



Strecke 69 Nürnberg – München

Strecke 89 Regensburg – Augsburg



Die Bundesautobahn A 9 und die Holledaubrücke

Die Ostseeküste, Berlin, der Raum Halle/Leipzig, Nürnberg und München werden über die A 9 und ihre Zulaufstrecken mit dem Alpen-Donauraum und Oberitalien verbunden.

Die Betriebskilometrierung verläuft von Anfang an unverändert vom Nullpunkt am Leipziger Abzweig am Berliner Ring (heute Dreieck Potsdam) bis nach München. Anfänglich endete mit 522,3 die Kilometrierung an der provisorischen Anschlußstelle Dirnsmanning. Nach dem Weiterbau der Strecke ab 1958 (u.a. mit dem „Tatzelwurm“, der Hochbrücke in München-Freimann) ist heute der Anschluß der A 9 an die B 2R in München-Schwabing mit 530,1 km der höchste Meßpunkt.

Die A 9 ist als älteste Nord-Süd-Verbindung auch eine der wichtigsten Autobahnen in Deutschland geworden. Kaum eine andere Autobahn verläuft so abwechslungsreich durch die unterschiedlichsten Landschaften wie die A 9. An vielen Stellen ergeben sich daraus faszinierende Panoramablicke, welche diese Strecke zu einer Besonderheit im deutschen Autobahnnetz machen.

Der Abschnitt Nürnberg – München wurde von 1934 bis 1969 im internen Schriftverkehr der Autobahnverwaltung als „Strecke 69“ bezeichnet. Das wohl imposanteste Monumentalbauwerk in diesem Teilstück ist die Talbrücke bei Geisenhausen, meist als Holledau Brücke, manchmal aber auch als Hollerdau- oder Hallertaubrücke bezeichnet.

Im Tal liegen der Arreshausener Bach, die Kreisstraßen PAF 9, PAF 23 und ein Wirtschaftsweg.

Die Holledaubrücke besteht aus zwei baulich getrennten Bogenbrücke, für jede Richtungsfahrbahn eine, mit je 16 Bögen, 387,95 Metern Gesamtlänge und einer Höhe bis zu 27 Metern. Das Bauwerk war ursprünglich 2 x 11,8 Meter breit und wies eine 11 Meter breite Lücke zwischen den beiden Einzelviadukten auf. Ursprünglich lagen das Längsgefälle bei 0,66 Prozent und die maximale Querneigung bei 2,5 Prozent. Die Länge der Flügelmauern am Nürnberger Widerlager mißt 23 Meter und am Münchner Widerlager 35 Meter.

Verantwortlich für die Errichtung der Brücke war die Oberste Bauleitung Reichsautobahnen (OBR) München. Nach verschiedenen Entwürfen zur Streckenführung entschied man sich im März 1936 für die heute noch mit geschwungener Linienführung vorhandene Trasse.

Die Bauarbeiten begannen im Sommer 1937. Zuerst wurde mit den Arbeiten am westlichen Bauwerk (Richtungsfahrbahn München) begonnen. Gearbeitet wurde in Tag- und Nachtschichten. Die Materialanlieferung erfolgte mittels einer Feldbahn. Zur Verkleidung der Bauwerke wurden 17 verschiedene Sorten Granit mit einem Gesamtvolumen von rund 14.000 Kubikmeter aus verschiedenen Teilen Deutschlands herangeschafft.



Zugang zum nördlichen Widerlager



Vor den gewaltigen Brückenpfeilern des Arreshausener Baches



Holledaubrücke – Ostseite

Direkt an der Brücke wurde die Tank- und Rastanlage Holledau an der Richtungsfahrbahn München errichtet und am 4. November 1939 eröffnet. Im Laufe der Jahrzehnte wurde diese für ihre Gäste mehrfach aus- und umgebaut. Die Tankstelle an der Richtungsfahrbahn München existierte nur wenige Jahre.

