



Drei Spuren rechts, drei links, immer geradeaus und keine Baustelle zu sehen. Das ist die perfekte Autobahn. Dafür, dass sie so wird und so bleibt, riskieren Menschen ihr Leben. Die meisten Autofahrer bemerken das nicht einmal. Foto: ARGE A 8

Neben der Spur

„Alle wollen neue Straßen, aber keiner will Baustellen“: Wer auf einer deutschen Autobahn arbeitet, der wird bespuckt, bedroht und lebt gefährlich. Ein Besuch bei den Männern auf der A8 – rechtzeitig vor dem großen Weihnachtsverkehr.

Von Karin Steinberger

Dasing – Wenn's ein Spiel wär, ein Computerspiel, würde man wahrscheinlich Punkte bekommen fürs Abräumen. Wieder ein leuchtendes Kegelmännchen weniger. Wump. Und noch eins. Zang. Der Sieger hinterlässt bauarbeiterfreie Rennstrecken. Autofahrerparadiese.

Es ist kein Spiel. Steffen Haue steht auf der A 8 zwischen Dasing und Augsburg-Ost, auf der Überholspur. Er arbeitet hier. Sein Bautrupps stellt gerade die Schilder auf, die an den Autofahrern vorbeifliegen, wenn sie in die Baustellen hineinrasen. Das Baumännchen, die Einfädelhinweise, die Geschwindigkeitsbeschränkungen. Alle 50 Meter ein Schild. Kennt jeder, hasst jeder. Aus der Nähe sehen die Schilder riesig aus. Das Baumännchen ist in Steffen Haues Armen ein schaufelnder Gigant.

Zwei Mann heben das Schild vom Laster auf den Mittelstreifen, stellen es auf, legen Gewichte auf den Sockel. „Woooooh“, ruft Steffen Haue, als ein Auto ganz knapp vor ihrem Laster erst die Spur wechselt. „Manche fahren wirklich am Limit.“ Dann zuckelt der Trupp weiter, nächstes Schild, nächste Gefahr. Und alles nur, damit sich die anderen nicht zu Tode rasen. Steffen Haues Job ist die Verkehrssicherung: Beschilderungen, Fahrbahnmarkierungen, Signalanlagen, Leitsysteme, Fugenausbesserungen, er stellt Leitbarken auf, und wenn alles fertig ist, holt er sie wieder ab. Er macht Dinge, von denen die meisten Menschen gar nicht wissen, dass sie gemacht werden müssen.

Er räumt den Weg frei für die, die die Autobahn bauen. Er ist der Erste auf der Baustelle. Und der Letzte.

Alles hängt am Autofahrer. Ist er müde oder schlecht drauf, dann herrscht Lebensgefahr.

Seit 18 Jahren arbeitet Steffen Haue für die Firma Secutec. Wie Security – Sicherheit – ausgerechnet. Es ist ein Kegelmännchenjob. Einer der gefährlichsten, die es in diesem Land gibt. Jedes Jahr fahren mehr als 100 Autos in Deutschland in Baustellen hinein. Das Unfallrisiko der Autobahnbauarbeiter ist 13 Mal höher als das eines Industriearbeiters. Und: Keiner wird mehr gehasst als die Autobahnbauarbeiter. Weil sie entschleunigen, wo keiner entschleunigt werden will.

„Das alles muss man ausblenden“, sagt Steffen Haue. „Jeder Moment im Verkehr ist ein schwieriger Moment“, sagt seine Chefbin Anja Saskia Vogel. Und noch etwas: „Ich bin jedes Mal froh, wenn meine Männer wieder zurück sind.“

Aber noch sind sie draußen. Es regnet leise, ihre Leuchtanzüge glänzen. Vor der Wende war Steffen Haue Instandhaltungsmonteur. Er hat Milchkarusselle betreut – Melkstationen für 2000 Kühe. Jetzt betreut er die A 8 – eine Autobahn für 100 000 Autofahrer am Tag. Er hatte keinen Schimmer, was das heißt, mobile Baustelle, auf der Straße arbeiten. „Das gab's ja bei uns in der DDR nicht so.“ Mittlerweile weiß er, dass der Verkehrsteilnehmer unberechenbar ist. Das ist das Problem. Alles hängt am Autofahrer. Ist er gut drauf oder schlecht, hat er gerade gegessen oder gestritten, ist er in Eile oder voller Wut, ist er wach oder schläft er fast.

Wenn er schläft, ist Steffen Haues Team in Lebensgefahr.

