

Nr. 357, Juli/August 2011

Gas geben an der A5

Beim Autobahnausbau muss der neue Cat Kurzheckbagger 328DLCR seine erste große Bewährungsprobe bestehen

BÜHL (SR). Fieberhaft arbeiten sie am Ausbau der A5: die ARGE-Partner, wie die Vinci-Tochter Eurovia GmbH, das zum Strabag-Konzern gehörende Bauunternehmen Kirchhoff und die Baufirma Reif. Seit August 2009 verantwortet Via Solutions Südwest, ein von Vinci Concessions, Meridiam und Kirchhoff geführtes Konsortium, die Bauarbeiten. Für 350 Millionen Euro soll die Autobahn zwischen Baden-Baden und Offenburg von derzeit vier auf sechs Spuren bis 2015 erweitert werden – und das bei laufendem Verkehr. Der Ausbau wird als PPP-Projekt realisiert. Das heißt: Mit der Planung und dem Bau der neuen Fahrspuren ist es nicht getan. Hinzu kommen der Betrieb und der Erhalt, den Via Solutions Südwest für den 60 Kilometer langen Abschnitt zwischen Offenburg und Malsch südlich von Karlsruhe für die nächsten 30 Jahre übernimmt. Je schneller auf der A5 wieder der Verkehr fließen kann, desto eher lässt sich Lkw-Maut eintreiben. Denn insgesamt beträgt das Konzessionsvolumen rund 850 Millionen Euro. Daher müssen die Ausführenden entsprechend Gas geben.

Unternehmen, die sich an PPP-Verkehrsprojekten beteiligen, haben erhebliche Investitionen in den Aufbau von Know-how für Projektentwicklung und -steuerung, Projektfinanzierung, Erhaltung und Betrieb zu tragen. Darüber hinaus fallen gerade bei PPP-Verkehrsprojekten hohe Transaktionskosten im Zusammenhang mit der Angebotsvorbereitung und der Verhandlung der Angebote an. Folglich stehen die ARGE-Partner unter einem gewaltigen Druck, das vor ihnen liegende gewaltige Arbeitspensum abzuarbeiten. Die Bauarbeiten, aufgeteilt auf neun Baulose, umfassen die Sanierung der vier existierenden Fahrbahnen sowie den sechsspürigen Ausbau in acht Teilstücken auf einer Strecke von 41,5 Kilometern zwischen Offenburg und Baden-Baden. Pro Los ist eine Bauzeit von neun Monaten kalkuliert, um eher als geplant fertig zu werden.

Eng wie im Kanalbau

Für die Eurovia arbeiten verschiedene Unternehmensbereiche, wie etwa die Sparte Eurovia Teerbau und Eurovia Beton, Hand in Hand an der zügigen Fertigstellung. So sind zum Beispiel über 30 Mann der Stuttgarter Niederlassung von Eurovia Teerbau vor Ort, um mitzuhelfen, die Bauarbeiten voranzutreiben. Unterstützung bekommen sie dabei von einem neuen Cat Kurzheckbagger 328DLCR. Er muss auf der A5 seine erste große Bewährungsprobe bestehen. Der Bagger wurde normalerweise für schwere Kanalbauarbeiten angeschafft und ging im März in den Einsatz. „Die Baumaschine mit ihrem Kurzheck und ihrem kleinen Wendekreis ist auch auf der A5 von Vorteil, weil es hier ähnlich eng zugeht, wie im innerstädtischen Kanalbau, wo das Gerät normalerweise bis zu neun



Baggerübergabe an der A5 (von links): Joachim Wippich von Eurovia Services, Gunter Ambacher, MTA-Leiter von Eurovia Teerbau der Niederlassung Stuttgart, Adriano Ferreira, Baggerfahrer, Reinhold Bosl, Zeppelin Konzernkundenleiter, Georg Korom, Stuttgarter Niederlassungsleiter von Eurovia Teerbau, Taskin Uysal, Kolonnenführer sowie Thomas Henn vom Zeppelin Konzernkundenbereich. Fotos: Zeppelin

profitieren. „Er ist bei Eurovia Standard und einfach eine geniale Erfindung. Die Effizienz des Baggers wird größer durch die kurze Umbauphase des passenden Anbauwerkzeuges“, so Gunter Ambacher, MTA-Leiter von Eurovia Teerbau der Niederlassung Stuttgart. Doch sein Urteil ist nicht das Einzige, das zählt. „Bei uns hat die Meinung des Kolonnenführers wie Taskin Uysal und der Fahrer großes Gewicht. Sie entscheiden wie eine Maschine in der Praxis ankommt. Denn

Fahrspuren der Autobahn nicht aus Asphalt, sondern aus Beton bestehen, weil dieser länger hält“, führte Korom aus.

