

# Warnlicht - und raus!

Wo der Fernverkehr und die Baufahrzeuge miteinander auskommen müssen



Das deutsche Autobahnnetz wird bestimmt nie ganz fertig werden. Wenn Erweiterungen einmal politisch nicht mehr durchsetzbar sind, geht es doch ohne Reparaturen und Verbesserungen nicht ab. FERNFAHRER hat sich auf einer der größten Autobahnbaustellen des Jahres '94 umgesehen. Zwischen Düsseldorf und Wuppertal wird ein Abschnitt der A46 von vier auf sechs Fahrstreifen erweitert

Für viele Kollegen bedeuten Baustellen in erster Linie Stau und Zeitverlust. Dazu kommt der ärgerliche subjektive Eindruck, daß eigentlich nie einer zu arbeiten scheint, wenn man selber gerade vorbeikommt. Außerdem leuchten Sinn und Zweck einer Fahrbahnspernung manchmal nicht ein. Doch leider ist die Arbeit an der Autobahn unumgänglich. Denn ohne intakte Straßen gibt es keinen reibungslosen Transportablauf.

„Ein bißchen mehr Kollegialität von Seiten der Fernfahrer würde uns das Leben schon erleichtern.“ Der das sagt, heißt Matthias Bruhn (29) und gehört zu den Männern, die von Langstrecken-Piloten gern als „Kieskutscher“ bezeichnet werden, die aber tagtäglich einen wichtigen Beitrag dazu leisten, daß Lastwagen überhaupt auf Straßen rollen können.

Matthias gehört zum großen Team der Baustelle an der A46. Früher war er selber Fernfahrer, bis ihn der Wunsch nach einer geregelten Arbeitszeit zur Firma Langensiepen im Kreis Mettmann lockte. Seit Juni letzten Jahres setzt er sich nun frühmorgens ans Steuer seines Kipp-sattels und schafft bei Wind und Wetter

ran, was auf der Autobahn gerade benötigt wird. An einem regnerischen Februartag ist das beispielsweise das Schüttmaterial für die Frostschutzschicht: ein wohl-dosiertes Gemisch aus Stein und kalkhaltiger Erde, auf das später die verschiedenen Decklagen aufgetragen werden.

Wenn alles gut läuft, macht Matthias sieben Touren am Tag und holt seine Ladung aus einem nahegelegenen Steinbruch der Zementwerke oder einem Aushub für Tiefbauarbeiten. Seine größte Sorge ist das alltägliche Risiko, das er und seine Kollegen vom Bau eingehen müssen, wenn sie abgeladen haben – das Einfädeln in den fließenden Verkehr. „Da nimmt einfach keiner Rücksicht auf uns“, beschwert er sich, „die denken entweder alle, wir sind leer und haben genug PS, um schnell auf die Piste zu kommen. Oder die denken gar nicht und fahren stur drauflos“.

Zwar weist die rote Fahne am Auflieger seinen Laster als Baustellenfahrzeug aus, doch das gibt ihm nur das Recht, von der Fahrbahn abzuweichen und neben der Fahrbahn zum Abladeort zurückzusetzen. Wie er wieder draufkommt, ist sein Problem. Die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit im Baustellenbereich ist 60 km/h, tatsächlich wird auf der Autobahn mindestens 80 km/h gefahren, wissen die



Engpaß: Leuchtbaken sorgen für die Sicherheit des Verkehrs



Binderschicht: Straßenfertiger legt 8,5 Zentimeter Bitumen und Split



Abraum: Mit seinem 2638er fährt Günther Müller Oberboden weg



Maßarbeit: Der Grader fährt die Frostschutzschicht plan

## Jahrelang wurden Lastwagen per Überholverbot auf die rechte Spur verbannt

Fachleute vom Bau. Also schaltet Matthias das Warnlicht an, wartet auf einen günstigen Moment und schiebt sich einfach zwischen die Kolonne. Die Jungs vom Bau haben sich dabei einen Fahrstil angewöhnt, der, freundlich ausgedrückt, eine gewisse Risikobereitschaft voraussetzt. Verständlich. Würden sie immer auf die Fairneß der Autofahrer und Kollegen warten, die Autobahn würde vielleicht nie fertig werden ..

