

Verkehrsfreigabe

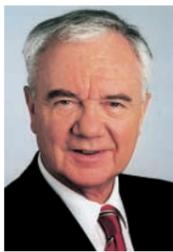
Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 16

A71 Erfurt-Schweinfurt

Kammquering Thüringer Wald mit dem Tunnel Rennsteig



Grüßwort des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen



Die Kammquering des Thüringer Waldes – eine ingenieurtechnische Herausforderung

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 16 beinhaltet den vierstreckigen Neubau der Bundesautobahn A 71 Erfurt-Schweinfurt und A 73 Suhl-Lichtenfels, wobei knapp 30 km der insgesamt ca. 223 km langen Fernstraßen durch Thüringen führen. Mit dem Neubau dieser Autobahn wird die natürliche Barriere überwunden, die der Thüringer Wald für die Verkehrsbeziehungen sowohl innerhalb Thüringens als auch zwischen Thüringen und Bayern darstellt. In vielfacher Hinsicht unterstützt diese Infrastrukturmaßnahme die Entwicklungsziele des Freistaates:

- Bessere Verbindung der Thüringer Wirtschaftszentren untereinander
- Bessere Verkehrsverbindungen zwischen Thüringen und Nordbayern
- Schneller Zugang zum übrigen Autobahnnetz
- Erschließung strukturschwacher Regionen (insbesondere Südhörsingen)
- Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes und der Ortsdurchfahrten
- Verbesserung der Standortgüte für potentielle Investoren
- Stärkung der Fremdeverkehrswirtschaft durch bessere Erreichbarkeit
- Geringere Lärm- und Schadstoffbelastung, weniger Staus und Unfälle

Eine ganz wesentliche Rolle spielen bei Planung und Bau der A 71/A 73 der Schutz von Mensch, Natur und Landschaft. Zahlreiche Untersuchungen und Variantenvergleiche wurden vorgenommen, um eine möglichst umweltverträgliche und zugleich verkehrswirksame Linienführung herauszufinden. In Konsequenz dieser Anstrengungen erfolgte die Quering des Thüringer Waldes auf mehr als 14 km Länge im Tunnel und über eine Vielzahl von Brückenbauwerken (40 Talbrücken mit mehr als 100 m Länge, 11 davon sind länger als 500 m). Dieser außerordentlichen technischen Aufwand hat natürlich auch seinen Preis. So beläuft sich das Investitionsvolumen für den Bau und den Grunderwerb der Straßenteile im Freistaat Thüringen, für deren Realisierung die DEGES verantwortlich ist, auf rund 1,6 Mrd. €.

Im Kernbereich des Thüringer Waldes, einem Landschaftsschutzgebiet, muß der Kamm des Mittelgebirges auf einer Länge von rund 20 km mit Höhenunterschieden zwischen 400 bis 800 m ü. N. N. gequert werden. Damit kommt der Kammquering eine herausragende Bedeutung im Zuge des Neubaus der A 71/A 73 zu. Mit seiner dicht aufeinanderfolgenden Brücken- und Tunnelbauweise der 20,4 km langen Streckenabschnitte zwischen der Anschlussstelle (AS) Gräfenroda und dem Autobahnkreuz (AK) Suhl-Besenrode auf, wie es bisher einmalig im deutschen Autobahnnetz, hinsichtlich der planerischen, logischen und ingenieurtechnischen Herausforderung kann die Realisierung der Kammquering ohne Übertreibung als eine der anspruchsvollsten Aufgabenstellungen bei der Verwirklichung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße insgesamt bezeichnet werden.

Die vier Tunnel Alte Burg, Rennsteig, Hochwald, Berg Bock ergeben eine Gesamtlänge von 12,6 km, wobei der Tunnel Rennsteig mit rund 7,9 km der längste Straßentunnel Deutschlands ist. Gleichzeitig liegen in diesem Teilstück mehrere Autobahnbrücken mit einer Gesamtlänge von 1,4 km, darunter die drei großen Talbrücken: Schwarzbach (252 m), Wilde Gera (552 m) und Strotmann (340 m). Für eine optimale Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes an die A 71 sorgen in diesem Streckenabschnitt die beiden Anschlussstellen Oberhof (B 247) und Suhl/Zella-Mehlis (B 247) sowie das Autobahnkreuz Suhl (A 71/A 73).

Die feierliche Verkehrsfreigabe des 16,5 km langen Abschnitts zwischen den Anschlussstellen Ilmenau-West und Oberhof mit dem Tunnel Rennsteig (7.916 m) und Alte Burg (874 m) sowie den Talbrücken Reichenbach (1.000 m) und Zahme Gera (520 m) am 02. Juli 2003 ist ein Meilenstein in der Entstehungsgeschichte der A 71. Zum einen ist damit der schwierigste Abschnitt der Autobahn geschafft, gleich zeitig sind jetzt rd. 83 km zwischen AS Erfurt-Biesfelden und AS Meiningen-Süd durchgängig befahrbar.



