

# VOM PROVISORIUM ZUM ZUVERLÄSSIGEN »PROVIDURIUM«

Das alte Sprichwort »Provisorien halten immer noch am längsten« trifft insbesondere auf den Gussasphalt in Funktion eines Baustoffes für die bauliche Unterhaltung zu. Egal ob zum Schließen von Fehl- oder Schadstellen in einem Fahrbelag oder als »Füllasphalt« im Bereich von Fahrbahnübergängen oder sonstigen schwer beanspruchten Bauteilen. (Stand 2015)

(*Oliver Zscherpe*) Als vor mittlerweile 8 Jahren (Stand 2015) der Anruf eines verzweifelten Autobahnmeisters bezüglich Asphaltausbrüchen auf der Autobahn einging, haben wir den Einsatz von Gussasphalt anstelle eines Kaltasphaltes empfohlen. Was eigentlich als kurzfristige Übergangslösung gedacht war, liegt nun immer noch auf einem der am stärksten befahrenen Abschnitte auf der A8 zwischen Stuttgart und München unter Verkehr. Die eigentlich vor 7 Jahren schon geplante vollumfängliche Instandsetzung aufgrund dieses Problems konnte verschoben werden. Tatsächlich ist nun die Instandsetzung des kompletten Brückenbauwerkes für kommendes Jahr geplant.

## »Schnelle« provisorische Sanierung

Infolge dieser erfolgreichen Maßnahme wurden etliche weitere Bereiche mit Gussasphalt an betroffenen Stellen und identischen Bereichen saniert. In diesen Fällen wurden im Zuge kurzfristiger Sperrungen in der Zeit von 21 Uhr abends bis zum kommenden Morgen ca. 6 Uhr die entsprechenden Fahrbahnbereiche im Bereich von Brückenbauwerken gesperrt, da es zu Ausbrüchen am Übergang der Fahrbahn zur Brücke gekommen war. Das Problem war hierbei das herausstehende Abschlussprofil am Abschluss der Rahmenbauwerke. Entgegen der heutigen Richtzeichnung RIZ-ING Abs4 wurden die Profile früher teilweise bis zur OK Belag eingebaut. Durch die Überrollungen, vor allem im Bereich der Spurrinnen kommt es dabei häufig zu »Schlägen« im Profil. So dass dieses sich im Laufe der Zeit aus dem Betonuntergrund löst und durch die fehlende Haftung und den entstehenden Vibrationen zu den problematischen Belagsausbrüchen führte. Im Zuge der »schnellen« provisorischen Sanierung wurden die Fahrbahnabschlusschienen ausgebaut und nach Herstellung eines Abschlusses in Anlehnung an RIZ-ING Abs5 ersetzt. Hierzu sind jeweils 1m Streifen Belag beidseits der Abschlusschiene ausgefräst worden, im Bereich des Bauwerkes wurde der Belag vorsichtig bis zur Schweißbahn abgebrochen. Nach dem Herausstemmen der Abschlusschiene wurde der ausgebrochene Bereich mit schnellhärtendem PMMA-Mörtel reprofiliert, dann wurde die Abdichtungsbahn ergänzt und der entstandene »Graben« mit 2 Lagen Gussasphalt, MA 11 S 25/55-55 oder 10/40-65 ergänzt. Über dem Bauwerksabschluss sowie an den Fräskanten wurden bitumenhaltige Fugen hergestellt. Nach 3–4 Stunden Aushärtezeit ist dann der Verkehr wieder gerollt.

