A44 für Europa

Von Brussel (Brüssel) nach Praha (Prag)

Aachen–Düsseldorf–Dortmund–Kassel–Eisenach–Dresden

© www.deges.de

Unternehmens-Exposé zum Bau der Autobahn A 44

Entlang der A 44 entstehen in NRW, Hessen und Thüringen durch spektakuläre Tunnellösungen und futuristische Brücken neue lärmreduzierte Gebiete für Natur und Infrastruktur

A44 für Europa

A44 Richtung Wommen – Anschlussstelle Eschwege

© EUPV

Schwungvoll und filigran die neue Wehretalbrücke: Sie ist mit einer Länge von 530 Meter Teil des A 44-Weiterbaus von Kassel nach Wommen. Als Trassen-Verbindung zu den beiden Tunneln Hopfenberg (543 Meter) und Küchen (1324 Meter) liegt die Talbrücke in der Gemeinde Wehretal im Werra-Meißner-Kreis.

INHALTSVERZEICHNIS

Seite 5	Editorial
Seite 6–7	Publikationen – Europakarte
Seite 8–11	Streckenführung
Seite 12	Streckenabschnitte Nordrhein-Westfalen Anschluss Autobahnkreuz Neersen und Lückenschluss Ratingen
Seite 13	Streckenabschnitte Hessen / Thüringen Anschluss Autobahnkreuz Kassel-Süd nach Autobahn Konten Wommen
Seite 14	Kontakt – Ansprechpartner
Seite 15	Crossmediale Auflage von ca. 200.000 Exemplaren
Seite 16	Digitale Erweiterung Online

Die Bundesautobahn 44 – verläuft, vielerorts noch durch aktuelle Baumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen und in Hessen/Thüringen unterbrochen, von der Deutsch-Belgischen Grenze bei Aachen über Mönchengladbach, Düsseldorf, Essen und Dortmund nach Kassel. Eine Fortsetzung der Trasse nach Wommen/Herleshausen bei Eisenach befindet sich größtenteils in Planung

Autobahn A 44 von Kassel nach Wommen zur A 4

oder Bau. Neben der großräumigen Verbindungsfunktion von Kassel nach Eisenach wird die A 44 die regionalen Verbindungen mit den bestehenden Ortsdurchfahrten deutlich entlasten. Mit geschätzten Baukosten von rund 1,7 Milliarden Euro wird dieser Abschnitt –Hessen/Thüringen gemessen an der Streckenlänge – einer der weltweit aufwändigsten Transitstrecken werden...

Umfassendes Know-how im Autobahnbau sorgt für Projekteffizienz und neue Verfahren in Umwelt- und Lärm und Trinkwasserschutz

Durch die Entwicklung neuer Verfahren speziell im Tunnel- und Tiefbau, sowie im Brückenbau, in der Logistik, im Lärm- und Trinkwasserschutz und in anderen wichtigen Bereichen des modernen Straßenbaus ergeben sich wirtschaftlich und technisch interessante Lösungen für besondere Aufgaben.

Häufig liegen für solche neuen Verfahren keine Regeln zu verbindlicher Anwendung wie DIN-Normen, allgemeine bauaufsichtliche Zulassung oder Merkblätter und Richtlinien vor. Am Grenzübergang Lichtenbusch wird aus der E40 von Brüssel kommend die A 44. Beim Bau der A 44 von Aachen bis zum Autobahnknoten Wommen sorgt auf 330 Kilometer beim Bau der Trasse 48 Talbrücken und 20 Tunnel für ein nationales Phänomen nämlich den Stolz auf die es Erschaffen.

Auf die Hundertschaften von Ingenieuren, Projektleitern und Planer, das zeigen die Tage der offenen Tür an der Trasse in Ratingen oder Kassel durch den Zuspruch der Bevölkerung. Umso mehr kommt es bei einer derartigen Sachlage beim heutigen Autobahnbau darauf an, das ingenieurtechnische Fachwissen und die Kreativität der Menschen einzusetzen, um projektspezifische, praktikable Lösungen vor Ort an der Trasse zum Beispiel bei der A 44 zu entwickeln, die weder den Bauablaufplan noch die Kostenkalkulation auf den Kopf stellen.