Grüßwort des Ministerpräsidenten des Freistaates Thüringen

Ich freue mich, daß der Rennsteigtunnel – Deutschlands längster Straßentunnel – für den Verkehr freigegeben wird. Ein Tunnel der technischen Superlative, der den Kamm des Thüringer Waldes auf einer Länge von rund 7.900 Metern unterquert. Das aufwändige Bauwerk erfüllt nicht nur höchste Sicherheitsstandards, sondern stellt auch die beste Lösung für den Natur- und Landschaftsschutz dar.

„Wir müssen“, wie der berühmte Architekt Le Corbusier gesagt hat, „daneben streben, Natur, Bauwerk und Menschen in einer höheren Einheit zusammenzuführen.“ Ich bin überzeugt, daß der Rennsteigtunnel ein gelingendes Beispiel für dieses Streben nach höherer Einheit ist. Und deshalb ist die Fertigstellung und Inbetriebnahme dieses großartigen Bauwerks ein Grund zur Freude und zur Dankbarkeit, ein wichtiger Tag für Thüringen, für das wiedervereinigte Deutschland und für Europa. Ich danke allen, die an der Realisierung dieses Projektes beteiligt waren: der DEGES, den Architekten, Ingenieuren und Bauarbeitern und nicht zuletzt den Steuerzahlern. Daß für den Bau dieses Projektes weniger als fünf Jahre benötigt wurden, ist eine beachtliche Leistung. Ein Ergebnis, das eine enorme Kostensenkung erforderte.

Ich freue mich, daß sich die Autobahnen A 71 und A 73 unmerklich auf die bayerisch-thüringische Grenze zu bewegen und die beiden Straßennetze noch besser miteinander verbinden. Daß sich die Fahrzeit zwischen Suhl-Thüringen und Erfurt auf der „Autobahn“ auf rund 45 Minuten verkürzt, wissen sowohl die Berufstätigen als auch die Touristen zu schätzen. Aber das heißt nicht nur Zeitgewinn. Das bedeutet auch eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den Städten und Gemeinden entlang der neuen Trasse, es bedeutet eine Entlastung der Umwelt und Erhöhung der Lebensqualität für die hier lebenden Menschen.

Die Realisierung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 16 trägt dazu bei, den teilungsbedingten Nachholbedarf an lebenswichtigen Verkehrsnetzen zu decken. Einen Bedarf, der sich in über 40 Jahren deutscher Teilung in den jungen Ländern angesammelt hat. Die zügige Realisierung dieser Verkehrsprojekte ist unverzichtbar für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes – vor allem in den strukturschwächeren Regionen. Durch den Bau von Verkehrsnetzen wie der A 71 kann Thüringen die Vorteile seiner zentralen Lage in der Mitte Deutschlands optimal nutzen.

Aber der Ausbau von Straßen- und Schienennetzen liegt auch im Interesse der älteren Länder. Je schneller wir ein leistungsfähiges und belastbares Autobahn- und Schienennetz schaffen, desto besser werden wir die Folgen der Teilung überwinden. Und desto besser werden wir auch den Personen- und Güterverkehr bewältigen können, der mit der Erweiterung der Europäischen Union in den nächsten Jahren weiter ansteigen wird.

Wir unternehmen mit der Freigabe des Rennsteigtunnels für den Verkehr einen wichtigen Schritt, aber wir sind noch nicht am Ziel. Weder bei den Straßenverbindungen noch beim Schienennetz. Ich freue mich auf den Tag, an dem ich mit dem ICE von München über Erfurt nach Berlin fahre. Auch dieses Projekt muß zügig fertiggestellt werden.

Von Goethe stammt der Satz: „Mir ist nicht bang, dass Deutschland nicht ein wenig – unsere guten Chancen und künftigen Entfaltungsweg werden schon das bringen tun.“ Der Rennsteigtunnel ist ein sichtbares Zeichen, daß Deutschlands Straßenverbindungen zwischen alten und jungen Ländern zusammenwachsen. Dem Aufdrehen auf dieser guten neuen „Lunnenhause“ allezeit gute und unfallfreie Fahrt!

Dieter Althaus

Mit der Herstellung der deutschen Einheit am 3. Oktober 1990 wurde sehr schnell deutlich, daß der Aufbau einer modernen Verkehrsinfrastruktur eine der wichtigsten Aufgaben im vereinten Deutschland sein würde. Dazu gehörte insbesondere, die über Jahrzehnte unterbrochenen Verkehrsbeziehungen zwischen den alten und neuen Ländern wieder herzustellen und die wirtschaftliche Entwicklung in den neuen Bundesländern durch eine bessere Erreichbarkeit zu fördern.

