

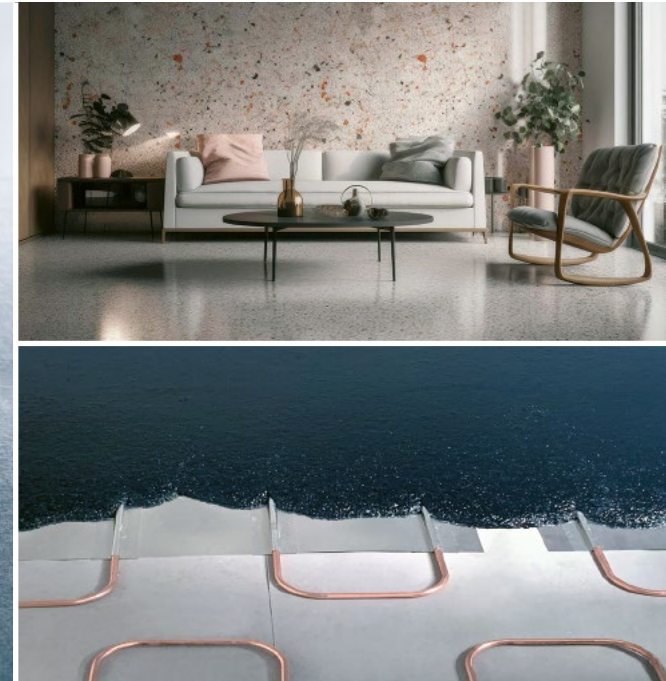
GUSSASPHALT MAGAZIN

cufix® - Die Fußbodenheizung Perfekt geeignet für Gussasphalt

cufix®
nachhaltig.werthaltig



Jetzt auch für
Rampenheizung!



Bewährte Technik mit hoher Effizienz

Ob Neubau oder Sanierung, der Einsatz von Gussasphalt spart wertvolle Zeit. Die optimale Ergänzung ist die cufix® Fußbodenheizung mit der patentierten Wärmeleittechnologie WLT®. Mit ihrer Temperaturbeständigkeit, der hohen Energieeffizienz und der einfachen, schnellen Verlegung sind cufix® Fußbodenheizung und Gussasphalt ein perfektes Paar. cufix® - nachhaltig, werthaltig, energiesparend!

Die cufix®-Vorteile:

- Energieeinsparung durch verbesserte Wärmeübertragung
- Einfache und schnelle Verlegung durch Fertigsysteme
- Hohe Werthaltigkeit durch Langlebigkeit des Kupfersystems
- Kein Aufschwemmen der Rohre

► Erfahren Sie mehr unter **www.cufix.de**

Die Fußbodenheizung aus dem Sauerland

EDITORIAL

„GEMEINSAM DURCH UNRUHIGES FAHRWASSER: FOKUS AUF DAS MACHBARE

Unsere Branche beweist täglich Stehvermögen. Gussasphalt steht für Qualität, Langlebigkeit und höchste Präzision. Doch die Rahmenbedingungen, unter denen wir diese Qualität liefern, fordern uns aktuell mehr denn je heraus. Es sind keine einfachen Zeiten für den Mittelstand und das Bauhandwerk.

Die Belastungsgrenzen sind in vielen Firmen erreicht. Permanent hohe Energiekosten verteuern die Produktion und den Transport des Gussasphaltmaterials spürbar. Gleichzeitig schnürt uns eine stetig wachsende Bürokratie die Luft zum Atmen ab. Wertvolle Arbeitszeit, die wir dringend auf den Baustellen und in den Betrieben bräuchten, fließt stattdessen in immer komplexere Dokumentations- und Verwaltungspflichten. Gepaart mit wirtschaftspolitisch unkalkulierbaren Verhältnissen fehlt es unseren Betrieben an der notwendigen Planungssicherheit für zukunftsweisende Investitionen.

Trotz dieser massiven Hürden dürfen wir den Blick für das Wesentliche nicht verlieren. Jammern verändert keine Rahmenbedingungen – proaktives Handeln und der enge Zusammenhalt in unserer Branche hingegen schon. Jetzt kommt es darauf an, interne Prozesse noch effizienter zu gestalten, Innovationen voranzutreiben und die unbestreitbaren technischen Vorteile des Gussasphalts selbstbewusst zu vermarkten.