**B**rennpunkt Baustelle: Rund 11000 Kilometer Autobahn gibt es in Deutschland, viele Teilstücke, besonders im Osten, sind veraltet und halten den Anforderungen des wachsenden Verkehrs nicht mehr stand. Sie müssen erweitert oder ausgebessert werden. Das bedeutet Stau und Zeitverlust, verengte Fahrbahnen, Auffahrunfälle durch ängstliche Autofahrer und eine erhöhte Aufmerksamkeit, um nicht doch mal einen der Arbeiter zu erwischen, die da zwischen den Fahrbahnen ihr gefährliches Tagewerk verrichten.

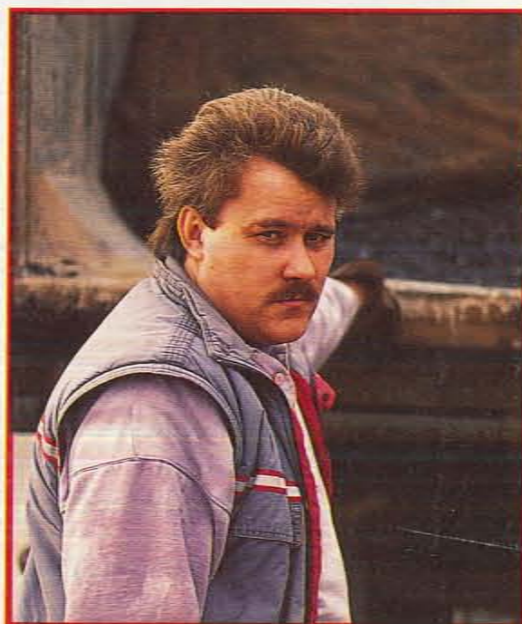
So geht es auch auf der A 46 zwischen dem Hildener Kreuz und Haan-Ost zu. Sanft steigt das vielbefahrene Stück (80000 Fahrzeuge am Tag) an. Gleichmäßig zog der Verkehr jahrelang Richtung Wuppertal, denn die Lastwagen wurden per Überholverbot auf die rechte Spur verbannt. Der Ausbau dieses Abschnitts, der den Verkehrsfluß voraussichtlich bis



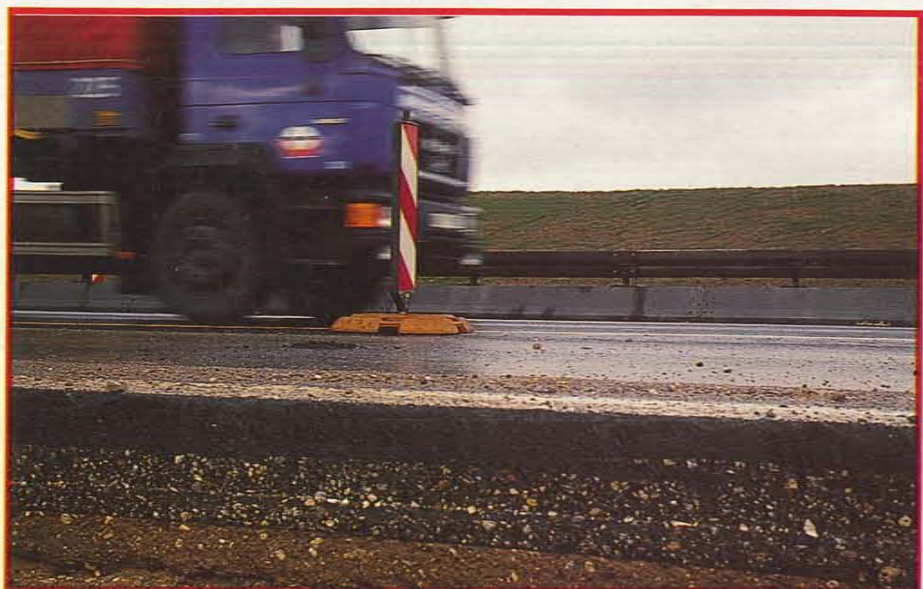
Risiko: Das Einfädeln in den Autobahnverkehr erfordert hohe Fahrkunst



Ausweis: Die Fahne der Baufahrzeuge



Kritisch: Bitumenfahrer Wolfgang Wenzel



Schichtarbeit: Aus vier Lagen besteht eine neue Autobahn-Fahrbahn

zum Herbst dieses Jahres ins Stocken bringen wird, war dringend geboten.

