

Datum 13.01.2022

— Verfügbarkeitsmodell BAB A 6, AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg

Sehr geehrte Medienvertreter,
sehr geehrte Damen und Herren,

nachstehend erhalten Sie die Information zum Querverschub des Neckartalübergangs.
Gerne stehe ich für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Michael Endres

Querverschub schreibt Technikgeschichte

Heilbronn/Neckarsulm. Auf dieses Ereignis wurde knapp fünf Jahre zielstrebig hingearbeitet, jetzt ist es so weit: Mit dem Querverschub des Neckartalübergangs wird die finale Phase beim sechsstreifigen Ausbau der A 6 eingeläutet. Dabei wird das nördliche Teilbauwerk um exakt 21,74 Meter in seine künftige Endlage verschoben. Vermutlich wurde noch nie zuvor ein so großes und so schweres Bauwerk so weit versetzt.

Der Querverschub vollzieht sich nicht am Stück. Der neue Neckartalübergang, der die Talaue zwischen Neckarsulm und Heilbronn im Zuge der A 6 überspannt, besteht aus zwei Großbrücken je Fahrtrichtung: Der rund 820 Meter langen Vorlandbrücke als Spannbeton, und der über 510 Meter langen Neckarbrücke als Stahlverbundkonstruktion mit den unübersehbaren geschwungenen Wellen rechts und links der Fahrbahn. Der nördliche Überbau (Vorland- und Neckarbrücke) wurde im April 2019 in Betrieb genommen. Nun soll er in seine endgültige Position verschoben werden.

Bekanntlich musste der alte Neckartalübergang komplett ersetzt werden, das Alter und die Belastung durch den überdurchschnittlichen Lkw-Anteil auf der wichtigsten Ost-

West-Achse hatten der Brücke aus dem Jahr 1967 zugesetzt. Um den Verkehr aufrecht zu erhalten, wurde der nördliche Überbau des Neckartalübergangs zunächst neben der eigentlichen Verkehrsachse gebaut. Fachleute sprechen hier von einer provisorischen Seitenlage. Nach dem Abbruch der alten Brücke wurde an deren Stelle der südliche Überbau errichtet. Nun muss der nördliche Überbau in seine Endlage verschoben werden; dies passiert mit dem bevorstehenden Querverschub.

Der Neckartalübergang ist das größte Teilprojekt beim sechsstreifigen Ausbau der A 6, der in öffentlich-privater Partnerschaft umgesetzt wird. Als Auftraggeberin fungiert seit ihrem Start am 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH des Bundes.

Michael Theurer, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, hebt die Bedeutung der A 6 als vielgenutzte Ost-West-Verbindung hervor: „Infrastrukturprojekte wie dieses erhalten die Autobahnen als Lebensadern und Rückgrat unserer exportorientierten Wirtschaft und machen sie zukunftsfähig. Der Ausbau der A 6 ist ein Meilenstein bei den Infrastruktur-Investitionen in unserem Land, der zeigt, dass wir es schaffen solche Maßnahmen zeit- und kostengerecht zu realisieren.“

Stephan Krenz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes, erklärt: „Der gesamte Neubau des Neckartalübergangs ist eine ingenieurtechnische Ausnahmeleistung – und der Querverschub macht dies besonders deutlich. Zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen in der Niederlassung Südwest freue ich mich über diesen Meilenstein bei unserem Projekt!“

Die Staatssekretärin im baden-württembergischen Verkehrsministerium, Elke Zimmer, sagt: „Dieses Projekt ist ein gutes Beispiel dafür, wie durch eine gute Vorbereitung und eine intelligente Planung ein Brückenbauwerk dieser eindrucksvollen Größe ‚unter dem rollenden Rad‘ ohne Straßensperrungen erneuert werden kann. Die Straßenbauverwaltung des Landes hat in der Vergangenheit als Auftragsverwaltung den Entwurf für dieses einmalige Brückenbauwerk erstellt. Es freut mich, dass die Planungen nahezu unverändert umgesetzt werden können. Es ist damit ein besonders gelungenes Beispiel für die innovative Schubtechnik von Brücken.“

„Mit dem sechsstreifigen Ausbau der A 6 und dem Ersatzneubau des Neckartalübergangs wurde eine zukunftssichere Infrastruktur für die ganze Region geschaffen“, betont Christine Baur-Fewson, Direktorin der Autobahn GmbH Niederlassung Südwest. „Unterstreichen möchte ich, dass dabei nicht nur zig Tausend Tonnen Asphalt und Beton eingebaut, sondern auch zahlreiche Ausgleichsmaßnahmen des Naturschutzes umgesetzt wurden. So entstand etwa mit der Renaturierung des Neckarvorlandes bei Offenau ein 40.000 Quadratmeter großes Refugium für die Tier- und Pflanzenwelt.“

Beim Querverschub werden an elf von insgesamt 23 Brückenachsen (davon ein Widerlager) der Vorlandbrücke Hydraulikpressen, so genannte Litzenheber, montiert. Die ziehen die Brücke in höchster Präzision über ein System aus Teflon beschichteten Stahlplatten auf den sogenannten Verschubbahnen gleichmäßig in Richtung Süden.

