



Tagebuch eines Straßenwärter-Azubis

Benjamin Wolf ist Azubi in der Autobahnmeisterei Engen. Am 1. September 2007 hat er mit seiner Ausbildung zum Straßenwärter begonnen. Auf dieser Internet-Seite berichtet er regelmäßig, wie seine Tätigkeit als Azubi konkret aussieht, welche Lerninhalte seine Ausbildung hat und welche Berufsziele er sich gesteckt hat. Mit dem online-Tagebuch sollen junge Leute möglichst aktuell, hautnah und authentisch über diese vielseitige und interessante Ausbildung informiert werden.

Die Seite soll auch allen Interessenten für den Beruf des Straßenwärters die Möglichkeit geben, zuhause am PC in Ruhe nachzulesen, was man während der Ausbildung zu diesem Beruf (und später) so alles macht, welche Erfahrungen gesammelt werden können und wie man damit persönlich zurechtkommt.

Bei Interesse an dieser Berufsausbildung wenden Sie sich bitte an das Referat 45 im Regierungspräsidium Freiburg.

02.01.2008



Hallo, ich bin Benjamin und möchte auf dieser Internetseite zeigen, was ich in den ersten Monaten seit Beginn meiner Ausbildung am 01. September 2007 in der Praxis und in der Schule schon alles kennen gelernt habe.

Am ersten Tag wurde ich mit der entsprechenden Warn- und Arbeitskleidung, die beim Straßenwärter vorgeschrieben ist, eingekleidet. Ich wurde belehrt, dass Personen die außerhalb von Gehwegen und Absperrungen im Verkehr eingesetzt sind, solche Warnkleidung tragen müssen. Dies ist auch in der Straßenverkehrsordnung in § 35 gesetzlich vorgeschrieben.

Um sieben Uhr bei der Schichteinteilung wurde ich allen Mitarbeitern der Autobahnmeisterei Engen vorgestellt. Ich war erstaunt, wie viele Mitarbeiter so eine Autobahnmeisterei

überhaupt hat. Die Namen der einzelnen konnte ich mir natürlich nicht auf einmal merken. Mittlerweile kenne ich aber alle 30.

Bei einem Rundgang durch die Autobahnmeisterei wurden mir die einzelnen Gebäude gezeigt und erklärt. Wir haben da das Verwaltungsgebäude, in dem mein Chef, sein Stellvertreter, die Verwaltungsangestellte und der Gerätewart arbeiten. Die Werkstatthalle mit dem Werkstattleiter und einem Mitarbeiter, die Waschhalle, die Kfz-Unterstellhalle, eine Sandstrahl- und Lackierhalle, eine Salzhalle und eine Halle für Geräte und Kleinfahrzeuge sowie eine Schreinerei und eine eigene Tankstelle. Zu der Autobahnmeisterei Engen gehören auch sechs Dienstwohnungen, in denen einige Kollegen und mein Chef wohnen.



Das ist die Autobahnmeisterei Engen, in der ich zum Straßenwärter ausgebildet werde. Die Autobahn A 81 ist ganz in der Nähe.

Im vergangenen Herbst haben wir auf unseren Autobahnen noch einmal einen Mäh-schnitt durchgeführt, dabei setzten wir im Mittelstreifen bereits die Schneeleitpfähle, um die Fahrspuren der Autobahn nicht noch mal sperren müssen. Schneeleitpfähle sind die schwarz-gelb gekennzeichneten Holzpfähle links und rechts am Fahrbahnrand. Die Schneeleitpfähle sind hauptsächlich für unsere Fahrer, damit sie im Winterdiensteinsatz wissen, wo z. B. ein Bauwerk beginnt und endet.

Im ersten Vierteljahr war ich schon zweimal in Nagold. Dort ist unsere Berufsschule und die „überbetriebliche Ausbildung“. Wir sind dort internatsmäßig untergebracht. In der Berufsschule sind wir mit anderen Berufsgruppen zusammen (Maurer und Zimmerleute). In der „überbetrieblichen Ausbildung“ sind nur Straßenwärter und Straßenwärterinnen, da haben wir dann auch nur fachbezogenen Unterricht. Zudem wird in den Ausbildungshallen das Mauern und Pflastern gelehrt.

Hallo, heute möchte ich euch darüber berichten, was ich in den vergangenen 6 Wochen alles gemacht und gelernt habe. Bisher waren bei der Autobahnmeisterei Engen folgende Schwerpunkte in meiner Ausbildung:

1. Entwässerungseinrichtungen,

2. Gehölzpflege,

3. Winterdienst.

Bei der Reinigung der Entwässerungsleitungen an der Autobahn wurden wir durch einen elektronischen Vorwarnanhänger und eine Absperrwand abgesichert:



Diese Absicherung ist nach der RSA, das sind die „Richtlinien für die Absicherung von Arbeitsstellen an Straßen“, vorgeschrieben: Ein Vorwarnanhänger auf der Standspur (Foto oben links) und eine Absperrwand auf dem 2. Fahrstreifen ca. 50 m vor unserer Arbeitsstelle (im Foto oben rechts hinten erkennbar).



Auf dem linken Foto ziehe ich gerade einen Eimer aus einem Einlauf, der entleert werden muss. Auf dem rechten Foto sieht man die halbe Tagesleistung aus dieser Reinigungsaktion: Ein Haufen voll mit Laub, Gras und anderem Müll. Ist nicht gerade appetitlich, muss aber auch gemacht werden!

In der **Gehölzpflege** haben wir überwiegend wieder Freiraum geschaffen, damit der Verkehrsteilnehmer den Verlauf der Straße besser erkennen kann. Außerdem haben wir einzelne Bäume gefällt, die beim Umfallen die Verkehrsteilnehmer gefährdet hätten.

Vom **Winterdienst** kann ich leider noch nichts berichten, denn in den ersten 3 Wochen im Januar, wo ein bisschen Schnee gefallen ist, war ich gerade wieder in der Schule in Nagold.



Als ich wieder in meine Autobahnmeisterei zurückkam, begannen wir mit der Einrichtung von zwei Baustellen im Bereich des Hohentwiel-Tunnels. Wegen Sanierungsarbeiten kann der Tunnel in den nächsten 8 Wochen nur mit einer Spur pro Richtung befahren werden (das nennt man dann 1n+1n Verkehr - auf der Fahrbahn je ein Fahrstreifen in jede Richtung). Es geht da ganz schön eng her. Auf dem Foto oben hat man einen Blick in den Hohentwiel-Tunnel mit nur noch einem Fahrstreifen je Richtung. Mein Chef erklärte mir, dass die Fahrstreifen zum Fahren zwar noch breit genug sind. Wegen der Enge muss jedoch die Geschwindigkeit auf 60 km/h reduziert werden.



