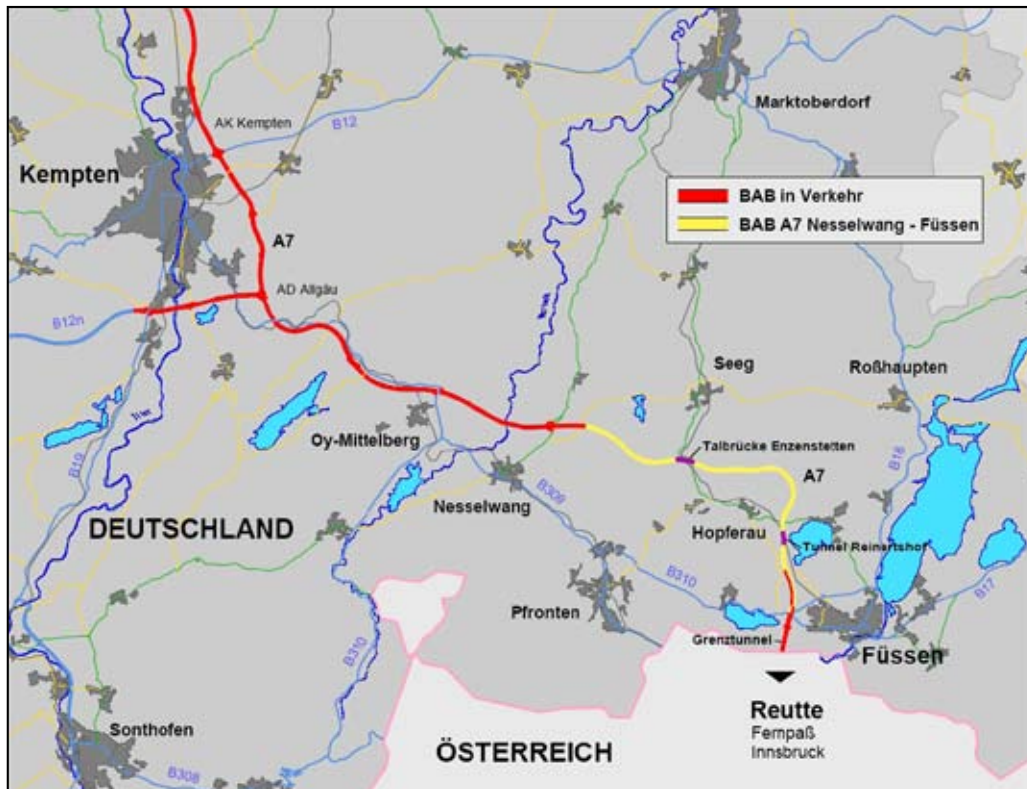




Bundesautobahn A 7 Nesselwang - Füssen



Verkehrsbedeutung

Die Bundesautobahn A 7 ist mit derzeit 945,6 km die längste deutsche Autobahn und eine der wichtigsten europäischen Fernstraßenverbindungen. Sie reicht von der dänischen Grenze bei Flensburg bis zum jetzigen provisorischen Autobahnende bei Nesselwang.

Seit Juli 1999 ist der südlichste Abschnitt der A 7, von der Anschlussstelle Füssen durch den Grenztunnel mit Anschluss an das österreichische Fernstraßennetz unter Verkehr. Zwischen Nesselwang und Füssen fehlen jedoch die letzten rd. 15 km der A 7 in Deutschland.

Der Autobahnverkehr wird hier auf den sog. Ableitungsstrecken für Pkw und Lkw über das untergeordnete Straßennetz geführt, welches in seinem Ausbauzustand hierfür weder bestimmt noch geeignet ist. Gerade die hohen Spitzenbelastungen im Urlaubs- und Ausflugsverkehr, mit bis zu 35.000 Kfz/24h sind für die Anwohner und Gäste der Fremdenverkehrsorte unzumutbar.