Das gilt erst recht, wenn es nicht um gezielt ausgewählte Pilotprojekte geht, sondern wenn sich bestimmte Probleme unerwarteter Weise vor Ort mitten im Baugeschehen ergeben und nach einer ebenso schnellen wie konstruktiven Lösung verlangen.

Die projektverantwortlichen Mitarbeiter an der A 44 haben weder vor der unerwarteten Herausforderung kapituliert noch haben sie gewartet, bis ihnen eine für den jeweiligen Fall anzuwendende Richtlinie an die Hand gegeben wurde. Vielmehr haben sie – nicht auf das Problem, sondern auf mögliche Lösungen konzentriert– die Herausforderung angenommen. Durch diese kreative und mutige Vorgehensweise kamen und kommen verschiedene neue Bauverfahren zur Anwendung, für die aus dem vorhandenen Ingenieursverstand heraus auch adäquate Maßnahmen zur Qualitätssicherung, Überwachung und Abnahme entwickelt wurden.

Damit konnten die neu entwickelten Verfahren mit Erfolg termin- und qualitätsgerecht ausgeführt werden. Darüber hinaus, und das ist wichtig, gibt es eine Vielzahl solcher aus der jeweiligen Aufgabenverteilung heraus entwickelten innovativen Wege und Lösungsansätze, die – nunmehr praxiserprobt – nicht nur als machbar, sondern als zukunftsweisend im Autobahnbau gelten. Neben den unterschiedlichen Instrumentarien, die zur Einhaltung und Sicherung der Zeit- und Fertigstellungsvorgaben für die einzelnen Verkehrseinheiten eingesetzt werden, sind die zahlreichen technischen Innovationen und kreativen Lösungen ein Garant einer hohen Effizienz bei der Projektrealisierung an der A44 und das ist die eigentliche Message bei einem der innovativsten und ambitioniertesten Autobahnprojekt Deutschlands bis 2025.

Ich lade die Unternehmen ein bei diesem einmaligen Projekt der Rheinischen Post in Print - und Online dabei zu sein. Getreu dem Motto: „Alles Fertige wird angestaunt, alles Werdende unterschätzt".

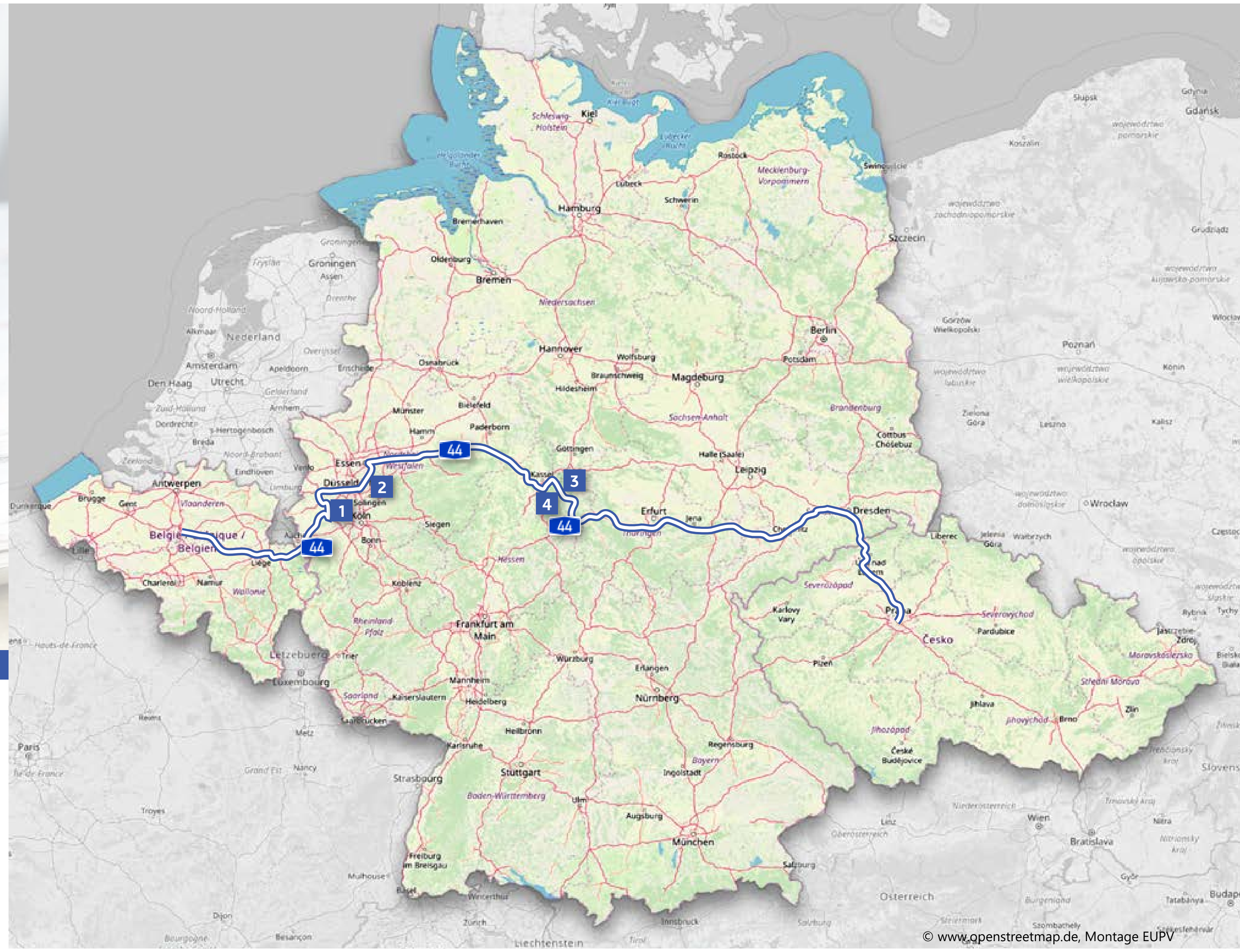
Aussagefähige Media-Daten stellen wir Ihnen auf Wunsch gern zu.

