



ARBEITSPLATZ AUTOBAHN

Mit der Autobahn A7 rückte Heidenheim Ende der 1980er-Jahre etwas näher an die Welt heran. Heute rauschen täglich über 44.000 Fahrzeuge auf der Strecke zwischen Ulm und Würzburg an Heidenheim vorbei. Damit alles rund läuft, sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Autobahnpolizei und der Autobahnmeisterei für uns im Einsatz.

Die rote Polizeikelle, eine Waage für die Achslast, ein Höhenmessgerät und ein kleiner tragbarer Minicomputer (PDA) – Roland Illenberger checkt, ob alles an Bord des Polizei-Busses ist. Der 57-jährige Polizeihauptkommissar leitet die Kontrollgruppe bei der Heidenheimer Autobahnpolizei, die seit 1987 in Oggenhausen ihr Domizil hat.

Die Überprüfung von Lkws steht heute auf dem Plan seiner Gruppe, zu der auch Polizeihauptmeister Klaus Eberhardt zählt. „Ganz wichtig ist es, die Gesetze mitzunehmen – und die Erklärungen dazu, die meist viel dicker sind als der eigentliche Gesetzestext“, erklärt der 48-Jährige.

Über eine der speziellen Betriebsauffahrten, z. B. an den vier Raststätten entlang der Strecke, bei Ebnat und Oggenhausen, am Albabstieg oder nach dem Virngrund, geht es auf die Strecke. „Diese Auffahrten werden auch immer wieder mal illegal von Anwohnern genutzt, die sich damit ein paar Meter Weg sparen“, erklärt Illenberger, „aber sie müssen damit rechnen, dass wir dort ab und an Kontrollen durchführen – und dann wird es teuer.“

Nach ein paar Kilometern überholen die beiden einen Lkw mit Tuttlinger Kennzeichen und winken ihn auf den nächsten Parkplatz. Nach der Kontrolle aller Papiere – vom Führerschein über die Fahrzeugpapiere bis hin zu Transportgenehmigungen – steht die Überprüfung des Fahrtenschreibers an. „Die älteren Lkws hatten hier noch Papierscheiben, bei denen man oft stundenlang über der Auswertung saß“, erklärt Klaus Eberhardt. „Dieser neue Lkw besitzt aber schon einen digitalen Fahrtenschreiber, den wir mit unserem PDA auslesen können.“

Überprüfung vor Ort

Während er den Minicomputer mit dem Fahrtenschreiber verbindet, macht Kollege Illenberger einen Rundgang um das Fahrzeug. „Wir überprüfen dabei den Zustand der technischen Einrichtungen, der Reifen und die Ladungssicherung“, beschreibt er die Prozedur. Waren nach dem Fall des eisernen Vorhangs viele „Problemfälle“ auf den Straßen anzutreffen, so sei heute die Technik meist in Ordnung. Und das gilt auch für den Lkw von Trucker Günter Scholz, der heute mit Hackschnitzeln unterwegs ist.

Als Roland Illenberger seinen Rundgang beendet hat, sind auch alle Daten im PDA angekommen und die beiden machen sich an die Auswertung. Graphisch aufbereitet können sie für die 30 letzten Tage alle Fahrt- und Ruhezeiten darstellen, wobei das Sys-



1



2



3



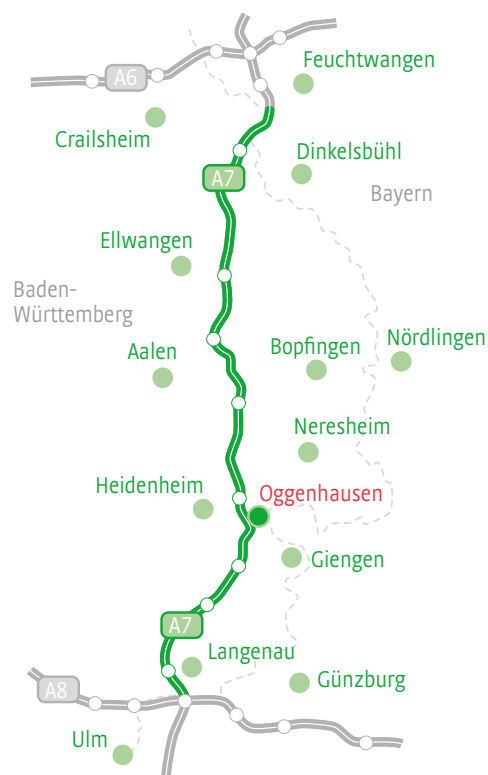
4

tem eventuelle Probleme gleich markiert. So auch in diesem Fall: „Es gibt hier ein paar Stellen, wo es um ein paar Minuten nicht stimmt“, erklärt Roland Illenberger dem Lkw-Fahrer. Schnell entwickelt sich eine Diskussion um Pausenzeiten und Lenkzeitunterbrechungen, um Ladezeiten und Fahrtzeiten. „Wir haben zwar eine Schulung bekommen von unserem Chef“, erklärt Trucker Günter Scholz, „aber es ist doch alles recht kompliziert.“ Roland Illenberger gibt ihm daher noch einige Tipps für die Zukunft mit auf den Weg – und lässt es dann bei einer mündlichen Verwarnung bewenden.

