

Neue Schutzplanken stoppen sogar Lkw

Saniertes Zubringer Hemelingen ist fast fertig

André Fesser 13.10.2015 Weser-Kurier

Wer Straßen baut, muss gut zu Fuß sein. Fast zweieinhalb Kilometer misst sie, die Piste zwischen Pfalzburger Straße und A 1. Der Zubringer Hemelingen verbindet Bremen mit dem Rest der Republik und ist Einfallstor für viele, die in die Stadt kommen wollen. 30 000 Fahrzeuge passieren diese Strecke jeden Tag. Zurzeit aber ist es kein einziges Auto. Denn der Zubringer wird saniert. Vollsperrung.



Bernd-Stefan Köster leitet die Sanierung des Autobahnzubringers. Nach langer Bauzeit steht das Projekt nun kurz vor dem Abschluss. (Frank Thomas Koch)

Bernd-Stefan Köster darf dort trotzdem fahren. Er ist Technischer Leiter beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV). Und die Sanierung des maroden Zubringers ist so etwas wie sein Baby. Er leitet das Projekt, das nach monatelanger Bauzeit nun kurz vor dem Abschluss steht. Am Freitag, 16. Oktober, will das Amt einen Teil des Zubringers wieder öffnen. Mitte November soll die vierspurige Strecke wieder komplett frei sein.

Köster sitzt in einem Auto mit gelben Blinklichtern auf dem Dach. Um zu zeigen, was die Arbeiter im Auftrag des ASV in den vergangenen Monaten alles angestellt haben, muss er aussteigen: Fußmarsch – für den Bauingenieur aber kein Problem. „Schön, mal rauszukommen“, sagt der 36-Jährige, der sonst viel Zeit am Schreibtisch verbringt.

Nun steht er auf der Brücke zwischen Allerhafen und Hemelinger Tunnel und erklärt, was die Straßenbauer auf die Beine gestellt haben. Der Straßenbelag zum Beispiel, brandneu: Der neue Asphalt sei sehr standfest, erzählt Köster. Dadurch gebe es künftig nicht so schnell Spurrillen. Und er sei sehr dicht, was wichtig sei, damit kein Wasser hindurchsickert und die Unterkonstruktion angreift. Immer wieder würden Brücken wie diese überprüft und mit einer Note versehen, sagt Köster. Vollkommen schlecht fiel das Ergebnis für den Autobahnzubringer nicht aus – „aber es war so, dass wir was machen mussten“.

Neu sind auch die Schutzkonstruktionen in der Mitte und am Rand der Fahrbahnen, die Leitplanken also. Sie sind so konstruiert, dass Fahrzeuge, die dagegenstoßen, nicht durchbrechen können. Besonders auf der Brücke ist das wichtig, denn dort geht es metertief abwärts. Die Schutzplanken entsprechen modernster Technik, sagt Köster. Selbst einen Lkw würden sie nicht hindurchlassen.



Neu sind die Leitplanken in der Mitte und am Rand der Fahrbahnen: Fahrzeuge, die dagegenstoßen, können nicht durchbrechen. (Frank Thomas Koch)

Der Zubringer Hemelingen entstand Anfang der 60er-Jahre. Verglichen mit dem heutigen Zustand war die Fahrbahn damals etwa halb so breit. Inzwischen ist sie ausgebaut und eine der Hauptverkehrsadern in Bremen. Wer die A 1 entlang fährt, bekommt es auf den großen Schildern signalisiert: Bremen-Zentrum? Weserstadion? Hier geht's lang!

Doch der Abschnitt war in die Jahre gekommen. Die Straße an vielen Stellen kaputt und an einigen auch schlichtweg zu hoch. Unter den Brücken zum Beispiel war der Abstand zwischen Belag und Brücke mit jeder Sanierung ein bisschen geringer geworden, was die Durchfahrthöhe für Lastwagen reduzierte. Immer obendrauf, Asphalt-schicht für Asphalt-schicht, so ging das damals. Und der Zubringer wurde auf diese Weise ein richtig dickes Ding. Die Lagen hat das ASV nun abtragen lassen, künftig gibt es keine Höhenbegrenzungen mehr.