Eine der ingenieurtechnisch und logistisch anspruchsvollsten Aufgaben in diesem Zusammenhang ist die Realisierung der „Thüringer Autobahn“ A 71/A 73, die die Landeshauptstadt Erfurt über den Abzug bei Suhl mit den bayerischen Städten Schweinfurt bzw. Lichtenfels verbindet. Hier wiederum bereitet die Kammquering des Thüringer Waldes, ein größtenteils Landschaftsschutzgebiet, einiges Kopfzerbrechen.

Mit der Entscheidung, die Kammquering überwiegend im Tunnel, also weitgehend ohne Beeinträchtigung für Natur und Umwelt zu realisieren, wurde eine technisch aufwendige, aber ökologisch verträgliche Lösung gewählt. Wenn wir heute den Tunnel Rennsteig für den Verkehr freigegeben, können wir in Thüringen nicht nur mit der Superlativ des längsten Straßentunnels Deutschlands aufwarten, sondern mit Stolz auf das Vorzeigeprojekt A 71 insgesamt verweisen. Die Sicherheitsbestimmungen sind vorbildlich.

Trotz hoher technischer Anforderungen konnten Planung und Bau dieser Autobahn in vergleichsweise kurzen Zeiträumen realisiert werden. Mit vereinten Kräften haben der Bund, das Land und die DEGES mit Planern und Bauleuten Außergewöhnliches geleistet und ein großartiges Werk geschaffen. Rund 83 km der A 71 sind als heute durchgängig befahrbar, und ich habe keine Zweifel daran, daß das Gesamtprojekt termingerecht fertiggestellt sein wird – zum Wohle der Menschen in Thüringen und in ganz Deutschland.

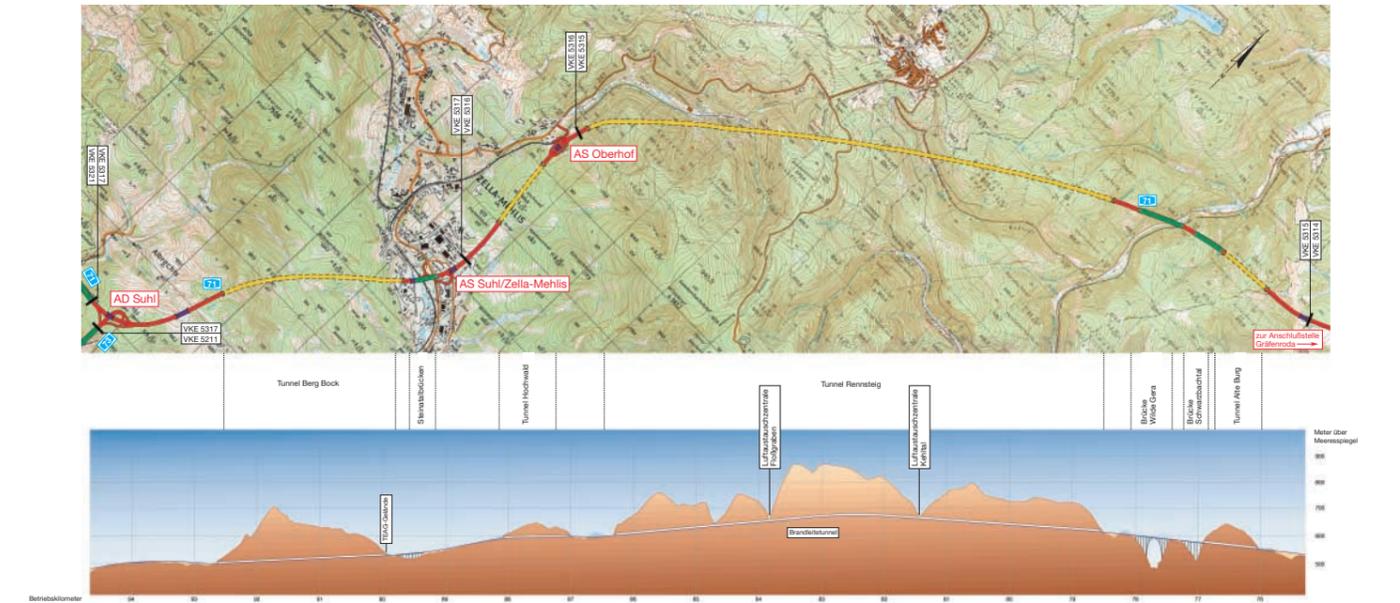
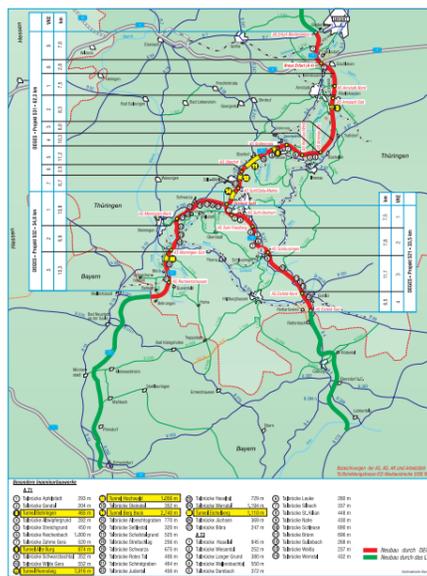
Allen, die an Planung, Vorbereitung und Ausführung dieser Baumaßnahme direkt oder indirekt beteiligt waren, möchte ich an dieser Stelle herzlich danken.

