

# Operation Schlagader

Ein Besuch auf Hamelns längster Baustelle



Die Operation an einer Schlagader ist immer heikel – sei es für den Arzt in der Klinik oder den Bauarbeiter auf der Straße. Eine gute Vorbereitung ist in beiden Bereichen lebenswichtig, auf Komplikationen muss professionell reagiert werden. Und der Eingriff soll sich auf lange Zeit bezahlt machen. So wie bei der Pyrmonter Straße in Hameln. Die Grunderneuerung der vierspurigen Strecke geht nun dem Ende zu.

VON MARC FISSE

Dem Autofahrer ist es sichtlich unangenehm: „Könnten Sie mir helfen? Ich bin mit dem Hinterrad in ein Loch gefahren und komme nicht mehr raus.“ Der Senior mit dem Daimler hat sich beim Einfädeln in Hamelns Pyrmonter Straße versehen und ist in die Baustelle geraten. Als er zurücksetzte, passierte das Malheur an der noch nicht angeschütteten neuen Gosse. „Wir kommen“, sagt Goran Rajic freundlich. Kurz darauf hieven der Vorarbeiter und zwei Kollegen den Wagen des 78-Jährigen aus der Vertiefung. „So etwas kommt vor“, sagt Rajic gelassen. In den vergangenen drei

Monaten haben er und sein sechsköpfiges Team zum Beispiel auch Anwohnern geholfen, ihre Mülltonne oder den Grünschnitt durch Absperrungen hindurch und über Schotterhügel hinweg an die auf zwei Spuren eingeschränkte Fahrbahn zu bringen. „Das ist doch selbstverständlich“, meint Rajic. Man müsse eben versuchen, die Einschränkungen, die eine derart große Baustelle verursache, erträglich zu halten.

Auf 1,5 Kilometern werden seit Mitte Juni die breite Fahrbahn der hier kombinierten Bundesstraßen 1 und 83, die Parkstreifen, Gassen und Bus-

die Straße voll sperren können, wäre alles viel einfacher gewesen und wäre auch schneller gegangen“, sagt Frank Schweigert. Er ist bei der Stadtverwaltung für die Straßenunterhaltung zuständig. Angesichts von 40.000 Fahrzeugen pro Tag und mangels geeigneter Umleitungsstrecken müsse hier „unter laufendem Verkehr“ gearbeitet werden. Schon vor dem ersten Baggerinsatz haben sich Schweigert und die Mitarbeiter des heimischen Bauunternehmens Koopmann & Wienkoop viele Gedanken gemacht, wie diese Hauptschlagader durchgängig gehalten werden kann. Jetzt, kurz vor Abschluss der Arbei-

ten, ziehen der Vertreter der Stadt sowie Firmenchef Carsten Wienkoop zufriedenen Bilanz: Natürlich habe es Stockungen gegeben, aber die meiste Zeit sei der Verkehr geflossen. Auch sonst sei alles gutgegangen. Rund 7000 Tonnen abgefrästen Asphalts seien zur Wiederverwertung zum Deutag-Mischwerk nach Kemnade gebracht worden. Zehn Sattelzüge waren dazu im Pendeleinsatz. Weitere 500 Tonnen teils uralten Straßenmaterials waren mit Teerstoffen belastet und mussten speziell entsorgt werden.

Ein paar Meter weiter hilft Wienkoops Sohn Hannes (19) dem Steinsetzer Rolf Lysek (51)

beim Verfügen des Rinnsteins. Der eine sammelt als Praktikant vor dem Bauingenieur-Studium praktische Erfahrungen – der andere hat nach 25-jähriger Tätigkeit am Bau reichlich davon zu bieten. Rund zwei Kilometer Wasserabläufe mit 65 Gullis sind in den vergangenen Wochen an der Pyrmonter Straße neu gebaut worden – komplett in Handarbeit. Die Gosse ist für das Bauprojekt bedeutender als der Laie denken mag: Ihre Höhe und Ausführung entscheidet über den perfekten Wasserablauf und legt auch bereits das Profil der später zu asphaltierenden Fahrbahn fest. Da sollte also schon am Anfang nichts schiefliegen.

