

PRESSEMITTEILUNG

Bauen am meistfrequentierten Autobahnabschnitt Europas

Eggers-Gruppe stemmt Erd- und Kanalbau- sowie Abbrucharbeiten und Wasserhaltung an A7

HAMBURG (SR). Jeder Topf findet seinen Deckel – heißt es im Volksmund. In Hamburg gilt das in Zukunft für die A7, die in Altona eine Tunneldecke bekommt und dann die östlichen und westlichen Stadtteile von Othmarschen und Bahrenfeld verbindet. Das soll den Verkehrslärm abschirmen. Auf lärmberuhigten Flächen können mehr als 3 000 neue Wohnungen entstehen. Grünflächen sollen auf dem Tunneldeckel geschaffen werden: Die Landschaftsachse Altonaer Volkspark wird damit fortgeführt und die voneinander isolierten Grünanlagen Bonnepark und Lutherpark werden zu einer durchgehenden Parklandschaft. Damit später auch Kleingärten angelegt werden können, erhält der Tunnel eine Abdeckung von einer 1,20 Meter starken Erdschicht. Im Auftrag der Arge A7 Tunnel Altona, zu der die Generalunternehmer Hochtief und Implenia gehören, führen Eggers Umwelttechnik und Eggers Tiefbau in einer Arbeitsgemeinschaft als Nachunternehmer die Abbrucharbeiten vorhandener querender Brückenbauwerke, Verkehrszeichenbrücken und Lärmschutzwände, sämtliche Erdarbeiten, die Herstellung des ungebundenen Straßenoberbaues, den Kanalbau sowie die Wasserhaltung aus. Das Vorhaben in Höhe von 90 Millionen Euro zählt zum größten und umfangreichsten Auftrag der Firmengruppe in der über 115-jährigen Geschichte. Dabei stoßen die Ausführenden auf einige Herausforderungen bei diesem Mammutvorhaben.

Die umfangreiche Baumaßnahme zeichnet sich durch einen 2,3 Kilometer langen Tunnel nebst 0,95 Kilometer Freistrecke nördlich des Elbtunnels aus. Das neue Bauwerk hat eine Breite von 42 Metern und eine lichte Bauhöhe von knapp über fünf Metern. Die A7 wird auf zehn bis zwölf Fahrstreifen südlich der Anschlussstelle Othmarschen bis zur Anschlussstelle Volkspark erweitert, wobei die bisherigen Böschungen für die Verbreiterungen genutzt werden.

2020 begannen die vorbereitenden Baumaßnahmen, um entsprechende Vorkehrungen für die Bauphasen zu treffen und um Baumaterialien rechtzeitig bereitzustellen. Schließlich mussten Lagerflächen und Baustelleneinrichtungsflächen geschaffen werden. Ab Dezember 2023 läuft die Hauptbauphase mit dem Fokus zunächst auf dem Bau einer Tunnelröhre nach Westen.

Mit dem Bau der Tunnelröhre Ost soll ab 2025/2026 begonnen werden. Bis Ende 2028 haben die Baufirmen Zeit, ihre Bauleistungen zu erbringen. Das Pensum hat es angesichts des Terminplans und des Materialeinsatzes in sich. Es zieht eine echte Man- als auch Maschinenpower nach sich. „Bei uns geht die Leistung bis zum Tunneldeckel. Wenn dieser komplett hergestellt ist, beginnt die Anfüllung links und rechts bis zu einem gewissen Niveau“, bringt es Thorsten Struck kurz und knapp auf den Punkt. Er ist Projektleiter und damit auch einer der sechs Eggers-Bauleiter, welche die Baumaßnahmen für die Arge A7 managen. Involviert sind 50 bis 80 gewerbliche Mitarbeiter, darunter Maschinisten für den Fuhrpark und vier Schachtmeister.

