Neues Nachrichtenblatt

vom Heimat- und Verschönerungsverein „Oldenburgische Schweiz" Damme e.V.

Nr. 300 25.10.2023 www.heimatverein-damme.de

Beeindruckender Vortrag in der „Redezeit"-Reihe:

Gregor Enneking bringt seine Zuhörer zum Staunen

von Wolfgang Friemerding

Ganz neue Welten erschloss am 18. Oktober in seinem „Redezeit"-Vortrag beim Heimat- und Verschönerungsverein „Oldenburgische Schweiz" in der Scheune Leiber der „Mann mit Tiefgang" Gregor Enneking. Aus seiner langjährigen Berufstätigkeit als Geschäftsführer der Firma H+E mit Sitz in Bochum erläuterte er Tunnelbau- und Förder-Projekte von riesigen Dimensionen in aller Welt. Anhand von Fakten und Bildern von Großbaustellen in Tokyo, in Izmir und Istanbul, in Doha, in Los Angeles, im Brenner-Basistunnel, in Toulouse, in London und auch auf der Strecke Stuttgart-Ulm konnten sich die verblüfften 80 Zuhörer/innen von dem außergewöhnlichen Aufgabengebiet des Referenten überzeugen.

Gregor Enneking bei seinem Vortrag am 18.10.2023

Impressum

Heimat- und Verschönerungsverein „Oldenburgische Schweiz" Damme e.V.
Lindenstraße 20, 49401 Damme
Tel.: (05491) 4622

Fotos: Nr. 02 – 08 Gregor Enneking / H+E, Nr. 01 und 09 Wolfgang Friemerding
Redaktion: Wolfgang Friemerding
Gestaltung: beja media GmbH

Abb. 02: Blick aus dem Boßlertunnel Richtung Eingang

Der aus Rottinghausen stammende Gregor Enneking hatte nach der Grundschule Sierhausen das Gymnasium Damme besucht und dort 1975 das Abitur abgelegt, um danach Maschinenbau zu studieren. Nach verschiedenen Jobs in dieser Berufssparte, u. a. bei Landmaschinen Grimme in Damme, holte ihn die Firma Herrenknecht zur Gründung der H+E Logistik GmbH nach Bochum, für die er 22 Jahre als Geschäftsführer international unterwegs war.

Anhand anschaulich illustrierter Ausführungen zu einigen der geplanten und umgesetzten Großprojekte vermittelte Enneking seinen Zuhörern gute Einblicke ins „Tunneling" (Tunnelbau), das neben dem „Mining" (Tagebau) und „Industrial" (Schüttgut-Bewegen) zu den drei großen Aufgabenfeldern der H+E-Logistik gehört.

Abb. 04: Tunnelvortriebsmaschine mit 11,34 m Bohrdurchmesser

Genauer betrachtete er zunächst den Boßlertunnel, den längsten der insgesamt elf Tunnel des Projekts „Stuttgart 21", das mit 57 km vom Stuttgarter Hauptbahnhof bis nach Ulm reicht (s. Abb. 02).

Mit Staunen vernahmen die Zuhörer/innen die genannten technischen Daten, die das Ausmaß der Arbeiten verdeutlichten: Die verwendete Bohrmaschine hatte einen Durchmesser von 11,3 m

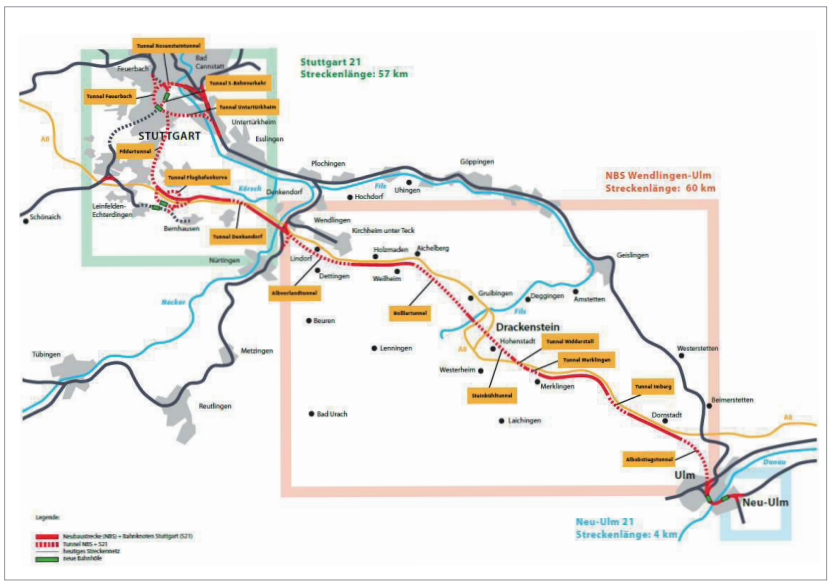

Abb. 03: Projekt Stuttgart21, Boßlertunnel als Teil der Strecke zwischen Stuttgart und Ulm, Plan

