

Der Gigant

A-8-Ausbau läuft auf Hochtouren

Von Robert Edler

Aichach-Friedberg – Die A 8 ist eine der wichtigsten Ost-West-Achsen des europäischen Transitverkehrs. An Spitzentagen rollen 100 000 Blechkutschen über die in den 1930er Jahren eröffnete Trasse. Zum Vergleich: Der Durchschnitt auf Bayerns Autobahnen beträgt 45 000 Fahrzeuge am Tag. Dem soll der sechsstreifige Ausbau Rechnung tragen. Zwischen Augsburg und München wurde nicht nur ein Pilotprojekt für öffentlich-private Partnerschaft gestartet, sondern auch die größte Baustelle in der ganzen Region.

Ein Gigant ingenieurtechnischer Superlative schießt da aus dem Boden. Etwa 2,2 Millionen Kubikmeter Erdreich müssen bewegt werden, rund 350 000 Kubikmeter Beton werden verbaut. Bis am 1. Januar 2011 die offizielle Freigabe der Trasse erfolgen kann, sind 61 Brückenbauwerke zu errichten. Derzeit werkeln die Arbeiter an 30 Stück gleichzeitig. Die Planung und Koordination unter dem gegebenen Zeitdruck „ist ein Fall für ein Magengeschwür“. Helge Clauß weiß, wovon er spricht. Der technische Vertragsmanager ist Stellvertreter der Projektmanager für die A-8-Arbeitsgemeinschaft. Bei ihm laufen die Bauarbeiten zusammen. Und es sind viele Fäden. Im Schnitt rund 270 Arbeitskräfte sind an der 37 Kilometer langen Perlenkette der Einzelbaustellen beschäftigt, sie kommen aus dem Niederrheinischen oder auch aus dem Bayerischen Wald – und aus der Region. Speziell die Rohstoffanlieferung wird an Firmen aus der Gegend vergeben. Wer abends nicht nach Hause kann, schläft entweder in einer Pension beziehungsweise Gaststätte im Umfeld der Trasse oder im Wohnlager des zentralen Baucamps in Dasing. Dort in der Nähe im Bereich des Kraken wird künftig auch einmal der Stützpunkt der autobahnplus Service GmbH für den Unterhalt des Autobahnabschnitts errichtet.

Doch das ist Zukunftsmusik. Jetzt gilt es erst einmal, 37 Kilometer sechsstreifige Autobahn aus dem Boden zu stampfen. Unter laufendem „Vollbetrieb“.

Die Autos und Brummis fahren sogar geschmierter als zuvor. Die Temporeduzierung auf 80 km/h hat die Zahl der Staus und Unfälle merklich reduziert – und schützt die Arbeiter, die in direkter Nähe ihre Maschinen bedienen. Straßenbau ist gefährlich. Ein Sicherheitsbeauftragter und ein Verkehrsmanager kümmern sich ausschließlich um die Arbeits- und Verkehrssicherheit. „Bis jetzt kam es zu keinen nennenswerten Vorfällen“, berichtet Helge Clauß.

Überhaupt läuft bis dato alles reibungslos. Nicht nur angesichts des ausgebliebenen Winters. „Eine gute Zusammenarbeit ist das Fundament, dass es funktioniert“, betonen Tom Soreq, der Technische Geschäftsführer der Projektgesellschaft autobahnplus A8 GmbH, und Ute Wenning, Baurätin der Autobahndirektion Südbayern. Sie vertritt den eigentlichen Bauherrn, den Freistaat Bayern für den Bund, kann sich in diesem Fall aber relativ gelassen zurücklehnen. Den Zeitdruck haben beim Pilotprojekt die Vertreter der Privatwirtschaft. Und die haben gehörig losgelegt mit ihrer „4+0“-Bauweise. Dabei wird nicht jeweils links

Betont statt Asphalt für die Fahrbahn

und rechts ein dritter Fahrstreifen ange dockt. Zunächst werden mit Hilfe kleinerer Anbauten aus den bestehenden zwei Streifen einer Fahrtrichtung vier Stück für beide Richtungen, um gegenüber Tabula rasa machen zu können. Später wird gewechselt. So kommt es, dass heuer große Teile der Südfahrbahn an der Reihe sind, nächstes Jahr wird schwerpunktmäßig die Nordfahrbahn, sprich die Trasse in Fahrtrichtung Stuttgart angepackt.