Bernhard K. Heck

Unser Spektrum

Der Gesamt-Projektleiter und Autor Bernhard K. Heck hat bereits im Jahr 2015 die viel beachteten Sonderveröffentlichung zur **A7 – Weniger Lärm für die Anwohner** und 2016 zur Eröffnung des neuen Hamburger Wahrzeichens, **Die Elbphilharmonie – ein epochales Bauwerk** im Verbund der **Funke Mediengruppe** für das „Hamburger Abendblatt" verantwortlich geleitet. 2017 hat er in der Madsack-Mediengruppe für die **Leipziger Volkszeitung** zur Eröffnung der Bahnstrecke der Deutschen Bahn, das **Projekt VDE8** München bis Berlin mit der Sonderveröffentlichung **Die Bahn kommt** als Gesamt-Projektleiter verantwortet und vermarktet. In Zusammenarbeit mit dem Hanseatischen Medien-Kontor und den Tageszeitungen **DIE WELT, WELT AM SONNTAG, BILD Hamburg und Süddeutsche Zeitung** erschien 2018 eine anspruchsvolle Sonderveröffentlichung für das bedeutende Infrastrukturprojekt zum Ensemble aus U- und S-Bahn-Haltestelle Elbbrücken sowie der neuen Verbindungsbrücke als zentraler Halte- und Umsteigepunkt zur Anbindung der östlichen HafenCity an die Hamburger Innenstadt. Die **U-Bahnstation Elbbrücken** wird mit ihrer futuristischen Architektur zum städtebaulichen Highlight. Hier wurde für die Architektur in Hamburg und Deutschland Geschichte geschrieben. Mit Heck als Gesamt-Projektleiter und Autor für die **A-44-Sonderveröffentlichung** der Rheinischen Post können die Unternehmensführer und Marketingexperten von dessen nachgewiesener Kompetenz „par excellence" profitieren.

