

# Rekord-Tempo beim Bau

### *Maßstäbe gesetzt: Zehn Jahre von Planung bis Fertigstellung*

Wie lange dauert es, bis eine Autobahn steht? Im Fall der A 71 / A 73 lässt sich diese Frage verhältnismäßig leicht beantworten, denn die Zeit, als die ersten Überlegungen für die Trasse entstanden, sind noch gut in Erinnerung. In der Bundesrepublik gelten Zeiträume von 25 Jahren für den Bau einer Autobahn als durchaus normal – die Thüringer Waldautobahn kann sich deshalb mit der kurzen Zeit ihrer Realisierung sehen lassen.

Nicht zuletzt half aber auch die rechtliche Lage mit dem so genannten Verkehrswege-Beschleunigungsgesetz der Bundesregierung, die Planungs- und Genehmigungsfristen kurz zu halten. Und ein weiterer Punkt kam der Autobahn zugute: Für den Bündelungsabschnitt mit der ICE-Strecke Erfurt-Nürnberg zwischen der Thüringer Landeshauptstadt und Ilmenau konnte die Autobahn von einigen Vorleistungen der Bahn-Planer profitieren. Wir haben den Ablauf der Ereignisse zusammengestellt.

### *Sommer 1991:*

Im Bundesverkehrswegeplan werden erstmals Überlegungen angestellt, die Region Südthüringen nach Norden mit Mittelthüringen und nach Süden mit Franken zu verbinden. Im Gespräch sind zwei Strecken – jeweils nach Oberfranken (Nürnberg) und nach Unterfranken (Schweinfurt/Würzburg).

### *November 1991:*

Die Lösung des so genannten kopfstehenden Ypsilon wird präsentiert: Es soll aus Richtung Norden nur eine Querung des Thüringer Waldes geben, erst südlich des Rennsteigs sollen sich die Strecken in Richtung Nürnberg und in Richtung Schweinfurt trennen. Es gibt Trassenkorridore für den Verlauf der Strecke.

### *1992 – 1993:*

Der Variantenvergleich wird durchgeführt. Mehrere denkbare Streckenverläufe innerhalb der zuvor geprüften Korridore werden auf ihre Machbarkeit hin untersucht. Die Idee der Tunnel entsteht. Als Ergebnis des Vergleichs liegt die Vorzugsvariante fest.

### *1994 – 1995:*

Das Raumordnungsverfahren und das Linienbestimmungsverfahren laufen. Ihr Ergebnis ist die Festlegung des genauen Streckenverlaufs.

### *1995 – 1996:*

Das entscheidende Genehmigungsverfahren, das Planfeststellungsverfahren, läuft. Mit dem Planfeststellungsbeschluss für das erste Teilstück, den Abschnitt zwischen Erfurt-Bindersleben und Traßdorf bei Ilmenau liegt am 20. Oktober 1995 das Baurecht vor.

### *April 1996:*

Für den Bündelungsabschnitt Erfurt – Traßdorf erfolgt der erste Spatenstich. Ab jetzt wird gebaut.

**August 1998:**

Der Bau des Rennsteigtunnels beginnt. Den symbolischen Tunnelanschlag nimmt die Tunnelpatin Christiane Herzog, die Frau des damaligen Bundespräsidenten Roman Herzog vor.

**12. Dezember 1998:**

Der Bündelungsabschnitt zwischen Erfurt-Bindersleben und Traßdorf wird für den Verkehr freigegeben. In Traßdorf endet die Autobahn noch an einer provisorischen Abfahrt.

**11. Mai 1999:**

Jetzt liegt mit dem Planfeststellungsbeschluss auch das Baurecht für den Abschnitt Suhl-Nord/Zella-Mehlis bis nach Meiningen vor.

**25. November 1999:**

An der Talbrücke Wilde Gera bei Gräfenroda (Ilm-Kreis) wird der Bogen geschlossen. Es handelt sich um die größte Bogenbrücke Deutschlands, weltweit rangiert die Brücke an achter Stelle dieser Bauart.

**19. April 2000:**

Die Arbeiten für die A 73 beginnen auf dem ersten Teilstück bei Eisfeld (Kreis Hildburghausen).

**22. November 2000:**

Der Durchbruch des Rennsteigtunnels ist geschafft. Mit dem so genannten Tunneldurchschlag besteht eine durchgängige Verbindung von einer Seite des Rennsteigs auf die andere Seite. Parallel dazu beginnt der Innenausbau des Tunnels mit Betonröhren.

**2. Februar 2001:**

Auch im Berg Bock wird zum letzten Mal gesprengt. Damit ist auch der zweitlängste Tunnel der Autobahn durchgebrochen.

**5. November 2001:**

Die Ortsumfahrung Zella-Mehlis zwischen den Anschlussstellen Oberhof und Suhl-Nord/Zella-Mehlis wird für den Verkehr freigegeben. Zu diesem Teilstück gehört auch der Tunnel Hochwald.



Die Eröffnung des Hochwald-Tunnels.

**21. November 2001:**

Die provisorische Anschlussstelle Traßdorf hat ausgedient - der Autobahnabschnitt zwischen Traßdorf und Ilmenau-Ost wird für den Verkehr freigegeben.

**5. April 2002:**

Die Insolvenz der Baufirma Fiege sorgt für Verzögerungen beim Baufortschritt. Betroffen davon ist vor allem der Abschnitt zwischen Ilmenau und dem Rennsteig. Das Ziel, die gesamte Autobahn Erfurt-Meiningen Ende 2002 zu eröffnen, ist nicht mehr zu schaffen.

**8. September 2002:**

Für den noch ausstehenden letzten Abschnitt der A 71 auf bayerischem Gebiet erfolgt der erste Spatenstich.

**16. Dezember 2002:**

Jetzt häufen sich die Verkehrsfreigaben: Der Abschnitt der A 71 zwischen Erfurt-Nord und Sömmerda wird eröffnet.

**18. Dezember 2002:**

Die Freigabe der A 73 zwischen Eisfeld-Süd und Coburg erfolgt.

**19. Dezember 2002:**

Zwischen Suhl-Nord/Zella-Mehlis und Meiningen-Nord sowie zwischen Ilmenau-Ost und Ilmenau-West werden weitere Autobahnstücken freigegeben. Damit geht unter anderem der Tunnel Berg Bock in Betrieb.

**5. Juli 2003**

Tausende feiern die Eröffnung des Rennsteigtunnels und damit die durchgängige Befahrbarkeit der A 71 von Erfurt bis Meiningen. Nachdem vergessenes Sprengmaterial für einige Stunden Verzögerung sorgten, konnten am späten Nachmittag des 7. Juli die ersten Fahrzeuge den Rennsteig auf der A 71 unterqueren.



Mit einem Volksfest wurde der Rennsteigtunnel eröffnet.