Lassen Sie uns die Herausforderungen als Ansporn nutzen, um gemeinsam neue Wege zu finden und gestärkt aus dieser Phase hervorzugehen, mit

gussasphalt  **natürlich**



Dipl.-Ing. Hendrik Marossow,
Vorstandsvorsitzender der bga

INSERTEN

AGT GmbH Altenwerder Gussasphalt Technology agt-gmbh.com	Seite 39	GWR Bau GmbH gwr-bau.de	Seite 24	Linnhoff & Henne GmbH & Co. KG linnhoff-henne.de	Seite 39
Asphaltbau Schleiz GmbH asphaltbau-schleiz.de	Seite 25	Heinz Schnorpfeil Bau GmbH grauzit.de	Seite 32	MPRS® by Carl Ungewitter mprs.info	Seite 39
ASIS Asphalt- u. Isolierbaugesellschaft mbH asis-asphalt.de	Seite 24	HERWETEC® GmbH herwetec.com	Seite 38	RUPA GmbH asphaltkocher.de	Seite 13
Buchberger GmbH buprofile.de	Seite 25	HOFMEISTER Gussasphalt GmbH & Co. KG hofmeister-asphalt.de	Seite 33	SGAT HWP GmbH sgat-hh.de	Seite 13
EUROVIA Bau GmbH eurovia.de	Seite 38	Hüneke Neubrandenburg GmbH hueneke-nb.de	Seite 32	Schmöle GmbH cufix.de	U2
FRANKEN SYSTEMS GmbH franken-systems.de	Seite 33	LAUTENSCHLAGER + KOPP GmbH + Co. KG lautenschlager-kopp.de	Seite 25	Sika Deutschland CH AG & Co KG deu.sika.com	Seite 12
		LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG leonhard-weiss.de	Seite 12	WestWood® Kunststofftechnik GmbH westwood.de	Seite 13

2026 | HEFT 1



Impressum



Herausgeber und Redaktion:

bga Beratungsstelle für Gussasphaltenanwendung e.V.
Rheinweg 24 · 53113 Bonn
Telefon 0228 239899 · info@gussasphalt.de
www.gussasphalt.de · www.gussasphaltmagazin.de

[gussasphalt](https://www.gussasphalt.de) [bga](https://www.gussasphaltmagazin.de)

Konzeption: MarketingBeratung Veith, Bonn

Gestaltung: rheinsatz, Köln · Druck: Gronenberg GmbH & Co. KG, Wiehl

Auflage: 9.600 · Erscheinungsweise: halbjährlich

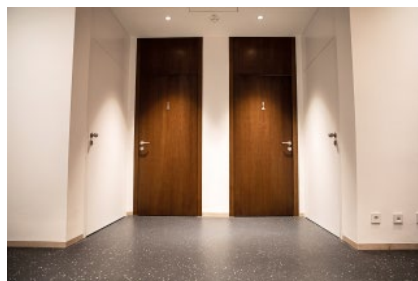
Bildnachweis Umschlag: Jan Sieg (Elbtunnel), Sebastian Theilig (Elstertalbrücke), Hofmeister (Parkhaus), Singhammer (Glyptothek); Inhaltsverzeichnis: Jan Sieg (Elbtunnel), Singhammer (Glyptothek), Asphaltbau Schleiz (Elstertalbrücke), Hofmeister (Parkhaus), Hs Hannover (LaneCharge), Linnhoff & Henne (Elektrifizierung)

INHALT



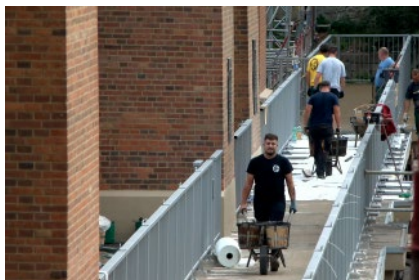
4–11

**ST. PAULI ELBTUNNEL
HAMBURG**



14–17

**DIENENDE BEREICHE
GLYPTOTHEK, MÜNCHEN**



18–23

**ELSTERTALBRÜCKE
VOGTLAND**



26–31

**PARKHAUS DIESELSTRASSE
UNTERFÖHRUNG**

STAND DER TECHNIK



34–35

**INDUKTIVES LADEN
MITTELS LANECHARGE**



36–37

**ELEKTRIFIZIERUNG IM
GUSSASPHALTEINBAU**

UNSER GEMEINSAMER BEITRAG FÜR DIE UMWELT

Wir drucken...