Eine befriedigende Lösung zur Verbesserung der Verkehrssituation im südlichen Ostallgäu ist nur durch den Lückenschluss der A 7 zu erreichen.



Rechtliche Situation

Die erforderlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren (Raumordnung, Linienbestimmung, Vorentwurf, Planfeststellungsverfahren) zum Bau der A7 Nesselwang - Füssen wurden in den Jahren 1970 bis 1985 durchgeführt. Der sich anschließende Rechtsstreit erstreckte sich über alle Instanzen der Verwaltungsgerichtsbarkeit. Als erster Bauabschnitt konnte in den Jahren 1995 - 1999 der rechtlich unstrittige Bereich des Grenztunnels mit Teilen der Anschlussstelle (AS) Füssen realisiert werden.

Erst mit Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 03.12.2001 wurde nach 16 Jahren der Trassenverlauf des gesamten Lückenschlusses endgültig rechtskräftig, allerdings unter der Auflage, in einem weiteren ergänzenden Planfeststellungsverfahren die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie den Lärmschutz an die aktuellen Gesetzesgrundlagen anzupassen, sowie den bestmöglichen Schutz des Enzenstettener Brunnenmooses zu prüfen. Dieses letzte

Verfahren brachte deutliche Erweiterungen bei der ökologischen Eingriffsminimierung, insbesondere die Talbrücke Enzenstetten (557,7m) und den Tunnel Reinertshof (645m) zum Schutz des Landschaftsbildes am Hoopensee. So schnell als möglich wurde nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.04.2002 am 18.09.2002 mit dem feierlichen Spatenstich der Bau begonnen. Die sich anschließende Klage des Bund Naturschutz verlief erfolglos.

Verwirklichung der Maßnahme

Der Bauablauf konzentrierte sich zunächst auf die Fortführung der A7 von der Anschlussstelle Füssen nach Norden bis zum provisorischen Anschluss auf die Kreisstraße OAL2 „beim Wiesbauer“. Hier waren die kritischsten Untergrundverhältnisse zu bewältigen, schwimmende Gründung auf Moor, Seekreide mit langfristigen Konsolidierungen. Weiter wurde mit Fertigstellung dieses Streckenabschnitts im Sommer 2005 die Verkehrssituation an der AS Füssen, die

vorher regelmäßig Auslöser weitreichender Staus war, deutlich verbessert.

Der Erdbau wurde auf mehrere Baulose aufgeteilt, 4 km zwischen Attlesee und Enzenstetten sind fertiggestellt und dienen der Zufahrt zur Talbrücke, die Reststrecke ist komplett in Bau. Eine besondere Herausforderung stellen die kleinräumig extrem wech-

selnden Untergrundverhältnisse von Moor bis Fels dar, bei denen verschiedene Gründungsarten zum Einsatz kommen.

Von den insgesamt 25 Brückenbauwerken stehen die beiden Großmaßnahmen „Talbrücke Enzenstetten“ und „Tunnel Reinerthof“ im Blickpunkt des öffentlichen Interesses:

Talbrücke Enzenstetten

Bauzeit	2005 - 2009 / 2010
Anzahl Felder	6 Felder mit einer Länge von 95, 120, 107,5, 95, 85 bzw. 55m
Gesamtlänge der Brücke	557,5m
Brückenfläche	rd. 16.500m ²
Breite zwischen den Geländern	29,50m
Gründung	Bohrpfähle bis zu 40m Länge und 1,20m Durchmesser
Gesamtlänge der Bohrpfähle	rd. 6.100lfm



Konstruktion

Gestaltungsaufgabe

Schlanke Überbauhöhe für eine Brücke in relativ geringer Höhe über Gelände (15m Höhe : 120m Spannweite), V-Stützen um Stützweiten zu reduzieren

Bauverfahren

Spannbetonhohlkasten, teils Vorsschubgerüst und Freivorbau
Ursprünglich als Stahlverbundbrücke im Taktschiebeverfahren vorgesehen. Nach Insolvenz des Stahllieferanten und der aktuell sehr angespannten Lage am Stahlmarkt wurde die Konstruktion geändert, um zumindest einen Überbau bis 2008 fertigstellen zu können.