So wie der Bauarbeiter auf der A 4, Höhe Sättelstadt, den vor drei Wochen ein Auto erfasst hat. Er wurde auf die Straße geschleudert und dann von einem anderen Auto überrollt. Er wollte gerade Feierabend machen, zusammenpacken, er trug einen Helm. Er hat alles richtig gemacht. Oder die drei Bauarbeiter auf der A 2 bei Emden, 2007, alle auf einen Schlag. Haben auch alles richtig gemacht, der Autofahrer war betrunken. Es ist ja nicht mehr so wie früher am Bau, wo der Kranführer morgens mit einer vollen Kiste Bier hochgestiegen ist und abends mit der leeren wieder runter. Die meisten tragen heute Sicherheitsschuhe und Warnwesten. Aber was hilft das schon.

Wump. Sie waren alle tot.

„Man darf's ja gar nicht sagen, aber für uns ist Stau eigentlich am besten“, sagt Steffen Haue. Aber jetzt ist keiner, Lastwagen rasen vorbei. Wenn er wollte, könnte er sie berühren. Er steht immer noch auf der Überholspur der neu ausgebauten dreispurigen A 8. Hinter ihm blinkt der Sicherungsanhänger, der den Verkehr mit einem gigantischen Pfeil nach rechts lenkt. In der Ferne kann man zwei Vorwarnern auf der Standspur sehen. Auch sie blinken und weisen mit Schildern darauf hin, dass da vorne Menschen arbeiten. Das ist der schlimmste Job, im hintersten Laster. Und der langweiligste. Da sitzt man, stundenlang, angeschnallt. Und wartet. Und manchmal knallt es dann.

Weiß der Himmel, wie man all die Schilder und blinkenden Lichter und orangenen Laster und leuchtenden Westen übersehen kann. „Immer konzentriert sein, sonst wirste nicht alt“, sagt Steffen Haue. Es ist besser, wenn man vorbereitet ist. Vor kurzem ist ihnen wieder einer reingefahren, der hatte einen Führerschein aus dem Jahr 1938, groß wie ein Faltblatt. Es passiert immer wieder. „Ist doch idiotensicher“, schreit Haue in den Autobahnlärm hinein. Der Sicherungsanhänger mit den Autobahnschildern wackelt leicht, wenn ein Lastwagen vorbeirauscht, viel zu nahe, viel zu schnell: „Man hört ihn eigentlich gar nicht mehr.“ – „Waas?“ – „Man hört ihn nicht. Er rauscht an mir vorbei. Der Verkehr, er rauscht vorbei.“

Seine Leute stellen ein Schild auf: 80. Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Autos fahren vorbei mit 140 Sachen. Durch die Scheiben blicken Menschen voller Hass. Steffen Haue sagt: „Wenn wir in der Nacht arbeiten, schimpfen sie, warum arbeitet ihr nicht am Tag. Wenn wir am Tag arbeiten, schimpfen sie, warum wir nicht in der Nacht arbeiten. Wenn Urlaubszeit ist, schimpfen sie, warum keiner auf der Baustelle ist.“ Weil so ein Autofahrer eben nicht versteht, dass auch eine Betondecke trocken muss, bevor sie befahren werden kann. Weil er keine Ahnung hat, was es bedeutet, eine vierspurige Autobahn zu einer sechsspürigen auszubauen, samt Standstreifen.

Es ist ja nicht nur die Autobahn, die sie hier bauen. Es sind auch 61 Brücken, 25 Regenrückhaltebecken, 18 Kilometer Lärmschutzwände und -wälle, Park- und WC-Anlagen, Anschlussstellen, Kleintierdurchlässe, tierökologisch gestaltet mit weichem Boden, damit die Tiere sie auch annehmen. Aber das sieht keiner.

Der Autofahrer sieht nur Stau. Und hört im Radio Odelzhausen und Adelzhausen, zählfließender Verkehr, seit Jahren.

Da dreht schon mal einer durch, wenn ihm so ein leuchtendes Bauarbeiterwesen über den Weg läuft, dann lässt er das Fenster runter und kotzt sich aus.

„Sie beschimpfen dich als Penner oder fragen: Du sprechen Deutsch? Da wird man bespuckt und mit Coladosen beworfen. Als seien Bauarbeiter Menschen zweiter Klasse“, sagt Rudi Clemens von der Arbeitsgemeinschaft Gesunde Bauarbeit. „Pöbeleien ist auf der Straße der Normalzustand“, sagt Steffen Haues Chefbin.