Den Benutzern der neuen Autobahn wünsche ich allzeit gute und unfallfreie Fahrt.

Manfred Stolpe
Dr. Manfred Stolpe



Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 16



Planungs- und Baugeschichte der Kammquering im Zuge der A 71

- Sommer 1991 Beginn der Planungen (A 71/A 73 insgesamt)
- September 1992 Übernahme des Planungsauftrages durch DEGES
- August 1993 Vorliegen des Variantenvergleichs, Auswahl der Vorzugsvariante
- April 1994 Abschluß des Raumordnungsverfahrens für die A 71/A 73
- Mai 1995 Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium

Um möglichst frühzeitig mit den Arbeiten an den wichtigsten Großbrücken beginnen zu können, wurde über Planeremittierungen Baurecht erteilt für die Stenatalbrücken im Oktober 1996, für Talbrücken Schwarzbachtal und Wilde Gera im Juli 1997 und noch jeweils im selben Jahr mit den Bauarbeiten begonnen.

Für die Streckenabschnitte AS Gerabitz bis AS Suhl/Zella-Mehlis waren die Planfeststellungsverfahren im Mai 1998, für den südlich anschließenden Abschnitt bis zum AD Suhl im Mai 1999 abgeschlossen. Entsprechend konnten dann auch die Arbeiten an den Tunnelbauwerken beginnen.

- Tunnel Rennsteig (7.916 m / 7.878 m)**
 - 26. August 1998 1. Spatenstich am Nordportal
 - 13. März 2000 die ersten Vortriebe treffen aufeinander
 - 22. November 2000 letzter Durchschlag, beide Röhren sind durchgängig
 - 13. Oktober 2002 die Betonierung der Innenschalen ist komplett
- Tunnel Alte Burg (874 m / 866 m)**
 - 19. September 1998 Anschlag
 - 09./18. November 1999 Durchschlag in beiden Röhren
 - August 2002 Innenbauarbeiten abgeschlossen
- Tunnel Hochwald (1.056 m)**
 - 15. September 1998 Anschlag
 - 06./10. Oktober 1999 Durchschlag in beiden Röhren
 - 15. November 2001 abschließend Tunnel und Stenatalbrücke
- Tunnel Berg Bock (2.718 m / 2.738 m)**
 - 17. März 2000 Anschlag
 - Januar 2001 Durchschlag der Ostbrücke
 - 20. Dezember 2002 Verkehrsfreigabe des Abschnitts AS Suhl/Zella-Mehlis-AD Suhl (6,7 km) abschließend Tunnel

Die Bauarbeiten an den beiden Talbrücken Schwarzbachtal und Wilde Gera konnten am 27. 06. 2001 bzw. 30. 08. 2001 abgeschlossen werden.

DEGES – effektives Projektmanagement für einen zügigen Autobahnbau

Die DEGES, Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, wurde im Oktober 1991 gegründet, um die fünf neuen Bundesländer beim Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen. Vier Neubau- und drei Ausbauprojekte im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) – Straße wurden der Gesellschaft zur Realisierung übertragen. Hierzu gehört als eines der anspruchsvollsten Projekte das VDE Nr. 16, der vierstreckige Neubau der A 71 Erfurt-Schweinfurt/A 73 Suhl-Lichtenfels.

Die DEGES nimmt für die Länder die Funktion als Bauherr und Hausherr (ohne betriebliche Aufgaben wie z. B. Planfeststellungsverfahren) wahr.

Gegenstand des Unternehmens sind Planung und Bau-Planfeststellungen (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) von und für Bundesfernstraßen oder vergleichbaren Verkehrsinfrastrukturprojekten in der Baukastl ihrer Gesellschaft. Die Beauftragung erfolgt jeweils auf der Basis von Dienstleistungsverträgen mit dem kaufmännischen Gesellschafter. In einem komplexen und in sich verzweigten Projekt- und Qualitätsmanagement koordiniert, optimiert und kontrolliert die DEGES die Leistungen externer Planer, Bauüberwacher, Grunderwerber und Baufirmen.

