

A44 - es wird weiter gebaut

Bauabschnitt ist eines der größten Lückenschlussprojekte in NRW



Im August 2010 erhielten wir einen kleineren Auftrag zur Herstellung einer Baugrube für ein Brückenbauwerk an der A44 Ratingen-Velbert, bekannt unter dem Projektnamen A44 - Bauwerk 7. Wir, das ist neben der AMAND GmbH & Co. KG die STRABAG AG, Niederlassung Essen, mit der wir auf der A44 fortan als Arbeitsgemeinschaft zusammenarbeiten.

Dies war der Auftakt unseres Engagements auf diesem noch fehlenden Zwischenstück der Bundesautobahn A44.



Dieses Zwischenstück umfasst einen 9,8 Kilometer langen Autobahnabschnitt vom Autobahnkreuz Ratingen-Ost (A3/A44) bis zur Anschlussstelle Heiligenhaus-Hetterscheid; hier wird die A44 künftig mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung sowie einem Standstreifen verlaufen. Eine der größten Herausforderungen für den Bau ist die Errichtung von zwölf Brücken; fünf davon werden zur Minimierung der Eingriffe in Natur und Landschaft als Talbrücken ausgeführt, eine davon ist die Brücke Ganslandsiepen (siehe unten). Durch die Umsetzung dieser Maßnahme erfolgt der Lückenschluss zwischen den vorhandenen Teilstücken der A44.

Es wird eine durchgängige Verbindung zwischen der Rheinschiene und dem mittleren Ruhrgebiet geschaffen. Gleichzeitig werden die Ortsdurchfahrten der angrenzenden Kommunen entlastet und die Anbindung zum Düsseldorfer Flughafen optimiert. Die Komplettierung der A44 ist ein wesentlicher Faktor zur infrastrukturellen Erschließung der Region um Heiligenhaus und Velbert. Wie bei großen Infrastrukturprojekten unumgänglich, führt auch dieses Bauvorhaben zu Einschnitten in die vorhandenen Natur- und Siedlungsstrukturen und findet dadurch neben Befürwortern auch Gegner.

Bauabschnitt Brückenbau Ganslandsiepen

Im April und September 2011 erteilte uns Straßen.NRW zwei weitere kleine Bauaufträge an der A44. In deren Rahmen sorgten wir für die Erschließung des Baufeldes für die darauf folgenden Ingenieurbauwerke. Eines dieser Bauwerke ist die Talbrücke Ganslandsiepen. Mit einer Länge von 194 Metern und einer Höhe von 32 Metern wird diese Brücke schon ein recht imposantes Bauwerk. Den Hauptauftrag für dieses Bauwerk erhielt die Firma Herbert Kirchner Bauunternehmung GmbH, ein international tätiges Bauunternehmen mit Stammsitz in Bad Hersfeld, in Arbeitsgemeinschaft mit der Firma Donges Stahlbau GmbH aus Darmstadt. Für sämtliche Hauptleistungen im Umfeld des Ingenieurbauwerks wurden wir im September 2011 beauftragt. Somit befassen wir uns in diesem größeren Auftrag mit Erdbauleistungen, Kanalbau und Straßenbauleistungen - letztendlich mit dem Komplettausbau der A44 außerhalb dieses Bauwerks. Bereits kurz nach Beginn der Arbeiten musste jedoch schon wieder gestoppt werden - wegen gerichtlich verhängter Baustopps. Nach Aufarbeitung und Klärung der von verschiedenen Interessenvertretungen hervorgebrachten Belange konnten wir unsere Arbeiten sukzessive wieder aufnehmen. Bedingt durch den Baustopp kommt es zu einer beachtlichen Verzögerung von circa einem ganzen Jahr!

Bislang beschäftigten wir uns im Umfeld der Brücke Ganslandsiepen mit Erdbau, wie der Polsterschüttung für die Gründung der Brücke. Hierbei war die Aufbereitung und Verarbeitung des im Baufeld gelösten Fels von zentraler Bedeutung. Für die Brücke ist eine stabile Gründung enorm wichtig. Daher erfolgte auch eine gesteigerte Überwachung des von uns aufgebauten Polsters unterhalb der Brückenfundamente. Derzeit erfolgt der Verschiebung des Überbaus der Brücke durch die ARGE Kirchner/Donges. Dabei scheint die Brücke über die Widerlager und Pfeiler bis hin zum Zielort zu schweben. Im Anschluss werden wir dann im Jahr 2014 den Ausbau der Autobahn vor und hinter der Brücke durchführen.



Im Mai und Juni dieses Jahres erhielten wir die langersehnten ersten beiden Streckenlose. Hier können wir als Hauptauftragnehmer gemeinsam mit unserem Arge-Partner unser Können unter Beweis stellen. Wir werden bis Ende 2014 circa 2,5 Kilometer Autobahn als Komplettleistung bauen. Wieder mit dabei ist die Firma Kirchner, die als unser Nachunternehmer zwei kleinere Brücken und diverse Sonderbauwerke erstellen wird. Neben der Steuerung der Gesamtmaßnahme wird einer der Kernpunkte für uns unser Bodenmanagement sein, da circa 350.000 m³ Aushubboden bis Mitte nächsten Jahres zu vermarkten sein werden.

„Der Neubau der Brücke Ganslandsiepen ist das letzte Großprojekt dieser Art in Nordrhein-Westfalen“, so Michael Heinze vom Landesverkehrsministerium. Er begründet das mit dem Ausbau der bestehenden Infrastruktur: „Der LKW fordert seine Spur, wir müssen viele Autobahnen von vier auf sechs Spuren ausbauen, die Autobahnkreuze müssen ertüchtigt werden, das alte Kleeblatt hat ausgedient, so eine Maßnahme kostet rund 120 Millionen.“
Quelle: www.lokalkompass.de.



Umweltschützer fordern Baustopp!

Der Verband BUND klagt gegen den Landesbetrieb Straßen.NRW und will Nachbesserungen beim Wasserschutz. Wir werden hierzu in der kommenden AMAND-Journal-Ausgabe einen Bericht bringen.

In den nächsten Monaten wird Straßen.NRW weitere Einzelmaßnahmen ausschreiben, um den langersehnten Lückenschluss zwischen der A3 und Velbert fertig zu stellen. Wir hoffen, dass wir auch dann wieder mit dabei sind. Die derzeitigen Planungen des Bauherrn sehen eine Gesamtfertigstellung bis 2018 vor.

Wir werden im Amand Journal weiterhin über den Fortgang der Arbeiten berichten.