

LUST AM LESEN

DAS MAGAZIN IM KURIER AM SONNTAG

SONNTAG
20. MÄRZ 2011



Über- und Untertunnelungen der Fahrbahn stellen bei dem Bauvorhaben große Herausforderungen dar.



Polier Werner von Kampen und Bauleiter Claas Göbber stimmen innerhalb eines Bauabschnitts das weitere Vorgehen ab. Gemeinsam achten sie darauf, dass die Planungen und auch der Zeitplan eingehalten werden.



Auch wenn viele der Arbeiten an der Autobahn mit schwerem Gerät erledigt werden, ist Handarbeit unverzichtbar.

Arbeitsplatz Autobahn

Seit 2009 erweitern sie die Autobahn 1 auf jeweils eine zusätzliche Spur. Hinter blinkenden Lampen und in leuchtenden Westen sorgen Hunderte von Mitarbeitern für eine moderne, 73 Kilometer lange Strecke. Die A1 ist ihre Baustelle.

VON THOMAS DAMM (FOTOS) UND ANTONIA ZU KNYPHAUSEN (TEXT)

Die Wolken hängen tief an diesem Morgen. Langsam fängt es auch noch zu regnen an. Seit sieben Uhr in der Früh sitzt Werner von Kampen in seinem kleinen, schwarzen VW Fox. Immer wieder fährt er die selben paar Kilometer entlang der Bundesautobahn A1. Vorbei an gelb blinkenden Warnlichtern und Bauarbeitern in orangefarbenen Westen.

Ab und zu hält er an, erklärt einem Arbeiter den nächsten Bauvorgang, steigt in ausgedudelte Gräben und auf aufgeschüttete Hügel. Von Kampen ist kein Mann leerer Worte, er ist ein Macher.

Seit zwei Jahren ist der Autobahnabschnitt der A1 zwischen dem Bremer Kreuz und dem Buchholzer Dreieck sein Arbeitsplatz. Täglich bringt er am Straßenrand Ma-

schinen, Arbeiter und Lastwagen in Position. Alles verläuft streng nach Plan, nichts wird dem Zufall überlassen. Als Streckenbaupolier ist er die Schaltstelle zwischen dem Streckenbauleiter, der den Bauablauf konzipiert, und den Arbeitern, die ihn umsetzen. „Ich bin der Erste, der morgens auf die Baustelle kommt, und der Letzte, der sie wieder verlässt“, sagt von Kampen.

Die A1 ist die am stärksten befahrene Strecke im Norden und den Autofahrern stets ein Dorn im Auge. 73 Kilometer der Strecke zwischen Hamburg und Bremen werden innerhalb von vier Jahren auf sechs Fahrstreifen erweitert. Zu diesem Zweck müssen nicht nur Bäume gefällt und Gräben versetzt werden. Ganze 74 Brücken, die über die Fahrbahn führen, müs-

sen abgerissen und komplett neu aufgebaut werden. Unter fließendem Verkehr, eine enorm anspruchsvolle Aufgabe. Kilometerlange Staus sind unumgänglich. „Der Verkehr gibt uns hier den Takt vor“, sagt Streckenbauleiter Claas Göbber.

Um den Verkehr während der Bauarbeiten nicht vollkommen zum Erliegen zu bringen, hat die Betreibergesellschaft „A1-mobil“ den Streckenausbau in kleinen, etwa sechs Kilometer langen Teilabschnitten geplant. Mehr als die Hälfte ist bereits geschafft. Dieses Jahr werden wieder sechs weitere Abschnitte fertiggestellt, und Ende 2012 soll die gesamte Strecke dann durchgehend auf sechs Spuren befahrbar sein.

Ein Großteil derer, die am Ausbau der A1 beteiligt sind, arbeiten über Jahre an dem

Mammutprojekt mit. Entsprechend groß ist die Identifikation. „Jeder von uns ist sich bewusst, dass er an der größten Baustelle des Nordens mitarbeiten darf“, sagt Bauleiter Göbber, „und irgendwie ist man auch stolz auf das, was man hier schafft.“ Für jeden Arbeitsschritt braucht es Spezialisten. Sie kommen aus ganz Deutschland, wohnen für ein paar Monate oder gar Jahre in der Nähe der A1 und ziehen dann weiter, zur nächsten Baustelle. Göbber und von Kampen sind zufrieden mit dem bisherigen Bauablauf. Sie verstehen aber auch die Autofahrer, die sich über enge Fahrspuren und lange Staus ärgern. „Wir können eben auch nicht zaubern“, sagt Göbber. „Nur fast“, fügt von Kampen schnell hinzu und steigt wieder in sein kleines schwarzes Auto.



Werner von Kampen steht seinen Arbeitern immer für Fragen zur Verfügung. Er weiß immer über Änderungen im Betriebsablauf bescheid.



Mit langjähriger Erfahrung und Fingerspitzengefühl arbeitet sich der Baggerfahrer Hermann Rehbock Stück für Stück entlang der Böschung vor.



Vorgabe an die Bauunternehmer ist es, den Verkehr auf der Autobahn möglichst wenig zu behindern. Für Brückenverbreiterungen muss die A1 dennoch gesperrt werden.



Mit Kettenbaggern werden nicht nur große Mengen Material bewegt, auch die Profilierungen von Lärmschutzwänden werden so erledigt.



Um Platz für den Ausbau zu schaffen, wird der Verkehr der A1 immer wieder durch verengte Autobahndurchfahrten geleitet.