

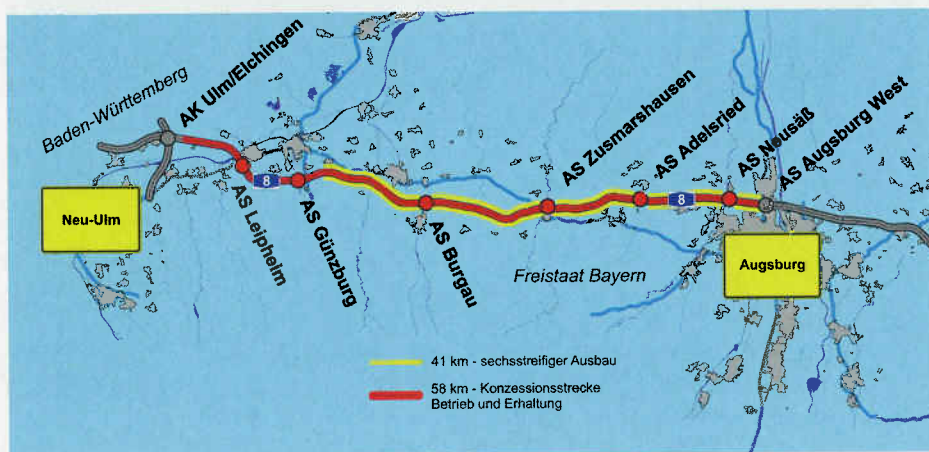


In voller Aktion beim Spatenstich Anfang August 2011 (v. l.): Wilfried Rammler, Mitglied der Geschäftsführung von Hochtief PPP Solutions; Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; und Joachim Herrmann, Bayerischer Staatsminister des Inneren

AUTOBAHN A8

Staufrei mit österreichischer Unterstützung

Sie gehört zu den Klassikern des deutschen Autobahnbaus: die nahezu 70 Jahre alte Autobahn A8. Doch sie gehört leider auch zu den **Klassikern des deutschen Verkehrsfunks**, denn kaum eine Autobahn ist stärker befahren und gefährlicher.



Zeit also, diesen wichtigen Verkehrsweg auf Vordermann zu bringen – mit österreichischer Unterstützung. Die Bundesautobahn BAB 8 bzw. A8 verbindet die deutsch-luxemburgische Grenze bei Perl mit der deutsch-österreichischen am ehemaligen Grenzübergang Walserberg. Ein Verkehrsweg, der wie kein anderer die deutsche Geschichte widerspiegelt, gehörte sie doch zu den Bauprojekten, die unter der unseligen Bezeichnung „Arbeitschlacht“ Anfang der 30er-Jahre begonnen wurden. Der Streckenabschnitt Karlsruhe-München wurde sogar noch während des Dritten Reichs fertiggestellt, allerdings diente er weniger dem privaten Verkehr als dem Militär. Entsprechend kurios waren auch die Verkehrsteilnehmer: Fertige Jagd- und Bombenflugzeuge warteten auf der längsten Rollbahn der Welt auf ihren Einsatz.

Kuriose Vergangenheit

Entsprechend ging es mit der A8 nach dem Krieg weiter: Kaum jemand hatte ein eigenes Kfz, ungebrochen war aber das Interesse am Motorsport. So wurde ein Teil der A8 für das „Karlsruher Dreiecksrennen“ verwendet, an dem Rennsportgrößen wie etwa Hans Stuck teilnahmen. Ende der 50er Jahre entstand hier auf private Initiative die erste Autobahnkirche Deutschlands.

Grund zum Beten gab's an der A8 bis in die heutige Zeit. Nicht umsonst hat sich die Autobahn den Spitznamen „längster Parkplatz Bayerns“ eingehandelt. Besonders der Abschnitt Augsburg-Ulm zeigte noch deutlich Planungsspuren der frühen 30er-Jahre. Zweispurig, ohne Standstreifen, Auf- und Abfahrten mit keinen oder zu kurzen Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen, steile Kuppen etc. sind zwar museums- aber kaum verkehrsfähig. Führten diese Verhältnisse, wie so häufig, zu einem Unfall, dann kamen die Autofahrer aus dem Stau nicht heraus.

