

Seite: WET1 11  
 Gattung: Tageszeitung

Auflage: 1.875 (gedruckt) 1.634 (verkauft) 1.666 (verbreitet)  
 Reichweite: 5.199

# Millimeter-Arbeit

Techniker erstellen gerade ein 3D-Modell für die Planung der neuen Rader Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal

Von Kay Müller

**RENSBURG** Akkurat steckt Heiko Kranz das Messgerät in die Böschung am Nord-Ostsee-Kanal, während sein Kollege durch ein Okular schaut und misst. „Das ist eine besonders wichtige Stelle hier unter der Rader Hochbrücke“, sagt Vermessungsingenieur Patrick Herrmann, der die Arbeiten koordiniert. „Denn bisher ist noch nirgendwo in den Modellen verzeichnet, dass es genau hier nach unten geht.“

Patrick Herrmann und seine Kollegen sind dazu da, dies zu ändern. In dieser und der kommenden Woche untersuchen sie die Gegend direkt an der Rader Hochbrücke. „Wir haben zwar Luftbilder und in einer ein paar Jahre alten Messung ist auch die Fahrbahn zwischen dem Kreuz Rendsburg und der Anschlussstelle Büdelsdorf gescannt worden, aber eben nicht, was alles neben und an der Brücke liegt“, sagt Herrmann. Um den Planern, die dann die endgültige Trasse auf den Meter genau festlegen, die Details deutlich zu machen, erstellen die Vermesser in drei Monaten Arbeit ein 3D-Modell. Dort wird jeder Baum, jeder Schacht und jedes Kabel verzeichnet – „eben alles, was das Auge sehen kann“, sagt Herrmann, der für seine Firma VIC im Auftrag der bundeseigenen Verkehrsgesellschaft Deges unterwegs ist, die den sechs-spurigen Neubau der A7 und den Ersatzbau für die Rader Hochbrücke koordiniert.

Mario Schönherr ist bei der Deges Projektleiter für den Neubau der Rader Hochbrücke und sagt: „Wir sind mit den Planungen so weit, dass wir die Entwürfe für den sechsstreifigen Neubau im Bundesverkehrsministerium abgegeben haben.“ Dort würden sie geprüft und bekom-



**Wichtiger Punkt:** Heiko Kranz (re.) und sein Kollege vermerken, wo die Böschung zum Nord-Ostsee-Kanal beginnt. FOTOS: MICHAEL RUFF (2)

men einen so genannten „Gesehen-Vermerk“. Schönherr hofft, dass er den bis Ende des Jahres hat, dann könne das Planfeststellungsverfahren beginnen, das etwa zwei Jahre dauern wird. „Dabei ist es im-

erläutern will. Denn nicht jeder habe Zeit, Lust und das technische Verständnis, um die kompletten Planungsunterlagen zu lesen, die etwa fünf Aktenordner umfassen und ausgelegt werden.

prüfen sie Gebiete auf der Rader Insel, in denen mit Einverständnis der Eigentümer neue Bäume gepflanzt werden könnten – als Ausgleich für die, die beim Neubau gefällt werden müssen.

Wenn das Planfeststellungsverfahren bis 2021 abgeschlossen sein sollte, könnten die Arbeiten ausgeschrieben werden und anschließend der Bau der ersten Brücke starten, die östlich der alten Rader Hochbrücke entstehen soll. Das neue Bauwerk soll bis 2026 fertig sein, denn dann ist die Lebensdauer der alten Rader Hochbrücke erschöpft. Der Verkehr soll erstmal vier-spurig über die neue Brücke laufen, die alte wird dann abgerissen. Bis 2029 soll dann eine neue, zweite Brücke entstehen. Dann soll der Verkehr jeweils in drei Spuren in eine Richtung über die beiden neuen Brücken geleitet werden. Das Projekt soll nach derzeiti-

gen Planungen 300 Millionen Euro kosten, die der Bund bezahlt.

Doch bis dahin ist es noch ein weiter Weg und Patrick Herrmann und seine Kollegen müssen noch viele Messungen vornehmen. Autofahrer können die Techniker in diesen Tagen immer mal wieder auf den Standstreifen sehen, die für die Messungen zeitweilig gesperrt werden. Lieber arbeiten die Vermesser allerdings im Schatten der Brücke. „Ich kannte sie gar nicht. Bevor wir den Auftrag übernommen hatten, habe dann aber im Internet gelesen, was das für ein besonderes Bauwerk ist“, sagt Herrmann, der aus Dresden stammt. Die Messungen sind für ihn und Techniker Heiko Kranz normales Geschäft, sie haben das schon an vielen Autobahnen gemacht. Kranz: „Aber diese Brücke ist schon besonders imposant.“



**Patrick Herrmann**  
 Vermessungsingenieur

*„Ich kannte die Rader Hochbrücke gar nicht, bevor wir den Auftrag übernommen hatten, habe dann aber im Internet gelesen, was das für ein besonderes Bauwerk ist.“*

mer wichtig, so viele Einwände wie möglich zu berücksichtigen. Dadurch kann man vielleicht verhindern, dass das Verfahren durch Klagen weiter verzögert wird“, sagt der Ingenieur. Nicht nur deshalb sei mit den Bürgermeistern der umliegenden Gemeinden besprochen, dass es schon in diesem Herbst Bürgerversammlungen geben werden, in denen die Deges ihre Pläne

Manche Bürger hätten durch den Ersatzbau, der zwei Brücken à drei Fahrspuren umfasst, Vorteile, meint Schönherr. Schon jetzt sei klar, dass der Lärmschutz verbessert werde, auch an den Rampen sollen Schutzwände angebracht werden. Auch deswegen messen Patrick Herrmann und seine Kollegen genau, wo die Trasse einmal verlaufen könnte. Ebenso