Oberhalb der beiden Widerlager befanden sich früher - für heutige Verhältnisse geradezu winzige - Park- und Aussichtsplätze, welche teilweise noch erhalten, aber völlig zugewachsen sind. An der Nordseite der Brücke befand sich ursprünglich eine Fußgängerunterführung. Diese verband nicht nur den Parkplatz an der Ostseite mit der Raststätte an der Westseite, sondern bot auch die Möglichkeit, zu einem Aussichtspunkt im Mittelstreifen zu gelangen und von dort aus den Blick in den Lichthof zwischen den beiden Brücken zu werfen. Diese Anlagen verschwanden mit dem sechsstreifigen Ausbau der Autobahn.

Die feierliche Verkehrsfreigabe des Abschnittes Langenbruck/Bratzhof - Dirnismaning (im Münchener Norden) erfolgte am 4. November 1938, tags drauf folgte die Inbetriebnahme für den öffentlichen Verkehr, gleichzeitig wurde auch der Abschnitt Dessau-Süd - Bitterfeld freigegeben, so daß die Autobahn Berlin - München durchgehend befahrbar war. Im Bereich der Holledaubrücke wurde zunächst auf rund 1,4 Kilometer Länge nur die westliche



Werksteine am Mittelpfeiler

Fahrbahn freigegeben und mit Gegenverkehr betrieben. Die östliche Fahrbahn folgte im Sommer 1939.

Kurz vor Ende des zweiten Weltkrieges, am 28. April 1945 gegen 5:30 Uhr, wurden je drei Pfeiler der beiden Teilbauwerke gesprengt. Die Verkehrsübergabe einer Behelfsbrücke an der östlichen Richtungsfahrbahn erfolgte am 5. Februar 1946. Am 20. November 1947 waren die westliche und am 1. Dezember 1949 auch die östliche Brücke wieder hergestellt. 1973 wurde die Brücke unter Denkmalschutz gestellt. Die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen erfolgte 1978. Dabei wurde die Brücke seitlich um jeweils knapp drei Meter verbreitert und infolge dessen die innere Lücke geschlossen. Die Breite der einzelnen Oberbauten erhöhte sich von 9,20 Meter auf 16,50 Meter, der Abstand zwischen den Außengeländern von 34,00 Meter auf 41,10 Meter. Auch wurde die Tragfähigkeit der Brücke wesentlich verstärkt. 1990 folgte an der Richtungsfahrbahn Nürnberg der nachträglich Anbau einer gläsernen Lärmschutzwand. Im Jahre 2013 lag die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke bei knapp 100.000 Fahrzeugen, mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 10 Prozent. Das bedeutet andauernde Herausforderungen bei Pflege und Instandhaltung dieses steinernen Zeugen der Autobahngeschichte.



Im Inneren des nördlichen Widerlagers



Im Hohlkasten des Überbaus





Die oberirdischen Entwässerungsanlagen im Knotenpunkt Holledau

Unser Treffen begann bereits am Abend des 26. Aprils, wobei Mitglieder des Arbeitskreises Geisenhausen und des Historischen Circels Wolnzach teilnahmen. Frau Obermeier vom Arbeitskreis Geisenhausen vermittelte uns anhand vieler historischer Fotos sehr gut die Geschichte der Holledaubrücke und der unmittelbar nördlich der Brücke gelegenen Tank- und Rastanlage „In der Holledau“. Damit waren wir gut eingestimmt auf den folgenden Tag.

Am 27. April besichtigten wir die Talbrücke Holledau im Bereich des nördlichen Widerlagers unter der Führung von Herrn Robert Hillebrand, Technischer

Anschließend fuhren einige Vereinsfreunde zum Autobahndreieck Holledau. Für das ursprünglich geplante Autobahnkreuz – gelegentlich auch als RAB-Kreuzungsstelle Eschelbach bezeichnet - in Kleeblattform waren schon zahlreiche Vorleistungen erbracht. Neben dem, zusammen mit der Holledaubrücke freigegeben, Hauptbauwerk im Zuge der RAB Nürnberg – München, waren auch die Tangenten München – Regensburg und Regensburg – München fertiggestellt. Bis zur kriegsbedingten Einstellung der Bauarbeiten im Jahre 1940 wurden zahlreiche Abwasserkanäle gebaut. Einige dieser begehbaren Kanäle besichtigten wir mit Unterstützung der Autobahnmeisterei Ingolstadt von innen und – da sie