„Den Autofahrern kann man es einfach nicht recht machen. Die wollen da mög-

lichst schnell durch“, sagt Oberbauleiter Ludger Punsmann.

„Stadtbaustellen sind am schlimmsten. Wenn du eine Ampel aufstellst, wollen die dich am liebsten erschießen“, sagt Oberpolier Robert Boxleitner.

„Alle wollen neue Straßen, aber keiner will Baustellen“, sagt Steffen Haue. Zurückschreien bringt nichts. Also lässt er es sein.

Ausfahrt Dasing, erster Kreisverkehr, erste Ausfahrt, über die Autobahnbrücke, zweiter Kreisverkehr, zweite Ausfahrt, dann an der Tankstelle links ab. Da

wohnt Steffen Haue seit 2007, wenn er nicht gerade zwei Tage frei hat und nach Radeberg heimfährt. Im „Highway Hotel“. Die Baustelle immer im Blick.

Gleich daneben hocken in gelben Containern die Autobahnplaner. ARGE A 8 steht auf dem Gebäude. Als sie hier im Sommer 2007 anfangen mit dem Ausbau der Bundesautobahn A 8, München Augsburg, war es das erste Mal in Deutschland, dass der Staat einem privaten Konzessionsnehmer den Ausbau einer Autobahn übergab. 30 Jahre lang wird die ARGE A 8 die Strecke betreiben und unterhalten, dafür bekommt sie die Maut-einnahmen.

Sie sind mächtig stolz hier, reden von neuen Maßstäben für die deutsche Verkehrsinfrastruktur, von der Leichtigkeit des Verkehrs und davon, wie sie dieses Projekt mit einem Bauvolumen von 250 Millionen Euro aus dem Nichts aufgebaut haben. Im Eingang liegen Bohrkerne, die den Querschnitt der neuen Autobahn zeigen: 30 Zentimeter verfestigter Boden, 25 Zentimeter Frostschutz, hydraulische Tragschicht, Trennfließschicht, Betonfahrbahn. Sie stehen da wie Kunstwerke. Und wenn Oberpolier Robert Boxleitner vorbeikommt, klopft er drauf, auf seine Straße. Voller Stolz. Vor dem Fenster schält ein Fräser den alten Asphalt von Hitlers Betonplatten, weiter hinten steht der Zertrümmerer, der die Hitler-Teile kleinhaute. Sie nennen ihn: Guillotine. Dazwischen wuseln Autobahnbauarbeiter herum, winzig klein.

„Ich sage immer, das hier ist Deutschlands bestbesuchte Baustelle“, sagt Tom Soreq, der Geschäftsführer der autobahnplus A8 GmbH. 100 000 Autos jeden Tag. Projektleiter Jürgen Schmidt sitzt da und nickt mit dem Kopf, seine Hände liegen auf dem Tisch wie Werkzeuge.

Er baut, der andere redet.

Schmidt weiß, was das bedeutet, bauen unter laufendem Verkehr, so schnell wie möglich. 50 Firmen müssen koordiniert und 1,5 Millionen Kubikmeter Erdreich bewegt werden. 1000 Kilometer Autobahnbaustelle gibt es momentan in Deutschland. Die Wahrscheinlichkeit, an einer davon in einen Autounfall verwickelt zu werden, ist doppelt so hoch wie auf freier Strecke. Das sagt der ADAC, und noch etwas sagt er: Der Volkswirtschaft entstände durch Staus an Baustellen pro Jahr ein Schaden von 37 Milliarden Euro. Der Staat hätte die A 8 über Jahre hinweg in kleinen Häppchen gebaut. Wegen der Finanzierung. „Wir sind acht Jahre schneller“, sagt Soreq. Ende November waren 44 Kilometer Richtungs-fahrbahn fertig, am 5. Dezember 50 Kilometer. Bis 31. Dezember 2010 soll die A 8 München Augsburg fertig sein. Muss. Jeder Tag Verzögerung kostet 50 000 Euro.

Auch im Container wissen sie: Vorsicht vor dem Autofahrer. Je schneller gebaut wird, umso besser. Und der Autofahrer braucht Beruhigungsstrecken. Deswegen haben sie die Baustelle in sechs Abschnitte aufgeteilt. Es passiert trotzdem immer wieder was, Fahrfehler, Pannen. 2008 ist ein Rentner über die Mittelplanke gerast. Ein Lkw-Fahrer hatte einen Herzinfarkt. Und dann der Erdmusselater, der anfang zu brennen. Hat ihnen die oberste Betonschicht zerstört. Die schöne neue Decke. „Schon repariert“, sagt einer.

