

» An diesem Ort stand noch kein Mensch zuvor. «

Ein Baustellenbericht von der BAB 44 von [Marco Ivers](#)

Gut 30 Jahre nach dem Fall der Mauer und der damit verbundenen Wiedervereinigung gibt es noch immer Infrastruktur- und Bauprojekte, welche die Einheit vorantreiben sollen. Eine davon ist die Bundesautobahn 44. Diese ist Teil des Verkehrsprojekts „Deutsche Einheit Nr. 15“, welches von der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) geplant wird. Das staatliche Unternehmen treibt den Ausbau des Autobahnnetzes voran. Die A 44 wird die Lücke zwischen der BAB 7 bei Kassel und der BAB 4 bei Wommen schließen. Auf knapp 75 km Länge werden insgesamt etwa 150 Bauwerke wie Brücken und Tunnel errichtet. Man spricht von der „teuersten Autobahn der Welt“. Auf drei wichtigen und komplexen Bauabschnitten sind seit März 2018 auch unsere Maschinen und Mitarbeiter im Einsatz. Bei einem gemeinsamen Baustellenbesuch mit Dirk Nau (Kurt König Niederlassung Kassel) machen wir uns ein Bild vor Ort. ▶



Vorm Tunnelloch: Im Inneren des Bergs wird gerade gesprengt, weshalb Mensch und Maschine kurz durchschnaufen, bevor es weitergeht.

Auf in den Berg.

Nach Fertigstellung werden täglich tausende Autos durch den Tunnel fahren. Geschätzte Baukosten: 51,2 Mio. Euro. Die Größe der Tunnelröhren lässt uns etwas ehrfürchtig werden und klein fühlen. Nach wenigen hundert Metern stehen wir vor einem Liebherr 960 T (Tunnel), eine Sonderanfertigung für den Tunnelbau, die Liebherr direkt auf die speziellen Anforderungen von Hochtief hin entwickelt hat. Trotz des permanenten Einsatzes im Tunnel strahlt die Maschine eine Kraft aus, die beeindruckt. Im Tunnel wird gebohrt, geflext, Erde abgetragen, und die Röhren werden schon beim Vortrieb mit Stahl und Beton gesichert. Alles geht Hand in Hand und mit absoluter Routine. Es wird schnell klar: Die häufig erwähnte „Materialschlacht“ ist tatsächlich eine. Die Leistung aller technischen Geräte wird maximal ausgereizt. Verschleißteile werden nahezu täglich ersetzt. Gut, dass unsere Leute ihr Bestes geben, um durchgängige Einsatzbereitschaft zu gewährleisten. Neben der Sonderanfertigung Liebherr 960 T sind noch zwei bewährte R 944 Tunnel sowie zwei Radlader L 566 mit spezieller Abgas- und Rußpartikelfiltertechnik für Tunnelräume im Einsatz. Nach Gesprächen mit den Bauarbeitern verlassen wir die erste Baustelle und fahren wenige Kilometer weiter zum nächsten Bauabschnitt der A 44. ▶



Schon bei der Anfahrt zum Trimbergtunnel fiel auf: Hier wird gebaut – überall und in beeindruckendem Ausmaß.



Wohin das Auge reicht: Krane, die in den Himmel ragen, und unzählige Maschinen und Menschen im Einsatz, die schier unendliche Erdmassen bewegen. Es herrscht reges Treiben. Ausgestattet mit Sicherheitsschuhen, Warnweste, Helm und Kamera steigen wir aus dem Auto. Unter unseren Füßen betreten wir roten Sand, der aus dem Berg geholt wird, in den man gerade einen 600 m langen Tunnel gräbt. Auf der Gemeinschaftsbaustelle Hochtief und Züblin steuern wir auf eine provisorisch gut eingerichtete Werkstatthalle zu. Dort treffen wir drei Servicetechniker von Kurt König, die abwechselnd in zweiwöchigen Schichten vor Ort sind. Sie arbeiten ständig an den von uns oder Liebherr bereitgestellten Maschinen. Die Arbeit ist hart und

fordernd. Im Berg herrscht eine absolute Materialschlacht, derer unsere Jungs Herr werden müssen – doch das gelingt. Ohne funktionierende Maschinen kann der Zeitplan nicht eingehalten werden. Hochtief schätzt die Kompetenz der hochqualifizierten Techniker vor Ort, die eine wichtige Rolle für den reibungslosen Ablauf auf der Baustelle spielen. Damit erfüllen wir unsere Mission „beste Voraussetzungen“. Noch bevor wir den Tunnel betreten haben, macht sich ein Gefühl von Stolz breit. Unser Unternehmen leistet einen wichtigen Beitrag für Infrastrukturprojekte – all das ist nur durch eine starke Teamleistung möglich. Übrigens: Aufgrund ihres breiten Wissens werden die Techniker teilweise auch auf anderen Maschinen eingesetzt, erfahren wir vor Ort. Ein schönes Lob für gute Arbeit.



Der Boyneburgtunnel – schon die Baustellenzufahrt lässt erahnen: Die Dimensionen werden nochmal größer.