Gesamtstrecke im Überblick



Streckenabschnitt Nordrhein-Westfalen
Anschluss Autobahnkreuz Neersen 1

Streckenabschnitt Nordrhein-Westfalen
Lückenschluss Ratingen Osttangende – Essen 2

Streckenabschnitt Hessen
Anschluss Autobahnkreuz Kassel-Süd nach Anschlussstelle Waldkappel 3

Streckenabschnitt Thüringer Wald
Anschlussstelle Eschwege nach Autobahnknoten Wommen / Herleshausen 4

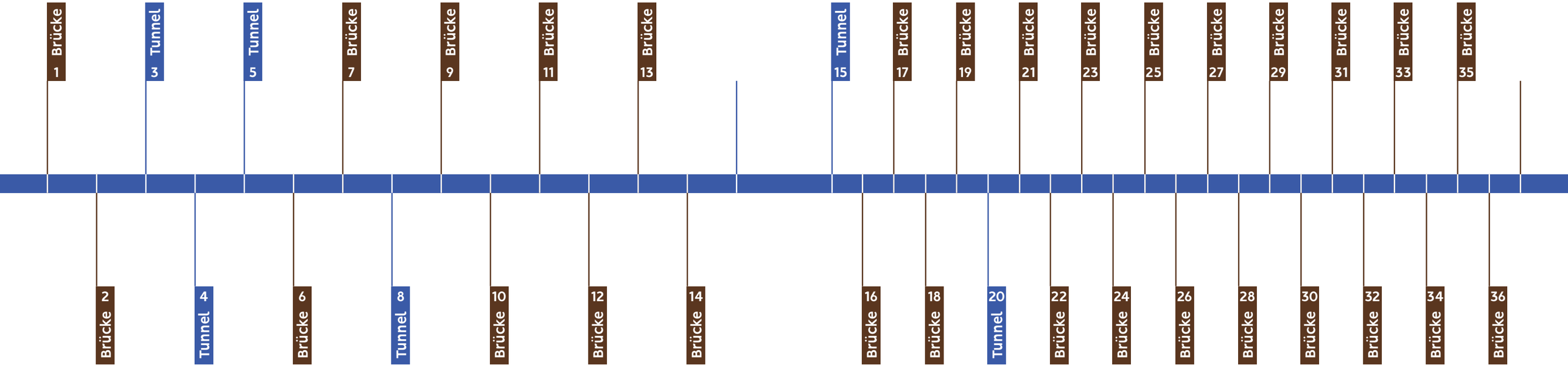
Streckenführung

49 Brücken | 20 Tunnel

Betreiber: Deutschland Bundesrepublik Deutschland
Straßenbeginn: Aachen (50° 43‘ N, 6° 7‘ O)
Straßenende: AS Waldkappel neuer Abschnitt AS Eschwege im Bau (51° 9‘ N, 9° 55‘ O)
Gesamtlänge: 330,3 km
davon in Betrieb: 274,6 km
davon in Bau: 40,7 km
davon in Planung: 11,3 km

Bundesland: Nordrhein-Westfalen, Hessen, Thüringen
Ausbauzustand: 2×2 und 2×3 Fahrstreifen Marsberg Autobahnanschluss Sauerland-Ost

Straßenverlauf Belgien: Weiter auf der Autobahn A3 E40 Lüttich, Brüssel bis Grenzübergang



Land Nordrhein-Westfalen, ab hier 4-streifig

1 Brücke	EU-Grenzbrücke Grenzübergang Lichtenbusch
2 Brücke	Hochstraße (540 m)
3 Tunnel	Tunnel Strümp (640 m)
4 Tunnel	Tunnel Ilvericher Altrheinschlinge (870 m)
5 Tunnel	Flughafentunnel (1070 m)
6 Brücke	Bahnstrecke Köln–Duisburg (60 m)
7 Tunnel	Tunnel Schwarzbach (158 m)
8 Tunnel	Volkardeytunnel (725 m)
9 Brücke	Talbrücke Kaltenbach (129 m)
10 Brücke	Talbrücke Homberger Bachtal (216 m)
11 Brücke	Talbrücke Angerbach (319 m) ab hier 4-streifig
12 Brücke	Talbrücke Laubecker Bachtal (206 m)
13 Brücke	Talbrücke Ganslandsiepen (194 m)
14 Brücke	Talbrücke Grünalbeeke (220 m)

