

Kompaktasphalt

Wenn die Schönheit der Natur zur Nebensache wird

Panoramastraßen erfreuen sich großer Beliebtheit: Bequem im Auto sitzen und dabei eine eindrucksvolle Kulisse an sich vorbeiziehen lassen. Grundvoraussetzung für einen ungetrübten Fahrspaß ist allerdings der einwandfreie Zustand der Straße. Um dies bei der Schwarzwaldhochstraße weiter sicherzustellen, wurde die Asphaltdeckschicht in einem Teilabschnitt erneuert.



Der Schwarzwald machte bei der Deckenerneuerung der B500 seinem Namen alle Ehre.

Niederlassung Stuttgart. Im Rahmen der Maßnahme wurden rund 100.000 m² Asphaltdeck- und -binderschicht erneuert. Das Auftragsvolumen betrug rund 2,3 Mio. Euro.

In einem Gang

Die Besonderheit bei dem Projekt war die Bauweise. Denn nachdem die beiden oberen Asphalttschichten in zwei Fräsgängen entfernt wurden, um sie sach- und fachgerecht recyceln zu können, wurden beide Schichten in Kompaktbauweise (Inline Pave-Verfahren) wieder eingebaut – das bisher größte Kompaktasphaltlos im Inline-Pave-Verfahren der Niederlassung Stuttgart

Beim Inline-Pave-Verfahren werden Asphaltbinder- und -deckschicht in einem Arbeitsgang „heiß auf heiß“ gefertigt. Dabei ist keine Vollsperrung der Straße erforderlich. Dahlak Tesfahiwet, Bauleiter der Eurovia bei dem Projekt B500, erläutert: „Die drei beteiligten Maschinen – ein Asphaltbinder-schichtfertiger, ein Asphaltdeckschichtfertiger und ein Beschicker – arbeiten hintereinander, quasi in einer Linie – ‚in line‘ – sodass der Verkehr auf einer Spur weiterfließen kann.“ Wie bei der Sanierung der B500, die in halbseitiger Ausführung mit einer

Die Schwarzwaldhochstraße, offiziell als B500 deklariert, ist die älteste und bekannteste Touristenstraße im Schwarzwald. Ihre rund 60 km lange Streckenführung bringt den Autofahrer von Baden-Baden nach Freudenstadt. Die 1930 eingeweihte Straße verläuft zwischen 600 und 1.000 m über NN.

Nach Jahren der intensiven Nutzung befand sich der Belag der B500 auf dem 10,5 km Stück zwischen Zuflucht und Ruhstein in einem schlechten Zustand. Er wies teilweise eine poröse Oberfläche, Flickstellen sowie Risse und Unebenheiten auf. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Werterhalts und um ein weiteres Fortschreiten der Schäden im Straßenoberbau zu verhindern, war es erforderlich, die Fahrbahn zu sanieren. Der Auftrag des Regierungspräsidiums Karlsruhe ging an die Eurovia Teerbau GmbH,



Die Sanierung der B500 wurde in halbseitiger Bauweise mit einer Mittelnaht durchgeführt. (Quelle: Eurovia)

Mittelnaht, durchgeführt wurde. Grund dafür ist das luxuriöse Naturparkhotel Schliffkopf, das sich mitten in der Baumaßnahme, ungefähr auf halber Strecke befindet. Die B500 ist die einzige Anschlussmöglichkeit für das Hotel. Da die Schließung des Hotels nicht infrage kam, musste die Zufahrt zum Hotel zu jeder Zeit gewährleistet sein.

Die Maßnahme wurde in vier Abschnitten ausgeführt. Aufgrund des straffen Bauzeitenplans – in knapp sieben Wochen sollte die Baumaßnahme erledigt sein – war die Baustelle optimal durchgeplant. Erst wurde zunächst zwei bis drei Tage gefräst, dann folgte unmittelbar im Anschluss das Anspritzen des Haftklebers und in der Regel begann direkt im Anschluss die Arbeit der Asphaltkolonne.

Neben der eigentlichen Asphaltdeckenenerneuerung mussten zusätzlich noch alle anschließenden Feldwege und einige Parkplätze neu asphaltiert werden. Dies geschah allerdings in herkömmlicher Bauweise. Des Weiteren fanden noch diverse Randarbeiten statt, wie die Sanierung von Straßeneinläufen und Wasserauslässen auf der Talseite.

Insgesamt wurden rund 15.000 t Asphaltmischgut verbaut. Dabei kamen bei der



Asphaltbinderschichtfertiger, Asphaltdeckschichtfertiger und Beschicker arbeiten „in line“.

Asphaltdeckschicht 4.120 t AC 8 D 5 in einer Dicke von 2 cm zum Einsatz. Als Bindemittel fand ein gummimodifiziertes Bitumen mit 22 M.-% Gummigranulat 40/15 und 78 M.-% Straßenbaubitumen 70/100 Anwendung.