Baukosten

rd. 25 Mio €



AS Füssen - Bepflanzung
(Blickrichtung Grenztunnel)



AS Füssen - Regenrückhaltebecken



Tunnel Reinertshof - Bahnverlegung



Attlesee - Enzenstetten

Tunnel Reinertshof

Bauzeit	2006 - 2008
Länge	645m
Querschnitt	2 x 9,50m mit Mitteltrennwand
Bauweise	Offen mit gleichzeitiger Verlegung einer Bahnlinie auf rd. 1,0 km Länge
Baukosten	rd. 24 Mio €

Daten und Zahlen im Überblick

Baulängen

Autobahnende bei Nesselwang - Bundesgrenze bei Füssen	16,2 km
1. Bauabschnitt: AS Füssen - Bundesgrenze in Verkehr (einschl. Grenztunnel)	1,6 km
2. Bauabschnitt: Kr OAL2 - AS Füssen davon provisorisch in Verkehr seit 28.07.2005	14,6 km
Kreisstrasse OAL2 (Wiesbauer) - AS Füssen	1,8 km

Baukosten

Gesamtbaukosten	
Nesselwang - Bundesgrenze bei Füssen	rd. 150 Mio €
1. Bauabschnitt (einschl. Grenztunnel Füssen)	42 Mio €
2. Bauabschnitt (einschl. der Großbauwerke)	rd. 108 Mio €

Bauwerke

Anzahl auf der Gesamtstrecke	25
------------------------------	----

Lärmschutzmaßnahmen

Die A 7 verläuft zu rund 2/3 der Strecke in Einschnittslage. Auf der Talbrücke Enzenstetten kommt auf 550m Länge eine transparente Spritz- und Lärmschutzwand (2,50m) zur Ausführung. Bei allen Anliegern werden die geltenden Immissionsgrenzwerte Tag und Nacht zum Großteil deutlich eingehalten. Zusätzlich werden vorhandene Überschussmassen zum Lärmschutz und für die Geländemodellierung verwendet. Es werden so auf ca. 6,3 km Lärmschutzwälle errichtet.

Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Bei der Bauausführung werden durch eine Umweltbaubegleitung die ökologischen Eingriffe sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen überwacht.

Wichtige Daten

14.03.1985

Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Schwaben

1991 / `93 / `95

ergänzende Planfeststellungsbeschlüsse

19.12.2000

Entscheidung der Regierung von Schwaben zur nachträglichen Beteiligung Bund Naturschutz

03.12.2001

Abweisung der Klage des Bund Naturschutz durch das Bundesverwaltungsgericht: damit abschließende Bestätigung des Trassenverlaufs der A 7

25.04.2002

letzter ergänzender Planfeststellungsbeschluss zu Lärmschutz, Ausgleichs- / Ersatzmaßnahmen, Talbrücke Enzenstetten und Tunnel Reiertshof

30.07.2002

Ablehnung des Antrags des Bund Naturschutz auf Baustopp durch den Bayer. Verwaltungsgerichtshof

18.09.2002

Feierlicher Spatenstich

Verkehrseröffnung im Sommer 2009

Gesamtfertigstellung mit 2. Fahrbahn der Talbrücke Enzenstetten 2010

Herausgeber:

Autobahndirektion Südbayern
Seidlstrasse 7-11
80335 München
Tel.: 089/54 552 0
E-mail: Poststelle@abdsb.bayern.de
Internet: www.abdsb.bayern.de
Stand: 07.2008

Fotos:

Autobahndirektion Südbayern
Dst. Kempten

Luftbilder:
www.rabbitdesigner.com
Kartengrundlagen:
Bayerische Vermessungsverwaltung