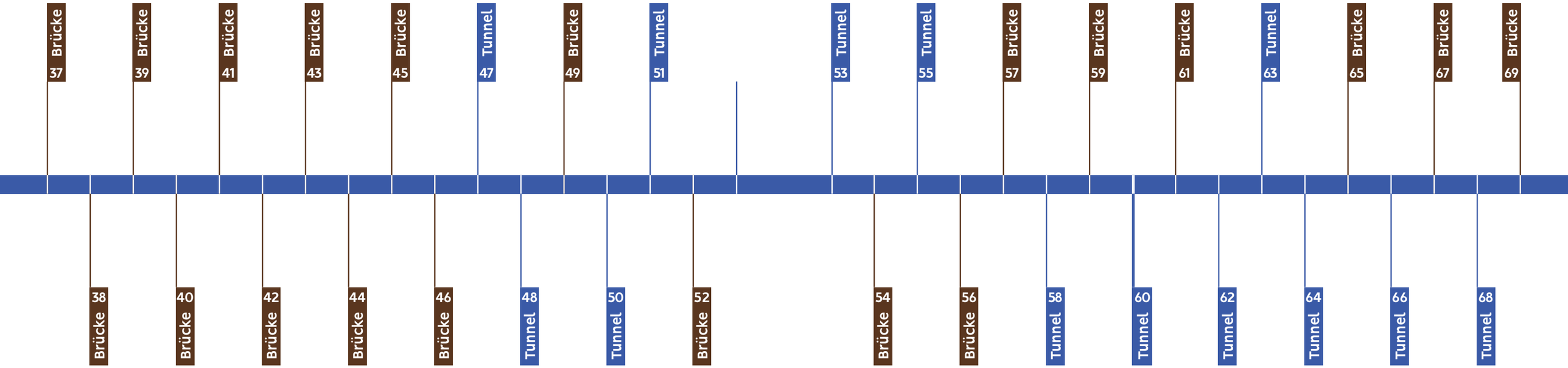
Land Nordrhein-Westfalen, ab hier 4-streifig

15 Tunnel	Tunnel Birth (830 m)
16 Brücke	Rinderbachtalbrücke (160 m)
17 Brücke	Hesperbachtalbrücke (233 m)
18 Brücke	Asbachtalbrücke (323 m)
19 Brücke	Hochstraße (540 m)
20 Tunnel	Ruhralleetunnel Essen (2500 m)
21 Brücke	Talbrücke Massener Bach (190 m)
22 Brücke	Talbrücke Bornekamp (90 m)
23 Brücke	Talbrücke Kessebürenbach (270 m)
24 Brücke	Talbrücke Lüner Bach (340 m)
25 Brücke	Talbrücke Ostönner Bach (210 m)
26 Brücke	Talbrücke Westerschledde (200 m)
27 Brücke	Talbrücke Almetal (760 m)
28 Brücke	Talbrücke Ahdener Grund (250 m)
29 Brücke	Talbrücke Friedenstal (390 m)
30 Brücke	Talbrücke Ottensgrund (470 m)
31 Brücke	Talbrücke Langer Grund (150 m)
32 Brücke	Talbrücke Apfelbaumgrund (350 m)
33 Brücke	Talbrücke Krögersgrund (430 m)
34 Brücke	Talbrücke Klingelbach (480 m)
35 Brücke	Talbrücke Heubach (360 m)
36 Brücke	Obere Ruhrtalbahn (160 m)

Streckenführung

49 Brücken | 20 Tunnel

Die Talbrücke Twiste ist mit 637 Metern die vorletzte Brücke des Landes Nordrhein-Westfalen. Über die 200 Meter breite Talbrücke Papenthal führt die A44 zur Landesgrenze von Hessen.