- mit Biodruckfarben
- auf FSC-zertifiziertem Papier
- in einer bedarfsorientierten Auflagenhöhe.



Sie entscheiden...

ob Sie das MAGAZIN zukünftig als Print- oder Onlineversion haben möchten.

40–41

BGA AKTUELL

Mitgliederversammlung 2026

IGV-Tagung 2026

Neu: Fachmagazin Straße + Verkehr



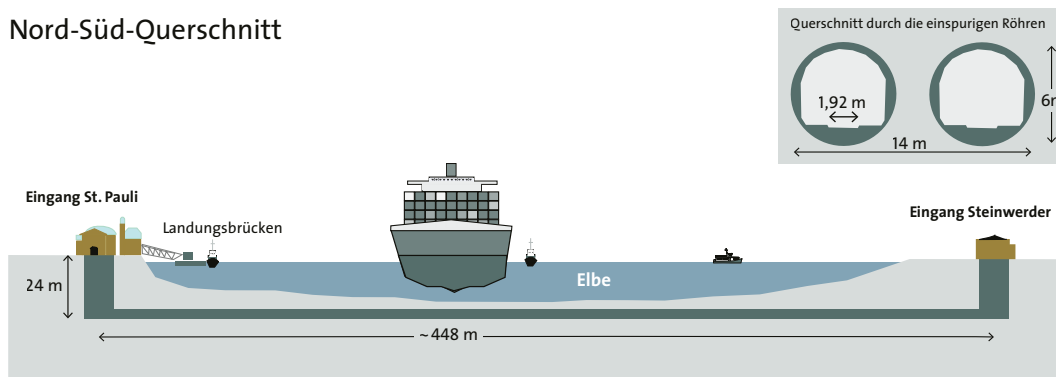


ST. PAULI ELBTUNNEL HAMBURG

Der St. Pauli Elbtunnel unterquert im Hamburger Hafen die Norderelbe und verbindet so die Stadtteile St. Pauli am Nordufer und Steinwerder auf der Südseite. Er wurde zwischen 1907 und 1911 errichtet, um den wachsenden Pendlerströmen der Werft- und Hafenarbeiter eine wetterunabhängige Elbquerung zu ermöglichen. Mit seinen zwei parallelen Röhren von je 426,5 Metern Länge und 24 Metern Tiefe unter der Norderelbe galt er zur Eröffnung als technische Meisterleistung. Seit 2003 steht der Tunnel unter Denkmalschutz, 2011 wurde er als »Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland« ausgezeichnet.



Nord-Süd-Querschnitt



Die Sanierung der Weströhre startete am 3. Juni 2019 und schloss an die zuvor zwischen 2010 und 2019 durchgeführte Grundinstandsetzung der Oströhre an. Die Hamburg Port Authority (HPA), Betreiberin des historischen Bauwerks, setzte das Projekt als Bauherrin denkmalgerecht im geplanten Zeit- und Kostenrahmen um.



Im Zuge der Grundinstandsetzung wurde die Weströhre zunächst abschnittsweise entkernt. Dabei legte man die ringförmige Stahl-Tübbing-Konstruktion frei, prüfte sie auf Dichtigkeit und Stabilität und setzte schadhafte Fugen, Nieten und Schraubverbindungen instand. Anschließend folgten die Abdichtung des Stahlmantels, der Wiederaufbau der Tunnelinnenschale sowie Fliesen- und Putzarbeiten. Historische Fliesen und Ornamente wurden dabei gesichert, aufgearbeitet und wieder eingesetzt. Zum Abschluss erhielt die Röhre moderne Sicherheitstechnik und eine Beleuchtung nach historischem Vorbild.