„Dieses Teilstück“, so Michael Heinze, Leiter des Autobahnamtes Wuppertal, „war ein enormer Unfallschwerpunkt, den wir nun im Rahmen eines Ausbaus der Fahrbahn beseitigen wollen“. Die Gründe für die Unfallhäufigkeit klingen logisch: Autofahrer, die bei Haan-Hochdahl auf die Autobahn fuhren, mußten sich immer wieder erst zwischen die Lasterkolonne am Berg schieben und unterschätzten beim anschließenden Einfädeln auf die Überholspur oft die Geschwindigkeit heranrasender Pkw.

Die Gegenbahn ist im Amtsdeutsch als „Entspannungsstrecke“ definiert, was nichts anderes bedeutet, als daß Fahrer, die den nervenaufreibenden, mit vielen Ein- und Ausfahrten bestückten Autobahnabschnitt durch den Großraum Wup-

pertal hinter sich haben, auf dem langen Gefällstück in ihrer Aufmerksamkeit nachlassen. „Was im Unfallbericht oft als Kreislaufversagen angegeben wird“, berichtigt Michael Heinze, „heißt in Wirklichkeit, daß der Fahrer einfach eingeschlafen ist“. Schwere Lkw-Unfälle waren auf der A 46 an der Tagesordnung.

Dem soll nun abgeholfen werden. Bis Mitte 1996 wird die A 46 in Etappen bis zum Abzweig Richtung Kiesberg-Tunnel auf sechs Spuren verbreitert, und dabei auch die verwinkelte Ausfahrt Haan-Ost völlig neugestaltet. Lediglich das Stück zwischen dem Sonnborner Kreuz und Wuppertal-Nord (15 Kilometer) wird laut der Verkehrswegeplanung des Bundesverkehrsministeriums, so Michael Heinze mit leichtem Bedauern, „auf ewige Zeiten vierspurig bleiben“. Nur eine Lärmschutzmaßnahme zur Beruhigung der Bürger ist noch vorgesehen.

**D**ie Autobahnämter in Deutschland sind die Schaltstellen zwischen Planung und Ausführung. Allein in Wuppertal, einer Außenstelle des Rheinischen Autobahnamtes Essen, sind 80 Leute beschäftigt. „Wir versuchen“, so Leiter Michael Heinze, „die Vorgaben des Verkehrsministeriums so umweltverträglich wie möglich umzusetzen“.

Sind die Gelder genehmigt, die Planungen abgeschlossen und die obligatorischen Klagen der Bürgerinitiativen bearbeitet, vergibt das Amt per Ausschreibung den Auftrag an private Bauunternehmer und überwacht dann sämtliche Baumaßnahmen. Im Falle des 3700 Meter langen Teilstücks bei Haan sind es zwei Firmen für Erd- und Schichtbau. Die Kosten sind mit 23 Millionen Mark veranschlagt, den Firmen stehen laut Vertrag genau 280 Arbeitstage zur Verfügung.

Gebaut wird in der Regel zwischen sieben und 16 Uhr. „Nachtarbeit“ erklärt Michael Heinze, „würde die Kosten um gut 50 Prozent in die Höhe treiben“. Wenn nicht das Wetter die Einhaltung des Zeitplans unmöglich macht, müssen die Firmen für jeden Tag, den sie länger benötigen, eine Konventionalstrafe von 5000 Mark bezahlen. Das Schild „Voraussichtlich bis September 1994“ ist also durchaus kein leeres Versprechen.

Die Erweiterung einer Autobahn erfolgt nach festen Regeln. Zuerst werden die Brücken gebaut, der Verkehr dann über die neuen Brücken umgeleitet, die alten Brücken dazwischen schließlich abgerissen und wieder aufgebaut. Die Trassenlegung selber erfolgt nach dem Prinzip des seitlichen Anbaus. Die Bahn wird dabei zur Mitte hin verengt und der Verkehr durch Leuchtbaken (alle 20 Meter) und, an besonders kritischen Stellen, durch im Boden verankerte Leitplanken



Zeitplan: Termin muß eingehalten werden



Fährt 7 Touren Schüttmaterial pro Tag: Mathias Bruhn

abgesichert. Die neuen Fahrbahnen werden außen angesetzt. Später wird der Verkehr über die fertigen Trassen geleitet, während die alte Fahrbahndecke erneuert wird. Im Prinzip eine logische Sache.