Im Inneren der Entwässerungsanlagen

Amtmann im Bereich Bauwerküberwachung und -prüfung der Autobahndirektion (ABD) Südbayern. Herr Hillebrand erläuterte uns zunächst das Prinzip der Brückenverbreiterung: Da die bisherigen Seitenwände und Pfeiler für die erhöhte Verkehrsbelastung zu schwach waren, wurde in den vorhandenen beiden Einzelviadukten jeweils eine zusätzliche innere Brücke errichtet, deren Last durch eigene Stützen in den Pfeilern in den Boden geleitet wird. Über Steigleitern im Widerlager und auch in den Pfeilern konnten wir dann in das Innere der verbreiterten Brückenhälften gelangen und die getroffenen Maßnahmen gut studieren.

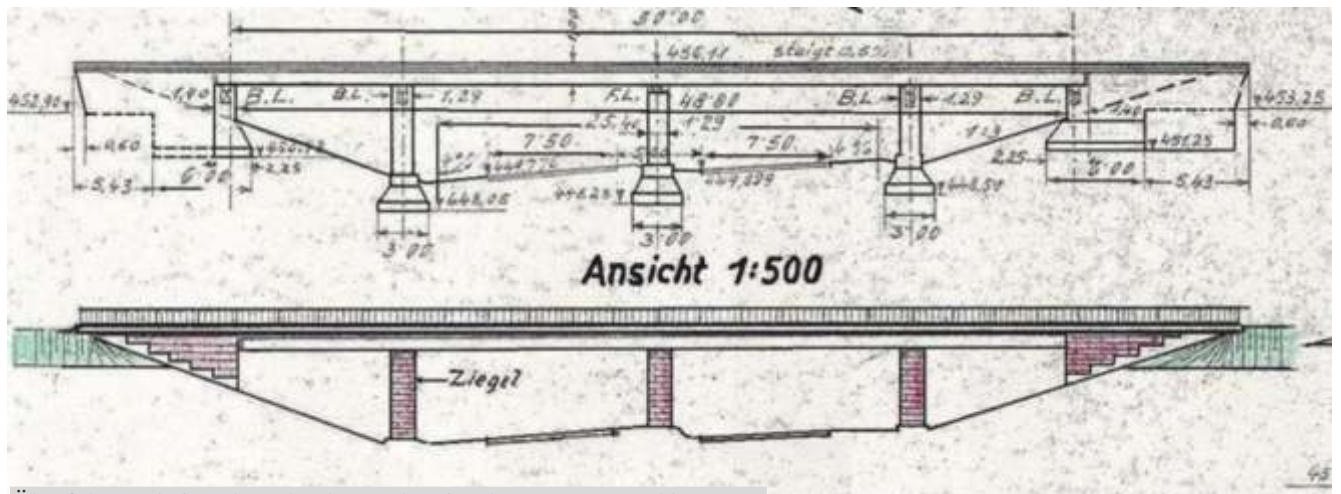
wegen unterbliebener Erdaufschüttungen unmittelbar an der Erdoberfläche liegen – auch von außen. Während die erste Wegunterführung der A 93 auf dem Weg nach Regensburg für einige Freunde das Ende der Besichtigungen im Bereich des Autobahndreiecks Holledau bildete, zog es andere noch zu weiteren Bauwerken der A 93.

Wieder einmal wurden wir von angenehmem Wetter begleitet, der angekündigte Regen kam erst am nächsten Tag!

