



Emsige Handarbeit ist vor jeder Verschiebung nötig: Auf Querachsen bereiten Arbeiter das Vorwärtsgleiten des nördlichen A6-Brückenteils über das Neckartal mit Teflonplatten vor.

Fotos: Mario Berger

## Halbe Tonne Fett als Schmiere für A6

REGION Autobahn-Ausbau: Brückenkoloss kommt bei Querverschub etwas langsamer voran als geplant

Von unserem Redakteur  
Carsten Friese

Es ist ein Gewimmel und Gewusel in orangefarbenen Overalls auf der A6-Vorlandbrücke zwischen Heilbronn und Neckarsulm: Als der komplizierteste Teil des gesamten A6-Ausbauprojekts auf sechs Fahrspuren am Donnerstag mit dem Querverschub des nördlichen Brückenteils über das Neckartal anläuft, sind die Arbeiter auf den Querachsen in luftiger Höhe die Hauptdarsteller.

Damit der Koloss, die rund 820 Meter lange nördliche Vorlandbrücke aus Stahlbeton mit seinen 48 460 Tonnen Gewicht, schubweise an seine Endposition an den südlichen Brückenteil verschoben werden kann, ist viel Handarbeit nötig.

Auf elf Querachsen auf hohen Pfeilern wird das Brückenteil mit Hydraulikhilfe und Stahlseilen bewegt. Neun Vermesser sind zudem im Einsatz, um Abweichungen vom Plan zu erkennen. Damit die Brücke auf den Achsen gut vorangleitet, müssen immer wieder Teflonplatten als Unterlage ausgelegt werden. Mit Teflonfett pinseln Arbeiter die Platten zudem ein – eine optimale Gleithilfe für das mächtige Bauwerk.

**Präzision geht vor** Um sieben Uhr morgens haben die Autobahnbauer das komplexe Projekt gestartet, nach Angaben von ViA6West-Geschäftsführer Simon Dony einer der größten Querverschiebe eines Bauwerks weltweit. Am Computer werden die sogenannten Litzenheber gesteuert, damit der Zug überall zeitgleich ansetzt. Stahlseile ziehen die lange Brücke dann schubweise ein Stück vorwärts, im Schnecken tempo, mehr als 1,5 Meter pro Stunde ist nicht drin. Mit dem Auge könne man die Bewegung dann sehen, wenn man einen Punkt fixiert, erklärt Projektleiter Axel Gatz. Rund 500 Kilogramm Teflonfett hat er für das Prozedere eingekauft, das ursprünglich auf zwölf Stunden angesetzt war.

Es geht etwas langsamer voran als gedacht. Auf rund fünf Meter schätzt Gatz gegen 12.15 Uhr den bisherigen Querverschub. Fünf von insge-



Kernstück des Verschubs: Sogenannte Litzenheber, die mit Hydraulikhilfe die Brücke schubweise ziehen.

samt 21,74 Metern, die das Brückenteil verschoben werden muss. Es wiegt fast fünfmal so viel wie der Eiffelturm in Paris. „Es ist kein Wettrennen“, betont der Projektchef. Wichtig sei, dass man ans Ziel komme. Auch ViA6West-Sprecher Michael Endres verdeutlicht, dass man den Freitag noch als Puffertag eingeplant habe. Präzision und Sicherheit gingen vor. Es sei ein sehr hoher Aufwand, wenn man bei verkeilten Teilen die Brücke mit Spezialspreizern anheben müsste.

**Im Kostenplan** Im Festzelt hatte die Leiterin der Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH des Bundes, Christine Baur-Fewson, von einer „ingenieurtechnischen Meisterleistung“ gesprochen. Im Gesamtprojekt sei man bisher im Kosten- und Zeitplan. August oder September nennt sie als Freigabetermin der gesamten A6-Strecke zwischen Walldorfer und Weinsberger Kreuz, wenn der Ausbau wie bisher weitergehe.