Nach der Grundinstandsetzung des oberen Tunnelquerschnitts folgte die Sanierung des Fahrbahnblocks im unteren Tunnelbereich. Dazu gehörte auch der Einbau eines neuen Gussasphaltbelags.



Nach dem Rückbau des alten, teils schadstoffbelasteten Fahrbahnaufbaus wurden auf der Betoninnenschale rund 1.000 Quadratmeter Abdichtung und Gussasphalt ausgeführt. Der Gussasphalt übernimmt dabei mehrere Funktionen: Er bildet eine dichte, fugenarme Schicht gegen eindringendes Wasser und dient zugleich als belastbare Fahr- und Gehfläche für das unterirdische Bauwerk.

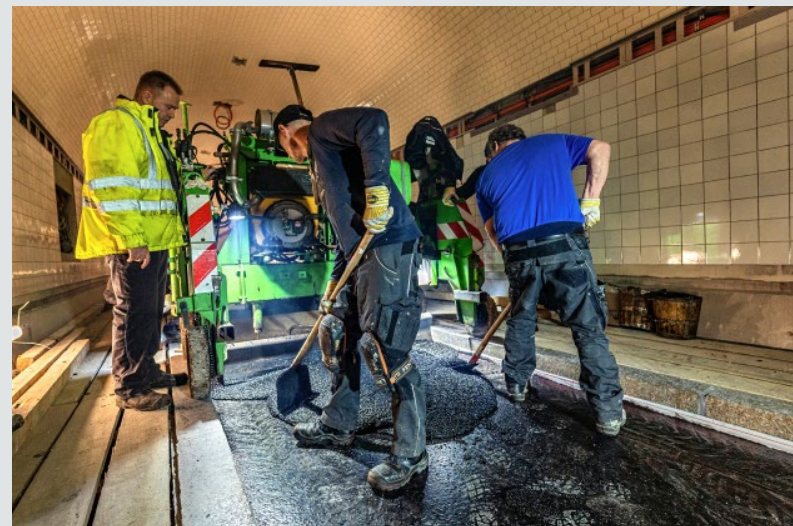
PRÄZISIONSARBEIT IM HISTORISCHEN TUNNEL

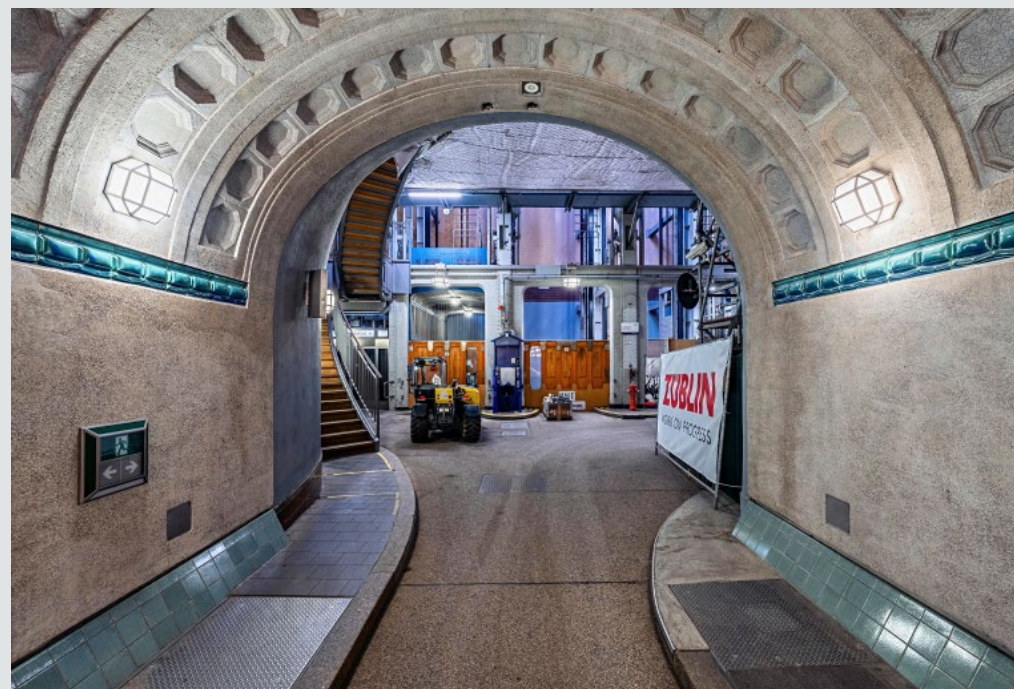
Nachdem der Betonuntergrund vorbereitet, versiegelt und in unebenen Bereichen gespachtelt wurde, erhielt die Fahrbahn eine vollflächige Abdichtung aus einer zweikomponentigen Flüssigfolie. In Verbindung mit dem anschließend eingebauten Gussasphalbelag schützt sie die Konstruktion zuverlässig vor dem Eindringen von Schadstoffen, wie z.B. chloridhaltigem Wasser – eine zentrale Voraussetzung für Dauerhaftigkeit eines hochbelasteten Bestandsbauwerks.