Land Nordrhein-Westfalen, ab hier 4-streifig

37 Brücke	Talbrücke Twiste (637 m)
38 Brücke	Talbrücke Papental (200 m)

Land Hessen, ab hier 4-streifig

39 Brücke	Talbrücke Breuna (640 m)
40 Brücke	Straßenbahn Kassel (50 m)
41 Brücke	Straßenbahn Kassel (60 m)
42 Brücke	Main-Weser-Bahn (90 m)
43 Brücke	Fuldatalbrücke Bergshausen (699 m)
44 Brücke	Lossetalbrücke (200 m)
45 Brücke	Talbrücke Setzebach (66 m)
46 Brücke	Dautenbachbrücke (97 m)
47 Tunnel	Tunnel Helsa (1425 m)
48 Tunnel	Tunnel Hirschhagen (4204 m)
49 Brücke	Steinbachtalbrücke (134 m)
50 Tunnel	Tunnel Schulberg (700 m)
51 Tunnel	Walbergtunnel (284 m)
52 Brücke	Hopfenbachtalbrücke (278 m)
53 Tunnel	Hopfenbergtunnel (543 m)
54 Brücke	Wehretalbrücke (530 m)
55 Tunnel	Tunnel Küchen (1314 m)
56 Brücke	Beerbergbrücke (176 m)
57 Brücke	Rauschenbergbrücke (233 m)
58 Tunnel	Tunnel Trimberg (585 m)
59 Brücke	Wehretalbrücke (676 m)
60 Tunnel	Tunnel Spitzenberg (599 m)
61 Brücke	Netratalbrücke (264 m)
62 Tunnel	Tunnel Boyneburg (1698 m)
63 Tunnel	Tunnel Holstein (1643 m)
64 Tunnel	Tunnel Bubenrad (590 m)
65 Brücke	Talbrücke Lindenau (512 m)
66 Tunnel	Tunnel Dachsloch (220 m)
67 Brücke	Talbrücke Riedmühle (358 m)
68 Tunnel	Tunnel Alberberg (380 m)
69 Brücke	Talbrücke Langer Grund (258 m)

Anschluss Autobahnkreuz Neersen und Lückenschluss Ratingen

Das einmalige Projekt A 44/A 61 / A 46 am Rande der Ballungsräume von Düsseldorf/Köln wurde in einer Kooperation zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem Energieunternehmen RWE Power AG durchgeführt.

Dort, wo Jahrzehnte Braunkohle abgebaut wurde, musste das Autobahnnetz rund um das Abbaugebiet für die A 44 neu geordnet, verstärkt oder sogar verlegt werden. Diese Maßnahme war in dieser Art einmalig für Deutschland und wurde deshalb vom Bundesverkehrsministerium gefördert. Enak Ferlemann vom BMVI. NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst, Thomas Ganz, Regionalleiter beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Dr. Frank Weigand, Vorstandsvorsitzender der RWE Power AG, gaben die Strecke am 29. August 2018 für den Verkehr frei. „Dieses Bauvorhaben ist ein gutes Beispiel für eine wirkungsvoll beschleunigte Baurechtschaffung", ergänzte NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst. „Die sorgfältigen planerischen Vorbereitungen von Straßen. NRW und RWE Power mit den Verfahrensbeteiligten haben dazu geführt, dass keine Klagen gegen den Beschluss erhoben wurden." Weigand betonte bei der Eröffnung die wichtige strategische Stellung der neuen Trasse. „Unser Verkehrsnetz ist eine Lebensader für die Region. Es ermöglicht, dass Wirtschaft und Handel florieren, dass Menschen von A nach B kommen, in einer Region im Strukturwandel, im Tagebau mit Garzweiler Flagge zu zeigen. Dank diesem Projekt werden wir weiterhin in der Lage sein, zur hohen Stromversorgungssicherheit in unserem Land beizutragen."

2022 wird zwischen dem Autobahnkreuz A 3 Ratingen-Ost und der A 44 in Velbert eine durchgängige Ost-West-Verbindung von der Rheinschiene bis ins mittlere Ruhrgebiet bis Essen geschaffen.

Eine große Lücke im Autobahnnetz von Nordrhein-Westfalen wird geschlossen, wenn 2021/22 zwischen dem Autobahnkreuz Ratingen-Ost und der A 44 in Velbert der Bau einer durchgängigen Ost-West-Verbindung nach Essen abgeschlossen ist. Ein erster Schritt ist bereits gemacht: Die Arbeiten am ersten Teilstück Heiligenhaus bis Velbert wurden im April 2018 abgeschlossen, die Lücke zwischen Velbert und dem Autobahnkreuz Ratingen-Ost und der A 3 ist damit um 4,6 Kilometer kleiner geworden. Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hendrik Wüst und der Ministerialdirigent Gerhard Rühmkorf vom BMVI gaben die Strecke im Beisein der Direktorin des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen Elfriede Sauerwein-Braksiek frei. „Der Neubau der A 44 hat überregionale Bedeutung", sagte Rühmkorf. „Wir stärken den Wirtschaftsraum vor Ort und fördern die Struktur des mittleren Ruhrgebietes." Um die Lärmbelastung zu verringern, haben Bund und Land auf dem fertiggestellten Teilstück insgesamt 1570 Meter Lärmschutzwände errichtet. Wüst dazu: „Wenn der Lückenschluss geschafft ist, werden die Anwohner der umliegenden Städte deutlich entlastet. 110 Millionen Euro hat der Bund bislang investiert, der gesamte Lückenschluss soll 222 Millionen Euro kosten. Der Westabschnitt wird in der Verantwortung der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) realisiert. Hier hat die DEGES die zwei Großbrücken „Angerbach" und „Hamberger Bachtal" bereits im Bau.