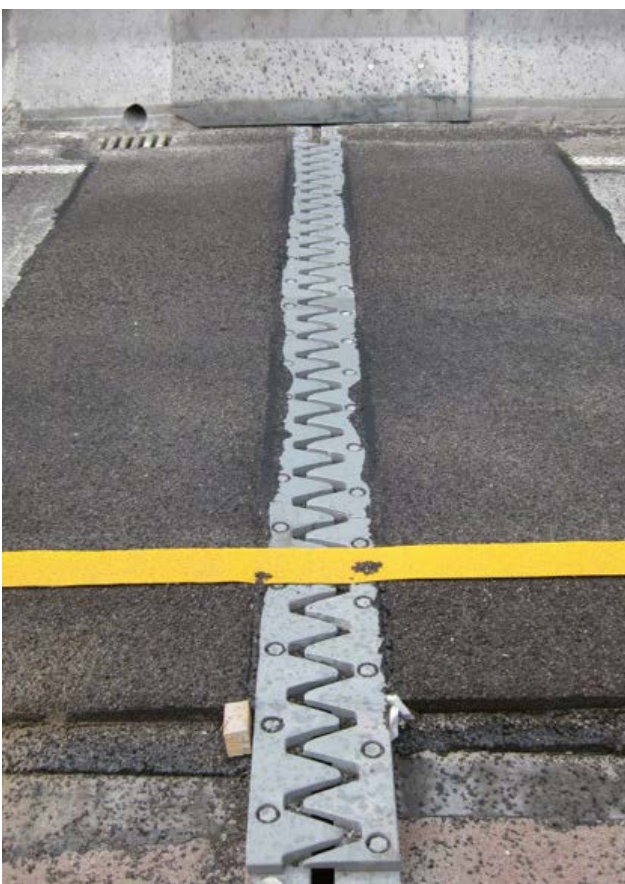


Bild 1: Gussasphaltdeckschicht im Bereich einer partiell erneuerten Übergangskonstruktion



Bild 2: Neu hergestellter Anschluss an eine Übergangskonstruktion

Dass die Instandsetzung unserem Regelwerk nicht gerecht wird, war allen Beteiligten bekannt, dennoch hat sich die »Übergangslösung« als sehr dauerhaftes Provisorium dargestellt.

#### Einsatz insbesondere im Bereich von Brückenübergängen

In einem ähnlichen Fall wurde im Winter 2013 ein teilweise zerbrochenes Randprofil einer Brückenübergangskonstruktion in einer Nachtschicht ersetzt. Aufgrund des fehlerhaften Profils ist auch hier der Belag in Mitleidenschaft gezogen worden. Nach dem Ausbau des Randprofils und des Dichtgummis wurden die entsprechenden Schadstellen im Betonbereich mit schnellhärtendem PMMA-Material ersetzt und nach Ergänzen der Bitumen-Schweißbahn sind 2 Lagen Gussasphalt eingebaut worden. Im Bereich des Fugenspaltes wurde eine Hartschaumplatte im Bereich PMMA-Material eingebaut, im Bereich des Gussasphaltes eine Holzlatte. Diese wurde nach Erhärten des Gussasphaltes herausgenommen. Der Verkehr wurde nach etwa 4 Stunden wieder freigegeben. Auch knapp ein halbes Jahr später zeigt der eingebaute Gussasphalt eine ausgezeichnete Stabilität.

Insbesondere für den Bereich der Brückenübergänge könnten noch viele weitere Beispiele genannt werden. Auch wenn diese Instandsetzungen nicht als »dauerhaft« und regelkonform betrachtet werden können, zeigt sich dennoch einiges deutlich: Gussasphalt funktioniert dauerhaft und ist strapazierfähig, Versuche mit Kaltasphalt, herkömmlichem Walzasphalt im Handeinbau oder sonstige Materialien können mit Gussasphalt nicht konkurrieren.



Bild 3: Auch kleine Öffnungen können mit Gussasphalt schnell und dauerhaft verschlossen werden

Bei den vorgenannten Beispielen gab es bislang keine kurzfristigen Ausbrüche und daher hat sich die Gussasphalt-Bauweise als »Provisorium« voll bewährt. Die durchgeführten Maßnahmen befinden sich hauptsächlich auf der A 6, A 8 und A 81 mit einem Verkehrsaufkommen zwischen 40.000 bis 110.000 Fahrzeugen je Tag. Gussasphalt als Erhaltungsbaustoff eignet sich zudem an ausgebrochenen Ecken und Kanten von Betonfahrbahnen oder auch als Ersatzmaterial innerhalb ausgebrochener oder zu ersetzender Walzasphaltdeckschichten, da Gussasphalt im Handeinbau und aufgrund seiner »fließfähigen« Konsistenz an die Umgebung gut angeglichen werden kann und auch aufgrund der hohen Einbautemperatur einen hervorragenden Verbund zu bestehenden Asphaltbelägen eingeht.

»Wenn sonst nichts mehr geht, hilft nur noch Gussasphalt.« das ist die Aussage einiger Straßen- und Autobahnmeistereien.

Mehr unter [www.gussasphalt.de](http://www.gussasphalt.de)



Beratungsstelle für Gussasphaltenwendung e.V.  
Dottendorfer Straße 86 · 53129 Bonn  
Telefon 0228 239899 · Telefax 0228 239399  
info@gussasphalt.de · www.gussasphalt.de