In der Ausbildung bekam ich zusätzlich noch eine Unterweisung im Mauern. Ein Arbeitskollege von mir ist gelernter Maurer. Dafür haben wir in der Autobahnmeisterei bewegliche Stahlbetonfundamente. Je nach Witterung kann man dann das Mauern unter Anleitung in der Halle oder im Freien vertiefen. Wegen dem schlechten Wetter haben wir das im Januar in der Halle gemacht.



Auf dem rechten Foto sieht man auch noch meinen Azubi-Kollegen Manuel Stark, der in den nächsten Tagen seine praktische Zwischenprüfung hat. Deshalb hat er auch noch einmal eine Mauern-Übung mitgemacht. Denn durch viel Übung kann man dann beim Mauern immer schneller werden und bei der Zwischenprüfung geht das auf Zeit

So - das war's über die ersten 6 Wochen dieses Jahres.

Ab jetzt bin ich wieder für 3 Wochen in der Schule in Nagold.

05.05.2008

Eigentlich wollte ich jetzt etwas über den Winterdienst berichten. Aber dieses Jahr gab es nicht so viel Schnee wie in den anderen Jahren. Und als es in meiner Autobahnmeisterei zum Streu- und Räumeeinsatz kam, war ich gerade in der Schule in Nagold. Also berichte ich jetzt vom Unterricht in der Schule in Nagold. Zum besseren Verständnis muss ich als erstes mal erklären, dass wir in Nagold zwei Schulen haben: Einmal die **gewerbliche Berufsschule** (Bild links) und dann die **Schule für die überbetriebliche Ausbildung** (verwaltungseigene Schule im Jugenddorf Nagold, Bild rechts):



gewerbliche Berufsschule



verwaltungseigene Schule

Der Unterschied in beiden Schulen liegt darin, dass wir in der **gewerblichen Berufsschule** die Dinge in Theorie beigebracht bekommen wie in jeder anderen Berufsschule auch. Wir sind dort mit Auszubildenden aus anderen Bauberufen zusammen (z. B. Maurer, Zimmermann etc.). Die Unterrichtsfächer sind Deutsch, Gemeinschaftskunde, Wirt-

schaftskompetenz, berufsfachliche Kompetenz, Projektkompetenz. Weiterhin lernt man dort auch, wie ein Betonteil hergestellt wird und was für Eigenschaften Beton hat, welche verschiedene Betonarten es gibt (Leichtbeton, Schwerbeton, Stahlbeton) und was für ein Beton man z. B. bei einem Brückenpfeiler verwenden muss. Man muss natürlich auch die Masse (Gewicht) berechnen, dazu später noch eine Beispielaufgabe.

In der Werkstatt macht man Versuche mit verschiedenen Mörtelarten. Welche Klebewirkung die verschiedenen Mörtelarten haben z. B. der erdfeuchte Mörtel hat keine gute Klebewirkung, der plastische Mörtel dagegen hat eine gute Klebewirkung, weil eine chemische Reaktion einsetzt. Man lernt auch die verschiedenen Mauerverbände, z. B. der Blockverband - nach diesem Muster wird normalerweise gemauert. Ein wichtiges Thema war auch die Aufgaben der verschiedenen Wandarten in einem Haus. Die tragenden Wände tragen die Decken bzw. die Bodenplatten. Die Brandschutzwände dürfen sich im Brandfall in der Form und in der Festigkeit nicht verändern und müssen ein Haus im Brandfall vor dem Einsturz schützen.

In der **verwaltungseigenen Schule** in Nagold findet die überbetriebliche Ausbildung statt, in der wir Straßenwärter unter uns sind. Die Ausbildung dort ist wiederum in Theorie und Praxis aufgeteilt: Im theoretischen Teil werden wir zusätzlich in den Fächern unterrichtet, die wir speziell in unserem Beruf benötigen. Das sind unter anderem: Tarifrecht des öffentlichen Dienstes, Richtlinien für die Absicherung von Arbeitsplätzen an Straßen (RSA), Straßenbegleitgrün, Fahrzeugkunde. Es werden auch andere Themen behandelt wie z. B. die Aufgaben des sogenannten „Straßenbaulastträgers“: Der Straßenbaulastträger ist für alles, was mit einer Straße zu tun hat, also die Planung, den Bau und die Pflege und Unterhaltung der Straßen, verantwortlich. Bei den Autobahnen ist das Land Baden-Württemberg im Auftrag des Bundes zuständig.



Ausbildungshalle



Schreinerei

Im praktischen Teil werden wir in den Ausbildungshallen in Holz-, Stein-, Pflaster- und Betonarbeiten ausgebildet, da dies in den einzelnen Straßen- und Autobahnmeistereien zeitlich oftmals nicht möglich ist. Wir lernen die verschiedenen Mörtelarten, und welche Klebewirkung die Mörtelarten haben und wir absolvieren da auch einen Motorsägelehrgang.

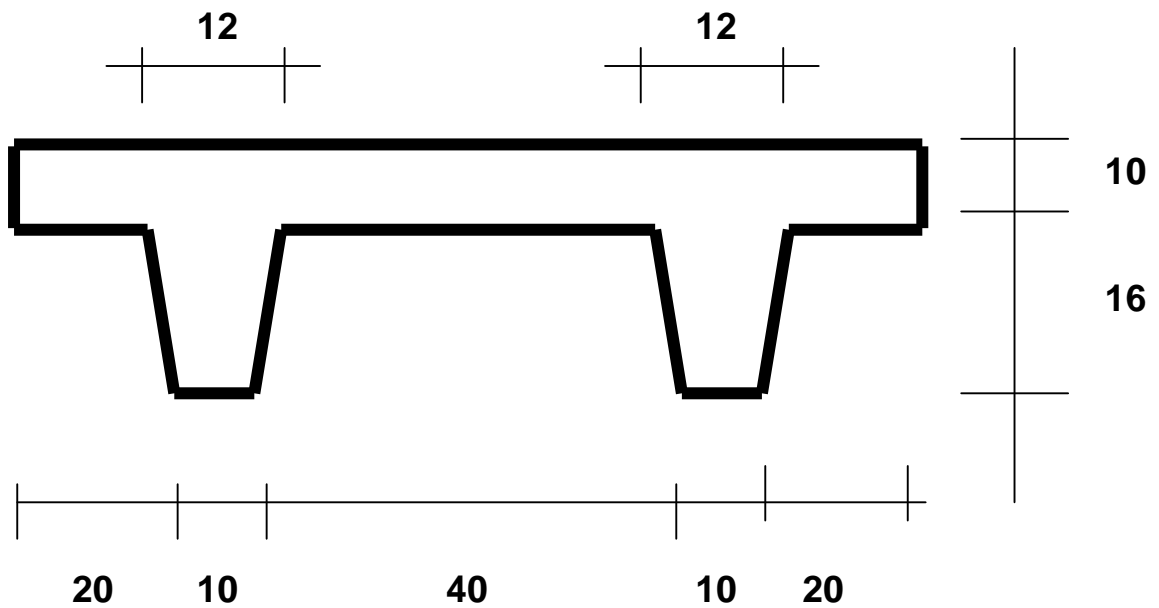
Man lernt auch, welche Vermessungsgeräte es gibt (z. B. Kreuzscheibe, Laser, Messstange, Bandmaß, Meterstab) und welches Messgerät für welchen Einsatzort geeignet ist und was man bei dem jeweiligen Messgerät beachten muss und die richtige Handhabung, um Schäden am Gerät zu vermeiden. Auf den Fotos oben auf der nächsten Seite üben wir im Gelände der Schule in Nagold gerade das Vermessen:



