

Saarland > Saarlouis > Saarlouis: Wieso Sanierung|

SZ+ Einblick in die Baustelle

Wieso Sanierungen der A 620 nicht schneller fertig werden

Saarlouis/Ensdorf · „Faule Schweine!“, „Macht mal schneller!“ Solche Anfeindungen bekommen die Asphaltbauer von Till Ferdinand immer wieder zu hören. Doch ein Besuch unserer Zeitung auf der A-620-Baustelle in Ensdorf zeigt: Dass Maßnahmen lange dauern liegt sicher nicht am Einsatz der Arbeiter. Stattdessen gibt es andere Gründe.

15.07.2023, 11:16 Uhr · 5 Minuten Lesezeit



Zwischen Sonne und Asphalt kann es beim Straßenbau so heiß werden, wie in einer Sauna. Das Saarphalt-Team trotzt beim Ausbau der A 620 zwischen Saarlouis und Ensdorf gemeinsam diesen Temperaturen.

Foto: SZ/Nils Straßel



Von **Nils Straßel**

Reporter

Für Nico Opp ist die extreme Hitze beim Straßenbau zur Normalität geworden. Schon morgens um 11 Uhr brennt die Sonne schonungslos auf seinen Kopf. Zu seinen Füßen flimmert die Luft, als der Bauleiter eine Schicht 160 Grad heißen Asphalt auf die Fahrbahn der A-620-Ausfahrt Ensdorf aufträgt. Doch bis auf ein paar Schweißtropfen an der Schläfe sieht man ihm die Belastung nicht an. Vor wenigen Tagen hat sich unsere Zeitung selbst ein Bild von der Baustelle gemacht. Ein Fazit: Nur hier zu Stehen ist schon unangenehm. Maschinen dröhnen und ein chemischer Geruch liegt

in der Luft. Lauter als die Baustelle ist nur der Verkehrslärm, den die vorbeirasenden Autos und Lkws verursachen. Aber für Opp spielt all das „eigentlich kaum noch eine Rolle“, erzählt er. „Den Lärm blendet man einfach irgendwann aus.“

Auch sein Kollege Christian Franke will sich nicht beklagen. „Ich finde den Geruch super“, gibt er zu. An Tagen, an denen besonders viel Fortschritt gemacht wird, sitze er fast den ganzen Tag ohne Pause am Steuer des Fertigers (die Maschine, mit der Asphalt aufgenommen und in die Fahrbahn eingebaut wird). Dabei könne die Temperatur in seiner Kabine im Sommer auf bis zu 80 Grad ansteigen – doch auch das sieht der Straßenbauer entspannt. „So spar ich mir halt den Saunagang“, scherzt Franke und lacht.



Obwohl Bauleiter Nico Opp von sich selbst sagt, dass die Hitze ihm nicht mehr so stark zusetzt, muss er bei der Arbeit trotzdem immer genug trinken.

Foto: SZ/Nils Straßel

Saarphalt-Chef: „Die Hitze ist eine enorme Belastung“

Sein Chef Till Ferdinand möchte das aber nicht unkommentiert stehen lassen. So locker, wie seine beiden Mitarbeiter über die Arbeit im Straßenbau reden, sei sie sicherlich nicht, erklärt der Geschäftsführer von „Saarphalt“ – einem jungen Straßenbauunternehmen aus Völklingen. Opp und Franke seien schon seit Jahren dabei und deshalb etwas abgehärtet. Trotzdem ist die brutale Hitze auf solchen Baustellen laut Ferdinand für alle „eine enorme körperliche und psychische Belastung.“ Um Abhilfe zu schaffen, versorge er das Team ständig mit kühlen Getränken, frischem Obst, Kappen oder Sonnencreme. Häufige Pausen seien aber

keine Option – denn „damit die neue Fahrbahn die bestmögliche Qualität hat, muss der Asphalt an einem Stück mit so wenig Stopps wie möglich aufgetragen werden“, erklärt der Saarphalt-Chef.