Das Gewusel auf der Strecke ist für Außenstehende verwirrend – und selbst Helge Clauß muss bei der Rundfahrt ab und an überlegen, wie er mit seinem Allrad-Wagen weiterkommt. Zwischendurch gibt es ein paar Anweisungen. Das schwere Gerät ist Gift für die Zufahrtswege. Bis dato ziehen die Anwohner aber mit. Von einem guten Verhältnis zu den hiesigen Bürgermeistern und den betroffenen Landwirten spricht Helge Clauß.

Alles ist im Fluss. Während



Gewaltige Rodungen und Erdbewegungen sind nötig, um Platz zu schaffen und die Trasse der sechsstreifigen Autobahn in die Landschaft zu betten. Der Landverbrauch von 180 Hektar für den Ausbau ist nach Angaben der Projektleitung durch eine optimale Trassenführung weitgehend im Bestand „auf das Äußerste minimiert“. Im Bild der Bereich am Berg bei Adelzhausen. Dort wird es künftig auf beiden Seiten einen Lkw-tauglichen Parkplatz mit WC geben. Luftbild: ARGE A-8-Ausbau

Archäologen bei Hohenzell die Reste einer alten Römerstraße nach Augsburg kartieren, betonieren die Arbeiter am Derchinger Berg eine geradezu pittoreske Unterführung für die Verbindungsstraße zwischen Derching und Stätzing. Ein Millionenbauwerk in halbrunder Ausführung.

Der Berg wurde etwas „tiefer gelegt“, die Trasse leicht nach Süden verlagert und in Fahrtrichtung München Platz für einen künftigen Parkplatz mit WC-Anlage geschaffen. Insgesamt wird es drei dieser „PWC“-Anlagen geben, zwei davon bei Adelzhausen. Eine große Herausforderung wartet noch kurz vor der Anschlussstelle Dasing auf die Ingenieure: die Überführung an der AIC 10 und der Paartalbahn. Sie wird künftig ohne Stützpfiler die Ortsverbindung zwischen Taiting und Dasing überspannen.

Ein Vorteil des Ausbaus für die Anwohner ist zweifelsfrei der Lärmschutz, den es bisher nicht gab. Bei Derching wird beispielsweise ein neun Meter hoher Wall aufgeschüttet, bei Adelzhausen wird die Autobahn zwischen Wällen eingebettet. Zudem kommt in den Bereichen Odelzhausen und Gersthofen so genannter „Flüsterasphalt“ zum Einsatz – er ist offenporig und dämpft so den Schall. Ansonsten wird ausschließlich Beton verwendet. Lauter einzelne Platten mit Waschbetonstruktur bilden letztlich die künftige Fahrbahn. Beton sei haltbarer als Asphalt und auch leiser. Sorgen um ein lästiges Geruckel an den einzelnen Fugen müsse man sich nicht machen. „Sauber verlegt läuft alles butterweich.“ Man wird es sehen – und spüren.



Am Fuße des Berges vor der Unterführung an der Friedberger Ach (v.l.): Stellvertretender Projektleiter Helge Clauß, Baurätin Ute Wenning von der Autobahndirektion Südbayern und Sabine Schießel, Assistentin der autobahnplus-Geschäftsführung.



An Herausforderungen mangelt es nicht: Bei Derching muss die 380-kV-Leitung verlegt werden. Zahlreiche Über- und Unterführungen werden neu gebaut. Übrigens: Keinerlei Material wird abgefahren. Der alte Asphalt wird abgefräst, die darunter liegende Betondecke aus der Bauphase der A 8 wird gebrochen und wieder in den Untergrund eingebaut. Fotos: Edler



Bei Sulzemoos geht es voran. Im Frühjahr 2009 soll die Trasse in Richtung München freigegeben werden, im Spätsommer 2009 folgt der Bereich zwischen Adelzhausen und Odelzhausen.

Das Modell

PPP – Public Private Partnership

Der sechsstreifige Ausbau der A8 zwischen München und Augsburg wird als erstes von bundesweit fünf Pilotprojekten als so genanntes A-Modell durch einen privaten Betreiber realisiert. Die Projektgesellschaft autobahnplus A8 GmbH investiert in den Bau rund 250 Millionen Euro und ist 30 Jahre lang für den Erhalt und den laufenden Betrieb zuständig. Im Gegenzug bekommt die Gesellschaft, in der sich Baufirmen, ein Projektmanagement-Unternehmen und ein französischer Straßenbetreiber zusammengefounden haben, die auf dem Abschnitt erwirtschaftete Lkw-Maut. Zum Startschuss gab es zudem eine Anschubfinanzierung vom Staat im ein-