Große Erleichterung herrschte daher bei allen Beteiligten, insbesondere der Stadt Augsburg, als Anfang des Jahres 2009 vom Bund grünes Licht für den weiteren Ausbau der A8 gegeben wurde. Bereits davor hatte der Ausbau der A8 Strecke München-Augsburg begonnen, die im Dezember 2010 noch vor dem geplanten Fertigstellungstermin dem Verkehr übergeben werden konnte. Das Besondere daran: Sowohl die Strecke München-Augsburg als auch der daran anschließende Abschnitt bis Ulm wurden und werden als PPP-Modell finanziert. Errichtung und Erhaltung gehen auf Kosten eines Konsortiums, das im Gegenzug den Streckenabschnitt über Lkw-Mauteinnahmen,

Rund 41 km müssen Strabag und Hochtief auf der bestehenden A8 sanieren bzw. neu errichten, um 58 km für 30 Jahre lang bewirtschaften zu können

die es laut Gesetz seit 2005 gibt, bewirtschaften darf.

Erweiterung auf sechs Spuren

Am 3. August 2011 gab Bundesverkehrsminister Ramsauer mit dem unvermeidlichen Spatenstich den Startschuss für die Bauarbeiten. Und die sind äußerst umfangreich. Immerhin 41 km der insgesamt 58 km sind vollständig auszubauen und zu sanieren. Die mit zwei Spuren in jeder Richtung recht schmale „Autobahn“ soll nun auf sechs Spuren erweitert und somit an den heutigen Standard angepasst werden. Verschwinden werden auch die viel zu kleinen Pannbuchten, die oft genug für eine Verschlimmerung der Situation gesorgt haben. Doch damit ist noch lange nicht genug, denn zusätzlich sind 75 Brücken und 8 km Lärmschutzwand neu zu errichten. Drei Anschlussstellen fallen ebenso in die Kompetenz von Pansuevia, wie drei Parkplätze und der Umbau von zwei Raststationen. Und selbstverständlich müssen die Arbeiten stattfinden, während die Autobahn weiter in Betrieb ist, was also ein Höchstmaß an Sicherheit bei beengten Platzverhältnissen erforderlich macht.

Bei dem fast zur Gänze – nur 3 km der Strecke verlaufen durch Baden-Württemberg – bayrischen Großprojekt handelt es sich um den größten Bauauftrag, den die Landesstraßenverwaltung jemals vergeben hat. Und beachtlich sind auch die Baumaschinen, die hier bewegt werden sollen: Die Betonfahrbahndecke umfasst 1,2 Mio. m². Um diese aber aufbringen zu können, müssen 267.000 m³ Asphalt und 177.155 m³ FB-Beton erst einmal abgetragen und aufbereitet werden. Detto sind über 50.000 m³ Beton an Brücken- und anderen Bauwerken abzubringen.

Für viel Bewegung sorgt auch der Boden: 4 Mio. m³ Erdmassen werden abgetragen und 4,5 Mio. wieder eingebaut; davon sind 670.000 m³ anzulieferndes Schüttgut. Fast noch einmal so viel Masse wird als Frostschutzkoffer verbraucht; weitere 325.000 m³ fließen in die neu aufzubringende FB-Betondecke und nochmals rund 100.000 m³ in Brücken- und sonstige Bauwerke. Dagegen nehmen sich die 100.000 t Asphalt direkt bescheiden aus.

