

VDGAB-Ortsgruppe Halle auf der ICE-Unstrutbrücke

Im Dienst stehende und außer Dienst stehende VDGAB-Mitglieder zu gemeinsamen Aktivitäten zusammenzuführen - außerhalb großer Reisen und kleiner Feiern - zählt zu den einfachen Dingen, die schwer zu machen sind. Auch das Zusammenführen nur einer Sektion an einem Ort stößt auf räumliche, zeitliche und auch gesundheitliche Grenzen.



Da bot es sich für die VDGAB-Mitglieder in Halle (Saale) an, die im Aufsichtsgebiet liegenden Baustellen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit 8 - der ICE-Strecke München - Berlin - zu nutzen. Neben dem Zusammentreffen der Generationen der VDGAB-Mitglieder kann so Neugierde befriedigt werden, und nach der Baustellenbegehung auch das Gespräch bei einem Glas Bier, Wein oder Wasser gepflegt werden.



Die Baustellen dieser Strecke im Aufsichtsbezirk besitzen allerdings auch erwähnenswerte Dimensionen. So wurden 3 jeweils mit 2 parallel verlaufenden Röhren konstruierte Tunnel aufgefahren - der Finnetunnel mit 6970 m Länge mit zwei Tunnelbohrmaschinen, der Bibratunnel (6466 m im Sprengvortrieb mit Kalotte und Strosse) und der Osterbergtunnel (Sprengvortrieb) mit 2082 m Länge. Wer sich für die verschiedenen Tunnelbautechnologien und/oder die Tunnelbauwerke interessiert, findet auf www.vde8.de vielfältige Beschreibungen, Darstellungen und Videosequenzen. Das gilt ebenso für die längste deutsche Bahnbrücke, die Saale-Elster-Talbrücke mit 6465 m Länge und die Unstruttalbrücke, die zwar „nur“ 2668 m lang ist, aber mit einer Höhe von 49 m und Bogenstützweiten von 108 m sich von ihrer Konstruktion her nahezu harmonisch in die Landschaft einfügt.

Die Arbeitsschutzbelange dieses Bauwerkes wurden von Anfang an in einem Sicherheitskreis, dem neben SiGeKos des Auftraggebers und Fachkräften für Arbeitssicherheit der Auftragnehmer auch Gewerbeaufsicht und Berufsgenossenschaft angehören, regelmäßig besprochen und vor allem in Augenschein genommen. Da bot es sich an, den für dieses Bauwerk zuständigen Aufsichtsbeamten Ronald Müller zu bitten, eine Begehung zu organisieren. Dies wurde möglich mit Unterstützung des vom Bauherrn DB AG eingerichteten Infozentrums und dessen Leiter, Herrn Greiner. Natürlich ist den Besuchergruppen üblicherweise nur möglich, einen Blick auf die Brücke zu werfen, aber die VDAGB - Gruppe durfte – nach Sicherheitsunterweisung – Tunnel und Brücke begehen.



Tunnel sind in der Bauphase nicht dunkel, sondern laut, voller Dieselabgase und staubig (außer auf der Bohrmaschine, das ist „Pantoffeltunnelbau“). Das hatten wir vor anderthalb Jahren festgestellt, und nun war der Tunnel ausbetoniert und bereit zum Ausbau mit Schiene und Fahrdrabt. Die Mineure sind längst in einem anderen Berg.

Beeindruckend, aus dem Tunnel kommend die Brücke unmittelbar zu betreten und nach etwas mehr als einem Kilometer mehr als 50 m über dem Tal zu stehen und zu erfahren, auf der völlig „Waage“ liegenden Fahrbahn gerade etwas mehr als 10 m hoch gestiegen zu sein – 1 % Gefälle für den Wasserabfluss ist notwendig. Auch hochinteressant, welche Konstruktionen im Beton den Schub aufnehmen müssen, den ein aus vielleicht 300 km/h abbremsender ICE auf die Schiene überträgt, und wie Tunnelleinfahrten gestaltet sein müssen, damit es nicht durch Staudruck zu einem dem Überschallknall ähnlichen akustischen Phänomen kommt. Wenn 17 aktive und pensionierte Gewerbeaufsichtsbeamte mit ihrem Berufsblick für Gefahr und Risiko ihn begleiten, ist das auch für den erfahrensten Brücken- und Tunnelbauer eine Herausforderung. Irgendwo bleibt immer eine Bodenöffnung offen, und dann geht der Blick aber tief nach unten. Augen auf – und abstellen lassen.

Die Pensionäre waren dabei – auch mit Gehilfe – und die meisten im Dienst stehenden Gewerbeaufsichtsbeamten hatten die sonst ihnen verwehrt Gelegenheit, außergewöhnliche Perspektiven zu gewinnen und werden mit ganz anderen Augen dann 2016 aus dem Zugfenster schauen.

Dr. Bernhard Räbel