Nicht nur weil viele verschiedene Gewerke ineinandergreifen, ist eine gute Abstimmung und Kommunikation untereinander gefordert, sondern hier liegt auch das Erfolgsgeheimnis des PPP-Projekts A5 begründet. Schließlich geht es darum, so schnell wie möglich die Autobahn für den Verkehr freizugeben. Dank der vo-



Adriano Ferreira im neuen Cat Kurzheckbagger 328DLCR.

für den Verkehr freigegeben werden. Im März 2011 waren weitere 5,4 Kilometer fertig.

Doch das enge Zeitfenster ist nicht die einzige Herausforderung, mit der ausführende Unternehmen wie Eurovia umgehen müssen. Allein die Planung fordert die Beteiligten. Denn alles muss mit den Vertretern der betroffenen Kommunen abgestimmt werden. Mindestens ebenso aufwendig ist es, die Verkehrsführung umzuleiten. So müssen sich die beteiligten Firmen überlegen, wie viel Verkehrsbelastung die Standstreifen verkraften

Anschlussstellen, die ebenfalls verändert werden, und für querende Straßen benötigt. Zusätzlich zum Straßenbau sind 61 Brücken neu zu bauen, neun Brücken zu sanieren und auf sechs Spuren zu verbreitern. Acht Regenklärbecken und vier Rückhaltebecken müssen auf der Ausbaustrecke erstellt werden. Auf 16,7 Kilometer Länge sind Lärmschutzwände und -wälle zu errichten. Weil alle unbewirtschafteten Parkplätze wegfallen, müssen stattdessen entlang der Ausbaustrecke fünf neue Anlagen entstehen. Da heißt es sich ranhalten, damit der Verkehr 2015 wie vorgesehen über die A5 rollen kann.



Ebenfalls auf der A5 im Einsatz ist ein Cat 330, der Durchlässe anlegt oder Baugruben für Betonsäulen aushebt.

Tonnen schwere Rohre heben muss. Auf der A5, insbesondere im A0-Bereich der Fahrbahnsanierung, bleibt dem Kurzheckbagger kaum Platz – der Verkehr fließt dicht an ihm vorbei. „Ein falsches Schwenken könnte hier bereits schlimme Folgen haben“, erklärte Georg Korom, der Stuttgarter Niederlassungsleiter von Eurovia Teerbau.

Ähnlich wie im Kanalbau hat es der neue Cat 328DLCR an der A5 mit schwerer Arbeit zu tun. Er muss die aus den siebziger Jahren stammende Betondecke aufbrechen und auf Lkw verladen, die die Betonteile zum Brecher bringen. Schließlich soll der Betonbruch – soweit er in ordnungsgemäßem Zustand ist – wieder eingebaut werden. Ein Hammer ist nicht das einzige Arbeitsgerät, mit dem der Fahrer des Kurzheckbaggers, Adriano Ferreira, arbeitet. Er nutzt mitunter auch einen Grabenräum- oder Tieflöffel und kann so von den Vorzügen des hydraulischen Schnellwechslers OilQuick

nur wenn sie damit zufrieden sind, können sie auch Leistung profitieren“, ist Joachim Wippich von Eurovia Services, zuständig für Maschinentechnik und Investitionen, überzeugt.

Und was sagen die Praktiker zu ihrem neuen Arbeitsgerät? „Das Kurzheck ist bei unseren Arbeiten eine gute Sache, weil man nirgends anecken kann“, so der Kolonnenführer Taskin Uysal und Baggerfahrer Ferreira ergänzt: „Trotzdem muss ich hier ganz schön aufpassen und vorsichtig sein und lieber einmal mehr in den Rückspiegel oder auf meine eingebaute Rückfahrkamera schauen.“ Adriano Ferreira fährt seit 17 Jahren Baumaschinen und vor dem Cat 328DLCR steuerte er neun Jahre lang einen Cat Kettenbagger 330, wie er ebenfalls auf der A5 im Einsatz ist. Der Cat 330 bringt es auf weit über 10 000 Betriebsstunden, die sich im Lauf von acht Jahren angehäuft haben. Doch das tut hier nichts zur Sache. „Wir können den Bagger hier gut gebrauchen,



Ähnlich wie im Kanalbau hat es der neue Cat 328DLCR an der A5 mit schwerer Arbeit zu tun.