Vor diesem Hintergrund haben die neuen Bundesländer der DEGES Anfang 1999 zusätzlich die Planung und Bauüberwachung von VDE-Zubringerprojekten übertragen. Insgesamt zeichnet die DEGES inzwischen für den Ausbau von 1.351 km Bundesfernstraßen (VDE und VDE-Zubringerprojekte) verantwortlich. Das Gesamtinvestitionsvolumen hierfür liegt bei ca. 9,41 Mrd. €. Bis Ende letzten Jahres waren davon bereits rund 5,25 Mrd. € in Bauleistungen umgesetzt.

Neu hinzugekommen sind außerdem 16 „sonstige Länderprojekte“ in Thüringen und Sachsen mit ca. 120 km

Länge und einem Investitionsvolumen von ca. 365 Mio. €. Der Freistaat Sachsen hat die DEGES darüber hinaus mit der Projektdurchführung für den Tunnelobbau (inkl. Roll- und Ausbau der Stationen) des City-Tunnels Leipzig mit einem Investitionsvolumen von ca. 415 Mio. € beauftragt.

Die Entscheidung der Gesellschaft, der DEGES zusätzliche Aufgaben zu übertragen, ist Ausdruck des Vertrauens in die in der vielfältigen Tätigkeit erworbene Know-how der Gesellschaft und die Anerkennung einer außerordentlichen Lösungskompetenz für komplexe Aufgabenstellungen und die damit zusammenhängenden planerischen, technischen, rechtlichen und kaufmännischen Fragen.

Dabei ist die Organisation der DEGES geprägt durch:

- konsequente Projektorientierung,
- flache Hierarchien,
- ausgeprägte Abteilungsorganisation,
- moderne Arbeits- und Kommunikationsmittel,
- ein effektives internes Kontrollsystem sowie
- Kostentransparenz und Kosteneffektivität.

Mit der konsequenten Einhaltung dieser Maßstäbe hat die DEGES ihr von Anfang an formuliertes Selbstverständnis in den zurückliegenden Jahren eindrucksvoll unter Beweis gestellt: optimale Qualität zu günstigen Konditionen in vergleichsweise kurzen Zeiträumen.

Richtungweisend ist die DEGES auch bei ihren Aufträgen. Durch Ausschreibung in VOB-Leistungspaketen wird die Bildung von Arbeits- und Betriebsgemeinschaften gefördert und so letztlich die regionale mittelständische Bauwirtschaft unterstützt. Mit dieser Vorgehensweise liegt es, die beträchtlichen jährlichen Baukosten von mehr als 200 Mio. € auf dem Markt zu streuen und mit einem Anteil von über 60 % in den neuen Ländern wirksam werden zu lassen.

Jeder Verkehrsteilnehmer kann durch sein individuelles Verhalten einen wichtigen Beitrag zur kollektiven Sicherheit im Tunnel leisten. Aus diesem Grund halten wir es für wichtig, Ihnen einige Tipps und Regeln zum Verhalten beim Befahren des Tunnels zu geben. Dazu soll dieses Informationsblatt, welches im Auftrag der zuständigen Ministerien mit Unterstützung des ADAC, Hessen-Thüringen e. V. und der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH erarbeitet wurde, dienen. Grundsätzlich gelten natürlich auch im Straßentunnel die üblichen Verkehrsbestimmungen. Aber es entstehen – insbesondere in Notfällen – Situationen, mit denen man als Verkehrsteilnehmer nicht tagtäglich konfrontiert wird. Diese Information soll das richtige Verhalten beim Durchfahren eines Tunnels aufzeigen und darüber, wie man auch bei Stau, Panne, Unfall oder Brand richtig und sicher reagiert.

Verhalten im Tunnel



Bereits bei der Reiseplanung bzw. vor Einfahrt in einen Tunnel können Maßnahmen ergriffen werden, um einen eventuellen Notfall gar nicht erst entstehen zu lassen:

- Rechtzeitig tanken
- Radio einschalten und auf angegebene Verkehrsfranz einstellen
- Licht einschalten
- Sonnenbrille absetzen
- Sicherheitsabstand vergrößern
- Lüftung zur Geruchsvermeidung auf Umluft stellen
- Genaue Beachtung der angezeigten Verkehrsregelungen (z. B. zulässige Höchstgeschwindigkeit, LKW-Überholverbot)
- Bei rot geschalteter Ampelanlage keinesfalls in den Tunnel einfahren
- Im Tunnel immer am rechten Fahrbahnrand – nicht an der Mittellinie – orientieren
- Im Tunnel keinesfalls wenden.

Bei Fahrzeugpanne

Grundsätzlich sollte man bei einer Fahrzeugpanne, die man während einer Tunneldurchfahrt feststellt, nach Möglichkeit immer aus dem Tunnel herausfahren und erst dort an geeigneter Stelle (Sandstreifen, Nothaltebuch, Parkplatz, Raststätte) anhalten. Wenn ein Halten innerhalb des Tunnels unumgänglich ist, bitte folgende Hinweise beachten:

- In Pannenbuch anhalten (alle 600 m)
- Warnblinkanlage einschalten
- Fahrzeug möglichst auf der verkehrsabgewandten Seite verlassen
- Notrufkabe aufsuchen
- Bei Betätigung des Notrufs sind Sie direkt mit der Sicherheitszentrale des Tunnels verbunden und können sofort geortet werden. Deshalb einen Notruf nicht über Handy abgeben.