stelligen Millionenbereich. Insgesamt rechnet Geschäftsführer Tom Soreq während der Konzessionsdauer mit einem Gesamtumsatz von rund einer Milliarde Euro. Je mehr Laster die Straße nutzen, desto schneller rechnet sich die Investition, man geht aber davon aus, dass erst zum Ende der Laufzeit die Kasse klingelt. Apropos Risiko: Den Ausbau übernimmt für die Projektgesellschaft eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE A8 Ausbau Augsburg-München GbR). Sie steht dafür gerade, dass die Trasse pünktlich zum 1. Januar 2011 für den Verkehr freigegeben werden kann. Falls nicht, sind pro Tag 50 000 Euro Vertragsstrafe fällig.

Blick vom Derchinger Berg in Richtung Augsburg. Während die neue Südfahrbahn aus dem Boden gestampft wird, wird der gesamte Verkehr über die alte Nordfahrbahn geführt.



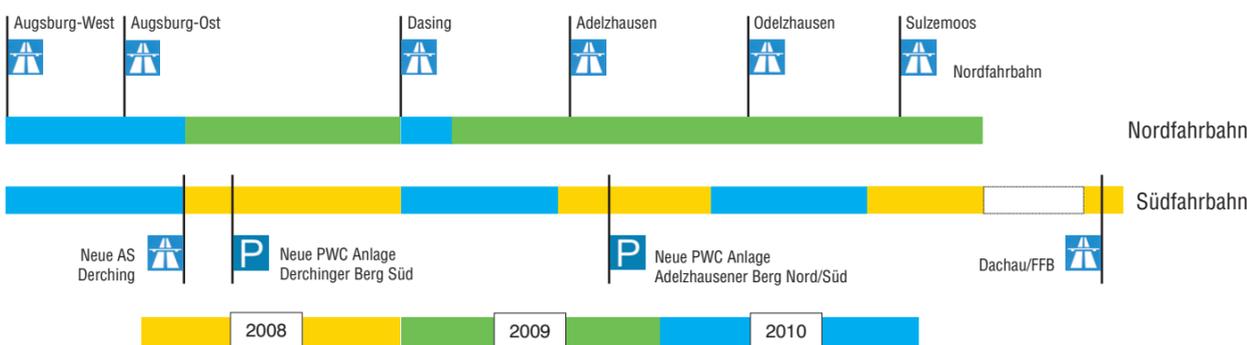
FAKTEN

Die reine Ausbaustrecke ist 37 Kilometer lang, die Konzessionsstrecke umfasst 52 Kilometer und reicht bis zur Eschenrieder Spange. Der Flächenbedarf für Bau beziehungsweise Ausbau beläuft sich auf 180 Hektar, dazu kommen 44 Hektar an Ausgleichs- und Ersatzflächen. Auf der Strecke müssen 61 Brückenbauwerke neu errichtet werden, auf einer Länge von 20 Kilometern werden Lärmschutzwälle angelegt, dazu kommen neun Kilometer Lärmschutzwände und acht Kilometer Wall-Wand-Kombinationen. 2,2 Millionen Kubikmeter Erdreich werden bewegt und 350 000 Kubikmeter Beton verarbeitet.



Schon weit gediehen: der künftige Parkplatz am Derchinger Berg in Fahrtrichtung München. Oben am Bildrand die Ortsverbindungsstraße von Wulfertshausen nach Derching. Luftbild: ARGE A-8-Ausbau

Bauphasen und Fertigstellungszeiträume Ausbau PPP A8



Der Zeitplan

Freigabe am 1. Januar 2011

Der Zeitplan für die „sportliche Aufgabe“ (Ute Wenning, Autobahndirektion), innerhalb von dreieinhalb Jahren eine 37 Kilometer lange Autobahn zu bauen, misst ausgerollt zehn auf drei Meter! Links eine Grafik zum groben Ablauf. Heuer liegt der Fokus auf der Südfahrbahn (Fahrtrichtung München). Die drei Abschnitte Sulzemoos bis

Fuchsberg, Adelzhausen sowie Derching bis Dasing liegen gut im Zeitplan. Ende April soll die neue Anschlussstelle Fürstentfeldbruck fertig sein, im Dezember will man den neuen Autobahnanschluss Derching übergeben. Der war erst für Ende 2009 vorgesehen, wurde aber auf Wunsch des Landkreises (AIC 25 neu) vorgezogen.