Was die Arbeiten so anspruchsvoll macht: Sie erfolgen parallel zum laufenden Verkehr, der während der Bauzeit weiterrollt und in verschiedenen Phasen um die beziehungsweise entlang der Baustelle geführt wird. Das ist nötig, um eine Strecke für die Bauarbeiten freizuhalten. Es passieren täglich bis zu 95 000 Fahrzeuge die so wichtige Nord-Süd-Verbindung, was sie zum meistfrequentierten Autobahnabschnitt in Europa macht – nirgendwo sonst fahren in Deutschland mehr Pkw und Lkw.

Ein Nebeneffekt, mit dem das Team zurecht kommen muss, ist eine kontinuierliche Geräuschkulisse, welche die Bauarbeiten unentwegt begleitet. „Hierzu haben wir Maßnahmen getroffen. Mitarbeiter auf der Baustelle wurden mit weichen Otoplaste ausgestattet. Das ist ein besonderer Gehörschutz, der eine ganze Arbeitsschicht getragen werden kann. Otoplaste haben den Vorteil, dass sie gewisse Schallpegel herausfiltern, sprich die Verkehrsgeräusche. Trotzdem können die Mitarbeiter ganz normal untereinander kommunizieren“, so der Eggers-Projektleiter.

Zum Job, den die Eggers-Bauexperten erbringen, gehört der Rückbau von rund 205 000 Quadratmetern Asphalt oberbau, die abgefräst und entsorgt werden müssen. Boden und Bau schutt in Höhe von 450 000 Kubikmetern gilt es ebenfalls abzutragen, abzubereiten und zum großen Teil auf den vom Auftraggeber zur Verfügung gestellten Bodenzwischenlagerflächen zum späteren Einbau in die seitlichen Verfüllbereiche zwischenzulagern beziehungsweise einer fachgerechten Entsorgung zuzuführen. Die ersten drei halbseitigen Brückenbauwerke Behringstraße, Osdorfer Weg und Bahrenfelder Chaussee wurden 2021 im Zuge von Wochenendsperrungen abgebrochen, weitere drei folgen bis Ende 2023. Da es sich bei den halbseitig verbleibenden Brückenbauwerken vor allem beim Osdorfer Weg um größere Bauwerke als in den anderen Bauabschnitten handelte und der Abbruch nur einseitig erfolgen konnte, war für den Abbruch eine Vollsperrung der A7 von 79 Stunden erforderlich. Besonders das kleinste Brückenbauwerk der Bahrenfelder Chaussee machte den Rückbau aufgrund des extrem hohen Anteils an Bewehrungsstahl nicht leicht. Um die Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer zu minimieren, wurden die zwei halbseitigen Brückenbauwerke Osdorfer Weg und Bahrenfelder Chaussee zeitgleich mit der Brücke Kielkamp/Lutherhöhe abgebrochen.

Was den Materialeinsatz betrifft, ist Massenbewegung im großen Stil angesagt. Zum Leistungsumfang, der die Eggers-Gruppe betrifft, zählt der Einbau von 280 000 Quadratmetern Geokunststoffen. Jeweils 150 000 Tonnen Schottertragschicht und Frostschutzschicht müssen aufgebracht werden. Darüber hinaus sind 430 000 Tonnen Sand zu liefern und einzubauen. 585 000 Kubikmeter Boden hat das Eggers-Team abzutragen. Das Prozedere für rund 373 000 Kubikmeter dafür: erst zwischengelagern und dann aufbereiten für den Einbau. Auf einer Fläche von 64 000 Quadratmetern muss der Boden im Baumischverfahren verbessert werden. Zur Bodenbehandlung des zwischengelagerten Bodens werden 5 700 Tonnen Bindemittel eingesetzt.