Vermessungsübungen im Gelände

Hier nun -wie versprochen- noch eine Aufgabe aus der Mathematik (alle Maße in cm):

Berechnung eines Betonteils (Deckenelement) aus B 35



Frage: Wie viele lfm. dürfen auf ein Transportfahrzeug (Nutzlast 15 to) verladen werden?

Probiert selbst, ob ihr das rauskriegt. Die Antwort gibt's beim nächsten Mal

15.07.2008

Nun dauert meine Ausbildung schon fast ein Jahr lang! Nachdem seit meiner letzten Eintragung über 2 Monate vergangen sind, möchte ich mein Tagebuch wieder einmal ergänzen und euch neues aus meiner Ausbildung erzählen. Zuerst bin ich aber noch die Lösung der Mathematik-Aufgabe mit dem Betonteil schuldig. Hier ist die Lösung:

1. Berechnung Fläche 1:

$$V_1 = l \cdot b \cdot h$$

$$V_1 = 1,0m \cdot 0,10m \cdot 1,0m$$

$$V_1 = 0,1m^3$$

2. Berechnung Fläche 2 und 3:

$$A_2 = \frac{l_1 + l_2}{2} \cdot b$$

$$A_2 = \frac{0,12m + 0,10m}{2} \cdot 0,16$$

$$A_2 = 0,0176m^2$$

$$V_2 = 0,0176m^2 \cdot 1,0m = 0,0176m^3$$

Fläche 2 und 3 ist identisch.

3. Gesamtvolumen je lfm:

$$V_{ges} = V_1 + 2 \cdot V_2 = 0,1m^3 + 2 \cdot 0,0176m^3 = 0,1352m^3$$

4. Berechnung der Masse je lfm:

$$2300 kg/m^3 \cdot 0,1352m^3 = 310,96kg$$

5. Berechnung der zugelassenen Ladung:

$$15.000kg : 310,96kg = 48,24$$

Antwort:

Das Transportfahrzeug darf 48,24 lfm laden.

Ich muss zugeben, dass ich mir die Ausbildung etwas leichter vorgestellt habe. Allein der doch sehr häufige Besuch der beiden Schulen in Nagold nimmt sehr viel Zeit in Anspruch. Aber nachdem ich wieder in meiner Ausbildungsstätte in der Autobahnmeisterei Engen war, konnte ich endlich wieder praktisch arbeiten. Da wir eine eigene Lackierwerkstatt haben, half ich mit, einen unserer LKWs zu entrostern und für die Lackierung vorzubereiten, siehe linkes Foto:



Hilfe beim Lackieren eines LKW



Lernen am LKW Ladekran

Zu meiner Ausbildung gehört es auch, dass ich den Führerschein für PKW und LKW machen kann. Das bekomme ich von meinem Arbeitgeber bezahlt - das finde ich toll! Die beiden Führerscheine kosten immerhin einige Tausend Euro. Zur Zeit mache ich den Führerschein „B“ für PKW, im August wird dann in einer Blockausbildung auch noch der Führerschein „CE“ gemacht. Das bedeutet allerdings, dass ich etwa 4 Wochen lang fast nur in der Fahrschule bin.

Außer den Ausbildungsabschnitten, die in der Ausbildung zum Straßenwärter vorgeschrieben sind, habe ich mittlerweile auch ein Seminar für Ladungssicherung absolviert

und habe auch bereits den Befähigungsnachweis für Kranführer (LKW Ladekran) bekommen. Hierfür war extra ein Ingenieur vom TÜV bei uns in der Autobahnmeisterei Engen (siehe rechtes Foto auf der letzten Seite).

Ich darf den Kran aber erst bedienen, wenn ich den Führerschein für den LKW habe. Dann muss mich mein Werkstattleiter Reinhard Weckerle, der auch Sicherheitsbeauftragter ist, nochmals in die Handhabung des Ladekranes einweisen. Erst dann darf ich endlich baggern und laden. Ich bin übrigens der jüngste Auszubildende in Baden-Württemberg, der jetzt diesen Befähigungsnachweis hat.

Ich melde mich wieder nach den großen Ferien. Bis dahin habe ich -hoffentlich- den LKW-Führerschein in der Tasche. Falls ich ihn nämlich nicht bestehen würde, würde ich auch nicht zur Abschlussprüfung zugelassen ☹

30.09.2008

Uff - geschafft! Ich bin ewig stolz! Im August habe ich alle Prüfungen bestanden und damit meinen Lkw-Führerschein gemacht! Dies ist ja eine Voraussetzung zur Zulassung zur Abschlussprüfung als Straßenwärter. Hier ein Foto mit solch einem Riesen-Brummer, auf dem ich geschult worden bin. Sieht gut aus, nicht wahr!?

Ansonsten war halt Urlaub oder ich war in der Schule. Bis demnächst!



Im September / Oktober war ich wieder in der Schule in Nagold. Hier einige der Themen, die wir dort behandelt haben:

- Planen einer Straße
- Querprofile konstruieren
- Beschilderungen und Markierungen einer Straße
- Politische Weiterbildung: Parteien in Deutschland, Freiheitsrechte im Grundgesetz, die 16 Bundesländer etc.
- Volumen berechnen aus verschiedenen Körpern
- Wie wird eine Baustelle nach RSA beschildert?
- EDV: In Excel eine Tabelle erstellen

Seit dem 27. Oktober bin ich wieder auf „meiner“ Autobahnmeisterei in Engen. Und dort hatten wir gleich zwei Tage später den ersten Winterdiensteinsatz. Ich war als Beifahrer bei meinem Kollegen Klaus Ensle eingeteilt. Er zeigte mir, wie man am Bedienpult den Streuer für die Salzmenge und die Streubreite einstellt (Foto links).



