



Mit diesem Monstrum von Maschine wird die Asphaltdecke auf einer Breite von 11,5 Metern in zwei Schichten in einem einzigen Arbeitsgang hergestellt.

FOTOS: STEPHAN HOLSTE

Bald wieder freie Fahrt auf der A 27

Asphaltierungsarbeiten mit neuem Fahrbahnbelag im vollen Gange / Projekt mit Pilotcharakter im Autobahnbau

VON STEPHAN HOLSTE

Langwedel. Endspurt auf der A27. Die Fahrbahnerneuerung wird Ende der Woche beendet sein, und voraussichtlich am 19. August kann der Verkehr wieder fließen. Bei dem Projekt haben die Straßenbauer etwas Neues ausprobiert: Erstmals wurde die Kombination aus Quertugen und Abdeckblechen in eine deutsche Autobahn eingebaut, um Spannungen zu verhindern, was die Lebensdauer erhöhen soll.

Seit dem 20. Juni wird die A27 zwischen den Anschlussstellen Achim-Ost und Verden-Nord in Fahrtrichtung Hannover über neun Kilometer erneuert. Der erste Teilab-



Ein Bauarbeiter überprüft die Stärke der Asphaltdecke.

einer riesigen Maschine, die die Fachleute „Kompaktmodulasphaltfertiger“ nennen und von denen in Europa und Asien nur fünf Stück zur Verfügung stehen, werden zwei Asphaltlagen in voller Breite der Fahrbahn (11,5 Meter) in nur einem Arbeitsgang eingebaut. Fachmann Liebau: „Der Vorteil dieses Verfahrens ist eine dauerhafte und wartungsarme Asphaltdeckenschicht, die für die nächsten 15 bis 20 Jahre halten soll.“ Er erhofft sich davon eine Haltbarkeit, die fast der einer Kompletterneuerung, die wesentlich mehr Geld gekostet hätte, gleichkommt. Die Sanierungsmaßnahme, die national ausgeschrieben wurde, kostete 5,2 Millionen Euro.

„Die Kostenschätzung hat ergeben, dass wir nicht europaweit ausschreiben mussten. Dadurch konnten wir schneller mit der Sanierung beginnen und werden auch schneller fertig, was natürlich zur Entspannung der Autofahrer auf diesem Autobahnabschnitt führt“, erklärt Liebau. Die alte Betondecke habe massive Alterungserscheinungen aufgewiesen. Für neun Kilometer Autobahn werden die Arbeiter nur sechs Tage brauchen. Im



Dank „Kompaktmodulasphaltfertiger“ werden neun Kilometer Autobahn in sechs Tagen fertig.

Einsatz sind sie im Zweischichtbetrieb, teilweise wird aber auch in drei Schichten rund um die Uhr gearbeitet. „Wegen des speziellen Asphaltfertigers ist das eine enorme logistische Herausforderung“, so Liebau. Um die Kammern der Maschine stets mit frischem Nachschub zu versorgen, sind zwei Mischwerke in Bremen und das in Verden-Walle damit beschäftigt, die beiden unterschiedlichen Asphaltmischungen herzustellen. So rücken alle zwei Minuten nach dem Prinzip „just in time“ Lastwagen mit Material für die untere Asphaltdeckenschicht an, und alle zehn Minuten kommt ein Lkw mit Material für die Deckschicht. „Da darf nichts Unvorhergesehenes dazwischen kommen. Mal angenommen, die Lkw kämen in einen Stau, und der Nachschub würde stocken: Das Ergebnis wäre ein Stillstand des Asphaltierers“, so Liebau.

Ausgeführt werden die Arbeiten von der Firma Matthäi in Verden und Subunternehmern. „Wir liegen voll im Zeitplan und sind mit der Arbeit sehr zufrieden“, sagt Liebaus Chef Sebastian Tacke. Kleinere Probleme habe es nur beim Schneiden der Quertugen gegeben. Diese Fugen seien



Just in time geliefert: Die Maschine braucht ständig frischen Asphalt.

laut Berechnungen alle 50 Meter nötig, um Spannungen in der Fahrbahn aufzufangen. Durch eben solche Spannungen in der Betondecke kam es zu Behinderungen im Arbeitsablauf. „Die Schneideblätter klemmten immer wieder ein. Da war nichts zu machen. Die Blätter mussten regelrecht freige-meißelt werden“, so Liebau.

So zufrieden die Straßenbaubehörde mit ihrer Planung und dem Fortgang dieser Baumaßnahme ist – die Autofahrer dürften sich über den achtwöchigen Engpass ärgern. Bereits bei der Einrichtung der Baustelle staute sich der Verkehr Kilometer lang. „In Verbindung mit dem Urlaubsverkehr war das leider unvermeidbar“, so Liebau, der bei der Räumung der Baustelle, die voraussichtlich Anfang der kommenden Woche beginnen wird, mit erneuten Verkehrsbehinderungen rechnet. „Am 19. August können wir die Geschwindigkeitsbeschränkungen wohl wieder aufheben und den Abschnitt endgültig für den Verkehr freigeben“, verkündet der Straßenbauingenieur. „Sollte sich das Pilotprojekt als erfolgreich herausstellen, werden wir weiter damit arbeiten.“

„Da darf nichts
Unvorhergesehenes
dazwischen kommen.“

Maarten Liebau, Straßenbaubehörde

schnitt ist bereits fertig und für den Verkehr freigegeben. Die Fertigstellung des zweiten Abschnitts steht kurz bevor. Bei der Sanierung der Fahrbahn hat sich die Verdener Geschäftsstelle der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) für eine Bauweise entschieden, die ein Novum im Autobahnbau darstellt. Sie soll den unterschiedlichen Materialeigenschaften von Beton und Asphalt gerecht werden. Quertugen und Bleche sollen Spannungen auffangen. „Das entwickelte Baukonzept hat für uns Pilotcharakter und bedarf für die Qualitätssicherung einer intensiven Betreuung“, sagt Diplom-Ingenieur Maarten Liebau vom NLStBV. Mit