

# Eine wahre logistische Herausforderung

Mit Matthäi-Geschäftsführer Afflerbach und Oberbauleiter Heller auf der Baustelle A 27 unterwegs / Mitte August fertig

Von Volkmar Koy

**VERDEN** ■ Ältere Rockfans kennen den Kraftwerk-Song „Wir fahr'n, fahr'n, fahr'n auf der Autobahn.“ Ein plausibler Grund für die Grunderneuerung der A 27 auf einer Länge von neun Kilometern zwischen der Raststätte Langwedel und der Auffahrt Verden-Nord. Das heimische Bauunternehmen Matthäi hat damit eine wahre bautechnische und logistische Herausforderung angenommen.

Und ein Grund, den rund 50 Arbeitern, die teilweise im Drei-Schicht-Betrieb, also Tag und Nacht die Richtungsfahrbahn erneuern, auf die Pelle zu rücken. Ein durchaus staubiges Unterfangen. Unsere Zeitung traf sich mit Matthäi-Geschäftsführer Bernd Afflerbach und Oberbauleiter Ingo Heller vor Ort.

Die Grunderneuerung der BAB A 27 sei auf Grund der massiven Alterungserscheinungen des Betonoberbaues und des damit verbundenen hohen Erhaltungsaufwandes unbedingt erforderlich gewesen, sagten Afflerbach und Heller unisono. Die Firma Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co. KG aus Verden hatte für die Durchführung dieser Arbeiten

von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Verden, den Zuschlag erhalten.

Für die Bauausführung stehen dem Bauunternehmen lediglich acht Wochen zur Verfügung. Mit den Arbeiten wurde am 20. Juni begonnen. Die Fertigstellung ist für Mitte August avisiert. Um diese extrem kurze Bauzeit zu realisieren, sei ein zweischichtiger Baubetrieb eingerichtet worden. „Dieses Bauvorhaben stellt für uns eine bautechnische und logistische Herausforderung dar, um in dieser kurzen Bauzeit die doch sehr großen Mengen Material zu bewegen und um die anspruchsvollen Bauverfahren vorzubereiten und mit hoher Qualität termingerecht abzuwickeln“, betonte Afflerbach.

Im Zuge der Einrichtung der Verkehrssicherung wurden für die Verschwenkungen des Verkehrs auf die Gegenfahrbahn fünf Mittelstreifenüberfahrten hergestellt, die zum Bauende wieder zurückgebaut werden. Um die erforderlichen Fahrbahnbreiten auf der Begegnungsstrecke zu gewährleisten, mussten 18 Kilometer Verbreiterungen um 30 bis 50 Zentimeter aus einer hy-



105 000 Quadratmeter Beton in einer Stärke von elf Zentimetern werden derzeit von vier Spezialmaschinen abgefräst. ■ Fotos: Koy

draulisch gebundenen Tragschicht hergestellt werden. Zu den Vorarbeiten gehörte auch die Entfernung von 21 Kilometern vorhandener Markierungen, der Abbau von 2,5 Kilometer Schutzplankenkonstruktionen sowie das Festlegen von 115 instabilen Betonplatten mittels eines Flüssiginjektionsmaterials.

Weiterhin sind zwei Kilometer Querraumfugen im Fahrbahnbeton mit Blechen abzudecken sowie nach Abschluss der Asphaltarbeiten neun Kilometer Fahrbahnrand mit Bindemittel abzudichten. In dieser Aufzählung wurde bewusst die Einheit Kilometer verwendet,

um dem Leser ansatzweise eine Vorstellung über die zu herzustellenden Mengen zu verschaffen.

Nachdem 105 000 Quadratmeter Beton in einer mittleren Stärke von elf Zentimetern (was immerhin 28 000 Tonnen Fräsgut erzeugt) gefräst sind, wird eine bitumenhaltige Zwischenschicht (Sami) in einer Stärke von 0,5 Zentimetern aufgebracht. Danach wird der Oberbau aus 27 000 Tonnen Asphaltmischgut aufgebaut. Hierfür kommt ein kompaktes Einbauverfahren zur Anwendung, mit dem die Binder- und die Deckschicht mit einem Fertiger zeitgleich gefahren

werden. Etwa sechs Walzen sorgen für die erforderliche Verdichtung. Während des Asphaltmischgutes werden mehr als 3000 Tonnen Asphaltmischgut pro Tag benötigt. Dies entspricht einer Menge von 120 Sattelzügen.

Im Zuge der zuvor beschriebenen Straßenbauarbeiten wird der Beton an acht Überführungsbauwerken saniert. Auch diese sehr aufwändigen Arbeiten werden unter der Federführung von Matthäi Bauunternehmen ausgeführt und gesteuert. „Wir liegen bis heute im Zeitplan, so dass – wenn nichts Unvorhersehbares eintritt – die neu erstellte

Fahrbahndecke Mitte August wieder ohne Geschwindigkeitsreduzierungen genutzt werden kann“, sagte der Geschäftsführer. Und wie lange soll diesmal die Fahrbahn halten? Nach den Worten Afflerbachs und Hellers sollte dann in den nächsten zwölf bis 15 Jahren Ruhe sein. Das Verkehrsaufkommen (speziell Schwerlastverkehr) spiele dabei allerdings eine entscheidende Rolle.

Interessierte Leser haben die Möglichkeit, sich von einer der vielen Brücken im Baubereich, die über die Autobahn führen, einen Überblick über die Bauaktivitäten zu verschaffen.



Auch Handarbeit ist auf der Baustelle A 27 gefragt.