Tunnel Oberau am Nordportal



**A 9** Tolle Lichtstimmung bei unserem Erhaltungsprojekt zwischen AS Langenbruck und AD Holledau.



**A 96** Umbau westlich des AK Memmingen: Asphaltteinbau



**Betriebsdienst:** Vorbereitung unserer Räumfahrzeuge für den Winterdienst



**A 7** Grenztunnel Füssen: Wartungsarbeiten inkl. Tunnelwäsche



**A 3** 6-streifiger Ausbau AK Regensburg – AS Rosenhof: Vollsperrung der A 3 zum Einbau des finalen Lärmschutzbelages



**A 96** Umbau westlich des AK Memmingen: nächtlicher Asphaltteinbau



**Betriebsdienst:** Winterdienst auf der A 8 im Bereich Holzkirchen



**A 3 6-streifiger Ausbau AK Regensburg – AS Rosenhof:** Abbruch einer Bestandsbrücke



**Autobahn GmbH:** Ein herzliches Willkommen für unsere neuen Azubis



**A 99 Tunnel Aubing:** Rettungsübung der Feuerwehren München



**A 96 Kohlbergtunnel:** Fahrbahn-sanierung am Tunnelportal



**A 7 AS Giengen:** Verkehrsfreigabe der umgebauten Anschlussstelle



**A 3 6-streifiger Ausbau AK Regensburg – AS Rosenhof:** Berichterstattung von München TV



**Betriebsdienst:** Streckenkontrolle im Bereich einer Anschlussstelle

