

## Hauptschlagader am linken Niederrhein

### Die BAB 57 - Realisierung des 6-streifigen Ausbaus unter laufendem Verkehr

Die BAB 57 war mit ihrem 4-streifigen Ausbauquerschnitt dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen. Am 31.10.2011 bekam die Bietergemeinschaft Oevermann, AMAND und Schäfer-Bauten den Auftrag für den 6-streifigen Ausbau der BAB 57 zwischen AK Neuss-West und AK Kaarst. Das Auftragsvolumen für diesen Streckenabschnitt beträgt brutto 24,6 Mio. Euro; davon entfallen auf den Verkehrswegebau (ARGE Oevermann/AMAND) brutto 14,5 Mio. Euro. Im März 2014 soll nach 28 Monaten Bauzeit die Baumaßnahme abgeschlossen sein.

Die BAB 57 verbindet den Niederrhein mit dem Großraum Köln/Bonn, aber auch mit dem niederländischen Nachbarn im Norden und ist wesentlicher Bestandteil der bedeutenden Nord-Süd-Achse entlang der Rheinschiene zwischen Goch und Ludwigshafen. Je nach Abschnitt beträgt die heutige Verkehrsbelastung bis zu 135.000 Fahrzeuge täglich. Zum Vergleich: Auf dem Neusser Ring fuhren Ende der 50er Jahre circa 20.000 Fahrzeuge täglich.

Der erste Bauabschnitt auf diesem Streckenabschnitt geht vom Süden bis zum Bauwerk "Lange Hecke"; der zweite Bauabschnitt umfasst den nördlichen Bereich bis zum Anschluss an den bereits fertig gestellten 6-streifigen Abschnitt "Meerbusch", nördlich des AK Kaarst.

In beiden Bauabschnitten wird gleichzeitig gearbeitet - und zwar unter laufender 4:0 Verkehrsführung! Dazu wurde der Verkehr auf eine Fahrbahnseite gelenkt. Die Fahrspuren in Fahrtrichtung Köln waren nunmehr frei für die Bauarbeiten.



Der Kanalbau begann mit vier Kolonnen; die Verlegetiefen variierten zwischen zwei bis fünf Metern. Zum Einsatz kamen Betonrohre DN 700 und Kunststoffrohre DN 150-500 sowie Beton- und Kunststoffschächte. Bis zur Fertigstellung werden 1.700 m Beton- und 6.400 m Kunststoffrohre verlegt.

Die vorhandenen Brückenbauwerke Lange Hecke, L390, L381 und DB-Bauwerk werden abgerissen und neu gebaut. Für den Abriss der Brücke über der L390/Nordkanal/Regiobahn musste der Nordkanal überbaut werden. Hier sind auf einer Länge von 100 m sechs Stahlbetonrohre mit einem Gewicht von acht Tonnen pro Rohr nebeneinander im Kanalbett verlegt und anschließend überbaut worden. Der Abfluss des Regenwassers hat oberste Priorität für die Stadt Kaarst, da der Nordkanal als Vorflut dient. Die Besonderheit an diesem Nordkanal ist der Bodendenkmalschutz, da der Kanal schon unter Napoleon errichtet und genutzt wurde.



Die Baumaßnahme befindet sich teilweise in der Wasserschutzzone III a. In diesen Bereichen dürfen keine Recyclingbaustoffe oder Schlacken verwendet werden. Hier wird für die Frostschutzschicht gebrochener natürlicher Schotter mit einer Körnung von 0/45 mm eingebaut. Die Gesamtmenge Natursteinschotter beläuft sich auf 60.000 to. Außerhalb der Wasserschutzzone ist RCL-Schotter mit einer Körnung von 0/45 mm als Frostschutzschicht zugelassen. Verbaut werden hier ca. 35.000 to.

Teilbereiche der BAB werden laut Vertrag nicht voll ausgebaut. Hier wird die vorhandene Asphalttragschicht auch weiterhin genutzt und nicht erneuert. Diese Schicht wird höhenmäßig durch Fräsen mittels Fräsmaschinen freigelegt und anschließend durch eine Lage Asphaltbinder überbaut.

Die 6-Streifigkeit der insgesamt rund 64 Kilometer langen Strecke zwischen dem Autobahnkreuz Köln-Nord und dem AK Kamp-Lintfort wird in 12 Unterabschnitten hergestellt. Alle Ausbauabschnitte sind Bestandteil des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen und im sogenannten „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Die 12 Abschnitte befinden sich in unterschiedlichen Realisierungsstadien. Die an unser Los angrenzenden Abschnitte, im Norden ab „Meerbusch“ und im Süden bis „Neuss-West“, sind bereits 6-spurig fertiggestellt.

