

# Eine Baustelle mit Besonderheiten

**GRÜNSTADT/WATTENHEIM:** Kurzbesuch von Verkehrsminister Wissing an der A 6 – Aus Beton wird Schotter

Eine Baustelle, die mehrere Besonderheiten aufweist, hat sich der neue rheinland-pfälzische Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) am Mittwochnachmittag angesehen: die Erneuerung der Richtungsfahrbahn Mannheim der A 6 zwischen den Anschlussstellen Wattenheim und Grünstadt von Grund auf.

Wobei „von Grund auf“ wörtlich zu nehmen ist: Denn den Unterbau der Fahrbahn, die 1983 aufgebracht wurde, bildet im Wesentlichen noch die alte Reichsautobahn aus den Jahren 1936/38. Sie führte von der saarländischen Grenze bis zum Frankenthaler Kreuz. In der 3,6 Kilometer langen Baustelle im Leiningerland ist der Beton des Dritten Reiches ebenso wie der aus der Neuzeit komplett entfernt worden.

Bei Wattenheim stehen der Minister und seine Begleitung auf einer riesigen Schotterhalde aus zerkleinerten Betonbrocken. Der Wind bläst ihnen feinen Staub entgegen. Denn die dicken Brocken des Ausbaus werden hier von einer mobilen Recycling-Anlage aufgearbeitet. Der Schotter wird für den Neubau auf der A 6 und auf anderen Baustellen als Frostschutzschicht wieder eingebaut. Noch etwa zwei Wochen werde die Anlage laufen, erfährt Wissing, dann werde sie zum nächsten Einsatzort verfrachtet.

Freie Ingenieure bieten sich an, personelle Engpässe bei Planungen abzufedern.

Den Besuch in Wattenheim hat die Ingenieurkammer Rheinland-Pfalz mit angeregt. Denn auf dieser Baustelle lässt sich der Landesbetrieb Mobilität (LBM) von externen Planungsbüros unterstützen. Der LBM stößt personell an seine Grenzen, weil der Bund und auch das Land sehr viel Geld für den Straßenbau zur Verfügung stellen. In der Fachsprache wird dies „Investitionshochlauf“ genannt. Und diese Spitzen sollen „qualifizierte Ingenieurbüros“ abdecken, erläuterte der kaufmännische Geschäftsführer des LBM Rheinland-Pfalz, Alfred Dreher. Seinem Haus stünden von Bund



An dieser Brücke wird die Reichsautobahn als Unterbau bleiben: weil das Bauwerk erst vor kurzem saniert worden ist, im Vordergrund: Volker Wissing.

FOTO: BENNDORF

und Land für dieses Jahr rund 525 Millionen Euro für den Straßenbau zur Verfügung. Wie wir gestern im Zusammenhang mit dem neuen Verkehrswegeplan 2030 des Bundes berichteten (Titelseite), sind für Bau und Unterhaltung von Fernstraßen und Autobahnen allein in Rheinland-Pfalz 5,6 Milliarden Euro vorgesehen.

Es gebe im Land etwa 140 Büros, die sich auf Verkehrsplanung spe-

zialisiert hätten, informierte Horst Lenz, der Präsident der Kammer. Diese privaten Fachleute könnten den LBM und das Ministerium bei geplanten Bauvorhaben unterstützen. „Wir haben Kapazitäten frei“, sagte er. Lenz hat die Befürchtung, dass das Geld für eine Verbesserung der Infrastruktur eventuell nicht abgerufen werden könnte, wenn im öffentlichen Dienst bei der Planung Engpässe entstünden.

Ähnlich äußerte sich auch Minister Wissing: „Das Geld steht bereit, es fehlt die Manpower.“ Es sei eine „große Herausforderung, die enormen Mittel im Straßenbau umzusetzen“. Deshalb begrüßte auch er eine enge Kooperation mit externen Ingenieuren. „Am Ende wären dann alle glücklich“, meinte er mit einem Schmunzeln: der LBM, die privaten Planer, die Firmen und die Autofahrer. | ks

## Zur Sache: Die A6-Baustelle im Leiningerland

Die A 6 Saarbrücken - Mannheim wird derzeit zwischen den Anschlussstellen Wattenheim und Grünstadt in Richtung Mannheim auf einer Länge von 3,6 Kilometern erneuert. Kosten: rund 3,8 Millionen Euro, die nach Angaben des Landesbetriebs Mobilität (LBM) der Bund trägt. Täglich passieren diesen Abschnitt der A6 etwa 38.000 Fahrzeuge. Der Verkehr läuft auf vier verengten Spuren auf der Rich-

tungsfahrbahn Saarbrücken. Die alte Betonfahrbahn, auch die aus den Jahren 1936/38, wird komplett ausgebaut. Das Material wird auf einem Feld bei Wattenheim aufbereitet und zum Teil wieder als Frostschutz auf der Baustelle verbaut. Anschaulich erläuterte Jens-Uwe Tesch-Veil, Leiter Baubüro Wattenheim, beim Besuch des Ministers die Besonderheiten der Baustelle. So haben sich die Straßenbauer dafür entschie-

den, als Deckschicht Asphalt aufzubringen: aus Lärmschutzgründen und weil aufgrund der Topographie Betonplatten – wie in der Vergangenheit geschehen – reißen könnten. Der Abschnitt soll Mitte November wieder freigegeben werden. Auf der Gegenfahrbahn seien derzeit keine größeren Arbeiten vorgesehen. Dort seien erst 2002 und 2007 Sanierungsmaßnahmen erfolgt, informierte der LBM. | ks