Bedienpult im Streufahrzeug

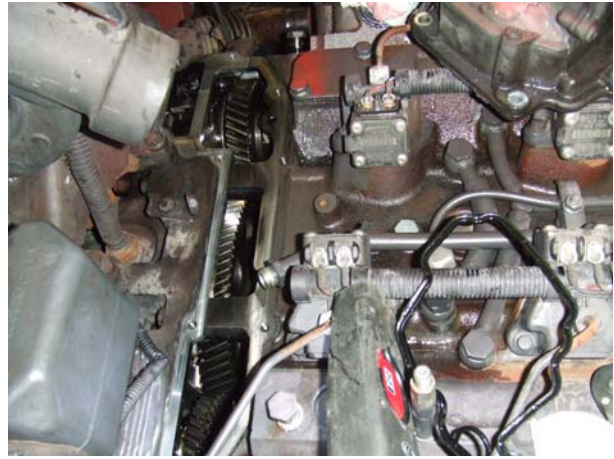


Voller Winterdiensteinsatz Ende November

Am Wochenende vom 21.11. bis zum 24.11.2008 ging's dann richtig rund: Wir hatten einen dramatischen Wintereinbruch und es hat aus allen Wolken geschneit! Alle unsere Fahrzeuge waren im Einsatz. Am Samstagmorgen fielen zwei LKW aus. Meine Kollegen in der Werkstatt haben sie aber bis zum Mittag wieder fahrbereit gehabt.

Unsere Fahrzeuge sind allein an diesem Wochenende 4.700 km gefahren und haben dabei in rd. 75 Einsätzen 430 to Streusalz auf die Autobahn und die Nebenflächen ausgebracht. Wenn wir mit der großen Räumkombination fahren, das heißt mit Front- und Seitenflug (Foto rechts), haben wir eine Räumbreite von 6,40 m! Dabei verbrauchen unsere LKWs zwischen 80 und 100 Liter Diesel auf 100 km - eine ganz schöne Menge!

An den Tagen, an denen wir keinen Winterdienst haben, werden in unserer Werkstatt die Geräte für den Sommer hergerichtet. Auf den Fotos (nächste Seite oben) helfe ich meinem Arbeitskollegen Hans-Peter Wiggerhauser, die Schlegel von seinem Frontmäher zu wechseln und einen Motor zu reparieren.



Auswechseln der Schlegel eines Frontmähers, Reparatur eines Motors

In meiner Ausbildungszeit muss ich auch für ein paar Wochen in die Werkstatt und erhalte dort eine Einweisung in die verschiedenen Reparaturen an Fahrzeugen, die in einer Autobahnmeisterei vorgenommen werden.

Jetzt muss ich aber zuerst wieder in die Schule nach Nagold. Ich habe im Februar eine Zwischenprüfung nach 1 ½ Jahren Ausbildungszeit. Da wird sich zeigen, was ich bisher gelernt habe. Die Zwischenprüfung wird in der Theorie und in der Praxis durchgeführt.

15.04.2009

Die Zwischenprüfung habe ich mittlerweile hinter mir. Puh - war gar nicht so einfach! Offensichtlich muss ich noch einiges mehr tun, damit ich meine Abschlussprüfung etwas besser hinbekomme. Bei der Zwischenprüfung hat es -na ja- gerade einmal so gereicht.

Die Ausbildung ist wirklich sehr umfangreich und verlangt mehr von einem, wie ich mir das anfangs vorgestellt habe. Also - an alle, die diesen Ausbildungsberuf erlernen möchten, kann ich nur sagen: Nehmt es nicht auf die leichte Schulter!



Noch ein Wort zum Winterdienst in den vergangenen Wochen und Monaten: Es war für uns *kein besonders strenger* Winter, aber ein *sehr langer* Winter. Die ersten Winterdiensteseinsätze hatten wir schon Mitte Oktober 2008 gefahren. Der letzte Winterdiensteseinsatz war am 29. März 2009. Dieser Zeitraum ist bei uns in Engen aber normal. Wir haben immerhin den zweithöchsten Autobahnpunkt in ganz Deutschland mit 782 m! Der höchste Punkt liegt im Bereich der Autobahnmeisterei Ulm auf der A 8. Die haben noch mal 2 m mehr ;-))

Über einen *strengen* Winter reden wir dann, wenn wir Wintertage dabei haben, an denen es länger als 24 Stunden am Stück schneit. Dann wird es für uns hart, weil wir das von der Personalbemessung her kaum 2 Tage durchhalten können, ohne genügend Ruhepausen zwischen den Einsätzen zu haben. Unser Salzverbrauch lag diesen Winter übrigens um 100% höher als im Jahr davor, wo wir einen *recht milden* Winter hatten.

Nun freuen wir uns aber alle auf den Frühling!!! Rechtzeitig vor den Osterfeiertagen beginnt wie in allen ordentlichen Haushalten auch bei uns der Frühjahrsputz. Das bedeutet, dass die Schneesichtzeichen (ich habe schon einmal erklärt, was das ist) wieder eingeholt werden und die gesamte Strecke der Autobahn im Mittelstreifen und im Außenbereich gereinigt wird. Papier und Dosen/Flaschen, die das letzte halbe Jahr von nicht ganz so umweltbewussten Zeitgenossen einfach aus den Fahrzeugen geworfen wurden, müssen nun von uns mühsam wieder eingesammelt werden.



Frühjahrsputz an der Autobahn: Müll einsammeln vor den Osterfeiertagen

Dies hat nicht nur den Sinn, dass zu den ersten Reisetagen im Jahr alles schön sauber ist, sondern auch, dass wir beim ersten Mähschnitt nicht zu viel Müll in das Messerwerkzeug unserer Mähgeräte bekommen. Außerdem sieht es nicht schön aus, wenn Papiertüten und Plastikflaschen dann in einzelnen Fetzen im Randbereich liegen.



