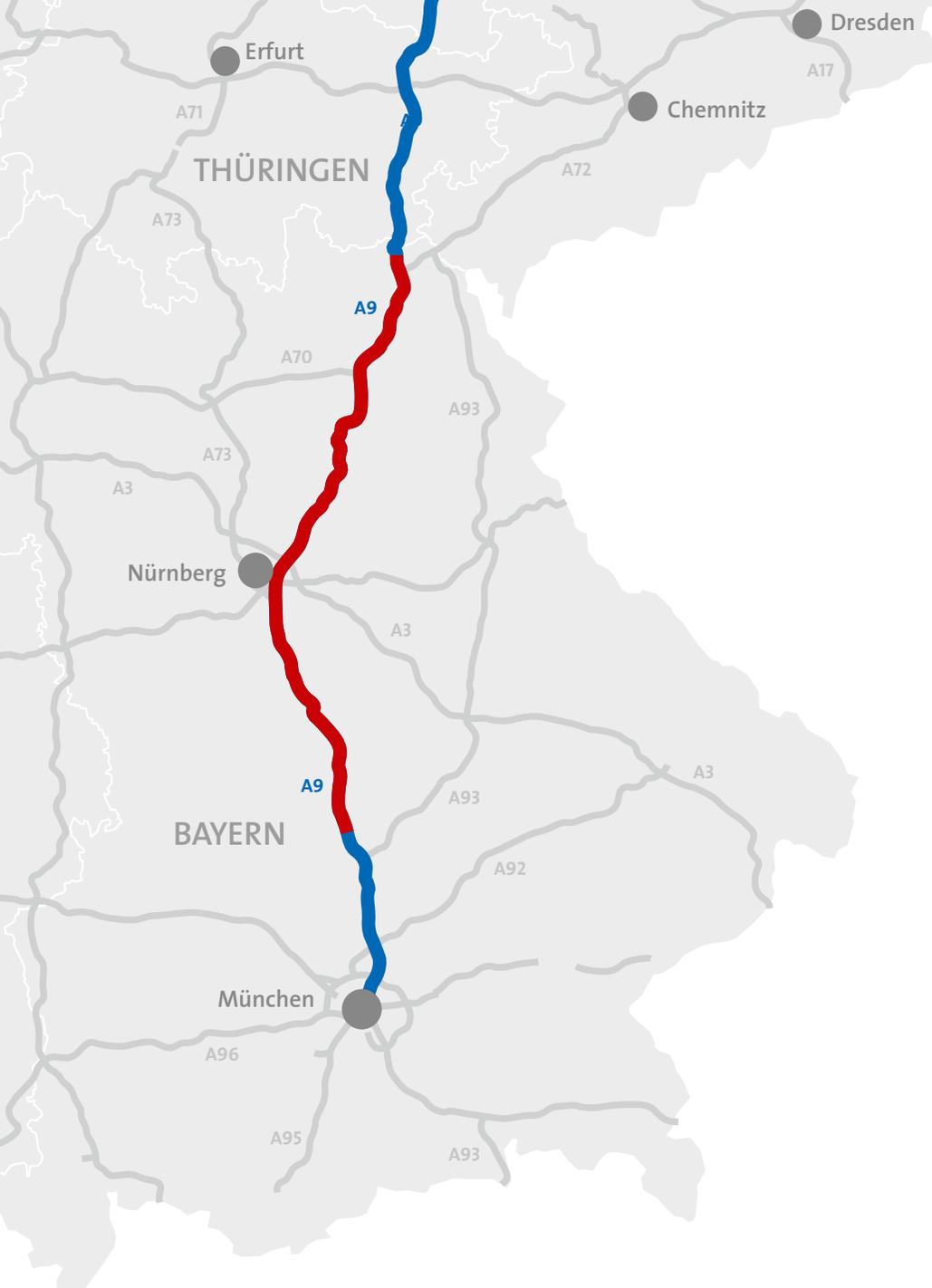




A photograph of a construction site for the Bundesautobahn A9 in Bavaria. The foreground is dominated by a large pile of dark, jagged gravel. In the background, a yellow construction vehicle, possibly a paver or spreader, is visible on a dirt path. A worker in a bright orange safety suit is standing near the vehicle. The sky is overcast and grey.

**BUNDESAUTOBAHN A9
BAYERN**



Die Bundesautobahn A9 – auch bekannt als die »Münchner Autobahn« – ist eine der längsten und wichtigsten Verkehrsadern Deutschlands. Mit einer Gesamtlänge von 530 Kilometern verbindet sie die Millionenstädte Berlin und München miteinander. Auf dem Weg vom Berliner Ring bis ins Münchner Stadtgebiet durchquert die BAB9 die Bundesländer Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen und Bayern. Mit wenigen Ausnahmen weist sie durchgehend meist drei Fahrspuren pro Richtung auf.

In jüngerer Vergangenheit kam es auf der A9 in Bayern streckenweise zu baulichen Erhaltungsinvestitionen in Gussasphaltbauweise, vermehrt mit einer lärmetechnisch optimierten Oberfläche.