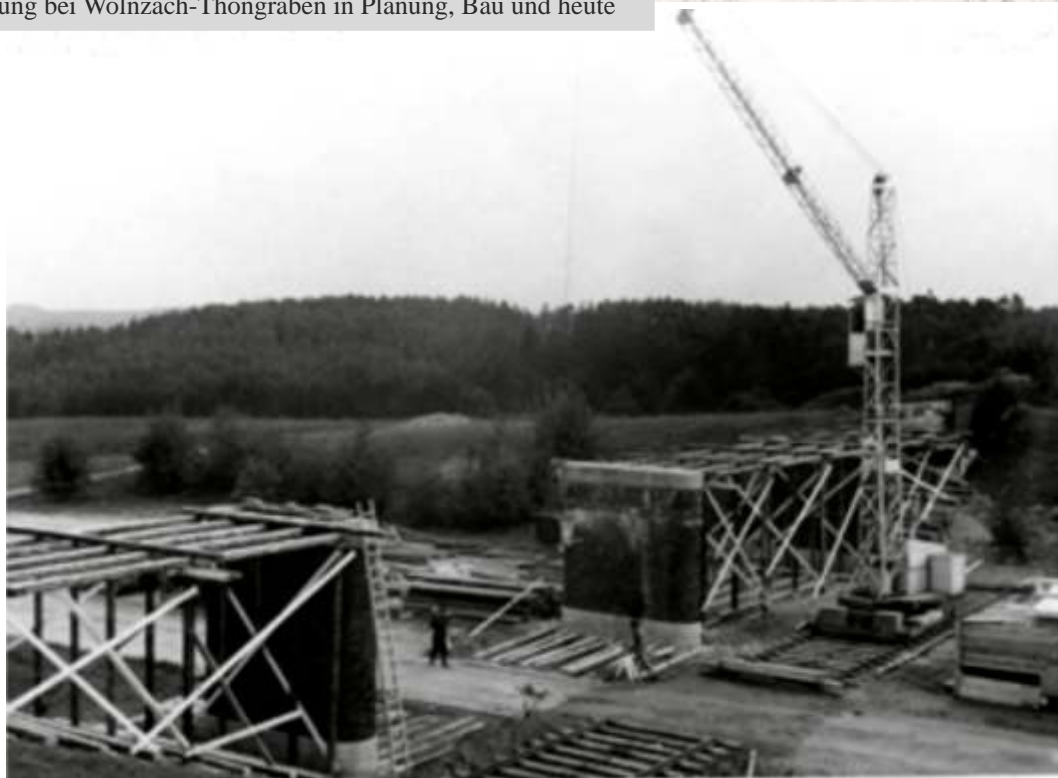
Allen bei der Organisation des Treffens Beteiligten sagen wir hiermit unseren herzlichen Dank!

Dr. Wolfgang Seele, Mannheim

Die Strecke 89 als Teil der Bundesautobahn A 93



Überführung bei Wolnzach-Thongraben in Planung, Bau und heute



Die A 93 besteht aus zwei nicht zusammenhängenden Teilstrecken: Der nördliche Abschnitt (letzte Verkehrsfreigabe eines Abschnittes in 2001) vom Dreieck Hochfranken (A 72) bis zum Dreieck Holledau (A 9) und dem Südteil vom Dreieck Inntal (A 8) bis zum Grenzübergang Kiefersfelden mit An-

schluss an die österreichische Inntalautobahn (A 12). Die geplante Verbindung der beiden Teilstrecken wurde bis heute nicht verwirklicht, sie ist als Bundesstraße B 15 neu derzeit zum Teil in Bau oder in Planung.