Wildkrautbürste im Einsatz

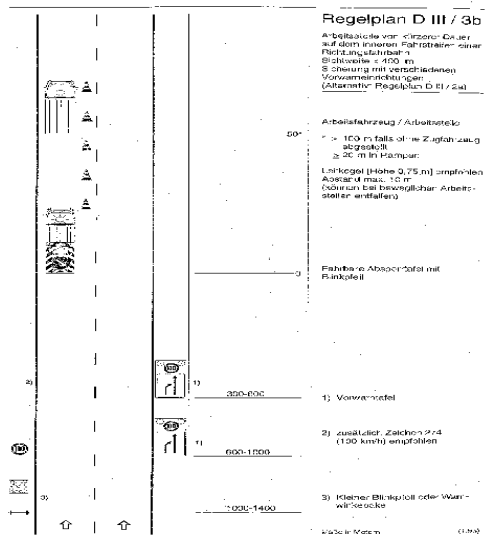
Ein anderer Arbeitstrupp ist unterwegs und reinigt mit der sogenannten Wildkrautbürste die Pflasterung der Einlaufschächte, damit das Wasser aus den Mulden wieder besser ablaufen kann. Das sind Arbeiten, die jedes Frühjahr durchgeführt werden.

20.06.2009

Während ich im April wieder in der Schule war, nahm ich noch an einem Seminar „Motorsägenlehrgang“ teil. Dieser Lehrgang dauert 2 Tage und ist im Ausbildungsplan beinhaltet. Diese Bescheinigung kann ich auch privat gut gebrauchen. In den meisten

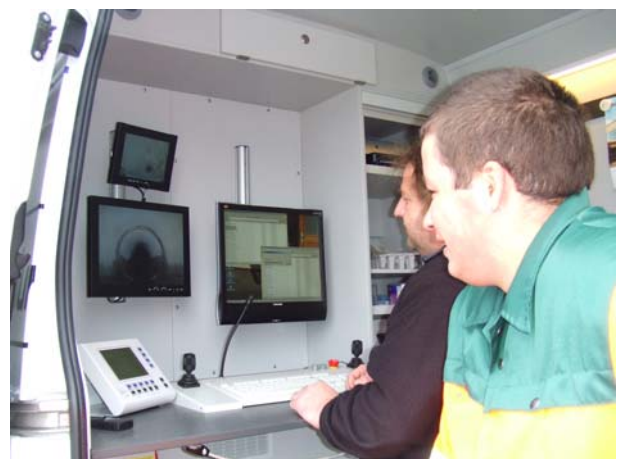
Gemeinden bekommt man einen Reisschlag zum Ausholzen nur noch, wenn man eine Bescheinigung vorlegt, dass man an einem solchen Motorsägenlehrgang teilgenommen hat. Das hat mich nichts gekostet. Zur vollständigen Schutzausrüstung gehören übrigens: Schnitenschutzstiefel, Schnitenschutzhose, Helm, Gehör- und Gesichtsschutz sowie rutschfeste Handschuhe.

Anfang Mai war ich bei einem Arbeitstrupp eingeteilt, der eine Firma absichern musste - nach Regelplan D III / 3b, wie die Fachleute sagen. Was ist das? Für alle Arbeiten im Verkehrsraum benötigen wir ja immer auch eine entsprechende Absicherung (darüber hatte ich schon einmal berichtet). So sieht solch ein „Regelplan“ beispielsweise aus:



Die Firma hatte einen Kamerawagen dabei. Wir mussten für eine Fahrbahndecken-Erneuerung, bei der auch die Einlaufschächte versetzt werden, eine Video-Aufnahme der im Mittelstreifen laufenden Entwässerungsleitung anfertigen, damit es einen Nachweis gibt, ob die Längsleitung noch in Ordnung ist oder ob sie erneuert werden muss.

Mein Ausbildungsleiter erklärte mir, dass für diese Arbeiten eine „3s+1“ Verkehrsführung eingerichtet werden muss. Das bedeutet, dass zwischen Engen und Geisingen in Fahrtrichtung Stuttgart der Verkehr getrennt wird. Der Lkw-Verkehr bleibt auf der Seite Richtung Stuttgart, und zwar mit nur einem Fahrstreifen. Die Pkw's werden übergeleitet auf die Gegenfahrbahn. Die Fahrbahnen werden dabei so eingeeengt, dass beide Pkw's -die durch eine Betonwand getrennt werden- nur noch eine Fahrbahnbreite von 2,50 m und der Lkw nur noch 3,25 m hat. Und das auf 9 km Länge!



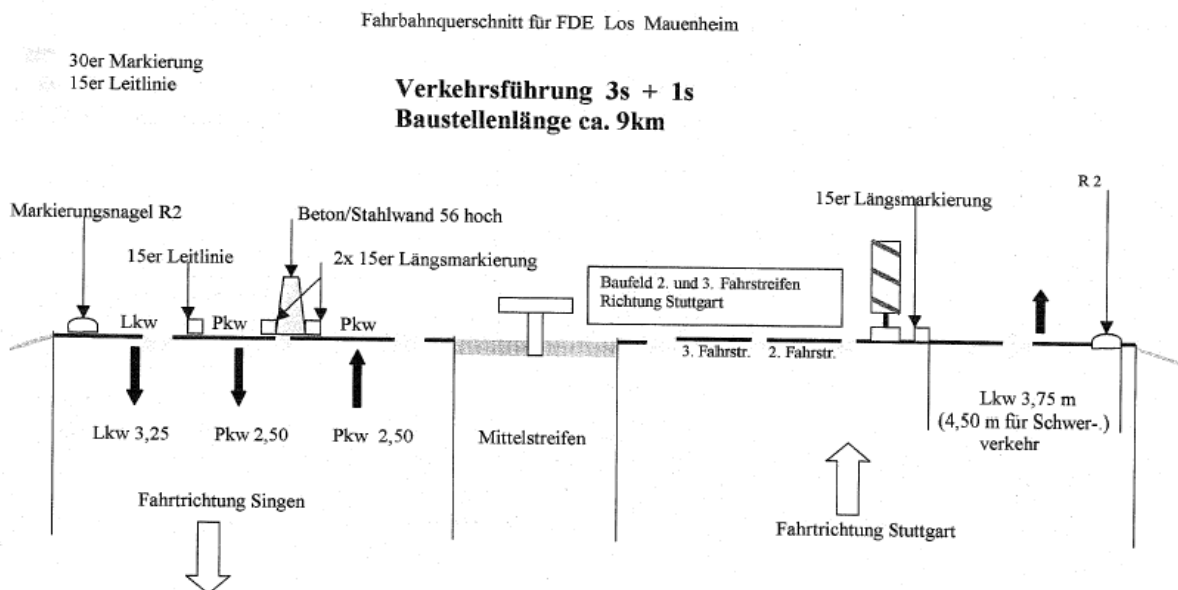
Kamerawagen außen und innen

Für diese Verkehrseinrichtung benötigt man etwa 9.500 m Betonwände, 32.000 m gelbe Markierungsfolie und ca. 10.000 Markierungsnägel (das sind die gelben runden Knöpfe, siehe Foto), die aufgeklebt werden müssen. Und noch über 27 gelbe Richtungspfeile, die auf die Fahrbahn geklebt werden sowie jede Menge Verkehrszeichen. Aber darum kümmert sich Gott sei Dank mein Chef!