Bei Brand/Rauchentwicklung

- Nächsten Feuermelder betätigen (alle 150 m bei der Notrufkabe)
- Notruf nicht über Handy abgeben
- Wenn möglich, Löschversuch unternehmen, Feuerlöscher befinden sich bei jeder Notrufkabe
- Den Tunnel entgegen der Fahrtrichtung über den nächstgelegenen ausgeschalteten Fluchtweg verlassen, alle 300 m befindet sich ein Querstrahl mit Fluchtmöglichkeit in die Nachbarbrücke
- Auf eventuelle hilfsbedürftige Personen achten und gegebenenfalls Hilfe leisten (z. B. ältere Menschen, Kinder, Behinderte)

Die Bundesautobahn A 71, als Verbindung zwischen Erfurt und Schweinfurt, durchquert auf einer Länge von ca. 20 km das Mittelgebirge „Thüringer Wald“. Um diese Quering möglichst umweltverträglich zu gestalten, sind insgesamt vier Tunnel und vier Talbrücken erforderlich. Von Nord nach Süd sind dies die Tunnel „Alte Burg“ mit einer Länge von 866 m, „Rennsteig“ mit einer Länge von 7.900 m, „Hochwald“ mit einer Länge von 1.056 m und „Berg Bock“ mit einer Länge von 2.740 m. Der Tunnel „Rennsteig“ wird nach seiner Fertigstellung der längste Straßentunnel Deutschlands sein.

Um Ihnen, den Verkehrsteilnehmern, ein Optimum an Sicherheit bieten zu können, werden die Tunnel mit modernsten Betriebs- und Sicherheitsmaßnahmen ausgerüstet. Ein wesentlicher Bestandteil des Sicherheitskonzeptes ist die Einrichtung einer ständig besetzten Zentrale. Die Mitarbeiter der Zentrale haben die Möglichkeit, das Verkehrsgeschehen zu beobachten und im Bedarfsfall einzugreifen. Ereignisse wie Stau, Betätigung des Notrufes, automatische und manuelle Brandmeldung gehen direkt bei den Mitarbeitern in der Zentrale ein, die dann die notwendigen Schritte zur Gefahrenabwehr einleiten.

Jeder Verkehrsteilnehmer kann durch sein individuelles Verhalten einen wichtigen Beitrag zur kollektiven Sicherheit im Tunnel leisten. Aus diesem Grund halten wir es für wichtig, Ihnen einige Tipps und Regeln zum Verhalten beim Befahren des Tunnels zu geben. Dazu soll dieses Informationsblatt, welches im Auftrag der zuständigen Ministerien mit Unterstützung des ADAC, Hessen-Thüringen e. V. und der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH erarbeitet wurde, dienen. Grundsätzlich gelten natürlich auch im Straßentunnel die üblichen Verkehrsbestimmungen. Aber es entstehen – insbesondere in Notfällen – Situationen, mit denen man als Verkehrsteilnehmer nicht tagtäglich konfrontiert wird. Diese Information soll das richtige Verhalten beim Durchfahren eines Tunnels aufzeigen und darüber, wie man auch bei Stau, Panne, Unfall oder Brand richtig und sicher reagiert.

Bereits bei der Reiseplanung bzw. vor Einfahrt in einen Tunnel können Maßnahmen ergriffen werden, um einen eventuellen Notfall gar nicht erst entstehen zu lassen:

- Rechtzeitig tanken
- Radio einschalten und auf angegebene Verkehrsfranz einstellen
- Licht einschalten
- Sonnenbrille absetzen
- Sicherheitsabstand vergrößern
- Lüftung zur Geruchsvermeidung auf Umluft stellen
- Genaue Beachtung der angezeigten Verkehrsregelungen (z. B. zulässige Höchstgeschwindigkeit, LKW-Überholverbot)
- Bei rot geschalteter Ampelanlage keinesfalls in den Tunnel einfahren
- Im Tunnel immer am rechten Fahrbahnrand – nicht an der Mittellinie – orientieren
- Im Tunnel keinesfalls wenden.

Bei Fahrzeugpanne

Grundsätzlich sollte man bei einer Fahrzeugpanne, die man während einer Tunneldurchfahrt feststellt, nach Möglichkeit immer aus dem Tunnel herausfahren und erst dort an geeigneter Stelle (Sandstreifen, Nothaltebuch, Parkplatz, Raststätte) anhalten. Wenn ein Halten innerhalb des Tunnels unumgänglich ist, bitte folgende Hinweise beachten:

- In Pannenbuch anhalten (alle 600 m)
- Warnblinkanlage einschalten
- Fahrzeug möglichst auf der verkehrsabgewandten Seite verlassen
- Notrufkabe aufsuchen
- Bei Betätigung des Notrufs sind Sie direkt mit der Sicherheitszentrale des Tunnels verbunden und können sofort geortet werden. Deshalb einen Notruf nicht über Handy abgeben.