Straßenbauer werden auf der Arbeit beleidigt und attackiert



Der Eindruck unseres Reporters bestätigt: es wird nicht getrödeln. Während die eine Hälfte des Teams mit Fertiger und Walze die Kurve der Ausfahrt in Richtung Lisdorf saniert, bereitet die andere Hälfte mit Schaufeln und Presslufthammer bereits den nächsten Abschnitt vor. Doch Ferdinand hat die Erfahrung gemacht: Nicht alle denken, dass seine Straßenbauer so fleißig sind. In seinen 16 Jahren in der Branche habe er sich schon einige aggressive Kommentare anhören müssen. „Macht mal schneller“, oder „Faule Schweine“ hätten Autofahrer aus ihren Fenstern gerufen. Auch

Bierflaschen seien schon geflogen, erzählt der Geschäftsführer. In der Bevölkerung herrsche eben immer noch der Eindruck, dass Straßensanierungen viel schneller vorangehen könnten. Klar: Das würde den Verkehrsteilnehmern nervige Staus um Umleitungen vermeiden. Wie Ferdinand erklärt, gibt es allerdings eine Vielzahl von Gründen, die solche Baustellen in die Länge ziehen – und keiner davon hat mit dem Einsatz der Arbeiter zu tun.



Christian Franke denkt, für den Straßenbau muss man geboren sein. Der Fertiger-Fahrer von Saarpfalt sagt, er hat auf der Arbeit schon viele Leute kommen und wieder gehen sehen, weil der Job nichts für sie war.

Foto: SZ/Nils Straßel

Wieso Sanierungen von Straßen heutzutage oft länger dauern, als früher

Ein erster Punkt ist der Umfang der Projekte. „Oft heißt es, früher wurde so eine Straße an einem Wochenende

saniert“, sagt Ferdinand. „Das stimmt zum Teil sogar, aber damals wurden fast Jahrzehnte lang immer nur Deckschichten erneuert.“ Mittlerweile seien die Straßen so in Mitleidenschaft gezogen, dass nur noch ein Volllausbau hilft. Statt einer Lage Asphalt von vier Zentimetern, werden bei der aktuellen Maßnahme auf der A 620 beispielsweise vier verschiedene Schichten mit einer Gesamtdicke von 30 Zentimetern erneuert. Das dauere dann natürlich länger.

Umleitungen im Überblick

A620-Großbaustelle bei Saarlouis - was ab heute auf Autofahrer zukommt



Kommentar zu Anfeindungen gegen Straßenbauer

Motzer sind Teil des Problems



Termine und Großveranstaltungen beeinflussen den Fortschritt

Ein zweiter Punkt sei die Projektplanung. Oft gebe es gesellschaftliche Gründe, warum die Straßenbauer ihre Arbeit unterbrechen müssen. Das gibt der Auftraggeber vor, so Ferdinand. Bei der aktuellen Maßnahme in Saarlouis zeige

sich das folgendermaßen: Der Großteil der Arbeiten soll während der Sommerferien erledigt werden – um den Verkehr nicht so stark zu belasten. Einige Auf- und Ausfahrten wurden aber schon jetzt erneuert. So entsteht der Eindruck, dass die Maßnahme mehrere Monate dauert, obwohl die Arbeiten wochenlang pausieren – ohne jegliche Sperrung. Zusätzlich gab es eine Unterbrechung während der Saarlouiser Emmes, fügt Ferdinand hinzu. Damit die tausenden Besucher alle Ausfahrten der Autobahn nutzen konnten, mussten seine Mitarbeiter ein paar Tage lang still halten. Ferdinand: „Das führt dann dazu, dass der Verkehr immer nur kurz stark beeinträchtigt wird, aber dafür ständig ein bisschen.“

Genehmigungsverfahren bremsen Projekte aus

Schlussendlich gebe es da noch das altbekannte Problem: die deutsche Bürokratie. Wenn eine Firma mit der Sanierung einer Straße beginnt, weiß sie meist nicht genau, was sie erwartet, erklärt Ferdinand. „Man kann im Vorfeld eines Projekts natürlich aus einer Straße keinen Schweizer Käse machen und

tonnenweise Vorbohrungen durchführen, um zu sehen, in welchem Zustand die Straße aktuell ist. Das geht nur punktuell.“ Wenn sich aber im Nachhinein – also wenn die Straße aufgefräst wird – herausstellt, dass mehr Arbeiten oder die Entsorgung von Gefahrenstoffen wie zum Beispiel Teer vonnöten sind, dann müssen neue Genehmigungen eingeholt oder die Ausschreibung angepasst werden. So was führt dann laut Ferdinand unweigerlich zu weiterem Papierkram, zu Stillständen auf der Baustelle und damit natürlich auch zu längeren Sperrungen für die Verkehrsteilnehmer.