„Die meisten Lkw-Fahrer sind bei solchen Kontrollen sehr kooperativ“, meint Roland Illenberger, „denn sie wollen ja zügig weiterkommen.“ Sie bezahlen die Strafen auch selbst. Die Autobahnpolizei meldet die Verstöße an die jeweiligen Landratsämter und die legen dann anhand des Auswertungsprotokolls die Höhe der Strafe fest. Etwas anders sieht es bei ausländischen Lkws aus, wie Roland Illenberger weiß: „Bei Tempo-

Die Auswertung der Fahrtenschreiber [1] ist eine der zentralen Aufgaben bei der Überprüfung von Lkws [2]. Eine Sichtung des technischen Zustandes [3] steht außerdem auf dem Programm. Auf dem Garagendach der Autobahnpolizei befindet sich auch der Hubschrauberlandeplatz [4].

Von der Landesgrenze im Norden bei Dinkelsbühl bis zur Grenze im Süden bei Langenau erstreckt sich die von Oggenhausen aus betreute Strecke der A7.





5



6



7



8



9

übertretungen kassieren wir gleich in bar, bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten geht eine Meldung an das Bundesamt für Güterverkehr (BAG).“ Dort liegt übrigens auch die Zuständigkeit für die Mautkontrollen.

Ein starkes Team unterwegs

Seit dem 1. Juni 2008 ist die Überwachungsgruppe nicht mehr nur für den baden-württembergischen Teil der A7 zwischen Fichtenau im Norden und Langenau im Süden zuständig, sondern für alle Straßen im Landkreis Heidenheim. „Die Zuständigkeiten wurden schon einige Male geändert. Gehörten wir erst zur Autobahnpolizei in Stuttgart, sind wir jetzt Teil der Polizeidirektion Heidenheim“, erzählt Polizeioberkommissar Walter Gerstmeier. Er ist mit seiner sieben Mann starken Dienstgruppe in der Verkehrsüberwachung tätig. Wobei „sieben Mann“ nicht ganz stimmt, denn zu Gerstmeiers Gruppe zählt seit kurzem auch die 27-jährige Annika Mahr, die als einzige Frau in der Heidenheimer Autobahnpolizei ihren Dienst verrichtet.

Während sie heute die Zentrale besetzt hält, macht sich Gerstmeier mit seinem Kollegen Harald Hauser auf den Weg. Der 46-jährige Steinheimer ist ebenfalls schon ein alter Hase bei der Autobahnpolizei, de-

ren Altersdurchschnitt immerhin bei rund 45 Jahren liegt. Beide schätzen die familiäre Atmosphäre unter den Kollegen. „Wir unternehmen auch privat mit unseren Familien oft etwas zusammen, und einmal im Jahr fahren wir alle zusammen ein paar Tage an den Gardasee“, berichten die beiden.

Mit ihrem schon in der aktuellen Blau- und Silber-Kombination beklebten Passat geht es heute zunächst Richtung Norden. Routinemäßig werden auch die Parkplätze und Rastanlagen mitkontrolliert. Aber sowohl hier als auch auf der Autobahn ist heute alles ruhig. „Es geht hier nicht jeden Tag zu wie bei *Alarm für Cobra 11*“, meint schmunzelnd Walter Gerstmeier. „Mein Chef wäre auch ziemlich sauer, wenn ich jede Woche ein Fahrzeug zu Schrott fahren würde.“ Apropos Fahrzeug: Ein bisschen mehr unter der Haube als die Fahrzeuge der regulären Polizei haben die Autos der Autobahnpolizei schon, aber bei 170 PS ist auch hier Schluss. „Früher fuhren wir ja mal Mercedes, aber inzwischen muss auch ein Passat reichen“, meint Harald Hauser mit Bedauern. Auch auf den neuen digitalen Polizeifunk warten die beiden schon seit einigen Jahren. 2010 soll es nun aber endlich so weit sein – und dann gibt es auch die neuen Uniformen.