Anschluss Autobahnkreuz Kassel-Süd nach Autobahn Konten Wommen

Vom Autobahnkreuz Kassel-Ost geht die A44 entlang der B7 nach Helsa/Hessisch Lichtenau durch den mit 4,2 Kilometer Tunnel Hirschhagen dem zweitlängsten Deutschlands weiter zum Anschluss an das fertiggestellte Teilstück Waldkappel – AS Eschwege

Bis die rund zwei Milliarden Euro teure A 44 vom neuen AK Kassel-Ost durch den Thüringer Wald zum AK Wommen komplett befahrbar ist, wird möglicherweise noch das Jahr 2026 vergehen. Grund ist der 2. Bauabschnitt zwischen AK Kassel-Ost und Helsa, für den noch kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt oder bei dem sich Teilbereiche der Trasse erst noch in der Planung befinden. Wesentlich weiter sind die anderen Bauabschnitte. So sind die Bauarbeiten zwischen dem AK Kassel-Süd und Ost im Ausbau. Auf 6,2 Kilometer Länge wird derzeit die A 7 zwischen dem A 7 und- A-44 Autobahndreieck Kassel-Süd bis zur Anschlussstelle Kassel-Ost auf acht Fahrstreifen ausgebaut. Der Ausbau schließt unmittelbar mit dem Weiterbau am AK Kassel-Ost bis zum zweiten Bauabschnitt Tunnel Helsa ab. Besonderen Wert legen die Behörden auf den Lärmschutz. Neue Maßnahme: Erhöhung der Schallwände auf der A 7. Der 10,8 Kilometer lange 2. Bauabschnitt vom AK Kassel-Ost bis Helsa zählt bei den insgesamt zwölf Bauabschnitten zu den umstrittensten A-44-Trassenteilstücken. Nach jahrelangen Diskussionen um den Trassenverlauf verkündete das Land Hessen Ende 2017 endgültig den Bau der Trasse durch das Lossetal. Zunächst wird mit dem 1400 Meter langen Tunnel Helsa begonnen. Gleichzeitig wurden im Frühjahr 2018 die Vorbereitungen zum Bau der zwei Talbrücken südlich von Kaufungen abgeschlossen.

Der letzte Bauabschnitt der 65-Kilometer-Trasse ist mit vier Tunnelbauwerken und drei Großbrücken mit einem Kostenaufwand von knapp 500 Millionen bis zum Autobahnkreuz (AK) Wommen nach Eisenach auf die A4 führen.

Der 65 Kilometer lange und vier streifige Autobahnneubau der A 44 zwischen Kassel und Wommen ist zukünftig eine wichtige West-Ost-Achse. Bisher investierte der Bund bereits über 710 Millionen Euro in die fünf gleichzeitig im Bau befindlichen Abschnitte der A 44 in Hessen und Thüringen. Die Bundesregierung setzt damit ein deutliches Zeichen für die Realisierung dieses wichtigen „Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 15", so der damalige Staatssekretär im BMVI Rainer Bomba. „Trotz dieser erheblichen finanzieller Belastung hat der Bund zugestimmt, die im Bau befindlichen Abschnitt bis zur Anschlussstelle Waldkappel zu erweitern". Hierdurch können die Ausgaben für den sonst erforderlichen provisorischen Anschluss der A 44 an die B 7 in Höhe von 1,2 Millionen Euro eingespart werden. Hessens Verkehrsminister Rentsch versprach: „Die Bürger entlang der Strecke sind in Sorge, dass das Vorhaben auf dem jetzigen Stand eingefroren wird. Wir sollten diesen Befürchtungen der Bevölkerung in den genannten Regionen entgegentreten." Die A 44 ist von größter Bedeutung für die gesamte Region. Die Strecke zwischen Waldkappel- Ost und Hoheneiche ist 7,2 Kilometer lang und hat zwei Tunnel. Als Baukosten sind zunächst 183 Millionen Euro veranschlagt. Ab der Anschlussstelle Waldkappel-Ost in Richtung Sontra zum Autobahnkreuz Wommen übernimmt die DEGES diese zwei spektakulären Bauabschnitte.

