

# Heinzelmännchen am Werk

Man sagt zwar, daß Beton eine Ewigkeit hält, das trifft aber nicht dann zu, wenn dieser Werkstoff über Gebühr beansprucht wird. Die Betonpiste des Flughafens Graz ist rund 40 Jahre alt. Höchste Zeit also, sie zu erneuern.

Wer kennt nicht die Geschichte von den Heinzelmännchen, die sich nächtens über die Arbeit hermachen und anderntags eine Wohnung blitzsauber hinterlassen. Ähnliches passiert gerade am Flughafen Graz, wo die Start- und Landepiste in Nachtschichten „aufgedoppelt“ wird. Allein die Planung der Arbeit, die von der Airplan in Stuttgart und dem Ingenieurbüro Neukirchen in Wien vorgenommen wurde, ist eine kleine Meisterleistung, wenn man bedenkt, daß die vier Asphalt-schichten so aufgebracht werden, daß der tägliche Flugbetrieb nicht darunter leidet. Das heißt, gearbeitet wird in Etappen während der Nacht. „Wir haben nur sechs-einhalb Stunden Zeit, da bleibt keine Minute zum Trödeln“, weiß Georg Janisch, der Chef der bauaus-

## NACHTARBEIT

führenden Arbeitsgemeinschaft, an der die STUAG, STRABAG, PORR und TEERAG-ASDAG beteiligt sind. Der Zeitrahmen von sechseinhalb Stunden ergibt sich aus dem Flugplan. Die letzte Maschine landet um 23.10 Uhr, die erste geht am nächsten Tag um 6.05 Uhr hinaus. Da müssen die Arbeiter beenden, die Piste wieder verfügbar sein. Kaum ist die letzte Abendmaschine in Graz gelandet, setzt sich eine Armada von Baufahrzeugen in Bewegung. Vorneweg, auf Tiefladern, jene „Knochenbrecher“, die mit Fallbeilen die alte Betonpiste „entspannen“. Die werden deshalb auf Tiefladern zur Baustelle gebracht, weil sie auf eigener Achse zu langsam wä-

ren. Dahinterrollen die Fräsen, die Kehrmaschinen und jene Fertiger, die die Asphaltdecke aufbringen. Als letztes rollen die 40 Lkw an, die den heißen Asphalt von drei Großmischanlagen in Graz zur Baustelle anliefern. Ein Kommen und Gehen. Pro Nacht werden etwa 130 Fuhrten verarbeitet. Das entspricht mit 2800 Tonnen einer Gemeindestraße von sechs Kilometer Länge. „Wir arbeiten in Abschnitten, die zwischen 240 und 380 Meter lang sind“, erklärt Bauleiter Ing. Ernst Wiesler, der seinen Lebensrhythmus ebenso wie rund 140 Leute am Bau um 12 Stunden umgestellt hat. Er arbeitet in der Nacht und schläft am Tag. „Wenn wir die Arbeiten wegen Regens absagen müssen, kann keiner schlafen...“ Bislang sind vielleicht



## High-Tech bei den Bau-Maschinen

Damit die einzelnen Asphalt-Schichten der Piste gleich hoch sind, werden die Fertiger mittels Lasers und Ultraschalls auf den Millimeter genau ausgerichtet.

Fotos: Ferdinand Krainer



Mit Fräsen werden Betonschichten der alten Piste abgetragen, um klaglose Übergänge zur neuen Asphalt-schicht herstellen zu können.

19 Nachtschichten dem Regen zum Opfer gefallen, dennoch liegt man – sehr zur Freude von Flughafendirektor Fritz Eder – im Zeitplan. Wenn nichts Unvorhergesehenes passiert, sollte die Piste bis Ende Juni fertig sein. Und auch der Kostenrahmen – rund 95 Millionen Schilling – sollte eingehalten werden. Eder: „Der Landesrechnungshof ist ständig am Prüfen...“ Die sechseinhalb Stunden Arbeitszeit sind minutiös verplant. Jeder einzelne der 140 Beschäftigten weiß, was er zu tun hat, und selbst ein Maschinengebrechen ist einkalkuliert. „Wir haben für jedes Gerätemuster Ersatzgeräte parat“, erklärt Georg Janisch, der den Wert der eingesetzten Maschinen mit rund 150 Millio-

nen Schilling beziffert. Natürlich freut es Janisch, daß das Räderwerk mehrerer Unternehmen so klaglos funktioniert. Muß es auch. Sollte die Piste nämlich nicht pünktlich um 5.45 Uhr wieder dem Flughafen übergeben werden, ist ein saftiges Pönale fällig. 50.000 Schilling pro Stunde, dazu kommen noch die Ausfallkosten. „Da kämen bald einmal 150.000 Schilling zusammen... Das ganze Projekt war EU-weit ausgeschrieben worden, geboten haben aber nur Gemeinschaften aus Österreich. Aus dem Ausland hat sich niemand gerührt. „Für uns ist das auch ein Prestige-Objekt“, sagt Janisch, „damit können wir die Leistungsfähigkeit der heimischen Bauwirtschaft unter Beweis stellen...“

Tagsüber ruhen die Baumaschinen, aber sobald das letzte Flugzeug am Abend in Graz gelandet ist, werden die Motoren angeworfen. Allein sechs Fertiger fahren nebeneinander auf, um die neue Asphaltdecke aufzubringen.



Trotz des gewaltigen Maschineneinsatzes ist bei der Pistenauf-doppelpung noch jede Menge Handarbeit nötig.



Bauleiter Ing. Ernst Wiesler (l.) und Dipl.-Ing. Andreas Wurz (örtliche Bauaufsicht und Planung) tragen die Verantwortung über die Baustelle vor Ort.



Die beiden Poliere Eduard Klampfer (l.) und Wolfgang Plansak haben die Arbeit im Griff. Jeder ihrer Leute weiß genau, was zu tun ist.

## DIE NACHTARBEIT IN ZAHLEN

- Bauvolumen**  
Die Pistenaufdoppelpung ist mit 95 Millionen Schilling veranschlagt
- Maschineneinsatz**  
Die an der Flughafen-Baustelle eingesetzten Maschinen haben einen Wert von rund 150 Millionen S.
- Mischgut**  
Für die Pisten-Aufdoppelpung werden 100.000 Tonnen Asphalt benötigt, die drei Großmischanlagen liefern.
- Arbeitszeit**  
Mit den Arbeiten an der Piste wurde am 30. März begonnen. Ende Juni soll die Arbeit fertig sein.
- Nebenarbeiten**  
Für die Verkabelung der Pistenbefahrung müssen 20 Kilometer Rohrleitungen verlegt werden.
- Pönale**  
Wenn die Piste nicht pünktlich um 5.45 Uhr übergeben werden kann, sind 150.000 Schilling Pönale fällig.