Markierungsnagel - mal ganz nah betrachtet

So sieht dann eine 3s + 1s Verkehrsführung aus. Das „s“ bedeutet übrigens, dass die Standspur als normaler Fahrstreifen mitgenutzt wird.



Bis demnächst mal wieder!

30.07.2009

Nachdem ich von der Schule wieder zurück in der Autobahnmeisterei Engen war, lief dort das sogenannte Sommerprogramm. Herr Trunz, unser Streckenwart, hatte Bauaufsicht bei einer Fahrbahndecken-Sanierung. Die Autobahnmeisterei Engen führt jedes Jahr in eigener Regie solche Sanierungen durch. Diese Sanierungen spricht mein Chef vorher mit der Neubauleitung Singen durch, da es in der Regel Sanierungen sind, die als Vorbereitung für ein großes FDE-Los werden. Die werden vom Baureferat gemacht.

Der Spezialausdruck **FDE** bedeutet übrigens: **F**ahrbahn**d**eckene**r**neuerung.

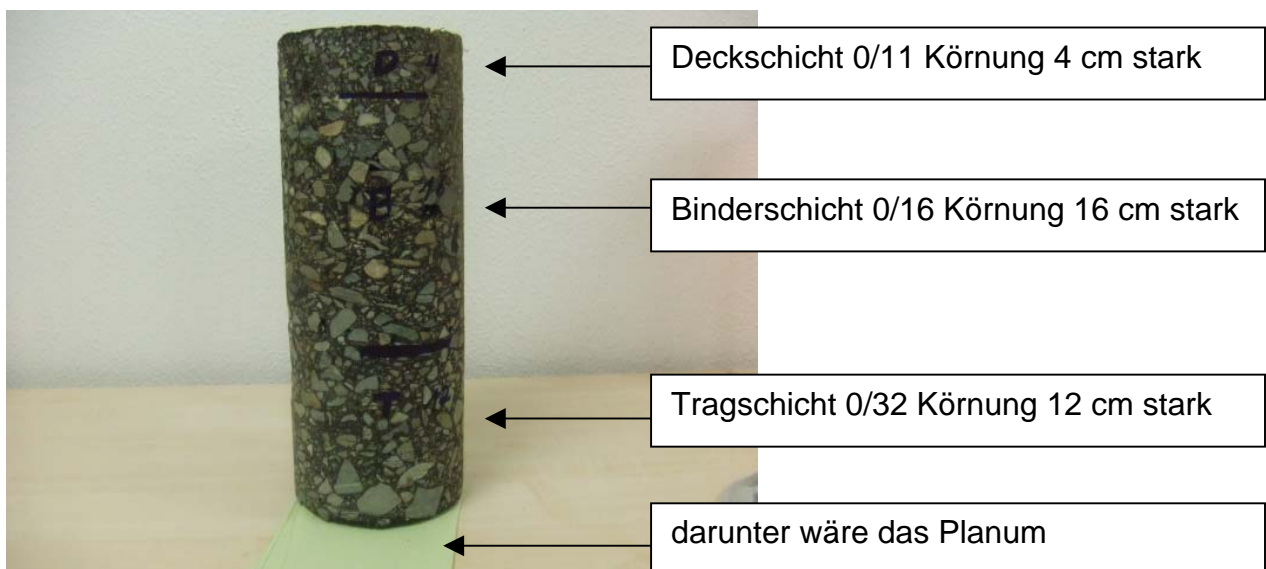
So hat die Autobahnmeisterei zwischen der Anschlussstelle Engen und der Anschlussstelle Geisingen (Fahrrichtung Stuttgart) in den letzten drei Jahren die LKW-Spur erneuert, damit wir jetzt bei dem großen FDE-Los „Mauenheim“ auf der LKW-Spur während der Bauzeit keine Probleme mit Fahrbahnschäden haben.

Zu meiner Ausbildung gehört es auch, dass ich einen Einblick in solche Bauabläufe bekomme. Deshalb war ich eine Woche lang als Bauaufsehergehilfe mit einem Bauaufseher von der Neubauleitung Singen in dem FDE-Los „Mauenheim“ tätig. Im Herbst bin ich dann noch einmal in einem anderen FDE-Los. Zu meiner Aufgabe gehörte es, darauf zu achten, dass die richtige Frästiefe eingehalten wird. Wir haben hier die 4 cm Deckschicht und die 8 cm Binderschicht abgefräst.



Wie tief wurde abgefräst?

Der Aufbau der Fahrbahn besteht übrigens allermeistens aus 3 Schichten. Nach dem Planum, das ist die Fläche, auf der die gesamte Fahrbahn aufgebaut wird, kommt eine sogenannte HGT Schicht. Dann die Tragschicht, die Binderschicht und als letztes die Deckschicht, also die Schicht, auf der wir direkt fahren. Hier ist mal ein Bohrkern, wo solche Schichten schön zu sehen sind:



Zu solchen Sanierungen gehört auch, dass viele Einlaufschächte neu **gesetzt** oder **versetzt** werden. Hier mussten wir darauf achten, dass sowohl die Stückzahl festgehalten wird, aber auch eine ordnungsgemäße Bauausführung durchgeführt wurde. Besonderes Augenmerk musste wir auf die Schachthöhe legen. Denn zu hoch würde bedeuten, dass das Wasser nicht einlaufen kann und somit eine erhöhte Aquaplaninggefahr besteht.



Einlaufschacht neben der Fahrbahn

30.11.2009

Ja hallo - seit September bin ich schon im 3. Ausbildungsjahr!!! Jetzt habe ich bereits über zwei Jahre hinter mir!!! Bin nun ein alter Hase sozusagen ;-))

Nun beginnt der Endspurt, weil ich im Frühjahr 2010 bereits meine schriftliche Abschlussprüfung habe *zitter*

Wieder zurück aus der Schule, wurde ich nach den Sommerferien zum FDE-Los „Stockach“ eingeteilt. Mitte Oktober wurde die Baustelle eingerichtet. Mit 2s+0 Verkehr.

In Richtung Stockach wurde der Verkehr auf eine Fahrspur reduziert und dann übergeleitet. Wie bereits beschrieben, muss ich im Rahmen meiner Ausbildung 2 Monate zum direkten Straßenbau. Hier habe ich Glück, dass wir auf der eigenen Strecke noch eine große Fahrbahnsanierung haben. Ich fahre jetzt 6 Wochen lang direkt von zu Hause auf die Baustelle nach Stockach und melde mich dort bei meinen Bauaufsehern Herr Zeiher und Herr Zeller vom Regierungspräsidium Freiburg (Neubauleitung Singen). Der örtliche Bauleiter ist Herr Yumusaklar von der NBL-Singen.