Doch ohne einen leistungsstarken Maschinenpark läuft nichts auf der Großbaustelle. Bagger sind die dominierenden Baumaschinen im Erd- und Tiefbau, wobei auch die Zeppelin Niederlassung Hamburg die Eggers-Gruppe als Baumaschinenlieferant unterstützt. Je nach anfallender Tätigkeit sind ein Cat Kurzheckbagger 308E2CR, drei Cat Kettenbagger 320FL, ein Cat Kettenbagger 326FLN und ein Cat Longfrontbagger 349EL zugange. Zwei Cat Mobilbagger M318 der neuen Generation haben ihren Ersteinsatz. Einer ihrer Fahrer ist Andreas Gluth – er erhielt extra einen Deluxe-Sitz, damit er sich wohlfühlt und entspannt das von ihm geforderte Arbeitspensum an der A7 erbringen kann. Was er schätzt an seinem neuen Arbeitsplatz, der innen gut abgeschirmt ist: „Der Bagger ist leise. Mir gefällt auch, dass auf den Joysticks die wichtigsten Funktionen meiner Anbaugeräte gespeichert sind.“ Eingesetzt werden von ihm Tieflöffel, Zweischalengreifer sowie Verdichter. „Die Eggers-Gruppe achtete auf Fahrerwünsche“, bestätigt Dirk Carstensen, Zeppelin Gebietsverkaufsleiter der Niederlassung Hamburg, der die Umwelttechniksparte betreut. So erhielt das Arbeitsgerät von Andreas Gluth auf seinen Wunsch hin Kotflügel und Breitreifen, die gut federn. „Ich wollte eine Maschine haben, die ich allein fahre. Dass mir dies von der Geschäftsführung erfüllt wurde, rechne ich ihr hoch an. Knapp 30 Jahre bin ich in dem Gewerbe und habe schon viele Baumaschinen bewegt. Aber der Mobilbagger gefällt mir, weil ich damit auf dem Gelände überall schnell hinkomme“, erklärt der Fahrer, während er zum nächsten Baufeld fährt, das auf seinen Einsatz wartet.

Auch im Tiefbau zeigt sich das Ausmaß der Dimensionen: Um später verschiedene Kabel legen zu können, bedarf es etlicher Leerrohre – sie werden auf einer Länge von 22 000 Metern verlegt. Hundert Meter Leitungen sind im Vortrieb einzubringen. Installiert wird zudem eine Entwässerung auf über zehn Kilometern Länge. Provisorisch und den Bau begleitend müssen für die Baustelle auf einer Länge von 4,3 Kilometern Entwässerungsleitungen errichtet werden. Sie müssen rückgebaut werden, wenn die Arbeiten abgeschlossen sind. Angesichts des hohen Grundwasserpegels müssen sich die Eggers-Spezialisten des unternehmenseigenen Wasserhaltungs-Bereichs auch eine Lösung für die Wasserproblematik einfallen lassen. Das zieht daher eine Installation mehrerer Brunnen samt Pumpen und den Einbau von Grundwassermessstellen nach sich. „Es ist unausweichlich, dass das Grund- und Schichtenwasser abgesenkt wird, damit es deutlich unterhalb der erforderlichen Arbeitsebene steht“, erklärt Thorsten Struck. Abgeführt wird das Wasser unterirdisch, wo sich ein großer Grundstollen, sprich ein gigantisches Rückhaltebecken, befindet. „Es ist eine Art Vorflut, die per Freigefälle das

Wasser in Richtung Elbe führt. Da gibt es sehr hohe Auflagen seitens der Behörde,- wie das Wasser zu behandeln ist und unter welchen Bedingungen das Wasser eingeleitet werden darf“, so der Eggers-Projektleiter. Zusätzlich sind Pegel gebohrt, die den Grundwasserstand per Monitoring elektrisch Überwachen – damit alles nach Plan läuft an der A7.

Bild 1:

Schweres Geschütz erfordert das Vorhaben in Höhe von 90 Millionen Euro – das bislang größte und umfangreichste der Eggers-Firmengruppe.

Bild 2:

Was den Materialeinsatz betrifft, ist Massenbewegung im großen Stil angesagt.

Bild 3:

Auch im Tiefbau zeigt sich das Ausmaß der Dimensionen.

Bild 4:

Die A7 wird auf zehn bis zwölf Fahrstreifen erweitert, wobei die bisherigen Böschungen für die Verbreiterungen genutzt werden.