Die Sanierung hat ihren Preis: 3,8 Millionen Euro kostet die Erneuerung der Straße, für die Brücke rechnet das ASV 1,7 Millionen obendrauf. Macht 5,5 Millionen Euro, von denen der Bund 75 Prozent trage. Hinzu kämen Planungskosten in Höhe von 600 000 Euro, so das Amt. Auch diese Ausgabe müsse Bremen nicht ganz allein bewältigen. Für das Geld bekommt der Steuerzahler bessere Schutzeinrichtungen, eine modernisierte Entwässerungsanlage und eben den neuen Straßenbelag. Der Asphalt sei leiser als die bisherige Variante. Die Anwohner in Hemelingen und umzu würden das merken und weniger Rollgeräusche wahrnehmen, ist Bernd-Stefan Köster überzeugt. Auch die Nahtstellen der aneinanderstoßenden Straßenteile auf der Brücke seien nach neuestem Stand der Technik verarbeitet worden. Die nervigen Geräusche beim Überfahren dieser Nähte – tacktack, tacktack – soll es künftig nicht mehr geben.

Bislang laufe alles nach Plan, sagt Köster, während er in seiner signalfarbenen Jacke den Zubringer hinunterstapft. Fast alles zumindest, denn ein paar Überraschungen sind bei jedem Bauprojekt dabei. Zum Beispiel das dicke Stromkabel, das Arbeiter im Boden fanden, nachdem sie die Straße geöffnet hatten. „Wir haben vorher alle Leitungsträger angesprochen und nach so was gefragt“, sagt er mit einem Kopfschütteln. Trotzdem war da noch was, von dem niemand wusste. Und da sei sogar noch Saft drauf gewesen. „Vor der Hacke ist es dunkel“, erinnert Köster an einen Bergmannsspruch. Für Straßenbauer gilt wohl dasselbe.

Eine andere Überraschung waren die Schadstoffe, die die Arbeiter fanden. Beim Bau der Straße war einst wohl kübelweise Teer auf den Schotter gegossen worden. Darin stecken Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, kurz: PAK, und die gelten als krebserregend. „Nach den Voruntersuchungen waren wir aber gewarnt“, sagt Köster. Daher habe man Vorkehrungen treffen und die Arbeiter schützen können.



Der neue Asphalt gilt als sehr standfest und dicht. Spurrillen sollen sich nicht mehr so schnell bilden können. (Frank Thomas Koch)

Und dann noch so was: ein Deichschart, mitten auf dem Zubringer, an den niemand gedacht hat. An einer Stelle unter der Straße befindet sich eine Spundwand, die verhindern soll, das Wasser ins Stadtgebiet läuft. Rechts und links einer Brücke hat der Deichverband Dammbalken gelagert, die unter die Brücke gesetzt werden, wenn das Hochwasser mal kommen sollte. „Uns war das nicht klar“, sagt Köster und ruckelt an dem Verschlag, in dem die Balken liegen. Ein Problem sei es aber auch nicht gewesen. Und jetzt ist es immerhin eine Anekdote.

Zurzeit befinden sich die seit Mitte Mai andauernden Arbeiten in den letzten Zügen. Die Markierungen auf den Fahrbahnen fehlen noch, sie müssen bei trockenem Wetter aufgebracht werden, erzählt Köster. Wenn die Autofahrer am 16. Oktober die neuen Fahrbahnen zumindest einspurig befahren können, kommen noch die sogenannten Verflechtungstreifen dran, die Auf- und Abfahrten. Gut vier Wochen soll der Bau dauern, am 20. November soll der Zubringer komplett fertig sein, und dann wird auch Hemelingen wieder vom Umleitungsverkehr entlastet.

Zurück am Ausgangspunkt sitzt Bernd-Stefan Köster wieder in dem Auto mit den gelben Blinklichtern obendrauf. Auch für ihn ist das Projekt bald zu Ende. Seinen Zubringer wird er dann nicht so schnell wieder sehen. Denn er wohnt in Bremen-Nord. „Und zur Arbeit“, sagt der Straßenbauer, „fahre ich mit der Bahn.“