Bei Brand/Rauchentwicklung

- Nächsten Feuermelder betätigen (alle 150 m bei der Notrufkabe)
- Notruf nicht über Handy abgeben
- Wenn möglich, Löschversuch unternehmen, Feuerlöscher befinden sich bei jeder Notrufkabe
- Den Tunnel entgegen der Fahrtrichtung über den nächstgelegenen ausgeschalteten Fluchtweg verlassen, alle 300 m befindet sich ein Querstrahl mit Fluchtmöglichkeit in die Nachbarbrücke
- Auf eventuelle hilfsbedürftige Personen achten und gegebenenfalls Hilfe leisten (z. B. ältere Menschen, Kinder, Behinderte)

Bei Stau

- Warnblinkanlage einschalten
- Mit Sicherheitsabstand stehenbleiben
- Motor abstellen
- Auf Lautsprecher- und Radioruchungen achten
- Fahrzeug nur verlassen, wenn Sie dazu aufgefordert werden.

Im Planfeststellungsverfahren machten Bürger und Träger öffentlicher Belange ihre Interessen geltend

In Abwandlung eines alten Sprichwortes kann man sagen, daß beim Straßenbau, insbesondere bei großen Neubau-maßnahmen, das Bauwerk nicht alles, aber ohne Bauwerk alles nichts ist. Die DEGES plant und baut im Auftrag der Länder für den Bund. Für die Schaffung des Bauwerks sind also die Länder verantwortlich. Darin beruht die verfassungsmäßige Aufgabenstellung zwischen dem Bund und den Ländern beim Bundesfernstraßenbau. Die Länder sind – das ist nicht allen Bürgern klar – als Artikel 90 GG in der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen, d. h. die Autobahnen und Bundesstraßen für die Bundesrepublik Deutschland tätig. Die Bundesrepublik Deutschland, kurz der „Bund“, hat also keine eigene Straßenbauverwaltung. Das Steuerungsinstrument des Bundes, ausgestattet mit Weisungsfunktionen, bildet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, dessen Fachabteilung wiederum in Bonn beauftragt ist.

Vor dort ging alles aus. Dort wurden 1991 die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) darunter 7 Fernstraßenprojekte beschlossen. Dort wurde schließlich auch über die A 71 und damit über die Tunnel im Thüringer Wald entschieden. Der Bauherr hat demnach die große Linie abgesteckt. Es kommt aber auch auf die Details an. Um diese verbindlich festzulegen, gibt es seit über 150 Jahren das Instrument des Planfeststellungsverfahrens. In diesem Verfahren werden die betroffenen Bürger, aber auch die im Projekt baulich betroffenen Behörden, die sogenannten „Träger öffentlicher Belange“, zum ersten über das Projekt informiert und zum zweiten aufgefordert, sich darüber Gedanken zu machen und Bedenken und Anregungen zu äußern. Das ist für die Kommune des Thüringer Waldes im Zuge der A 71 selbstverständlich auch geschehen.

Vor 150 Jahren, beim ersten Eisenbahnbau, genügte noch ein Plan, der dann vom König, genehmigt wurde. Inzwischen sind für den Naturschutz, den Umweltschutz und den Landschaftsamtliche Sonderinteressen nötig, die zusätzlich zu den technischen Plänen ausgefüllt werden. Die Planunterlagen sind somit zwar relativ umfangreich, doch die technischen Pläne sind farblich so gestaltet, daß jeder Bürger, der eine Autobahn bauen kann, damit zurecht kommen kann.

Im Falle der Unterquerung des Thüringer Waldes lagen die Probleme in erster Linie im öffentlichen Bereich. Hier waren zahlreiche Thüringer Behörden zur Mitarbeit und Stellungnahme aufgefordert. Deshalb gehört an diese Stelle ein Ausdrucksvermerk (das zusätzliche umfängliche Begründung). Da der Thüringer Wald insgesamt als Landschaftsschutzgebiet besonders geschütztes Gebiet ist, war die fachliche Abwägung zugunsten dieses Verkehrsprojektes oft nicht leicht. Die Thüringer Naturschutzverwaltung, aber auch die ehrenamtlich tätigen Verbände, haben sich hier besondere Verdienste erworben.

Zu erwähnen sind auch zahlreiche Wasserschutzgebiete, die das Projekt betreffen. Es ist gelungen, gemeinsam mit den zuständigen Wasserbehörden Schutzmaßnahmen zu erarbeiten, die bisher zweckmäßig funktionieren haben. Den Wasserschutzmaßnahmen gehören ebenfalls Dank für ihre intensive Mitarbeit.