Auf der Rückfahrt Richtung Süden sichten die beiden einen Lkw auf dem Standstreifen

Im Autobahnpolizeirevier [5] hält Annika Mahr die Stellung in der Zentrale [6], während Dienstgruppenleiter Walter Gerstmeier mit seinem Kollegen Harald Hauser und dem speziell ausgerüsteten Passat [7] auf Tour ist und z. B. einen Pannens-Lkw hinter dem Agnesburgtunnel betreut [8]. Alle neuen Fahrzeuge sind übrigens schon aktuell in Blau-Silber beklebt [9].

nach dem Agnesburgtunnel. Harald Hauser steigt aus und klärt die Lage. Der Fahrer hat aber schon Hilfe angefordert und so können Gerstmeier und Hauser ihre Fahrt fortsetzen. „Der Lkw war gut gesichert und stand auch sauber auf dem Standstreifen“, erklärt Hauser. „Aber das ist manchmal schon ein Problem, denn steht der Lkw gerade bei einer Reifenpanne zu weit links, wird es dort gefährlich, und kommt er zu weit nach rechts, versinkt er im weichen Bankett.“

Sicherheit hat Vorrang

Zur Zeit besonders gefährlich: die Baustelle bei Heidenheim, wo die Fahrbahn Richtung Süden komplett erneuert wird und sich der Verkehr vierspurig auf der Nordfahrbahn drängt. „Hier haben wir fast jeden Tag einen Unfall, bei dem sich zwei Fahrzeu-

ge auf den engen Spuren streifen“, berichten die beiden, „aber zum Glück sind das meist nur Blechschäden.“ Und auch sonst ist die A7 eine relativ sichere Autobahn. „Während des ganzen letzten Jahres hatten wir nur einen tödlichen Unfall“, erzählt Gerstmeier. Ein Lkw war damals durch die Mittelleitplanke auf die Gegenfahrbahn geraten und dort mit einem Pkw kollidiert, dessen Fahrer dabei ums Leben kam. „Die Autobahn war voll gesperrt und der Rettungshubschrauber kam zum Einsatz“, erinnert sich auch Harald Hauser.

Immer einsatzbereit

Die Beseitigung von Unfallschäden ist eines der Einsatzgebiete der Autobahnmeisterei Heidenheim. Sie hat ihr Hauptquartier praktischerweise gleich neben der Autobahnpolizei und betreut in etwa den gleichen Streckenabschnitt. Dabei zählen aber nicht nur die eigentlichen Autobahnkilometer zum Aufgabenbereich, sondern auch alle Parkplätze und Rastanlagen, die Aus- und Einfahrten sowie zahlreiche Rückhaltebecken. „Über 30 Kilometer der A7 sind Wasserschutzgebiet“, erklärt Dieter Ramsperger. Der 48-jährige gelernte Stahlbetonbauer ist



10



11

bereits 28 Jahre bei der Autobahnmeisterei und heute als Kolonnenführer unterwegs zum Rückhaltebecken Heiligental, wo eine Pumpe Probleme macht. „Wir nehmen an, dass der Zufluss irgendwie verstopft ist und werden mit dem Boot mal rausfahren und nachsehen“, ergänzt sein Kollege Thorsten Ruiner. Ihn packte vor rund 10 Jahren das „Asphaltfieber“ und er sattelte vom Siebdrucker um zur Autobahnmeisterei.

Die bunte Mischung an Ausbildungsberufen ist sicher auch ein wichtiger Faktor für die reibungslose Arbeit der Autobahnmeisterei. „Im Prinzip macht jeder alles, aber

Mit einem kleinen Ruderboot sind die Mitarbeiter der Autobahnmeisterei unterwegs, um den Pumpeneingang des Rückhaltebeckens zu prüfen [10]. Ihr Chef Markus Schüppel kümmert sich derweilen um das Einlaufbecken [11].

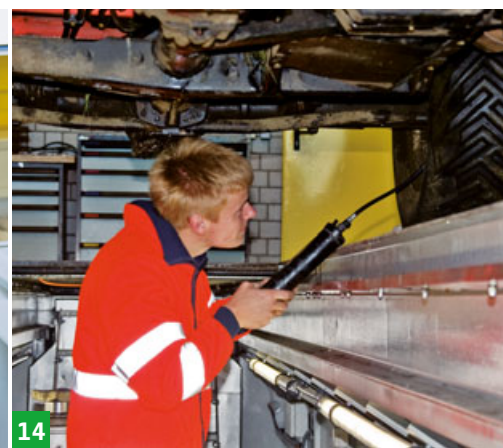
man hat schon immer sein Spezialgebiet“, berichtet Dieter Ramsperger. Und davon gibt es einige, denn das Aufgabenspektrum für die knapp über 30 Mitarbeiter ist mehr als reichlich. 76 Brücken, zwei Tunnel, 45 Verkehrszeichenbrücken, 24 Regenklärbecken, vier Tank- und Rastanlagen – dies ist



