

Straßenbau im Eichsfeld: „1990 war schon ein bisschen abenteuerlich“

Franz Rohmund und Winfried Ludolph müssen lächeln. „Das waren noch Zeiten...“ Beide erinnern sich an das Jahr 1990, als am 1. Juli per Erlass sieben Straßenbauämter in Thüringen eingeführt wurden.



Franz Rohmund (rechts) und Winfried Ludolph sind das dienstälteste Leitungsduo eines Straßenbauamtes in Thüringen. Sie haben alle Ministerpräsidenten und zuständigen Minister seit 1990 überlebt. Foto: Silvana Tismer

Eichsfeld. Franz Rohmund bekam bereits damals die Leitung für Leinefelde übertragen. Und Winfried Ludolph ist seit 2001 sein Stellvertreter – und der Chefplaner für neue Projekte. Zu DDR-Zeiten arbeiteten beide für die Bezirkskommission des Straßenwesens im Bezirk Erfurt. „Da wurden Straßen nicht nur verwaltet, sondern zum Teil auch selbst gebaut“, erinnert sich Rohmund. In jedem Kreis befand sich ein Produktionsbereich. „In Heiligenstadt dort, wo heute die TSI ist, und für Worbis in Bernterode/ Schacht.“

Franz Rohmund saß in Heiligenstadt als Bauleiter, und von 1983 bis 1989 war er für die Koordinierung für die Arbeit in Berlin zuständig. „Jedes Jahr mussten alle Bezirksdirektionen im Frühjahr helfen, die Hauptstadt zu verschönern. Wir haben damals zum Beispiel auch auf dem Alexanderplatz und in der Sonnenallee gearbeitet. Nicht nur im Straßenbau, sondern auch für Beleuchtung, Beschilderung und ähnliches.“ Winfried Ludolph arbeitete in der Direktion Erfurt in der Projektplanung. „Das war alles gar nicht so einfach mit dem Materialmangel. Damals gab es eine Bitumenkommission, die zuteilte und beschloss, wo Bitumen hindurfte und wo nicht.“



Am 16. Mai 1990 wurden die alten Kfz-Sperranlagen am Grenzübergang Teistungen gesprengt. Damit konnte der Straßenbau sofort losgehen. Es war das erste Projekt. Foto: Grenzlandmuseum Teistungen

Das war mit dem Mauerfall schlagartig vorbei. Die Straßenbauer sahen sich vor ganz großen Herausforderungen. Denn als erstes galt es, die Lückenschlüsse bei allen gekappten Straßen an der Grenze wieder herzustellen. Erst provisorisch, dann im grundhaften Ausbau. „Teistungen und Hohengandern waren die ersten“, erinnern sich die beiden. Dann folgten die kleineren Straßen wie bei Großtöpfer, Wahlhausen, Kella, Neuendorf, Ecklingerode oder Glasehausen und Bockelnhagen.

„Mitte der 90er Jahre hatten wir alle Hände voll zu tun.“ Nicht zuletzt standen die Planungen für neue Straßen im Mittelpunkt. Und das alles noch im

Umzugsstress. Das Straßenbauamt Leinefelde zog 1990 in die Räume in Bernterode/Schacht. „Es gab ja keine Liegenschaften. Ein Telefon und eine Toilette für 15 Mitarbeiter. Das war etwas abenteuerlich“, lacht Rohmund, wird aber schnell ernst.

„Das waren unhaltbare Zustände, unter denen wir unsere Arbeit machen und auch noch eine leistungsfähige Verwaltung aufbauen sollten.“ Übergangsweise zog das Amt 1991 für ein Jahr in das Gebäude, in dem das Bauamt heute seinen Sitz hat. Es war das Verwaltungsgebäude der „Spinne“ mit zwei inzwischen freien Etagen. Derweil wurde ein Gebäude in der Bergstraße hergerichtet, das von 1992 bis 2004 als Domizil diente. 2001 aber fiel die Entscheidung im Land, dass von den sieben Ämtern nur vier übrig bleiben sollten.

Der Standort Leinefelde mit dem Einzugsbereich der vier Nordthüringer Kreise aber wurde bestätigt. Jetzt mussten 138 Mitarbeiter untergebracht werden. Ein Investor nahm sich des Spinne-Gebäudes an, gestaltete es für die Ansprüche der Behörde um. 2004 rollten die Umzugswagen. Seitdem ist das Amt wieder in der heutigen Siemensstraße 12.

Weniger Geld für den Straßenbau

Heute sind es noch 87 Mitarbeiter, fast 50 weniger als noch vor zehn Jahren. „Altersteilzeit“, sagt Rohmund. Die Stellen werden nicht nachbesetzt. „Viele Ingenieure sind uns durch den Ruhestand abhanden gekommen“, bedauert Ludolph. Was bedeute, dass viele Planungen und Bauleitungen in die private Wirtschaft vergeben werden. „Was den Büros und Firmen ja auch wieder zugute kommt.“

Aber es stünde heute auch um einiges weniger Geld für den Straßenbau zur Verfügung als noch vor fünf oder sechs Jahren. „Damit müssen wir wirtschaften. Es ist auch so, dass Gelder, die für einen Neubau eingeplant sind und das Projekt aus welchen Gründen auch immer platzt, nicht für Instandsetzung verwendet werden darf. Das sind zweckgebundene Mittel, an denen auch Förderkriterien hängen“, erklärt Rohmund.