Durch die geschickte Trennung gab es eigentlich nur einen Fall von alter Lärmschutzproblematik, der aber durch Umwidmung des Bauvertrages gelöst werden konnte. Anderserseits wird am Abschnitt bei Suhl-Lichtenfels deutlich, wie sehr das Thema Lärm die Anwohner belasten kann. Dort hatte die Stadt nach der Wende ein Anwohnergebiet ausgewiesen, obwohl längst feststand, daß unmittelbar daneben die Trasse der neuen Autobahn geführt wird. Wollten grünländische Stadtplaner die Autobahn verhindern? Wer weiß es! Jedenfalls führten sich die Eigentümer der neuen Häuser verhalten. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gelang es dann, die Autobahn um fünf Meter abzusenken und den zusätzlichen Einbausch als zusätzlichen Lärmschutz aufzuschichten. Das Planfeststellungsverfahren der „Kammquering“ machte aber auch sehr deutlich, daß die Bedenken und Anregungen der betroffenen Bürger für die behördliche Entscheidung wichtig sind und ernst genommen werden. Es handelt sich nicht – wie gelegentlich behauptet wurde – um eine „demokratische Schenkung“, weil ebenfalls schon feststand. So war ursprünglich von der DEGES die Anschlussstelle Oberhof anders geplant. Aufgrund eines Einwands betroffener Anwohner und der Vertiefung ihrer Interessen im Entwerferforum wurde die jetzige Kreisverkehrlösung von der Planfeststellungsbehörde angeordnet.

Ein weiterer wichtiger Teilbestand soll nicht unerwähnt bleiben. Der Bau der Kammquering vollzieht sich fast unbemerkt von der Öffentlichkeit, obwohl es die Gesamtplanung ca. 2.400.000 m³ Ausbruchsmenge erwartet werden mußten. Das war nur möglich, weil im Planfeststellungsbescheid – als Abschluss des Verfahrens – das Logistikkonzept der DEGES beschrieben wurde. Oberstes Gebot war dabei die Vermeidung von Absturzgefahren über die vorhandenen öffentlichen Straßen, aber auch der Schutz der zahlreichen Wanderwege im Thüringer Wald. Wenn schon der Bauherr „Bund“ zum Schutz der Natur, aber auch der Naturwissenschaften, die Planunterlagen sind somit zwar relativ umfangreich, doch die technischen Pläne sind farblich so gestaltet, daß jeder Bürger, der eine Autobahn bauen kann, damit zurecht kommen kann.

Das Planfeststellungsverfahren hat erheblich zum Gelingen des Projektes beigetragen, weil zahlreiche Details geändert werden konnten, obwohl es die Gesamtplanung ca. 2.400.000 m³ Ausbruchsmenge erwartet werden mußten. Das war nur möglich, weil im Planfeststellungsbescheid – als Abschluss des Verfahrens – das Logistikkonzept der DEGES beschrieben wurde. Oberstes Gebot war dabei die Vermeidung von Absturzgefahren über die vorhandenen öffentlichen Straßen, aber auch der Schutz der zahlreichen Wanderwege im Thüringer Wald. Wenn schon der Bauherr „Bund“ zum Schutz der Natur, aber auch der Naturwissenschaften, die Planunterlagen sind somit zwar relativ umfangreich, doch die technischen Pläne sind farblich so gestaltet, daß jeder Bürger, der eine Autobahn bauen kann, damit zurecht kommen kann.

Kürzere Fahrzeiten und spürbare Entlastung

Das, was Autofahrer und Anwohner ganz unmittelbar durch die Inbetriebnahme der neuen Autobahn wahrnehmen, sind kürzere Fahrzeiten und Verkehrsverhältnisse. Diese positiven Effekte werden natürlich erst dann im vollen Umfang zum Tragen kommen, wenn die A 71/A 73 vollständig fertiggestellt ist.

Mit der Freigabe der noch verbleibenden Abschnitte der Kammquering am 05. Juli 2003 sind jedoch immerhin rd. 83 km der A 71 zwischen Erfurt und Schweinfurt verkehrswirksam. Dies führt bereits zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Zeitersparnis:
Die Fahrzeit von Erfurt bis Suhl verkürzt sich um ca. 50 %.

- Entlastung des Regionalnetzes:**
- B 247 von Gotha über Lichtenfels und Oberhof um 35 %
 - B 88 zwischen Schweinfurt und Ilmenau um 50 %
 - der Straßenzug B 48, 104/100 Ilmenau über Malthebach – Zella-Mehlis und Schmeifeld nach Suhl um 30 – 50 %

Entlastung der Ortsdurchfahrten:

- Ilmenau um 1.100 Kfz/Tag
- Meiningen um 900 Kfz/Tag