Nötig ist der Querverschub, weil der nördliche Brückenteil mit der Fahrbahn Richtung Mannheim zunächst direkt neben der alten Autobahnbrücke entstand. Als er fertig war, konnte er den Verkehr aufnehmen, die alte A6-Brücke abgerissen und an der Stelle zunächst das südliche

Brückenteil (Fahrbahn nach Nürnberg) gebaut werden. Jetzt muss die nördliche Brücke an den Südteil herangeschoben werden. Wie das Planungsbüro K+S Ingenieur Consult aus Nürnberg mitteilt, mussten für den Querverschub 154 Stahlbetonpfeiler errichtet werden. 110 werden wieder abgebrochen, auf 44 wird die Brücke am Ende liegen. Besondere Randnotiz: Sogar das Fernsehformat „Die Sendung mit der Maus“ interessiert sich für den A6-Querverschub und ist mit einem TV-Team angerückt. Kindgerecht soll das komplexe Projekt aufbereitet werden. Der Sendetermin steht noch nicht fest.

**Entlastung** Voraussichtlich am 14. Februar ist die zweite Etappe beim Brückenverschiebung eingeplant. Dann wird die zweite Brückenhälfte der nördlichen Fahrbahn, die Stahlbrücke über den Neckar, mit der gleichen Technik nach Süden verschoben. Es wird wohl etwas einfacher werden: Dieses Brückenteil ist „nur“ 510 Meter lang und wiegt rund 20 000 Tonnen.

Das Ausbauprojekt soll auch den Anliegerkommunen eine spürbare Verbesserung bringen. Wenn die sechs Spuren überall frei sind, geht Verkehrsstaatssekretärin Elke Zimmer davon aus, dass es deutlich weniger Staus und weniger Ausweichverkehr durch umliegende Orte geben wird. Es stärke die Verkehrssicherheit. Die in den 1960er Jahren gebaute A6 sei vom stark angestiegenen Verkehr überlastet gewesen. Rund 30 Prozent machen schwere Lastwagen aus.

Das Mammutprojekt ist als öffentlich-privates Gemeinschaftsprojekt initiiert. Auftraggeber ist der Bund, die Bau-Arge ViA6West erledigt Detailplanung und Bauarbeiten. Als ein Beispiel für zügig umgesetzte Baumaßnahmen, das Schule machen sollte, wertet Hochtief-Geschäftsführer Alexander Hofmann den Verbund.

Kurz vor 17 Uhr sind die Arbeiter beim Brücken-Querverschub noch im Einsatz: Die Hälfte der Strecke, rund elf Meter, sind geschafft. „Wir werden am Freitag weitermachen“, sagt ViA6West-Sprecher Michael Endres auf Anfrage. Die Mannschaft habe gut gearbeitet.

### Fakten zum Projekt

Auf rund 25 Kilometer Länge wird die A6 auf sechs Spuren seit dem Frühjahr 2017 ausgebaut. Damit wird der komplette Abschnitt zwischen Walldorfer und Weinsberger Kreuz (47 Kilometer Länge) sechsspurig.

Neben dem Ausbau der Fahrspuren mussten 36 Brückenbauwerke erneuert werden. Das größte ist der Neckartalübergang mit 1,3 Kilometer Länge. Es ist die längste Autobahnbrücke in Baden-Württemberg.

Auf 19 Kilometer wird lärm-mindernder offener Asphalt aufgebracht. In besonderen Lagen entstanden große Lärmschutzwälle und -wände sowie Regenrückhaltebecken.

Mit im Schnitt 100 000 Fahrzeugen in 24 Stunden gehört die A6 zu den am stärksten befahrenen Fernstraßen in Europa. Ursprünglich war zum Beispiel die Neckartalbrücke beim Bau in den 1960er Jahren für 60 000 Fahrzeuge am Tag ausgelegt.

Das Projekt wurde als Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) initiiert. Auftraggeber ist der Bund, Ausführer ist das Baukonsortium ViA6West (Firmen Hochtief und Bunte). Die Autobahn GmbH des Bundes überwacht das Bauprojekt (vorher das Regierungspräsidium Stuttgart).