SCHUTZ- UND DECKSCHICHTEN MIT GUSSASPHALT UND TRINIDAD NATURASPHALT AUF DER A9

- 2021 AS Lenting – AD Nürnberg Feucht
- 2021 AS Marktschorgast – AS Bayreuth-Nord
- 2020 Naila
- 2020 Talbrücke Marktschorgast
- 2019 AS Greding – AS Altmühltal, FR München
- 2019 Talbrücke Lanzendorf
- 2018 AS Allersberg – AD Nürnberg
- 2016 Schnaittach
- 2015 AS Hof – AD Bayerisches Vogtland, Fahrtrichtung Berlin
- 2014 AS Hof
- 2013 Donaubrücke bei Ingolstadt, 2. Fahrtrichtung
- 2012 Donaubrücke bei Ingolstadt, 1. Fahrtrichtung

Die A9 wurde im Wesentlichen schon in den 1930er Jahren gebaut und stellte nach der Teilung Deutschlands eine der Transitstrecken von Westdeutschland nach West-Berlin dar.

Nach der Wiedervereinigung 1990 kam im Zuge des Ausbaus und der laufenden Instandsetzungen immer wieder Gussasphalt als nachhaltiger und vielfältiger Baustoff zum Einsatz. Nach anfänglich höheren Baukosten zeichnet er sich gegenüber der Fahrbahndecke aus Splittmastixasphalt durch eine deutlich längere Nutzungsdauer aus. Neben dieser offensichtlichen Wirtschaftlichkeit schützt er auch durch seine Wasserundurchlässigkeit die unteren Schichten des Fahrbahnoberbaus.

Unter Zugabe von Trinidad Naturasphalt ergibt sich zudem eine Verbesserung des Verformungswiderstandes bei Wärme und eine Verringerung der thermischen Alterung des Bindemittels.



Schon seit 2008 wird Gussasphalt als Niedrigtemperatur-Asphalt mit maximal 230 °C eingebaut. Aus Nachhaltigkeitsgründen wird daran gearbeitet, diese Temperatur weiter abzusenken.



Beim maschinellen Einbau wird der Gussasphalt in Rührwerkskochern von der Asphaltmischanlage zur Einbaustelle gebracht. Diese fahren dann rückwärts bis kurz vor die Einbaubohle heran, so dass der Gussasphalt direkt vor der Bohle zur weiteren Verarbeitung ausgelassen und dann von ihr verteilt und höhenge- recht eingebaut werden kann.



HERSTELLUNG LÄRMTECHNISCH OPTIMIERTER OBERFLÄCHEN

Asphaltdeckschichten aus Gussasphalt mit verbesserten lärmtechnischen Eigenschaften werden nach den ZTV Asphalt-StB 07/13 im Verfahren B hergestellt.

Hierfür eignen sich insbesondere Gussasphalt MA 8 S und MA 5 S. Das Abstreumaterial sollte eine kubische Kornform aufweisen, um eine gleichmäßige Oberflächenstruktur und damit eine Verbesserung der lärmtechnischen Eigenschaften sicherzustellen.



VERFAHREN ZUR HERSTELLUNG EINER RÜCKSTELLPROBE ZUR QUALITÄTSSICHERUNG

Der Gussasphalt wird direkt vom Kocher in die Aluschalen gefüllt und kühlt dort aus. Mit Hilfe der Rückstellproben werden im Zweifelsfall die Eigenschaften des Baustoffs oder des Baustoffgemisches überprüft. Aber auch, ob die fertigen Leistungen den bauvertraglichen Anforderungen entsprechen.

Die Fläche darf anschließend nicht gewalzt werden, damit die beim Einbau erzielte Ebenheit durch die Walzvorgänge nicht verschlechtert wird.

Für den Fall, dass während des Einbaus unerwartet widrige Wetterverhältnisse (Regen, starker Wind) auftreten, sollte eine Glattmantelwalze vorgehalten werden, um gegebenenfalls das Abstreumaterial sicher andrücken zu können.



TRINIDAD NATURASPHALT

Trinidad Naturasphalt ist ein natürlich vorkommendes Gemisch aus Naturbitumen und feinsten Gesteinskörnungen. Er wird aus dem Asphaltsee auf der Karibikinsel Trinidad abgebaut. Der See hat einen Durchmesser von über 800 Metern und ist ca. 75 bis 100 Meter tief. Seine Oberfläche ist begehbar und kann sogar kurzfristig mit Planiermaschinen und Bulldozern für den Abbau befahren werden.

Als Sir Walter Raleigh im Jahre 1595 den See entdeckte, erkannte er schnell die Möglichkeiten des Materials und nutzte die Masse zum Kalfatern seiner Schiffe, deren Beplankung nach dem langen Aufenthalt auf See stark reparaturbedürftig war.

Heute wird der gereinigte Naturasphalt zu Granulaten weiterverarbeitet und hauptsächlich Asphalt im Straßenbau zugegeben, um dessen Eigenschaften zu verbessern. Besonders bei Verkehrsflächen mit hoher Belastung durch Schwerlastverkehr ist die Zugabe von Trinidad Naturasphalt sinnvoll.



Der See auf der karibischen Insel Trinidad ist das größte Naturasphaltvorkommen dieser Art auf der Erde.

Wenn zwischen Juni und Dezember viel Regen fällt, bilden sich in den Falten auf der Oberfläche des Sees Wasserbecken, in denen man baden kann. Dies ist nicht nur gut für die Haut, sondern auch gesundheitsfördernd. Der See ist auch ein beliebtes Ausflugsziel, das jährlich zehntausende Touristen anlockt.



Objekt: Bundesautobahn A9 (Richtung Nürnberg)
Verschiedene Bauabschnitte

Einsatzbereich: Schutz- und Deckschichten mit Gussasphalt und
Trinidad Naturasphalt

Lieferant Naturasphalt: Carl Ungewitter Trinidad Lake Asphalt GmbH & Co. KG,
Bremen, trinidad-lake-asphalt.de

Fotos: Carl Ungewitter Trinidad Lake Asphalt