

Mit Laser auf der Suche nach den Schäden

Zustand der Straßen wird mit Hightech erfasst – Kleinere Schäden reparieren macht Sinn

Von Wilfried Roggendorf

LINGEN. Die Zeiten, in denen Straßenwärter zu Fuß die Fahrbahn abgingen, um ihren Zustand zu beurteilen, sind vorbei. Heute übernehmen mit modernster Messtechnik ausgestattete Fahrzeuge diese Aufgabe.

Markus Droste ist Sachgebietsleiter Straßenbau im Geschäftsbereich Lingen der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Vom Schreibtisch aus hat er den Zustand der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen in seinem Zuständigkeitsbereich im Blick. Die Ergebnisse der Messfahrzeuge kann er auf seinem PC abrufen. Und das sind eine Menge.

„Ein Laser erfasst Unebenheiten, Spurrillen und Risse in der Fahrbahn“, erklärt Droste. Mit einem Messrad werde die Griffigkeit des Belages geprüft. „Dabei wird ein kleiner Wasserfilm vor das Rad gesprüht. So werden schlechteste Rahmenbedingungen erzeugt. Trotzdem müssen entsprechende Griffigkeitswerte erreicht werden.“ Kameras nehmen nicht nur die Straßenoberfläche vor und hinter dem Messfahrzeug auf, sondern erfassen auch den Seitenraum.

Alle vier Jahre wird jeder Meter Autobahn und Bundesstraße so objektiv nachvollziehbar geprüft. Auf den Landesstraßen sind die Messfahrzeuge im Fünf-Jahres-Rhythmus im Einsatz. Die Messungen werden bei Tempo 60 bis 80 durchgeführt. „Die Fahrzeuge schwimmen im Verkehr mit“, sagt Droste.

Als erstes Bundesland hat Niedersachsen 2010 begonnen, auch Radwege so zu überprüfen. „Da kann dem Radfahrer dann schon einmal ein mit Messbalken, Kameras und gelbem Blinklicht ausgerüstetes Quad entgegenkommen“, scherzt Droste. Die Fahrzeuge gehören nicht der Behörde. Durchgeführt werden die Messungen von Spezialfirmen.

Handlungsgrundlage

Die Ergebnisse bilden für Droste und seine Kollegen eine Handlungsgrundlage. „Sie helfen uns festzulegen, welche Maßnahmen wir in den nächsten Jahren planen.“ Würde akuter Handlungsbedarf, beispielsweise wegen mangelnder Griffigkeit, die aber kaum vorkomme, oder Schäden in der Fahrbahn festgestellt, seien Warnschilder und Geschwindigkeitsbeschränkungen geeignete Sofortmaßnahmen. „Dann entwickeln wir langfristig Programme zur Sanierung.“ Dies müssen nicht immer umfangreiche Maßnahmen sein. Oft sei es sinnvoll, kleinere Schäden schnell auszubessern, bevor größere und teurere Maßnahmen erforderlich würden.

Der Leiter des Geschäftsbereichs Lingen, Klaus Haberland, versucht zu erklären, warum auf einer scheinbar relativ guten Straße ausgebessert wird, während an einer Straße in relativ schlechtem Zustand gerade nichts gemacht wird. „Stellen Sie sich vor, ein Sturm weht das halbe Dach einer alten



klapperigen Scheune herunter und gleichzeitig ein halbes Dutzend Dachziegel vom neuen Wohnhaus des Bauern. Was wird der vorrangig reparieren?“

Bei allem Einsatz von Hightech haben die Straßen-

wärter trotzdem ihre Bedeutung nicht verloren, zumal es von der einen bis zur nächsten Zustandserfassung einer Straße ja mehrere Jahre dauert. „Die Berichte aus den Straßenmeistereien vor Ort sind nach wie vor wichtig.“

Statt Seitenraum in den Gegenverkehr?

Stärkere Schutzeinrichtungen können auch nachteilig sein

wrog **LINGEN.** Vier Lkw sind in den letzten vier Jahren von der Lingerer Umgehungsstraße abgekommen, haben die Schutzeinrichtungen durchbrochen und sind heruntergekippt. Doch helfen stärkere, doppelte Leitplanken, Betonwände? Klaus Haberland, Leiter des Geschäftsbereichs Lingen der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, sieht dies durchaus kritisch.

Drei der vier Unfälle passierten in einem Bereich, wo parallel unterhalb der Umgehungsstraße die Lingerer Schulstraße verläuft. „Dort haben wir die Seitenbankette befestigt“, erklärt Haberland. Den dort verunglückten Lkw-Fahrern sei es nicht gelungen, nachdem sie von der

Fahrbahn abgekommen seien, gegenzulenken, weil sie aus dem weichen Untergrund nicht mehr herauskamen. „Aber wenn ihnen das gelungen wäre, wären sie eventuell in den Gegenverkehr gefahren“, gibt Haberland zu bedenken.

Obwohl die zuständigen Stellen, die Verkehrsunfall-

„Fahrbahnmarkierung wird beim Überfahren extrem laut“

Klaus Haberland zum Effekt der Profilmarkierung

kommission, die Stadt Lingen und seine Behörde derzeit alle Möglichkeiten prüfen würden, wie solche Unfälle in Zukunft vermieden



Mit solchen Fahrzeugen

wird heute der Zustand der Straßen erfasst und dokumentiert. Foto: Schniering GmbH
Markus Droste kann die Ergebnisse aller Messungen direkt am Computer abrufen.

Foto: Wilfried Roggendorf

Thema der Woche

250 Jahre Straßenbau

MONTAG
Die Aufgaben

DIENSTAG
Die Geschichte

MITTWOCH
Der Naturschutz

DONNERSTAG
Die Technik

FREITAG
Die Bauplanung
SAMSTAG
Im Einsatz

werden könnten, bevorzugt Haberland eine Lösung – die sogenannte Profilmarkierung. „Diese Fahrbahnmarkierung wird beim Überfahren extrem laut“, sagt Haberland. Alle Unfälle hätten sich in der Nacht oder frühmorgens ereignet. Er deutet an, dass er die Unfälle eher auf eine Übermüdung der Fahrer denn auf den Zustand seiner Straßen zurückführt.

Nicht nur die Angst, mit baulichen Maßnahmen die Lkw auf der Straße zu halten und damit gegebenenfalls in den Gegenverkehr zu lenken, treibt Haberland um. Er denkt auch an die Kosten: „Die ganze Lingerer Umgehungsstraße mit doppelten Leitplanken zu versehen dürfte zwischen einer und

zwei Millionen Euro kosten.“ Da spreche man baulich gesehen über eine Menge Geld.

Und dieses beispielsweise in die Befestigung des Seitenraums zu investieren, wäre gerade beim letzten Unfall eines Lkw auf der Lingerer Umgehungsstraße kontraproduktiv ausgefallen worden. „Hätten wir an dieser Stelle die Seitenbankette befestigt, wäre der Lkw, der in einer leichten Linkskurve einfach geradeaus gefahren ist, mit voller Wucht durch die Leitplanke gebrochen. Was dann mit dem Fahrer passiert wäre...“ Haberland führt den Gedanken nicht zu Ende – wohl wissend, dass jede bauliche Maßnahme auf „seinen“ Straßen solche und solche Folgen haben kann.