Als Asphaltbinderschicht wurden insgesamt 10.920 t AC 16 B 5 in einer Dicke von 8 cm eingebaut. Als Bindemittel kam ein gummimodifiziertes Bitumen mit 12 M.-% Gum-

migranulat 40/15 und 88 M.-% Straßenbaubitumen 70/100 zum Einsatz.

Arbeiten vor traumhafter Kulisse

Neben der technischen Herausforderung „Kompaktbauweise“ waren es vor allem die engen Platzverhältnisse, die das Team immer wieder vor neue Aufgaben stellte. „Bedingt

PARTNERSUCHE?

ROCKSTER
Ihr Partner für das RECYCLING von
BAUSCHUTT und ASPHALTAUFBRUCH



durch die Bauweise – Arbeiten unter halbseitiger Sperrung – stellten uns die verengten Verhältnisse von maximal 4,70 m immer wieder vor koordinative und arbeitstechnische Herausforderungen, die unsere Tiefbau- und Asphaltkolonnen jedoch stets meisterten“, erläutert Tesfahiwet. Hinzu kamen die teilweise schwerwiegenden äußeren Einflüsse. Denn der Schwarzwald machte bei der Deckenerneuerung der B500 seinem Namen alle Ehre. Zwar lockt die Region jährlich viele Tausend Touristen an, zum Genießen der beeindruckenden Natur hatten die Arbeiter der Eurovia allerdings keine Zeit. Dafür erlebten sie den silva nigra, „Wald schwarz“, wie ihn die Römer schon nannten, mit seinen meteorologischen Kapirolen genauer kennen. „Wir hatten mit starken Wetterschwankungen zu kämpfen, es gab viele Regentage und auch Nebel war unser ständiger Begleiter“, erinnert sich Tesfahiwet.

Die wohl größte Herausforderung stellte jedoch die Logistik des ganzen Projekts dar. Die permanente Zulieferung des Asphaltmischgutes und das Zusammenspiel von



Den Blick auf die Straße gerichtet und keine Zeit, die Schönheit der Natur zu genießen.

Asphaltbinder- und -deckenmaterial, welches im Verhältnis 4:1 eingebaut wurde, mussten immer gewährleistet sein, um nicht einen Stillstand der Einbaukolonnen zu verursachen. „Allerdings waren die nächsten Mischanlagen nicht gerade einen Steinwurf entfernt“, resümiert Tesfahiwet. So mussten drei Mischanlagen aktiviert werden, zwei für die Asphaltbinderschicht und eine für die

Asphaltdeckschicht, um diese logistische Mammutaufgabe zu bewältigen

Logistik, Wetter und ein technisch anspruchsvoller Einbau. Bei diesen äußeren Parametern ist es besonders wichtig, dass die Kommunikation auf der Baustelle stimmt. Deshalb fand die Abwicklung und die Ausführungsplanung des Projekts immer in enger Abstimmung zwischen dem Polier Dieter Keck und dem Bauleiter Tesfahiwet statt. Dabei hatte Keck eine wichtige Funktion, da er aufgrund seiner jahrelangen Erfahrung im Asphaltgeschäft viele Male mit den richtigen Lösungsansätzen für die Bewältigung der Herausforderungen gesorgt hat. „Er hat auch in stressigen Phasen immer einen kühlen Kopf bewahrt und mir mit einer Art beratenden Rolle oftmals unter die Arme gegriffen“, lobt Tesfahiwet die enge Zusammenarbeit. Mit seiner Präsenz vor Ort und seiner hohen Einsatzbereitschaft hat Keck ebenso zum Erfolg der Baumaßnahme beigetragen wie der Rest des Teams. **hin**



Vor allem die beengten Platzverhältnisse stellten das Team vor große Herausforderungen.

STATEMENT ZU 2017

Dr. Annett Schröter, Leiterin Arbeitsgruppe Maschinen und Umwelt:

„Das Jahr 2016 war geprägt durch die Diskussion von verschiedenen Umweltthemen, die unmittelbar auf die Asphaltbranche wirken. Da haben wir einerseits die Überarbeitung der TA Luft, die den behördlichen Handlungsrahmen für die immissionsschutzrechtlichen Genehmigungen der Anlagen liefert. Außerdem beschäftigte uns die Aktualisierung der VDI-Richtlinie 2283, die für die kommenden Jahre den Stand der Technik an Asphaltmischanlagen beschreiben wird, sowie die Themen Thermomulden und Temperatursensoren. Daraus ergibt sich das Aufgabengebiet für die Anlagenbe-

treiber für die kommenden Jahre. So rückt beispielsweise der Umwelt- und Energieeffizienzgedanke immer stärker in die Betreiberpflicht. Hauptaufgabe der Betreiber ist es, sicherzustellen, dass die Mitarbeiter bei diesen Themen fit sind. Außerdem wird es darum gehen, diese Themen noch besser intern und mit der Nachbarschaft zu kommunizieren. Diesen Prozess als Leiterin der DAV-Arbeitsgruppe Maschinen und Umwelt zu begleiten und zu lenken, ist eine spannende Herausforderung.“



Foto: Schröter