

Wurzelbehandlung wird zur Geduldsprobe

Von Sebastian Salpius

Aufwendiges Verfahren bei Radweg-Sanierung an B3 zwischen Wolthausen und Offen kostet viel Zeit



Südlich von Hassel entsteht derzeit ein neuer Radweg an der B3. Eine Wurzelsperrfolie (rechts) auf der Waldseite soll verhindern, dass Baumwurzeln den Asphalt erneut beschädigen. Foto: Sebastian Salpius

Hassel. „Wir wollen vor Weihnachten fertig sein“, sagt ein Bauarbeiter in orangefarbener Arbeitskleidung. Er und mehrere Kollegen stehen auf dem Asphalt der Fahrbahn. Eine kurze Besprechung – dann geht es wieder weiter. Neben der Fahrbahn verläuft ein mit Sand gefüllter Graben, in dem ein Bagger rückwärts fährt und eine Schnur zieht. Hier entsteht auf einer Länge von drei Kilometern ein neuer Radweg. Die Zeit drängt.

Schon seit dem 13. Oktober ist die B3 zwischen Wolthausen und Offen wegen der Bauarbeiten gesperrt. Eigentlich hatte die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) bereits den 28. November als Termin für die Freigabe der wichtigen Verkehrsachse angepeilt – doch daraus wurde nichts. Nun soll es der 19. Dezember werden.

Grund für die Bauverzögerung: Um die Bäume samt Wurzelwerk entlang des Radwegs zu schützen, wurde der Graben freigesaugt und eine Wurzelsperrfolie

eingesetzt. Die ausführende Baufirma hatte unterschätzt, wie aufwendig das Verfahren ist. Ein Bauarbeiter erklärt: „Der Saugbagger schafft etwa 70 Meter Graben pro Tag. Und es mussten auf einer Länge von mehr als zwei Kilometern Baumwurzeln freigelegt werden.“

Sein Kollege ergänzt: „Der Bagger saugt den Boden heraus, ohne die Wurzeln abzutrennen. Man kann sich das wie einen überdimensionalen Staubsauger vorstellen.“ Anschließend habe ein Baumsachverständiger die Baumwurzeln begutachtet und entschieden, welche entnommen werden und welche verbleiben können.

Das Problem: Die Dauer einer so aufwendigen Maßnahme lässt sich nur schwer abschätzen. „Wir sind hier mitten im Wald. Man weiß nicht, wo die Wurzeln verlaufen. Wir haben sehr stark verwurzelte Bereiche, und welche, die nicht so stark verwurzelt sind, obwohl

Bäume daneben stehen“, schildert ein Bauarbeiter.

Aber warum hat sich die NLStBV für ein so aufwendiges Verfahren entschieden? Die Behörde habe im Vorfeld zwischen Hocheinbau und Tiefeinbau abgewogen, wie die Sprecherin des Geschäftsbereichs Verden, Sheila Schönbeck, erklärt. Bei einem Hocheinbau wird der neue Straßenbelag auf dem alten gebaut, beim Tiefeinbau entfernen die Bauarbeiter den alten Belag ganz oder teilweise. Da die Wahl auf letzteres fiel, wurde die komplizierte „Wurzelbehandlung“ erforderlich.

Schönbeck erklärt: „Man hat sich gegen den Hocheinbau entschieden, weil man so nur über die schlechten Bereiche gebaut hätte. Nach einem Jahr wären die ersten Risse gekommen und nach fünf Jahren wäre der Zustand vor der Sanierung wieder erreicht.“ Die Wurzeln hatten den alten Radweg mehrere Zentimeter aufgeworfen und die Sanierung so erst nötig gemacht.

Bei einem Hocheinbau wären die „Bauzeit und auch die Kosten zwar geringer gewesen, doch das Wurzelproblem und die schlechte bauliche Grundlage mit Rissen, Ausbrüchen und Aufwölbungen bestünden weiterhin“, sagt Schönbeck. Der Asphalt sei bis in tiefere Schichten gebrochen gewesen, was einen Ausbau auf der halben Strecke unvermeidbar gemacht hätte. Zudem sprach gegen den Hocheinbau, dass sich die Fahrbahnbreite verringert hätte. „Da dieser Radweg viel und beidseitig genutzt wird, sollte dies vermieden werden“, erklärt Schönbeck.

Eine 50 Zentimeter hohe Wurzelssperrfolie soll nun zukünftige Probleme vermeiden. „Es geht bei dieser Maßnahme darum, einen dauerhaft intakten Radweg zu haben. Das ist nur möglich, wenn das Eindringen der Wurzeln verhindert wird“, so Schönbeck. Die Arbeiten mit dem Saugbagger sind inzwischen beendet. Im nächsten Schritt wird eine in den Graben verfüllt, ehe der Asphaltbelag folgt. Die

gute Nachricht: „Das Ende der Maßnahme am 19. Dezember kann Stand heute gehalten werden.“