Schon die Baustellenzufahrt lässt erahnen: Die Dimensionen werden noch mal größer. Züblin und Strabag sind hier die ausführenden Bauunternehmen. Auf der Baustelle wurden ein beachtliches Containerbüro, Werkstätten und Waschplätze errichtet. Die gesamte Infrastruktur für diese Baustelle wurde in kürzester Zeit erschlossen, verrät uns Max Michel, Ingenieur bei Züblin. Gemeinsam bauen die Konzerngeschwister auf 1.750 m Länge zwei zweispurige Tunnelröhren. Diese sind über fünf Rettungsquerschläge miteinander verbunden und verfügen über zwei Pannenbuchten. Nördlich und südlich des Tunnels werden durch Züblin und Strabag noch zwei 2,3 bzw. 2,1 km lange Streckenabschnitte der BAB 44 gebaut, die ebenfalls umfangreiche Ingenieur- und Spezialtiefbauleistungen erfordern. Insgesamt sind fünf Unterführungs- und Rampenbauwerke, sieben Stützmauern und Böschungsbauwerke sowie drei Brücken zu errichten. Gesamtkosten: 183 Mio. Euro. – Aber zurück zum Tunnel: In Schichten arbeiten 20 Spezialisten an vier Vortrieben von beiden Seiten. Hinzu kommen Werkstatttechniker, Ingenieure und Planer. Ähnlich wie im Trimbergtunnel stehen Mensch und Maschine kaum still. In einer der Tunnelröhren wird gerade gesprengt, weshalb wir den Moment vor der Röhre nutzen, um mit den Mitarbeitern von Züblin über die gesamte Baustelle zu sprechen. Ganze Berge werden abgetragen, um einen möglichst geraden Autobahnverlauf realisieren zu können. Auch hier ist der Maschineneinsatz enorm. Züblin schätzt, laut dem Ingenieur Max Michel, dass sie sich immer auf uns verlassen können.

» Die Firma Kurt König ist immer da, wenn man sie braucht. «

– **Max Michel**, Ingenieur bei Züblin



Die Sprengung dauert an, sodass wir tief in eine andere Tunnelröhre hineinfahren. Auf dieser Baustelle sind zwei Liebherr R 950 T sowie zwei R 944 T im Einsatz. Dirk Nau bemerkt an der Spitze des Vortriebs: „Hier, wo wir jetzt stehen, stand noch kein Mensch vor uns“. Damit hat er recht. Lautstärke und Staub geraten kurz in Vergessenheit. Das erste Mal an einem Ort zu stehen, wo tatsächlich noch niemand zuvor war, ist ein besonderes Gefühl. Spezialmaschinen bohren sich Meter für Meter in den Berg und sichern den Bau wie schon im Trimbergtunnel mit Stahlstreben, die sie in den Berg schießen und zeitgleich mit Beton verdichten. Wir verlassen den Tunnel, kehren zurück ins Tageslicht und lassen ein letztes Mal den Blick über eine Baustelle schweifen, deren Ende kaum zu erkennen ist. Unsere Maschinen sind darüber hinaus auch noch auf einer weiteren Baustelle entlang der neuen A 44 im Einsatz; dem Spitzenbergtunnel. Dort verrichten zwei R 950 T, ein R 944 T sowie zwei Tunnellader L 576 ihren Dienst.

2020 soll alles fertiggestellt sein. Dann rauschen hier PKWs und LKWs von Ost nach West, fahren durch Tunnel und überqueren Brücken. Unsere Maschinen und Mitarbeiter werden dann dazu beigetragen haben, dass 30 Jahre nach dem Mauerfall Deutschland wieder ein Stück weiter zusammenwächst. —

**960T
R950T
R944T
L576**



Glück auf!
Vor dem Tunnel steht die heilige Barbara, Schutzpatronin der Bergleute.



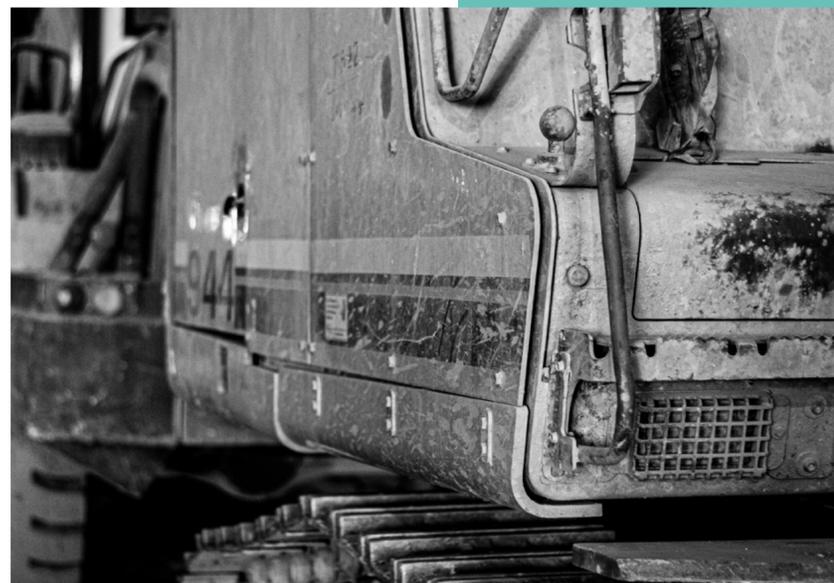
Liebherr 960 T
Der Sonderbau wurde auf die Bedürfnisse von Hochtief abgestimmt.



In diesem Kapitel informieren wir auch in der nächsten Ausgabe über Menschen und Maschinen im Einsatz.



Überreste der Sprengung
Im Inneren des Tunnels liegen noch vereinzelt Züandschnuren des mächtigen Sprengvorgangs.



Spuren harter Einsatzzeit
Die neuen Maschinen sind schon nach wenigen Monaten vom Arbeitsalltag gezeichnet.