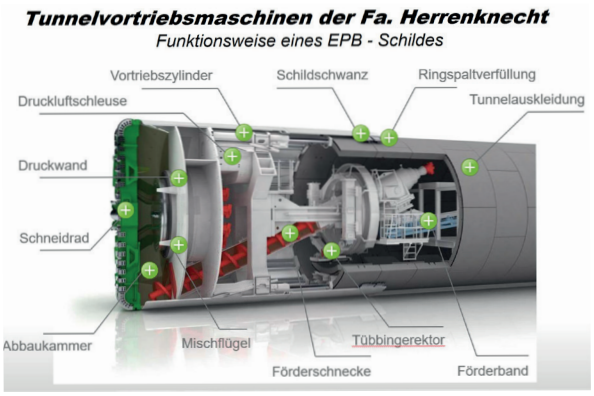

Abb. 05, Tunnelvortriebsmaschine, Querschnitt zur Erläuterung der Funktionsweise

auf einer 8,8 km langen Tunnelstrecke, wobei ein Förderband (Breite 1 m) von 9,2 km für den Abraum nötig wurde und bei ansteigendem Tunnelvortrieb 220 m Höhenunterschied zu bewältigen waren. Die Förderleistung des Bandes, das sich mit 12,6 km/h bewegte, betrug 1200 t je Stunde bei insgesamt 889000 m³ Ausbruchsmaterial, so dass pro Tag rund 350 Lkw-Ladungen von hier abfuhren. Die Antriebsleistung allein für die Förderung lag bei 950 kW.

Bekanntlich ist das Projekt „Stuttgart 21" – wie es auch die genannte Abbildung verdeutlicht - aufgrund des Verlaufs quer durch die Schwäbische Alb sehr langfristig und umfangreich in Planung und Durchführung. Als 2010 unter allerlei Protesten mit dem Bau begonnen wurde, plante man die Fertigstellung für 2019, doch hat sich das längst verzögert bis zur jetzigen Zielsetzung 2025. Die letztjährige Kostenschätzung lag dabei viermal höher als die ursprünglich angenommenen 2,5 Milliarden.

Detailliertere Ausführungen folgten sodann zum Tunnelbau für die Metro in Toulouse, der nicht nur wegen des Gebirges eine besondere Herausforderung darstellte, sondern auch weil es sich im Tunnel um eine sehr kurvenreiche Strecke

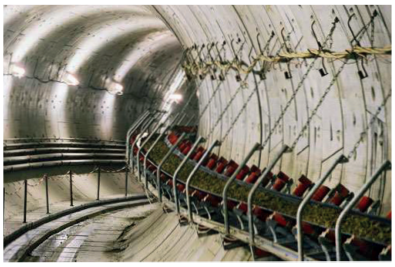

Abb. 06, Metro-Tunnel in Toulouse, extreme Streckenkrümmung

handelte (s. Abb. 06). Der Bohrdurchmesser betrug hier übrigens „nur" 7,7 m. Ansonsten verwendet die Firma H+E ihre Herrenknecht-Tunnelbohrmaschinen mit Durchmessern von 3,8 bis zu 17,6 m. Die Abbildungen 04 und 05 machen die Funktionsweise und Dimension einer solchen TBM deutlich, die nicht nur mit spezialgestählten Rollmeißeln den Vortrieb zu bewältigen hat, sondern gleichzeitig den Abraum im Innern abtransportieren muss.

Ein drittes ausführlicher erläutertes Projekt war der Brenner-Basistunnel, der nach Angaben Ennekings mit 64 km der längste Tunnel der Welt ist und von Innsbruck bis nach Fortezza in Oberitalien führt. Hier laufen sogar drei Tunnelröhren parallel. Unter Beteiligung der Fa. H+E sind 55 km davon bereits fertiggestellt. 37,5 Mio. € beträgt ihr Auftragsvolumen. Das Besondere daran ist, dass der Aushub nicht über große Distanz transportiert werden muss, sondern auf halber Strecke im Padastertal verfüllt werden kann. Der Gesamtaushub liegt hier am Ende bei 7,5 Mio m³.

Abb. 07, Projekt Silvertowntunnel, London, parallel zu 3 verschiedenen Verkehrsträgern im laufenden Betrieb

Im weiteren Verlauf erläuterte Gregor Enneking anhand von Abbildungen und mithilfe eines kurzen Films Projekte, an denen er mit seiner früheren Firma H+E beteiligt war: Zunächst die Flughafenverbindung in Istanbul, durch deren Tunnel er bekanntlich 2019 während des Baus eine Gruppe des Dammer Heimatvereins geführt hatte. Dann das Londoner Silvertown-Projekt, ein Schnellstraßen-Tunnel, der auf engstem Raum bei laufendem Betrieb von drei Verkehrsträgern (Bahn, Schiff und Auto) durchzuführen war. Auch kam die Ring Road Tokyo zur Vorstellung, die in 60 m Tiefe bei entsprechenden Schächten zum Abtransport des Aushubs an die Erdoberfläche ebenfalls als Schnellstraßen-Tunnel umgesetzt werden musste. Hier ergab sich auf der 7,9 km langen Strecke die Besonderheit, dass die dort eingesetzte Tunnelbohrmaschine ferngesteuert funktionierte.

Abb. 08, Rohrgurtförderung von Braunkohle bei Izmir, Türkei

Abb. 09, Publikum in der Scheune Leiber, li. unten Gregor Enneking

Als Abschluss führte der Referent seinen Zuhörern ein Projekt vor, das er in seiner jetzigen Eigenschaft als Berater von verschiedenen Firmen betreut. Es handelt sich um eine Rohrgurtförderanlage in der Nähe von Izmir, mit der Braunkohle auf einer oberirdischen Strecke von 12 km zu transportieren ist. Und so wurde einmal mehr klar, welch große Erfahrung mit Großprojekten auf internationaler Ebene den begeisterten Zuhörern durch Gregor Enneking zuteil wurde. Viele Fragen schlossen sich folglich an den Vortrag an, wiewohl selbst nachdem Heimatvereinsvorsitzender Wolfgang Friemerding sich mit Buchgeschenken für diesen außergewöhnlichen Abend bedankt hatte, noch viel Gesprächsstoff in einzelnen Gruppen verblieb.