In den 90ern sei es eine ganz andere „hemdsärmelige“ Arbeit gewesen. So viele Neubauten wie damals werde es wohl in Zukunft nicht mehr geben, prophezeit Rohmund. „1990 waren es gerade mal 15 Prozent gute Straßen. Heute sind es 63 Prozent. Was aber auch heiße, so der Amtsleiter, dass es immer noch 37 Prozent seien, an die man ran müsse. Und leider sei es ja nicht so, dass eine Straße, wenn sie fertig ist, bis in alle Ewigkeit hält.

„Zwölf bis 14 Jahre. Wenn wir Glück haben.“ Denn der Straßenverkehr nehme zu, was auch die Straßen um ein Vielfaches stärker belaste als noch vor 20 Jahren. „Der Erhalt gewinnt jetzt immer mehr an Bedeutung.“ Und Winfried Ludolph fügt hinzu, dass man weiter versuche, über neue Ortsumgehungen den Verkehr auf den Hauptachsen zu bündeln, um die ländlichen Strecken zu entlasten. „Aber die Haushalte sehen eben nur begrenzte Mittel für die jeweiligen Bereiche vor.“

Nach der Wende sei es wichtig gewesen, erstmal das Augenmerk auf die Hauptverbindungen und die Ortslagen zu legen. „Immer in Gemeinschaftsmaßnahmen mit den Verbänden. Da muss von allen Seiten das Geld gleichzeitig da sein. So Flickwerk wie zu DDR-Zeiten gibt es nicht mehr, als eine Straße immer wieder aufgerissen wurde, wenn gerade das Material für einen Kanal da war.“

Die allererste Ortsdurchfahrt, die saniert wurde, war die von Breitenbach. „Dort lag die Hauptlast des Verkehrs. Die B 80 und die B 247 führten da hindurch.“ 13 Stück waren es insgesamt. Und nicht nur die Straßen, auch die Nebenanlagen wurden immer gleich mit angefasst. „Was wiederum die Anwohner dazu brachte, da nun kein Spritzwasser mehr die Häuser verschmutzte, die Fassaden zu sanieren und Liebe in die Vorgärten zu stecken. Auch mit ein Grund, warum das Eichsfeld heute so aussieht.“

Es sei eine richtige Pionierzeit gewesen. Auch die Ortsumgehungen, die nach und nach entstanden - Dingelstädt war die erste, es folgten Leinefelde, Arenshausen, Kirchgandern, Niedersorschel, Worbis und die Ost- sowie Westspange in Heiligenstadt - wurden sofort, als Baurecht da war, realisiert.



Das jüngste beendete Großprojekt im Eichsfeld ist die „Westspange“ in Heiligenstadt. Foto: Silvana Tismer

Naturschutz spielt heute eine wichtige Rolle

„Heute ist bei aller Planung der Naturschutz ein wichtiger Aspekt.“ Eine große Rolle spielen aber nicht nur die blanken Trassen, sondern im hügeligen Eichsfeld vor allem die Brücken, dabei wiederum die alten Bahnbrücken. „Nehmen wir mal Dieterode oder die Strecke zwischen Dingelstädt und Küllstedt. Oder Krombach in Richtung Rüstungen. Überall müssen wir ran.“ Aber diese Brücken seien nur durch Neubauten zu ersetzen. Rohmund erinnert an den alten Bahnübergang bei Arenshausen, wo oft schwere Unfälle passierten. Heute führt die Trasse über die

Linie hinweg. Kaum jemand erinnere sich, wie es damals dort war. 2003 war die Straße fertig. 257 Brücken sind in ganz Nordthüringen vom Straßenbauamt seit 1990 gebaut worden.

Mit Stolz blicken die beiden Straßenbauer auch auf den Bau der A 38. Mit der Trasse an sich hat das Bauamt nichts zu tun gehabt. Wohl aber mit den Anschlussstellen und Zubringern. „Wir haben es geschafft, an allen Anschlussstellen mit den Arbeiten zeitgleich zur Autobahn fertigzuwerden, um einen reibungslosen Verkehr zu gewährleisten. Eine Autobahn ohne Zubringer nutzt ja nun wirklich nichts“, lächelt der Amtsleiter.

Als im Bundesverkehrswegeplan die Linienführung feststand, wurden sofort die Punkte der Anschlussstellen und Zubringer bestimmt und ging man in die Detailplanung. „Das ist in Deutschland nicht ganz selbstverständlich“, betont Rohmund. All das, so sagen die beiden, sei aber nicht ohne das großartige Engagement aller Mitarbeiter des Amtes möglich gewesen. Und es schlummern eine Menge weiterer Pläne in den Schubladen. „Wir warten nur auf die Mittel – dann könne es sofort losgehen.“ Zum Beispiel mit Haynrode. Das Baurecht ist da.

Silvana Tismer / 16.08.15 / TLZ