© www.openstreetmap.de, Montage EUPV

Bernhard K. Heck
Gesamt-Projektleiter

VerkehrNRW@rheinische-post.de
Tel. +49 211 505-20921

Hans R. Bilger
Anzeigen Marketing

VerkehrNRW@rheinische-post.de
Tel. +49 211 505-20922

Dirk Seidel
Geschäftsführung

d.seidel@hhmeko.de
Tel. +49 40 210913614

Ihr Kontaktbüro in Düsseldorf:

Rheinische Post
Zülpicher Str. 10, 40196 Düsseldorf
VerkehrNRW@rheinische-post.de
Tel. +49 211 505-20921

Ihr Kontaktbüro in Hamburg:

Hanseatisches MedienKontor
Ballindamm 4-5 –Faktor 3–, 20095 Hamburg
gl@hhmeko.de | Tel. +49 40 210913614

Crossmediale Auflage* von ca. 200.000 Exemplaren

RHEINISCHE POST

Eine Sonderveröffentlichung mit den Beteiligten der folgenden Regionen :

- ✓ MG Mönchengladbach (39.324 Ex.)
- ✓ NGZ Neuss-Grevenbroicher Zeitung (38.675 Ex.)
- ✓ D Düsseldorf (100.458 Ex.)
- ✓ DU Duisburg (6.906 Ex.)
- ✓ OP Rhein-Wupper/ Leverkusen (14.549 Ex.)

- ✓ Zusätzliche Verteilung an den Autobahnraststätten an der A 44 (geplant)

Erscheinungstermin:	15. November 2019
Anzeigenschlusstermin:	15. Oktober 2019
Format:	Rheinisches Format (Satzspiegel: 325 x 480 mm)
Umfang:	20 Seiten (geplant)

* Gesamtauflage 199.912 Ex., davon 17.912 ePaper (Verlagsangaben, Stand März 2019).

Digitale Erweiterung Online

Ihre Sonderveröffentlichung der A44 wird zusätzlich digital gelikt in:

- LandingPage www.Infrastruktur-VerkehrNRW.de
- im Rheinische Post ePaper-Web und in der RP-ePaper-App (für Smartphone und Tablet)
- auf der jeweiligen Städteseite auf rp-online.de, ngz-online.de und ePaper-Web

1. Die Startseite

2a. Die PartnerTeaserSeite

2b. Die PartnerTeaserSeite mit Anzeige

Das Konzept der LandingPage ist in drei Teilbereiche gegliedert:

1. Die Startseite: Auf der Startseite wird der Bauablauf der A44 beschrieben. Aktuelle Fotos und Facts. Erklärung der Trasse und ihrer Abschnitte. Die A-44-Projekte in Fakten und Zahlen.

2a. Die PartnerTeaserSeite: Auf der Partnerseite wird Ihr Unternehmen zusammen mit anderen Unternehmen in einem Teaser kurz beschrieben. Unter dem Begriff „mehr" wechselt ein Switch zu:

2b. Die PartnerSeite mit Anzeige: Hier wird Ihr Unternehmen mit Ihrem PR-Artikel und Ihre Anzeige aus der Sonderveröffentlichung A-44-Verkehr-NRW dargestellt und eine eigene Präsenz bekommen. Ein mögliches Video „A 44 mit den aktuellen Bauphasen", als Visualisierung zum Ausbau der A 44 in allen Rubriken, rundet den Startauftritt für Ihr Unternehmen ab. Per Verlinkung können weitere Fotos zum Unternehmen präsentiert werden. Ihre gestaltete Anzeige wird den Imageauftritt Ihres Unternehmens im Pool der A-44-Partner als Eyecatcher hervorheben.

www.Infrastruktur-VerkehrNRW.de

Copyright: Europa Panorama Verlag | V.I.S.P. Bernhard K. Heck, Layout: Rita Alpen