Auf eine Länge von ca.6 km wird hier die Fahrbahn saniert. Da wir eine **Betonfahrbahn** haben, wurde ein anderes Bauverfahren gewählt wie im Los „Mauenheim“. Die 22 cm dicke Betondecke wurde mit einem 5 to schweren Rammgerät entspannt. „Entspannt“ heißt: mit einem Trennschnitt wurden erst die Dübel und Anker durchtrennt, die die einzelnen Betonplatten miteinander verbinden - damit der Betonblock frei liegen kann.

Dann wurde das Rammgerät eingesetzt, um zu entspannen. Alle 70 cm bekam die freiliegende Betonplatte das 5 to schwere Gerät zu spüren. Damit soll erreicht werden, dass es keine Holkörper mehr unter dem Beton gibt. Jetzt wird die Fahrbahnoberfläche von losen Betonteilen gereinigt und ein Bindehaftmittel wird aufgesprüht. Normalerweise 400 g/m². Darauf werden dann mit einem Einbaufertiger 18 cm Asphaltmischgut in drei Schichten (Tragschicht, Binderschicht und Deckschicht) aufgebracht.



Rammgerät zum „Entspannen“



Einbaufertiger

Zudem werden die Schutzplanken im Mittelstreifen nach den neuesten Richtlinien ausgetauscht. Die **DDSP** - doppelte **D**istanz**s**chutz**p**lanken werden abgebaut und zwei getrennte **EDSP** - einfache **D**istanz**s**chutz**p**lanken werden eingebaut. Da die EDSP jetzt in beide Fahrtrichtungen eingebaut sind ergibt sich eine höhere Sicherheit.



Doppelte Distanzschutzplanke



Zwei einfache Distanzschutzplanken

Diese 5 Wochen bei der Bauleitung haben mir viel gebracht! Ich habe jetzt in der Praxis gesehen, wie eine Straße aufgebaut wird und was da alles zu beachten ist. Das war wirklich interessant! Vielen Dank an unseren Bauleiter Herr Yumusaklar und an seine Bauaufseher Herr Zeller und Herr Zeiher von der Neubauleitung Singen!

So - und jetzt gehe ich wieder mal nach Nagold in die Schule. Bis bald!

08.04.2010

Mitte Dezember 2009 trat ich nach sechs Wochen Ausbildung auf der Baustelle und zwei Wochen Schule in Nagold wieder meinen Dienst bei der Autobahnmeisterei Engen an. Dort fand noch die Ausbildung in der Schreinerei, in der Kfz- Werkstatt und im Büro statt.

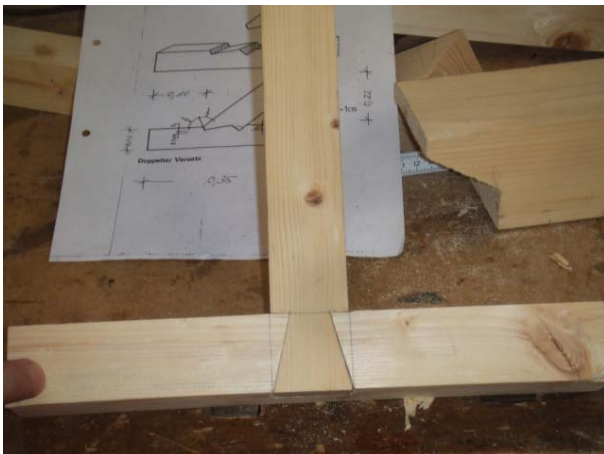
Mein Chef stellte mir einen Mitarbeiter zur Seite, der von Haus aus gelernter Schreiner ist. Ich war jetzt für 5 Tage in der Schreinerei. Mein Arbeitskollege Gerd Maier zeigte mir in der Schreinerei einige wichtige Handgriffe im Umgang mit Holz.

Zuvor wurde ich aber belehrt -und auch dies gehört mit zur Ausbildung- was bei Betriebsanweisungen und Gefährdungsbeurteilungen an den Maschinen zu beachten ist. Mein Kollege Gerd Maier erklärte mir an einem Plan, wie man mit einem Stechbeitel verschiedene Schrägen ins Holz bringt.



Mit Kollege Gerd Maier in der Schreinerei - theoretisch und praktisch

Nachdem wir in der Überbetrieblichen Ausbildung in Nagold bereits in der Schreinerei gearbeitet haben, waren mir einige Begriffe schon bekannt. Meine Kollege Gerd Maier zeigte mir dennoch, auf welche Art und Weise man Verbindungen zwischen Holz herstellen kann.



Beispiel einer „Holzverzapfung“ (links), Reparatur eines Freischneiders (rechts)

Im Januar und Februar 2010 war ich wieder in Nagold, danach ging meine Ausbildung in der Autobahnmeisterei weiter.

Innerhalb des Ausbildungsganges ist auch vorgesehen, einige Wochen in der betriebseigenen Kfz-Werkstatt einen Einblick zu bekommen. Unser Werkstattleiter, Herr Reinhard Weckerle, unterstützte mich da und zeigte mir verschiedene Arbeitsabläufe bei der Reparatur von Geräten und Motoren.

Zuerst zeigte mir unser Werkstattleiter, wie bei einem zerlegten Motor eines Freischneiders eine Reparatur durchgeführt wurde (siehe Foto oben rechts). Unter Fachaufsicht habe ich dann den Kleinmotor wieder zusammengebaut. Als nächste Arbeit stand an: Bei allen Niederspannern für ein Wechselsystem mittig ein Loch bohren und ein Gewinde reinschneiden zum Einsatz eines sog. Schmiernippels (siehe Fotos auf der nächsten Seite).

Das war Klasse: Herr Weckerle konnte auf einem Autoverwertungshof in Engen einen Motor organisieren, an dem ich dann auch so richtig rumschrauben konnte. Da ich selbst einen VW Golf fahre, war es für mich natürlich erst recht interessant, als Herr Weckerle mir sogar einen alten VW Motor hinstellte.

Zuerst begann es aber mit einem etwas kleineren Motor. Mit Unterstützung und einer hervorragenden Erläuterung habe ich dann unter Fachaufsicht unseres Werkstattleiters Herrn Weckerle begonnen, mich ans Werk zu machen.