Abschließend erhielt die Gussasphaltfläche eine Abstreuerung. Zum Einsatz kam ein Splitt der Körnung 2/5 mm aus 100 Prozent Aufhellungsgestein, der mit einem farblosen Bindemittel umhüllt wurde.

Eine besondere Herausforderung lag in der Flächengeometrie und der Baustellenlogistik. Die zu bearbeitende Fläche in der Röhre umfasste rund 800 Quadratmeter, verteilte sich jedoch auf eine Länge von mehr als 400 Metern. Dadurch entstanden ungewöhnlich viele Randbereiche, Anschlüsse und Übergänge, die sorgfältig ausgeführt werden mussten. Der Einbau erfolgte deshalb abschnittsweise. Anschlüsse an Bordsteinen und Einbauten wurden jeweils frisch-in-frisch bearbeitet, um eine dauerhafte Verbindung der einzelnen Bereiche sicherzustellen.

Sämtliche Materialien und Geräte wurden mit über 250 Lastenaufzugsfahrten in die Bauzone gebracht. Die Gussasphaltdumper bewegten sich mit einer Breite von 1,80 Metern nahezu im Toleranzbereich der lediglich 1,93 Meter breiten Fahrgasse zwischen den Bordsteinkanten. Der Einbau erforderte somit höchste Präzision und eine genaue Taktung der Transporte, um Materialtemperatur und den Abreitsablauf innerhalb der Kolonne so zu gestalten, dass ein kontinuierlicher und qualitativ sicherer Gussasphalteinbau gewährleistet war.