„Wir sprechen hier von einem Gesamtgewicht von 48.460 Tonnen“, erklärt Geschäftsführer Simon Dony von der Projektgesellschaft ViA6West, „das ist knapp fünf Mal so viel wie der berühmte Eiffelturm“. Mit bis zu 1,5 Meter die Stunde oder 0,0015 km/h vollzieht sich der Verschub allerdings weit im Schnecken tempo. Geplant ist, dass die Brücke nach rund zwölf Stunden an ihrer endgültigen Position ankommt.

Aber es gibt auch Unwägbarkeiten: Vor allem das Wetter könnte den minutiösen Plan zur Vorbereitung des Querverschubs durcheinanderwirbeln: Sollte es beispielsweise an dem Tag extrem stürmen, muss die Aktion aus Sicherheitsgründen abgeblasen werden. „Wir wollen hier nichts riskieren und stehen nicht unter Zeitdruck“, erklärt Axel Gatz. Der erfahrene Bauingenieur ist für die Bauarbeitsgemeinschaft (BauArge) von HOCHTIEF und Johann Bunte zuständig für den Ersatzneubau des Neckartalübergangs und trägt die Gesamtverantwortung für den Querverschub. „Das wird wegen der komplexen, technischen Herausforderung sehr spannend“, sagt er.

Sollte das Manöver aus welchen Gründen auch immer nicht auf Anhieb klappen, hat man vorsichtshalber noch den Folgetag als Reserve einkalkuliert, „schließlich geht die Sicherheit für alle vor und die Brücke muss unbeschadet in ihre endgültige „Parkposition“ gebracht werden“, erklärt Axel Gatz.

Ist dann die Vorlandbrücke an Ort und Stelle, geht's zur nächsten Herausforderung. Mitte Februar 2022 wird dann die andere Hälfte des Neckartalübergangs, die nördliche Neckarbrücke verschoben. Die Pause zwischen den beiden Ereignissen ist einfach erklärt: Die aufwendige Hydraulikausrüstung für den Querverschub muss umgebaut und an die Neckarbrücke angepasst werden. Dann beginnt das Spiel von vorne. Allerdings ist die Neckarbrücke im Vergleich zur Vorlandbrücke ein Leichtgewicht: sie wiegt „nur“ rund 20.000 Tonnen. Auch hier ist für den Querverschub ein Tag eingeplant mit der Option auf Verlängerung.

Die „Trennung“ der beiden Brückenbauwerke, der Vorland- und der Neckarbrücke, ist relativ einfach: Sie sind lediglich mit einer sogenannten Übergangskonstruktion verbunden. Diese ist für alle größeren Überführungen wegen der Materialausdehnung bei warmen und dem Zusammenziehen bei kalten Temperaturen erforderlich. Und gerade beim Neckartalübergang ist dieser Faktor nicht zu vernachlässigen: Bei Hitze kann die Autobahnbrücke in ihrer Gesamtheit um bis zu 1,95 Meter in der Länge wachsen – oder bei Kälte sich auch zusammenziehen.

Ist der nördliche Überbau an Ort und Stelle, beginnt für die Straßenbauer die eigentliche Arbeit. Die beiden Brückenteile müssen an ihrer endgültigen Position eingepasst und die Zufahrten hergestellt werden. Ab Sommer 2022 kann hier der Verkehr rollen, dann ist der Ausbau endgültig Geschichte: Zwischen dem Walldorfer und dem Weinsberger Kreuz stehen ab Sommer 2022 jeweils drei Fahrstreifen in Richtung Mannheim und Richtung Nürnberg in voller Breite zur Verfügung.

Über die Autobahn GmbH

Die Autobahn GmbH Niederlassung Südwest verantwortet Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung von rund 1.050 Autobahnkilometern in Baden-Württemberg, in Teilen von Hessen und von Rheinland-Pfalz. In ihrem Fokus stehen die Themenfelder Innovation und Nachhaltigkeit. Erfahrene IngenieurInnen und LandschaftsarchitektInnen entwickeln Verfahren, um schneller und sicherer zu bauen und damit Autobahn-NutzerInnen und AnwohnerInnen möglichst wenig zu belasten. Ziel ist es, Verkehrsflüsse durch gut geplante und erhaltene Strecken flüssig zu gestalten und mithilfe digitaler Leitsysteme Staus und CO₂-Belastungen zu minimieren. Mit umfangreichen Schutzmaßnahmen für Pflanzen und Tiere trägt die Autobahn GmbH Niederlassung Südwest aktiv zum Naturschutz und damit zum Erhalt unseres Lebensraums bei. Weitere Informationen: www.autobahn.de/suedwest

Über die ViA6West GmbH & Co. KG

Die Projektgesellschaft ViA6West GmbH & Co. KG plant, baut, finanziert und betreibt als Öffentlich-Private Partnerschaft die Bundesautobahn A 6 zwischen der Anschlussstelle Wiesloch/Rauenberg und dem Autobahnkreuz Weinsberg im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland, diese vertreten durch die Autobahn GmbH des Bundes. An der ViA6West GmbH & Co. KG sind HOCHTIEF PPP Solutions, DIF Infrastructure IV und JOHANN BUNTE beteiligt. Das Projektvolumen liegt bei ca. 1,3 Milliarden Euro. Davon entfallen knapp 600 Millionen Euro auf den Bau.

Link zu Pressematerial und weiteren Informationen

