



00:05
Meterlange Risse ziehen sich durch die Start- und Lande-Bahn (li.). Schaufelbagger entsorgen die alte Fahrbahndecke (re.)



01:00
Freigelegt: Unter der Asphalt-schicht laufen Dränageröhre und Kabel der Startbahn-Befeuerung. Alles wird kontrolliert



Vorsicht, heiß! Die Asphalttemperatur beträgt über 120 °C

01:10
Klbrige Sache: Der zähflüssige Asphalt wird von rund einem Dutzend Tiefladern herangekarrt und gleichmäßig verteilt (o.)



02:30
Platt gemacht: Nachdem Bagger den zähen Asphalt verteilt haben, glättet der „Fertiger“ das neue Startbahn-Teilstück



04:00
Walzen im Dreivierteltakt: Schon gegen Morgen wird der Asphalt gewalzt. In zwei Stunden landet das erste Flugzeug

Warum arbeiten die schnellsten Straßenbauer der Welt nicht auf unseren Autobahnen?



23:45

Flug LH 5028 nach Köln ist pünktlich. Mit donnernden Triebwerken hebt die Lufthansa-Maschine um 22.30 Uhr von der Startbahn Nord des Frankfurter Flughafens ab.

Dieser letzte Fluglärm des Tages ist der Startschuss für 60 Bauarbeiter in grellen Warnwesten. Statt Flugzeug-Turbinen brüllen auf dem Rollfeld jetzt schwere Diesel-Motoren in Bau-Fahrzeugen. Schwarzer Ruß steigt in den Nachthimmel. Die schnellsten Straßenbauer der Welt machen sich an die Arbeit.

Die Zeit drängt. Nur bis sechs Uhr früh haben die Männer und ihre Maschinen Zeit, eine handballfeldgroße Fläche der Startbahn aufzumeißeln und neu zu verlegen. Bis die ersten Jets kommen. Sieben-einhalb Stunden Staub, Lärm und Schweiß, siebeneinhalb Stunden volle Konzentration, siebeneinhalb Stunden Anspannung. 300 dieser Bauab-

schnitte gibt es auf dem vier Kilometer langen Asphaltband, pro Nacht kommt einer von ihnen unter den Bohrhämmer, Salami-Taktik nennen sie das hier. Kostenpunkt: 38 Millionen Euro.

Eine gigantische Baustelle wird in Flutlicht getaucht

In wenigen Augenblicken entsteht eine gigantische Baustelle: 64 Baumaschinen, mehr als doppelt so viel Personal und Maschinen wie auf einer gleich großen Straßenbaustelle. Dafür muss alles auch mindestens doppelt so schnell gehen.

Vier Lichtmasten verwandeln den 35 Jahre alten, brüchigen Asphalt in eine Flutlicht-Arena. Überall Risse. Ein Sanierungsfall. Roland Dill-

mann und zwei Kollegen rammen die Bohrmeißel ihrer Bagger in den Beton. Wietobende Pferde bäumen sich die Stahlmonstren auf. Jede Bewegung der fünf Meißelbagger wirkt blind abgestimmt – im Bagger-Ballett.

„Alle hier geben 50 Prozent“, sagt Dillmann ein hagerer Mann mit Schurrbart. Der Preis dafür ist hoch. Wenn er am Wochenende nach Hause kommt, kann er nachts nicht schlafen. Eine besondere Form von Jetlag. Dillmann schmeißt die Kabinen-tür zu. Der Bagger-Kollege nebenan scharrt schon nervös mit der Schaufel. „Die verdämmten roten Lichter da hinten müssen endlich näher kommen“, sagt Bauleiter Michael Cargiet und zeigt auf die Positions-

Auf dem Frankfurter Flughafen zeigt ein Bau-trupp, wie zeitsparend Fahr-bahnsanierung möglich ist



Ein Unterschied wie Tag und Nacht: Auf Autobahnen liegen Baustellen oft tagelang brach (li.), in Frankfurt wird im Akkord gebaggert



leuchten am Ende der Fahrbahn – der Zielstrich.

154 Nächte treibt Cargiet sich schon auf der Nordbahn herum, 146 weitere werden folgen. Gerade war „Bergfest“, Arbeits-Halbwert. Zehn Kilo Gewicht hat der Stress den Diplomingenieur aus Schwaben schon gekostet. Nur in der Winterpause zwischen November und März ruhten die Baggerschaufeln und Planierwalzen. Und bei starkem Fegen – sonst wird der Asphalt nicht hart.

Die eben noch flache Betonbahn sieht eine halbe Stunde nach dem Startschuss bereits so zerklüftet aus wie ein Küstenabschnitt auf Malta. Im Zwei-Minuten-Takt rollen Lkw zum Abtransport an. Die Geröllbrocken donnern auf die Ladeflächen. Der Lärm über-tönt die Triebwerke einer startenden Boeing auf der nicht gesperrten Nachbarbahn.

Bagger laden den neuen Untergrund ab. Das pech-



Trotz Stress gute Laune: Bauleiter Michael Cargiet hat schon zehn Kilo verloren

schwarze Gemisch ist 115 Grad heiß. Beim Straßenbau sind 170 Grad üblich. Trotz der niedrigeren Temperatur ist der Asphalt dank zusätzlicher Wachse und Kunststoffe weich wie Kuchenteig. So kühlt die Bahn schneller ab und kann früher wieder benutzt werden.

Die Salami-Taktik ließe sich auf Autostraßen übertragen

Schon fordern Experten: Auch auf der Straße soll die schnelle Salami-Taktik vom Flughafen angewendet werden. „In verkehrsschwachen Zeiten könnte ein Autobahnstreifen abschnittsweise komplett saniert und am Morgen wieder freigegeben werden“,

sagt Jochen Hövekenmeier vom Automobilclub von Deutschland (AvD).

Doch kann Deutschlands schnellste Baustelle so einfach auf die Straße umziehen? „Klar, jederzeit“, sagt Bauleiter Cargiet. „Das Modell ist auf Autobahnen oder Bundesstraßen nicht übertragbar“, kontert eine Sprecherin des Bundesverkehrsministeriums. Begründung: Der Tempo-Zuschlag von etwa einem Drittel der normalen Kosten – das rechnet sich nur auf Flughäfen, weil verspätete, umgeleitete

oder abgesagte Flüge noch teurer wären. „Falsch gerechnet“, sagt Hövekenmeier. „Der Schaden eines Spediteurs dessen Obst im Stau verdirbt muss man mit kalkulieren.“ Sc gesehen, sei die Salami-Taktik sogar billiger.

Solche Gedanken machen sich die Männer auf Startbahn Nord an diesem Morgen nicht mehr. Um sechs Uhr setzt ein Airbus aus Johannesburg auf. Michael Cargiet und seine Leute schauen ihm nach und nippen an ihrem Flaschenbier. Zum Runterkommen. C. Maintz



05:45

Die Männer von Startbahn Nord: Klaus Runkel (ganz rechts) und seine Kollegen