Man muss sich vor Augen halten, dass diese Bauleistungen in vergleichsweise kurzer Zeit erbracht werden müssen. Allerdings, und das war letztendlich auch ausschlaggebend, hat man bereits bei der deutschen PPP-Premiere auf der A8 zwischen München und Augsburg gesehen, dass Bauprojekte nach diesem Konzept nicht nur hervorragend funktionieren, sondern tatsächlich weit früher als geplant fertiggestellt werden können – und ohne die Staatskassen allzu stark zu belasten. *KF*

► www.abdsb.bayern.de

FACTS



Für dieses Bauprojekt erwarb Hochtief Construction Austria zwei ZX225USLC-3 und einen ZX210LC-3 von Baumaschinen Handel: Mag. Hans Mutz, Geschäftsführer Baumaschinen Handel GmbH; Dirk Jank, Leiter Maschinentechnische Abteilung Hochtief Construction Austria; Malte Laukötter, Hauptpolier Hochtief Construction Austria; und Gerhard Glock, Gebietsrepräsentant Baumaschinen Handel GmbH (v. l.)

Volle Power auf kleinstem Raum

Österreich ist auf Bayerns längster Baustelle nicht nur mit der Strabag präsent. Dem heimischen Generalvertreter für Hitachi Baumaschinen – BMH Baumaschinen Handel GmbH – ist es gelungen, drei seiner Raupenbagger, speziell für dieses Riesenprojekt, an die Hochtief Construction Austria zu verkaufen. Zwei ZX225USLC-3 und ein ZX210LC-3 des Wiener Händlers werden die nächsten Jahre in Bayern im Einsatz sein.

Die Wahl fiel nicht von ungefähr auf die Hitachi-Maschinen. Schließlich entwickeln sich die Kurzheckbagger ZX225USLC-3 aus der Zaxis-Baureihe überall dort zur 1. Wahl, wo es besonders eng zugeht, aber trotzdem Kraft gefragt ist. Denn gegenüber dem leistungsmäßig vergleichbaren Standardmodell ZX210LC-3 beträgt der Heckschwenkradius mehr als 1 m weniger und sogar noch 70 mm weniger, als der des kleinsten Modells der Baureihe, dem ZX70LC-3. Für eine 360°-Drehung samt eingeklappten Monoblockausleger benötigt man daher nur wenig mehr als 4 m im Durchmesser, damit kann der Bagger auf einem Autobahnstreifen fast unbehindert seine Arbeit verrichten. Mit dem 2,91 m langen Stiel kommt die Monoblockausführung dabei auf eine Reichweite von 10 m und einer Grabtiefe von etwa 6,5 m. An Kraft stellt der Viertakt-Direkteinspritzer von Isuzu 166 PS zur Verfügung und erreicht damit ein maximales Drehmoment von 655 Nm bei 1.500 U/min.

Etwas mehr Platz benötigt dagegen die Standardausführung des Baggers ZX210LC-3, der ebenfalls auf der Einkaufsliste von Hochtief Construction Austria stand. Mit deutlich größerem Schwenkradius, aber denselben Leistungsdaten und vor allem der selben hochwertigen Ausstattung ist er eine günstige Alternative. Noch viel zu oft unterschätzt ist der Diebstahlschutz, der aber wegen der „günstigen Verkehrsanbindung“ gerade auf Autobahnbaustellen besonders wichtig ist. Beide Modelle sind daher serienmäßig mit einer elektronischen Sperre ausgestattet, die nicht nur unautorisierte Besitzübertragung verhindern soll, sondern auch vor Vandalismus schützt. Serienmäßig ist auch die Rückfahrkamera, die gerade bei engen Verhältnissen große Bedeutung hat. Über Verbrauch und Emissionswerte braucht man bei Hitachi wohl kaum mehr ein Wort verlieren: Die neuesten Standards, wie sie in heutigen Ausschreibungen verlangt werden, erfüllen die beiden Raupenbagger-Modelle natürlich genauso leicht, wie sie mithelfen werden, dass die Bauarbeiten zeitgerecht und ohne größere Behinderung beendet werden können.

www.hochtief-construction.at | www.bmh.co.at