12



13



14



15



16

Aus der Oggenhausener Autobahnmeisterei [12] kann der Status beider Tunnel auf der A7 jederzeit überwacht werden [13]. Dank der kompletten Ausstattung und der gut ausgebildeten Mitarbeiter werden Wartungsarbeiten vor Ort durchgeführt [14]. Die wichtigsten Schilder sind immer auf Lager [15]. Ganz wichtig im Fuhrpark: die Fahrzeuge für die Absicherung [16].

nur ein kleiner Ausschnitt der von der Autobahnmeisterei betreuten Bauwerke auf und neben der A7. Der Streckenwart ist daher mindestens einmal täglich unterwegs. Kleinere Jobs erledigt er gleich selbst, bei größeren Aufgaben werden die Kollegen mit dem entsprechenden Gerät angefordert.

Das gilt auch für die bauliche Unterhaltung der Strecke. Größere Bauarbeiten wie die gerade laufende Fahrbahnsanierung werden immer an Bauunternehmen vergeben. „Wir kümmern uns um kleinere Schäden an der Fahrbahn oder den Banketten, Böschungen oder Brücken. Und natürlich auch um die Instandsetzung und Wartung der Verkehrszeichen, WC-Anlagen und der Tunnelausstattung“, erläutert Betriebsleiter Markus Schüppel das Aufgabengebiet.

Im Frühjahr, Sommer und Herbst steht auch die sogenannte „Grün- und Gehölzpfle-

ge“ auf dem Programm. Dann wird ein ein bis zwei Meter breiter Streifen neben der Fahrbahn gemulcht, der Sicht- und Blendschutz im Mittelstreifen wird zurückgeschnitten und Bäume und Sträucher am Straßenrand werden ausgelichtet und verjüngt. Besonders intensiv werden die Grünflächen auf den Parkplätzen und Rastanlagen gemulcht. „Da gehen wir 5- bis 6-mal pro Jahr ran, damit die Reisenden sich dort gut erholen können“, erklärt Markus Schüppel. Und selbstverständlich werden auch die WC-Anlagen und die Müllbehälter täglich gereinigt bzw. geleert.

24 Stunden durch Schnee und Eis

Hochsaison ist für die Autobahnmeisterei allerdings im Winter, wenn es gilt, die Autobahnen rund um die Uhr schnee- und eisfrei zu halten. Dazu können in Oggenhausen fünf und im Stützpunkt Ellwangen noch einmal zwei Fahrzeuge in einen Schneepflug verwandelt werden. Sie sind dann bei Bedarf in drei Schichten im Einsatz. „Es gab auch schon Winter, wo wir 25 Tage am Stück rund um die Uhr unterwegs waren und nur zum Tanken gestoppt haben“, erinnert sich Dieter Ramsperger. „Bei Pulverschnee können wir bis 60 km/h schnell fahren, aber bei nassem Schnee geht es deutlich langsamer mit maximal 25 km/h entlang. Sonst reißt es uns

die Leitpfosten am Straßenrand raus“. Gestreut wird übrigens nicht mit Trockensalz, sondern mit einem sogenannten Feuchtsalz, bei dem das Salz durch eine Solelösung angefeuchtet wird. Der Vorteil: Das Salz wird weniger verweht, der Auftauvorgang setzt schneller ein und die Haftung ist besser. So konnten auch die Mengen an benötigtem Salz deutlich reduziert werden.

Aber zurück zum Rückhaltebecken... Die „kleine Bootspartie“ war erfolgreich, die Pumpe läuft wieder einwandfrei und Ramsperger und Ruiner machen sich auf den Weg zurück nach Oggenhausen. Die Autobahnmeisterei ist dort für alle Fälle ausgestattet, wie Markus Schüppel stolz berichtet: „Wir haben eine Kfz-Werkstatt, eine kleine Schreinerei, eine Lackieranlage – also alles, um kleinere Arbeiten schnell vor Ort erledigen zu können.“ In der Telefonzentrale stehen permanent die aktuellen Straßenwettervorhersagen zur Verfügung, zudem können von dort die beiden Tunnel auf der Strecke überwacht und deren Schilder ferngesteuert werden. „Früher waren wir auch für die Notrufanlagen zuständig, aber das wird jetzt in Hamburg abgewickelt“, erzählt Schüppel.

Aber auch so gibt es für die Straßenwärter und Polizisten in Oggenhausen reichlich zu tun, damit der Verkehr immer sicher und flüssig an Heidenheim vorbeiröllt. or