**A**ls erstes wird der Oberboden abgetragen. „Wenn es gut läuft und nicht zu stark regnet, haben wir im Erdbau bis zu 20 eigene Kipper im Einsatz“, erzählt Fahrer Günther Müller (57), der seit sechs Jahren bei Greskowiak ist. Ergänzt werden sie in Schwerpunktzeiten durch bis zu zehn Sattelzüge von Fremdfirmen, die helfen, den Abraum wegzuschaffen. Mit den Männern auf den Baggern und Raupen, den Vorarbeitern, Vermessungsingenieuren und Bauhelfern sind 50 bis 60 Mann in diesem Teilstück beschäftigt. Knochenarbeit im Gefahrenbereich des ständig fließenden Verkehrs, für einen Tariflohn von 22 Mark die Stunde für Facharbeiter und 24 Mark für die Fahrer. „Wenn der Tag rum ist“, gibt Günther Müller zu bedenken, „sind wir froh, wenn nichts passiert ist“.

Ist der Boden plangemacht und das Entwässerungssystem angelegt, damit das Oberflächenwasser abgeführt wird, kann mit dem Schichtenaufbau begonnen werden. Unten liegt die Frostschutzschicht (40 Zentimeter) aus wasserdurchlässigem Kalkschotter, die mit einem sogenannten Grader mit einer Toleranz von lediglich zwei Zentimetern aufgetragen wird. Darüber die bituminöse Tragschicht (zwei Lagen Bitumen mit Kies von je elf Zentimetern). Es folgen die Binderschicht mit Split (8,5 Zentimeter) und schließlich die

Deckschicht aus Gußasphalt (vier Zentimeter), alles in allem eine solide Grundlage für den Verkehr.

Richtig schön hektisch wird es, wenn in jeweils zwei bis drei Tagen die verschiedenen Schichten aufgetragen werden. Das rund 180 Grad heiße Material wird vom Lkw direkt in den Straßenfertiger gekippt und plan aufgelegt. Für ein 700 Meter langes Stück werden zwischen 3500 und 4000 Tonnen Bitumen veranschlagt, das sind 1700 Tonnen am Tag, oder, anders ausgedrückt, 60 bis 70 Lkw-

Führen. Die Mischwerke in der Region betreiben dabei die Logistik, organisieren die Spediteure oder die eigenen Sattelzüge und sorgen dafür, daß der Strom der Laster zur Baustelle nicht abreißt. Vier bis fünf Lkw stehen jeweils abladebereit neben der Fahrbahn. Die Fahrer, die sich bei einer Zigarettenpause die Beine vertreten, sind ständig dem Geruch von Teer und den Abgasen ausgesetzt.

Es dauert einige Zeit, bis die gesamte Ladung abgekippt ist.

Langsam rückt der Lkw mit dem Straßenfertiger vor, gutes Kupplungsgefühl ist da gefragt. Ein Job für alte Hasen, die auf vielen Autobahnen der Region zu Hause sind. Reichlich „alt“ manchmal. Richard Engels (56) ist schon seit 41 Jahren dabei, hat bereits eine Bandscheibenoperation hinter sich und weiß eines mit Sicherheit: „Noch vier Jahre, dann ist Schluß“. Und auch er ärgert sich immer wieder über das gleiche Problem: „Die Pkw-Fahrer treiben einen mit ihrer Rücksichtslosigkeit manchmal zur Weißglut. Die sollten mal begreifen, daß wir die Straße auch für sie bauen.“

Kollege Wolfgang Wenzel (34) hat andere Sorgen. „Die Polizei schikaniert uns immer mehr“, meint er und schimpft auf die vielen Kontrollen, bei denen besonders gerne das Gesamtgewicht der Sattelzüge überprüft wird. Und da nach der Warterei in der Kolonne möglichst schnell die nächste Fuhre herangebracht werden muß, werfen die grünen Jungs halt auch gerne mal einen Blick auf die Scheibe.

Alles läuft nach Plan auf der Autobahn bei Haan. Bis zum Herbst werden die Decken gelegt, die Leitplanken gesetzt, die Schilder ausgetauscht, die Grünstreifen angebracht sein. Wenn dann ein hohes Tier aus dem Verkehrsministerium die Fahrbahnerweiterung offiziell freigibt und von der zu erwartenden Senkung der Unfälle spricht, ist das Team schon längst auf einer anderen Baustelle tätig. Und die „Kieskutscher“ werden wohl immer noch vergeblich hoffen, daß ihnen mal einer freiwillig den Vortritt läßt.

Jan Bergrath