Das Ausmessen ist Sache von Polier Rajic: „Am besten funktioniert das immer noch mit Schnur, Wasserwaage und Auge“, sagt der Fachmann und verrät ein „Betriebsgeheimnis“: „Wird die Spur alle sieben Meter gespannt, läuft es perfekt. Ist die Spannweite größer, hat man später leicht Pfützen.“

Ein gutes Augenmaß braucht auch Kristian Sladovic – und außerdem sehr viel Feingefühl. Der 36-jährige Hamelner sitzt seit sechs Jahren auf dem großen Bagger. Eine falsche Bewegung könnte die Kollegen oder auch Passanten verletzen. Wie schafft er es bloß, das ausschwenkende Heck nicht in den dicht vorbeifließenden Verkehr hineinzudrehen? „Dafür entwickelt man ein Gefühl“, erklärt der Baggerfahrer. Mit der 20 Jahre alten Maschine fühlt er sich inzwischen so eng verbunden, dass er den Chef bremst, eine neue zu kaufen.

Am kommenden Montag und Dienstag wird wieder Großbetrieb auf der Baustelle sein. Dann zieht Wienkoops ebenfalls siebenköpfige As-

phaltpolonne die Fahrbahndecke der stadtauswärts führenden Spuren auf. Ein Sicherungsposten muss dabei immer wieder für einige Minuten den Verkehr in Richtung Süden anhalten, um den Arbeiter neben der Einbaubohle des Asphaltfertigers zu schützen. Die Maschine wurde bei Volvo CE in Hameln gebaut. Wienkoop lobt die gute Zusammenarbeit mit dem hiesigen Weltunternehmen – nicht nur aus Lokalpatriotismus, sondern weil die „Titan 6820“ den Bau perfekter Straßenbeläge ermögliche.

Und gut soll es werden. „Die erneuerte Decken- und Binderschicht muss 25 Jahre halten“, erklärt der städtische Bauleiter Hans-Jürgen Alsmeier. Sollte das klappen, wären auf Hamelns Hauptfallstraße für lange Zeit keine Baustellenbaken mehr zu sehen. Selbst, wenn eines Tages die Südumgehung an die Kreuzung Fort Luiterse angeschlossen wird, dürften die Behinderungen gering bleiben. „Wir haben dort jetzt schon alles berücksichtigt“, sagt Alsmeier. Vielleicht dauert es ja tatsächlich weniger als 25 Jahre bis zur Verwirklichung des alten Traums der Hamelner.



Baggerfahrer Kristian Sladovic muss immer alles im Blick haben – ganz besonders, wenn es eng wird. Seine Maschine bewegt er mit sehr viel Feingefühl. *mafi (6)*

Rolf Lysek (re.) und Hannes Wienkoop verarbeiten für die Gosse speziellen Fugenmörtel. Er ist nach dem Aushärten bis zu 40-mal stabiler als Beton. Damit hält die Rinne auch schwere Lkw schadlos aus. Der Einbau erfordert eine große Fachkenntnis.



Die Tragschicht ist fertig, am kommenden Montag kommt die Asphaltkolonne, um die Fahrbahndecke zu ziehen. Danach erfolgen die Markierungsarbeiten. Am Donnerstagabend sollen die Absperrungen beseitigt werden.



Besprechung zwischen zwei Wurst-Bissen: Vorarbeiter Goran Rajic (re.) mit seinem Chef Carsten Wienkoop.



Die Zufahrt vom Brückenkopf wird nächste Woche nochmals gesperrt. Die Arbeiten dort werden auch nach Fertigstellung der Hauptfahrbahn fortgesetzt.