Gut ist, wenn überall gebaut wird. Ganz schlecht ist, wenn auf der Baustelle keiner zu sehen ist. Wichtig ist, dass erst

gar keine Aggressivität aufkommt bei den Autofahrern.

„Schwierig“, sagt Oberpolier Robert Boxleitner und rast im Jeep über holpriges Gelände. „Der Autofahrer denkt sowieso, du bist der Letzte. Das denkt er auch.“ Dann fängt die Luft an zu flimmern. Der Asphaltzug schiebt sich voran, zieht schmatzend die schwarze Masse ein, die Lastwagen in ihn hineinschütten, und legt sie auf acht Metern Breite auf die Straße, GPS-gesteuert, millimetergenau. Gleich dahinter fährt versetzt noch eine Asphaltmaschine. 14,5 Meter Breite brauchen sie für jede Fahrtrichtung. Rajhi Khalifa stapft über den heißen Asphalt, hinterlässt sanfte Abdrücke, misst Höhe und Temperatur seiner Straße. 150 Grad. Seit 1971 ist er am Bau. Er sagt: „Stau ist Stau, da können wir nix machen.“

Bei Kilometer 53,9 hört seine Baustelle auf. Dahinter war der Polier in all den Jahren nie.

Ein paar Meter weiter rasen sie vorbei. Gerade läuft es, bei Khalifa und im Verkehr. „Heute ist ein guter Tag“, sagt Robert Boxleitner und bestellt die Kabelfräsen ans Bauwerk 32 und drei Sattelzüge Kies ans Bauwerk 81. Er schaut an der An-schlussstelle Adelzhausen vorbei, unter der Brücke, wo die Jungs mit dem Betonfertiger die Wände für den Mittelstreifen machen. Vorne kommt Beton rein und hinten steht dann die Betonleitwand, feucht und noch etwas wackelig. Aber sie steht. Ein bisschen weiter Richtung Augsburg warten die Männer mit dem Fahrbahnmarkierungsgerät auf die Kehrmachine. Bevor der Regen kommt. Boxleitner sagt, nachts träume er von seiner Baustelle.

Das ist doch das Problem. Dass keiner das Wetter im Griff hat. Aber das Wetter hat sie im Griff. Wenn es regnet, muss der Asphaltzug aufhören. Wenn es zu warm ist, wird der Beton zu schnell hart. Materialien können sich verformen. Lärmschutzwälle können abrutschen. „Wenn's schön wird, krieg ich hier morgen keinen Asphalt“, sagt Boxleitner. Man muss flexibel sein. Und nicht zimperlich. Die Baustelle läuft immer bei Schnee oder Regen, in sternklarer Nacht oder in der Hitze des Sommers. Auch wenn es dann bei Khalifa und seinem heißen Asphalt unerträglich wird. Und dann waren hier auch noch diese lästigen kleinen, schwarzen Fliegen, Zehntausende, haben sich auf die Warnwesten gehockt und genervt. Und dann waren sie wieder weg. Weil nichts bleibt, wie es ist.

Nur der Terminplan bleibt, wie er ist. Und der Autofahrer natürlich. Boxleitner rast über seine neue Autobahn Richtung Augsburg. Bald wird hier wieder ein Stück dem Verkehr übergeben. Schilder werden aufgestellt, Notrufsäulen eingebaut, Spritzbegrünung auf Lärmschutzwälle gesprüht. Er fährt zu Kilometer 53,9. Das ist das Ende seiner Baustelle. Dahinter war er noch nie. In zweieinhalb Jahren nicht.

Am Abend dann wird die Ausfahrt Augsburg-Ost Richtung München wieder geöffnet. Steffen Haue steht schon da mit seinen Männern. Es ist stockdunkel. Er weiß, gleich geht es wieder los, das Kegelmännchenspiel. Um 20 Uhr kommt der Verkehr.



„Wenn wir in der Nacht arbeiten, schimpfen sie, warum arbeitet ihr nicht am Tag. Wenn wir am Tag arbeiten, schimpfen sie, warum wir nicht in der Nacht arbeiten.“ Robert Boxleitner (oben), Steffen Haue (Mitte) und Rajhi Khalifa (unten) auf ihrer Baustelle. Fotos: KS