Fotos (6): Sebastian Engels

Bild 5:

Eggers Umwelttechnik und Eggers Tiefbau führen in einer Arbeitsgemeinschaft als Nachunternehmer auch die Abbrucharbeiten vorhandener querender Brückenbauwerke aus.

Bild 6:

Der Tunneldeckel, auf dem Grünflächen entstehen, soll den Verkehrslärm abschirmen.

Foto: Baublatt

Bild 7:

Was die Arbeiten so anspruchsvoll macht: Sie erfolgen parallel zum laufenden Verkehr.

Foto: Baublatt

Bild 8:

Das Pensum der Arbeiten zieht eine echte Man- als auch Maschinenpower nach sich.

Bild 9:

Zwei Cat Mobilbagger M318 der neuen Generation haben ihren Ersteinsatz. Einer ihrer Fahrer ist Andreas Gluth (Zweiter von links), der sich zusammen mit seinen Kollegen und Dirk Carstensen (links), Zeppelin Gebietsverkaufsleiter, über die Ausstattung austauscht.

Foto: Baublatt

Über die Zeppelin Baumaschinen GmbH

Die Zeppelin Baumaschinen GmbH ist Europas führende Vertriebs- und Serviceorganisation der Baumaschinenbranche und seit 1954 in Deutschland Vertriebs- und Servicepartner von Caterpillar Inc., dem weltgrößten Hersteller von Baumaschinen. Mit 1.836 Mitarbeitern und einem 2022 erwirtschafteten Umsatz von rund 1,16 Milliarden Euro ist die Zeppelin Baumaschinen GmbH die größte Gesellschaft des Zeppelin Konzerns. Zum Produktprogramm zählen neue und gebrauchte Caterpillar Baumaschinen im Bereich von 1 bis 150 Tonnen Einsatzgewicht, zum Dienstleistungsspektrum gehören der Service, der bundesweit flächendeckend in 35 Niederlassungen erfolgt, sowie die Beratung und die Finanzierung für die Maschinen. Die Zentrale und der juristische Sitz der Zeppelin Baumaschinen GmbH befinden sich in Garching bei München.

Weitere Informationen unter zeppelin-cat.de.

Über den Zeppelin Konzern

Der Zeppelin Konzern bietet Lösungen in den Bereichen Bauwirtschaft, Antrieb und Energie sowie Engineering und Anlagenbau. Das Angebot reicht von Vertrieb und Service von Bau-, Bergbau, Forst- und Landmaschinen über Miet- und Projektlösungen für Bauwirtschaft und Industrie bis hin zu Antriebs- und Energiesystemen sowie Engineering und Anlagenbau und wird durch digitale Geschäftsmodelle ergänzt.

Zeppelin ist weltweit an mehr als 340 Standorten in 26 Ländern und Regionen vertreten. Im Geschäftsjahr 2022 erwirtschafteten über 10.000 Mitarbeiter einen Umsatz von 3,8 Milliarden Euro. Der Konzern organisiert seine Zusammenarbeit in sechs Strategischen Geschäftseinheiten (Baumaschinen Zentraleuropa, Baumaschinen Nordics, Baumaschine Eurasia, Rental, Power Systems, Anlagenbau) und dem Strategischen Management Center Group IT Services. Die Zeppelin GmbH ist die Holding des Konzerns mit juristischem Sitz in Friedrichshafen und der Zentrale in Garching bei München. Der Zeppelin Konzern ist ein Stiftungsunternehmen. Seine Wurzeln liegen in der Gründung der Zeppelin-Stiftung durch Graf Ferdinand von Zeppelin im Jahr 1908. Weitere Informationen unter zeppelin.com.

Weitere Informationen unter zeppelin.com.

Zeppelin Baumaschinen GmbH

Kommunikation

Andreas Denk

Graf-Zeppelin-Platz 1

85748 Garching-bei München

Tel.: 089 32000-341

andreas.denk@zeppelin.com