

A9 Erhaltungsabschnitt Stammham – AS Ingolstadt-Nord

Projektübersicht

Der rund 10 km lange Streckenabschnitt der A9 zwischen Stammham und der Anschlussstelle Ingolstadt-Nord wurde grundhaft saniert. Die Hauptbauphasen liefen von Januar 2025 bis November 2026. Das Projekt liegt im Zeit- und Kostenplan. Es wurden nicht nur die Fahrbahn und die Brücken erneuert, sondern auch die Entwässerung modernisiert und Lärmschutzmaßnahmen ausgebaut.

ca. 10 km

Länge des Erhaltungsabschnitts

ca. 165,6 Mio. €

Gesamtkosten, Stand 2023

11 Brücken

Abbruch und Neubau

bis Frühjahr 2027

Restarbeiten

Projektziel

Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen werden gebündelt, um die Verkehrsbehinderungen auf der hochbelasteten A9 möglichst gering zu halten. Nach Abschluss soll der Abschnitt für die kommenden 30 Jahre ohne größere Instandsetzungsmaßnahmen auskommen.

Einordnung in das Gesamtprogramm

Die A9 wird zwischen Stammham und dem Autobahndreieck Holledau in fünf Erhaltungsabschnitten grundhaft saniert. Der erste Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Langenbruck und dem Autobahndreieck Holledau wurde bereits 2022 fertiggestellt.

Besonderheit

Brücke über den Lentinger Bach

- **Das** Bauwerk wird als Pilotprojekt in modularer Bauweise umgesetzt.
- Damit erprobt die Autobahn GmbH des Bundes ein innovatives Bauverfahren, das auch über das Projekt hinaus Bedeutung hat.
- Anders als bei konventionellen Verfahren werden die Brückenelemente industriell vorgefertigt und anschließend auf der Baustelle montiert.
- Das verkürzt die Bauzeit deutlich und reduziert sowohl Eingriffe in den Verkehr als auch die Arbeitsbelastung vor Ort.

Lärmschutz

- Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags im Zuge der Deckenerneuerung.
- Erneuerung beziehungsweise Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände bei Lenting.
- Fertigstellung der Lärmschutzwand am Mailinger Bach in Fahrtrichtung München im Bereich der beiden Brücken.

A9 Erhaltungsabschnitt Stammham – AS Ingolstadt-Nord

Projektübersicht

Restarbeiten bis voraussichtlich Frühjahr 2027

Nach dem Ende der Hauptbauphase sind noch Restarbeiten erforderlich. Dabei kann es vereinzelt zu Fahrstreifenreduzierungen kommen:

- Rückbau von Nothaltebuchten, Baustellenzufahrten und Baulagern.
- Arbeiten an Bankett und Mittelstreifen, um baustellenbedingter Lücken in den Schutzeinrichtungen zu schließen.
- Einbau der finalen Asphaltdeckschicht auf der Richtungsfahrbahn Nürnberg

Warum unterscheidet sich der Beleg auf der Richtungsfahrbahn Nürnberg?

Auf der Richtungsfahrbahn Nürnberg wurde eine provisorische Decke für die Dauer der Sanierung der Richtungsfahrbahn München hergestellt. Die endgültige Asphaltdeckschicht folgt nach Abschluss der zweiten Hauptbauphase. So wird vermieden, dass die gelbe Baustellenmarkierung später als sogenannte Phantommarkierung auf der endgültigen Fahrbahn sichtbar bleibt und Verkehrsteilnehmende irritiert. Der Einbau der endgültigen Fahrbahndecke in Fahrtrichtung Nürnberg wird im Frühjahr 2027 erfolgen, wenn günstigere Witterungsbedingungen vorliegen.

Personal und Logistik

Die Zahl der eingesetzten Personen variierte je nach Arbeitsschritt und Baufortschritt:

ca. 20 Personen bei der Betonage eines Brückenbauwerks, je Brücke	ca. 50 Personen täglich im Streckenbau
3 Asphaltkolonnen mit jeweils rund 10 Kolleginnen und Kollegen	rund 60 Lkw jeweils während des Asphalteinbaus, zusätzlich Personal in den Mischanlagen

Arbeiten bei großer Hitze

Die Hitze der Sommermonate hatte keine Auswirkungen auf den Bauablauf. Für die Kolleginnen und Kollegen vor Ort bedeuteten die Arbeiten im Freien jedoch eine enorme körperliche Belastung. Ihrem Einsatz gilt großer Respekt.

- Asphaltierungsarbeiten wurden bei großer Hitze grundsätzlich in die Abend- und Nachtstunden verlegt, um die Belastung für die Beschäftigten zu reduzieren.
- Die nächtliche Ausführung unterstützte zugleich das notwendige Auskühlen des heiß eingebauten Asphalts.

A9 Erhaltungsabschnitt Stammham – AS Ingolstadt-Nord

Projektübersicht

Typische Erneuerungsintervalle

Bauteil	Orientierungswert
Fahrbahndecke	alle rund 10 bis 15 Jahre
Asphaltbinderschicht	in jedem zweiten Turnus, etwa alle 20 bis 30 Jahre
Tragschicht	in jedem dritten Turnus, etwa alle 40 bis 60 Jahre
Ingenieurbauwerke	auf eine Lebensdauer von 100 Jahren ausgelegt

Dank an die Anwohnerinnen und Anwohner

Unser besonderer Dank gilt den Anwohnerinnen und Anwohnern der Gemeinden Denkendorf, Hepberg, Lenting und Stammham. Insbesondere bei Unfällen auf der A9 sowie bei notwendigen Vollsperrungen im Zuge der Bauarbeiten kam es immer wieder zu zusätzlichem Ausweichverkehr durch die umliegenden Ortschaften. Wir wissen, dass dies für die Menschen vor Ort mit erheblichen Belastungen verbunden war, und danken ihnen ausdrücklich für ihre Geduld und ihr Verständnis während der gesamten Bauzeit.