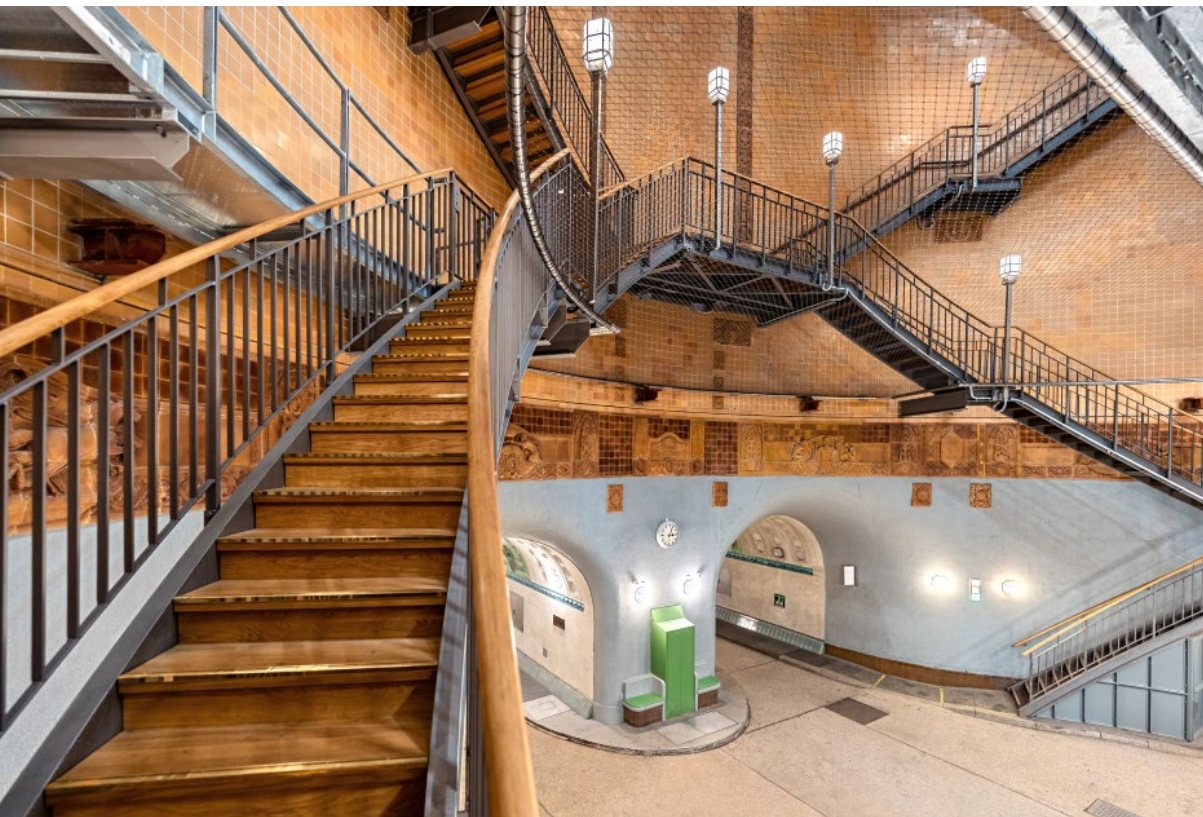




Aus Gründen des Brandschutzes wurde in der Tunnelröhre eine Abdichtung aus Flüssigkunststoff vorgeschrieben. In den Bereichen der Schächte, in denen eine größere Fläche zu bearbeiten war, wurde eine gussasphaltbeständige Polymerbitumenschweißbahn eingebaut.

Informationen zum Projekt und den Einbau des Gussasphalts finden Sie in einem YouTube-Video. Der QR-Code führt Sie direkt zum Beitrag.





Nach insgesamt gut 15 Jahren Bauzeit steht das beliebte Hamburger Wahrzeichen nun vollständig saniert mit beiden Röhren der Öffentlichkeit zur Verfügung. Dabei ist die Ost-röhre primär die Radfahrer- und Pendlerstrecke, während die Weströhre vorrangig für die touristische Nutzung als Besucher- und Eventröhre vorgesehen ist.

Angelehnt ist das Aussehen an die vor der Sanierung vorhandene Asphalt-oberfläche. Zusammen mit den wieder-verwendeten Granitbordsteinen fügt sich der neue sandfarbene Gussasphalt stimmig in das denkmalgerechte Ge-samtbild des Alten Elbtunnels ein und verbindet moderne Bautechnik mit historischer Substanz.



ERÖFFNUNG ZUM HAFENGEBURTSTAG

Am 4. Mai 2026 wurde die Weströhre des Alten Elbtunnels feierlich wiedereröffnet.

Sie erfolgte rechtzeitig zum Hafengeburtstag in Anwesenheit von Wirtschaftssenatorin Dr. Melanie Leonhard, Kultursenator Dr. Carsten Brosda und HPA Geschäftsführer Jens Meier.



Objekt	Weströhre St. Pauli Elbtunnel, Bei den St. Pauli-Landungsbrücken, 20359 Hamburg
Art der Nutzung	denkmalgeschützte Fuß- und Radwegverbindung unter der Norderelbe zwischen den St. Pauli-Landungsbrücken und dem Steinwerder Hafengebiet
Bauherr	HPA Hamburg Port Authority AöR, 20457 Hamburg hamburg-port-authority.de
Gussasphalteinbau	SGAT HWP GmbH, Hamburg, sgat-hh.de
Einsatzbereich	Fahrbahnbelag im Tunnel
Fertigstellung	Mai 2026
Fotos	Jan Sieg, Hamburg, jansieg.de; Felix Geringswald, stock.adobe.com (Außenaufnahme)
Skizze	überarbeitete Zeichnung von Flo Beck (commons.wikimedia.org/ w/index.php?curid=2453043, erstellt mit inkscape nach Vorlagen von 1911)

Brückenbeläge auf Stahl

Schnell,
wirtschaftlich,
regelkonform.