Gewinde schneiden (links), Niederspanner-Schmiernippel (rechts)



Herr Schoch beim Abdrehen der Bremsbeläge (li), Reinigen eines Motorblocks (re)



Ausbau einer Nockenwelle (links), zerlegter Motor in der Werkstatt (rechts)

Die Ausbildung und die Arbeiten in unserer Werkstatt sind wirklich vielseitig und abwechslungsreich. 90% aller Arbeiten werden in unserer Werkstatt von eigenem Personal erledigt. Die anstehenden Reparaturen der Fahrzeuge, Maschinen und Geräte werden in der Autobahnmeisterei Engen überwiegend selbst durchgeführt. Mein Arbeitskollege Roland Schoch drehte z.B. mit einem Spezialgerät die Bremsbacken bei einem Lkw ab, damit die Bremswirkung wieder voll erreicht wird (siehe Foto oben). Nur in Ausnahmefällen, z.B. bei der Elektronik müssen unsere Fahrzeuge in eine Fachwerkstatt.

So - und jetzt geht's bald los und es wird richtig ernst!!!

Denn mittlerweile wurde mir schriftlich mitgeteilt, wann genau meine Abschlussprüfungen stattfinden:

Schriftliche Prüfung vom 18. bis 20. Mai 2010

Mündliche Prüfung
und Fertigungsprüfung vom 06. bis 23. Juli 2010



Also „volles Lern-Programm“ und die Daumen drücken!!!!

28.07.2010

Hier mal noch ein schneller Rückblick auf die schriftliche Prüfung: Dort musste beim Fachzeichen ein Straßenquerschnitt mit Unterbau, Oberbau und Entwässerungseinrichtung gezeichnet werden. Im Fachbereich Instandhaltung von Betonstraßen mussten die Quer- und Längsfugen erklärt werden. Ebenso musste die Betonzusammensetzung beschrieben werden. Im Fachbereich Mathematik: Berechnen einer Fläche zum Anlegen eines Kreisverkehrs und die dafür notwendige Saatgutmenge. Im Fachbereich Grünpflege: Erklärung der Begriffe Intensiv- und Extensivbereiche. Im Fachbereich Sicherung von Arbeitsstellen: Erklärung der RSA 95 und ihre Umsetzung im täglichen Gebrauch. Puh - das war alles ganz schön anstrengend!!!

Dann doch lieber wieder was Praktisches: In meinem Meisterei-Gehöft in Engen bekamen wir in diesem Frühjahr einen neuen Batterieladecontainer. Ich durfte den Container zusammen mit zwei Kollegen (Herr Ensle und Herr Maier) an den vorgesehenen Platz setzen.



Baugrube und Auflagerpunkte



Der neue Container steht

Da der Einstieg in den Container 20 cm hoch war, hat unser Chef zusammen mit uns in einer Besprechung festgelegt, dass wir den Container in den Boden einlassen, um die 20 cm auszugleichen. Dafür entfernten wir das dort vorhandene Hopfplaster und hoben dann eine Baugrube von 80 cm aus. 60 cm befüllten wir mit Kalkschotter, den wir in 10 cm-Schichten einbauten und verdichteten. Darauf setzten wir sechs 20 cm hohe Auflagepunkte, siehe Foto links auf der vorigen Seite. Auf dem rechten Foto steht der Container dann „bombenfest“ auf den Auflagepunkten.

Danach ging's noch einmal so richtig zur Sache: Mitte Juli waren in Nagold die mündlichen bzw. praktischen Prüfungen!!!

Im 1. Teil musste ich Schutzplanken montieren unter Berücksichtigung eines Regelplanes zur Absicherung einer Arbeitsstelle auf der Straße. Außerdem Aufstellen von Verkehrszeichen unter Beachtung des Lichtraumprofils und des seitlichen Abstandes zum Fahrbahnrand. Na ja - das hatte ich ja lange genug geübt!

Der 2. Teil war schon schwieriger: Verlegen eines Entwässerungsrohres mit einer Neigung von 2% durch Einmessen der Höhe mittels Nivelliergerät, dazu Berechnung einer Fläche nach Skizze zur Pflasterung eines Fußweges. Außerdem Aufstellen eines Gartenzaunes mit Einbau einer Türe. Und Fahren mit einem Unimog U 300 bzw. U 500. Und Beliefern einer Baustelle mit Verkehrszeichen mit angehängter Absperrowand



Auf dieses Foto habe ich drei Jahre lang gewartet: Ich, Benjamin Wolf, als strahlender Prüfling mit dem Zeugnis in der Hand. Die anderen sind (von links nach rechts) Herr Herbert Gaiser (Vorsitzender des Prüfungsausschusses), Herr Ministerialdirigent Klaus Arnold vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und die Erste Landesbeamtin vom Landkreis Calw, Frau Dr. Claudia Stöckle

Nach abgelegter und bestandener Prüfung fand im Ausbildungszentrum Nagold am vergangenen Freitag, den 23.07.2010 die sogenannte Lossprechungsfeier und die Übergabe der Zeugnisse statt.

Seitdem bin ich ein „richtiger“ Straßenwärter - das ist ein gutes Gefühl!

Vom Regierungspräsidium Freiburg habe ich einen Arbeitsvertrag zunächst von einem Jahr erhalten, was mich ganz besonders freut. Denn ursprünglich wäre nach meiner Ausbildung eine Übernahme nicht möglich gewesen, weil die Anzahl der Mitarbeiter in der Autobahnmeisterei Engen damals noch ihren Sollstand hatte.



An dieser Stelle endet mein Tagebuch. Ich hoffe, einige haben mitgelesen und die Fotos angeschaut. Ich hoffe, sie fanden es interessant und können sich jetzt etwas besser vorstellen, was so ein Straßenwärter den ganzen Tag lang alles macht. Mir hat's jedenfalls Spaß gemacht, über meine Ausbildung zu berichten und Einblick in den Beruf zu geben.

Vielen herzlichen Dank an alle, die mich während meiner Ausbildungszeit unterstützt und wohlwollend begleitet haben, insbesondere an meinen Chef Herrn Norbert Roth, der auch mitgeholfen hat, dieses Tagebuch zu schreiben. Danke auch an Herrn Dr. Morlock im Betriebsreferat des Regierungspräsidiums und an Frau Gross von der Internet-Redaktion für deren Mithilfe. Vielleicht gibt's in ein paar Jahren ein Tagebuch über die Ausbildung zum Straßenmeister ;-))

Euer

Benjamin Wolf

Idee und Konzeption: Dr. Gero Morlock, Regierungspräsidium Freiburg, Leiter Referat 45

Text: Benjamin Wolf, Azubi in der Autobahnmeisterei Engen von 2007 bis 2010

Mitarbeit und Fotos: Norbert Roth, Autobahnmeisterei Engen, sein Chef und Ausbilder

Wir sorgen für Ihre Sicherheit

