

Asphalt – ein besonderes Gemisch

Liebe Leserinnen und Leser,

Easy Rider sind auf ihm gefahren, die Bilder des legendären Films haben sich einer ganzen Generation eingepägt. In den Titel eines anderen Films (Asphalt-Cowboy) hat er Eingang gefunden.

Er hat die Erschließung unseres Planeten, wirtschaftliche Prosperität und Mobilität für den Menschen möglich gemacht. Weltgegenden, in denen er nicht anzutreffen ist, sind durch Entwicklungsrückstand gekennzeichnet.

Ohne ihn kann Mobilität nicht sicher und nicht an jedem Platz der Erde realisiert werden.

Wir sprechen hier nicht vom Motor, die Rede ist vom Asphalt, dem universalen Bindeglied zwischen Boden und Fahrzeug, der sicher Räume erschließt und hohe Transportgeschwindigkeiten ermöglicht. Er bildet das Rückgrat unserer Mobilität.

Asphalt – wenn es ihn nicht schon lange gäbe, müsste er so schnell wie möglich erfunden werden. Genauer gesagt, gibt es ihn schon sehr lange, weil Asphalt nicht nur als industriell von Menschen gefertigtes Produkt daher kommt. Asphalt kann in einigen Gegenden unserer Erde als natürliches Vorkommen abgebaut werden und ist seit mehr als 4.000 Jahren für verschiedenste Anwendungen einschließlich des Straßenbaus im Einsatz.

Heute bringen wir ihn überwiegend mit dem Straßenbelag in Verbindung, denn hier liegt sein umfassendstes Einsatz- und Absatzgebiet. Mit ca. 700.000 km Straßenbelag hat Deutschland eines der dichtesten Straßennetze der Welt. Im Jahr 2015 wurden in 660 stationären Asphaltmischanlagen ca. 40 Mio. Tonnen Asphalt produziert, die je nach Untergrund, Belastung und Umgebung in Gesteins Korngröße, Zusammensetzung, Mischungsverhältnis und Temperatur variieren.

Dabei erweist sich dieses besondere Gemisch als multitalentiert. Tragfähigkeit, Lebensdauer, Griffbarkeit, Schallemissionen lassen sich in Abhängigkeit von der Rezeptur, der Einbaugeometrie und Einbautechnik beeinflussen.

Mit einer Wiederverwertungsquote von 90 % ist er einer der Baustoffe, die als Beispiel für eine gelungene Kreislaufwirtschaft benannt werden können.

Asphalt spielt deshalb im wahrsten Sinne des Wortes eine tragende Rolle bei der Anpassung und Erneuerung unserer Verkehrsinfrastruktur.

Asphaltmischwerke müssen darum in ausreichender Anzahl an günstigen Standorten zur Verfügung stehen und über Betriebsgenehmigungen verfügen, die ihnen Produktionszeiten ermöglichen, mit denen Baustellen auch außerhalb üblicher Arbeitszeiten bedient werden können.

Baustellen und hohe Verkehrsaufkommen auf nicht angepassten Straßenquerschnitten sind es, die dem Autofahrer derzeit viel abverlangen und durch Bildung von Staus erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden verursachen. Es kommt deshalb in den nächsten Jahren darauf an, die Bauprozesse im Hinblick auf eine



MDir. Winfried Pudenz

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
Abt. III Straßeninfrastruktur und
Straßenverkehr
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

minimierte Beeinflussung des Verkehrs zu optimieren, weshalb oft in Tagesrandzeiten und in die Nacht ausgewichen werden muss, wenn stark verkehrsbeeinflussende Bauphasen anstehen. Ein herausragendes Beispiel hierfür war die Nachtbaustelle an der A 1 beim Westhofener Kreuz, bei der in 46 Nachtschichten Asphalt einer 3-streifigen Richtungsfahrbahn mit Standstreifen erneuert wurde.

In Einzelfällen ist es sinnvoll, über Straßensperrungen und damit verkehrsfreie Baustellen zu kürzeren Bauzeiten zu gelangen. In solchen Fällen werden große Mengen Asphalt in kurzer Zeit benötigt, die nicht von einzelnen Mischwerken bereitgestellt werden können. Liefergemeinschaften, auch wenn vom Bundeskartellamt kritisch bewertet, sind dann die einzige praktisch durchführbare Lösung für dieses Problem. Asphalt ist nämlich nicht beliebig weit transportierbar und muss direkt nach der Mischung zum Einbauort transportiert werden. Mischanlagen werden deshalb auch diskontinuierlich betrieben und sind hinsichtlich ihrer umweltbezogenen Bewertung als Sonderfall zu sehen.

Eine einmal gebaute Straße durchläuft danach einen jahrzehntelangen Lebenszyklus, in dessen Verlauf Ausbesserungen und Reparaturen, aber auch Oberflächenerneuerungen zur Verbesserung der Gebrauchseigenschaften erforderlich sind. Auch hier erweist sich Asphalt als praxistauglicher Baustoff, mit dem in kurzer Zeit Reparaturen möglich sind. Wie sonst sollte es funktionieren, bei unfallbedingten Schädigungen der Fahrbahnen den Verkehrsfluss schnell wieder zu ermöglichen?

Die Entwicklung dieses Materials ist noch nicht am Ende. Immer wieder wird z. B. versucht, die positiven Eigenschaften verschiedener Mischungen miteinander zu kombinieren. Asphalt, seine ständige Weiterentwicklung und Modifikation werden daher auch in Zukunft sicherstellen, dass „easy Rider“ auf unseren Straßen möglich ist.

In dieser Ausgabe von „Straße und Autobahn“ bilden Forschung und Entwicklung eines „besonderen Gemisches“ den Schwerpunkt.

Ich wünsche Ihnen eine gute Fahrt, auch wenn Sie nicht auf Asphalt unterwegs sind.

W. Pudenz