Unterführung bei Beigelswinden von beiden Seiten



Unterführung Bahnline und Verbindungsstraße bei Wolnzach



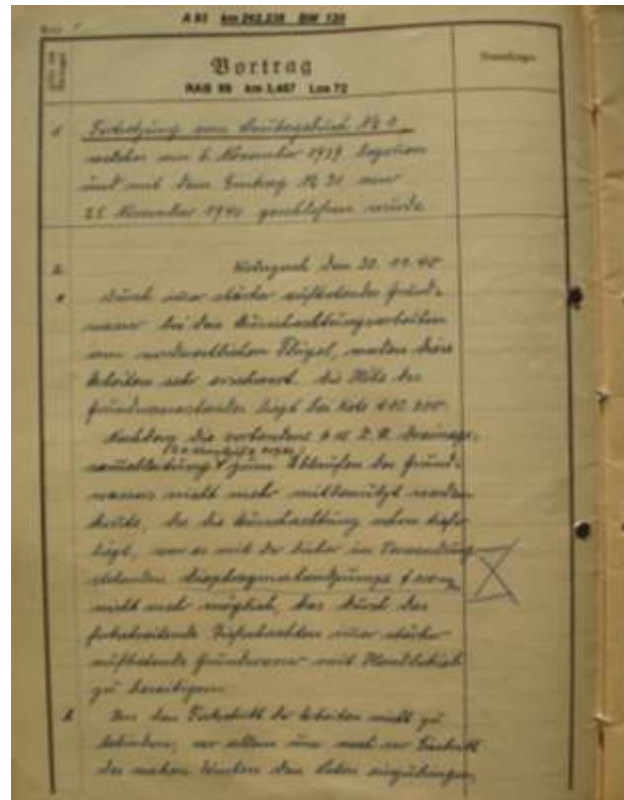
Unterführung der Wolnzach 1965

Die Arbeiten für die Autobahnstrecke 89 von Regensburg bis zum Dreieck Holledau begannen schon 1936. Vor der kriegsbedingten Einstellung 1940 war der 23 Kilometer lange Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Holledau und der Anschlußstelle Elsendorf im Erd- und Brückenbau schon weitestgehend fertig gestellt. Im 40 Kilometer langen Bereich bis Regensburg konnten etwa die Hälfte der Brückenarbeiten und etwa 20 % der Erdarbeiten

erbracht werden. Da die Strecke 89 ursprünglich als RAB von Augsburg bis Regensburg geplant war, wurde das heutige Dreieck Holledau vom Erdbau her zunächst in Kleeblattform als Autobahnkreuz konzipiert. Im seit 1974 gültigen Nummernsystem war für die Autobahn zwischen Saalhaupt und Augsburg die Bezeichnung A 90 vorgesehen. Diese Planung wurde jedoch erst in den 1980er Jahren aufgegeben.



Unterführung der Wolnzach heute



Eines der zahlreichen ausgewerteten Dokumente



Unterführung des Siegbaches bei Betriebskilometer 235

Die Baukilometrierung der Strecke 89 begann mit Kilometer 0,0 im Knotenpunkt Holledau und endete mit 64,9 am Regensburger Kreuz. Diese Kilometrierung wurde mit der Verkehrsfreigabe der einzelnen Abschnitte übernommen und erst Mitte der 1980er Jahre durch die Inbetriebnahme der nördlichen Abschnitte der A 93 umgestellt. Im Autobahnkreuz Regensburg wurde der Kilometer

200,0 als Meßpunkt in beide Richtungen festgelegt. Das heutige Autobahndreieck Holledau liegt daher an der A 93 bei Betriebskilometer 265,6.

Aufgrund des weit fortgeschrittenen Bauzustandes konnte 1954 die Strecke vom Dreieck Holledau bis Mainburg und 1958 der Abschnitt bis Elsendorf einbahnig, seit 1979 zweibahnig, befahren werden.



Unterführungen aus RAB-Zeiten als Bauvorleistungen an der A 93



Mit Wiederaufnahme der Streckenplanung Mitte der 1970er Jahre wurden Trassierung und Bauvorbereitung der 1930er Jahre einer Prüfung unterzogen, um die zwischenzeitlich gewonnenen Erkenntnisse bei Bau und Betrieb einer Autobahn zu nutzen. Daraufhin wurde bei Elsendorf und südlich von Regensburg neu trassiert.



Erst 1986 war das Teilstück Holledau-Regensburg vollständig fertig. Im Bereich eines schon erstellten A-Bauwerkes, versteckt und zugewachsen, hatte sich im Laufe der Jahrzehnte ein Biotop gebildet, welches geschützt werden sollte. Diese war eines der Besuchsziele an der Strecke 89.



Weitere detaillierte Informationen zur Holledaubrücke und der Raststätte finden sich in der Broschüre „Die Holledaubrücke - Geschichte und Geschichten“ vom Arbeitskreis Dorfchronik Geisenhausen zu beziehen über das Landratsamt Pfaffenhofen a.d.Ilm Hauptplatz 22; 85276 Pfaffenhofen a.d.Ilm; Tel 08441 27-0; Fax 08441 27-271.

An der Erstellung der Info 12 haben mitgewirkt: Reinhard Arndt, Stefan Broocks, Frank Gerhard Buchhold, Manfred Dirlam, Dr. Werner Schwarz, Dr. Wolfgang Seele.