An Baukosten sind rund 600 Millionen Euro veranschlagt. Bisher hieß es, man sei im Kostenplan. Im Sommer 2022 soll alles fertig sein. Weiter 700 Millionen Euro sind für Betrieb und Unterhaltung des Autobahnabschnitts bis Ende 2046 veranschlagt. So lange (30 Jahre) läuft der Vertrag zwischen Bund und ViA6West. cf

## Was bis zur Freigabe im Sommer noch im Bauplan steht

Endgültige Auffahrten werden gebaut, Brücken-Anbauten fertiggestellt, Pfeiler und Erdwälle rückgebaut

Von unserem Redakteur  
Carsten Friese

**HEILBRONN/NECKARSULM** Der erste und größte Querverschub am A6-Neckartalübergang, die Arbeit an der Vorlandbrücke aus Stahlbeton, soll heute am Freitag beendet werden. Was noch bis zur Freigabe der auf sechs Spuren ausgebauten Autobahn zwischen Walldorfer und Weinsberger Kreuz bevorsteht? Warum brauchen die Autobahnbauer nach dem größten und schwierigsten Teilprojekt noch bis zum Spätsommer?

■ **Zweiter Brückenverschiebung:** Zunächst steht im Februar ein ebenfalls aufwendiger Verschiebung des zweiten nördlichen Brückenteils, der Stahlbrücke über den Neckar, im Terminplan. Hierfür muss die gesamte Verschiebungstechnik von der Vorlandbrücke abgebaut und an der Neckarbrücke wieder aufgebaut werden. Ist alles erledigt und das größte Einzelprojekt der fünfjährigen Bauzeit abgeschlossen, soll eine neue Asphaltdecke auf die nördliche Brücke über das Neckartal noch aufgetragen werden, stellt Hochtief-Geschäftsführer Alexander Hofmann fest. Der Verkehr wird wie bisher bis zur Freigabe über das südliche Brückenteil am 1,3 Kilometer

langen Neckartalübergang laufen.

■ **Auffahrten:** Erst wenn der komplette nördliche Brückenteil an seiner Endposition liegt, können die Autobahnbauer den nächsten Schritt gehen: die endgültigen Autobahnanschlüsse an die nördliche Autobahn herstellen, an der Auf-

Es ist die erste Etappe beim Querverschub über das Neckartal zwischen Heilbronn und Neckarsulm. Der Verschiebung der Stahlbrücke über den Neckar steht dann Mitte Februar im Kalender.

und Abfahrt Heilbronn/Untereisesheim, an der Auf- und Abfahrt Neckarsulm.

■ **Andere Brücken fertig bauen:** Erst nach dem Querverschub können querende Brücken im Bereich Neckarsulm in ihrem Nordteil zu Ende gebaut werden, verdeutlicht ViA6West-Sprecher Michael Endres. Als Beispiel nennt er Brücken beim Bauhaus und der Firma Bechtle.

■ **Abbau von Pfeilern und Erdwällen:** Für den Querverschub waren 154 mächtige Brückenpfeiler nötig. Der Großteil muss ebenso abgebrochen und recycelt werden wie einige Erdwälle, die für die Bauarbeiten aufgeschüttet wurden, zurückgebaut werden. Am Ende muss die gesamte Baustelle mit aller Technik und den Containern für Planer, Ingenieure und Arbeiter wieder abgebaut werden. „Das alles dauert“, verdeutlicht Michael Endres.

Die Wetterbedingungen für den ersten Querverschub waren ideal: sonniges Wetter, kaum Wind, Temperaturen etwas unter null Grad oder über dem Gefrierpunkt. Ab Windstärke 7 (über 50 Stundenkilometer) oder Schneefall hätte das Projekt aus Sicherheitsgründen gestoppt werden müssen. Und bei unter minus fünf Grad wäre das Hydrauliköl zu zähflüssig geworden.