Systemaufbau und
weitere Details hier:



**Langfristiger Schutz
der Stahlplatte**



**BAST-gelistet nach
ZTV-ING 6-4 und 6-5**



**Exzellenter
Schichtenverbund**



**Schnelle
Applikation**



**Weniger witterungsabhängige
Arbeitsgänge**

BUILDING TRUST



IHR STARKER PARTNER AN IHRER SEITE

LEONHARD WEISS

Unser Portfolio im Bereich **Bauwerks-Instandsetzung
und Gussasphalt** umfasst unter anderem:

- Gussasphalt im Straßen- und Hochbau
- Estriche / geschliffene Gussasphaltbeläge / WHG-Flächen
- Bauwerksabdichtung / innovative Belagssysteme
- Bauwerksertüchtigung und Parkrauminstandsetzung
- Tunnelsanierung / Tunnelausstattung

Wir sind für Sie deutschlandweit im Einsatz und beraten Sie
gerne!

**Mit LEONHARD WEISS FREUDE AM BAUEN
ERLEBEN. Seit 125 Jahren. Heute und Morgen.**
www.leonhard-weiss.de



**LEONHARD WEISS
BAUUNTERNEHMUNG**

Leonhard-Weiss-Str. 22
73037 Göppingen
P +49 7161 602-1669
big@leonhard-weiss.com



GUSSASPHALT KOCHER
SCHÜTTGUT LOGISTIK
TRANSPORT LOGISTIK
FAHRZEUG HANDEL
MASCHINEN HANDEL

RUPA GmbH
Stellenbachstr. 36-38
D-44536 Lünen
Tel. +49 (0)231.181 13 44
Mail rupa@asphaltkocher.de
info@rupa.de
Web www.asphaltkocher.de



SGAT

Spritzbeton | Gussasphalt | Abdichtung



HWP HANDWERKSPARTNER



„Wir stehen auf Gussasphalt ...
und Betoninstandsetzung“

040/419 1939-0 ■ info@sgat-hh.de ■ www.sgat-hh.de



Abdichtungssysteme unter Asphalt

- vereint ETAG 033 und ZTV-ING
- rissüberbrückend bis einschließlich -30 °C
- sehr gute Haftzugsfestigkeiten zum Untergrund (Beton und Stahl)



WestWood®
Kunststofftechnik GmbH
www.westwood.de

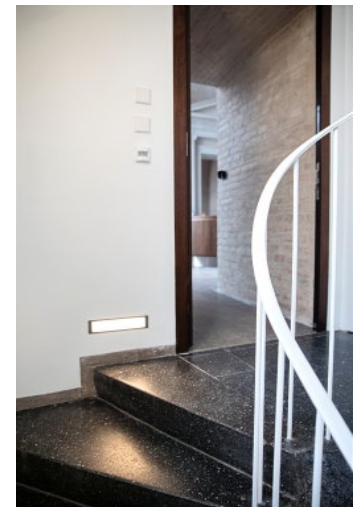


DIENENDE BEREICHE IN DER GLYPTOTHEK, MÜNCHEN

Die Glyptothek am Königsplatz wurde zwischen 1816 und 1830 nach Plänen von Leo von Klenze errichtet und zählt zu den bedeutenden Museumsbauten des 19. Jahrhunderts. Nach schweren Kriegsschäden erhielt das Innere ab Ende der 1960er Jahre durch Josef Wiedemann eine neue architektonische Prägung. Muschelkalk, Terrazzo, Edelstahl, Glas und Eichenholz bestimmen seither die sachliche Raumwirkung. Sowohl die äußere Hülle Klenzes als auch die Innenraumgestaltung Wiedemanns stehen unter Denkmalschutz. Diese Vorgaben zur Erhaltung des Bestandes bildeten die Grundlage für die jüngste Sanierung von 2019 bis 2021.



Sie prägten nicht nur den Umgang mit den repräsentativen Ausstellungsräumen, sondern auch die Gestaltung der dienenden Bereiche wie Toilettenanlagen und Schließfachbereich. Beide wurden in Anlehnung an die vorhandene Materialität neu gefasst. Für die Toiletten entstand daraus die Idee, den im Treppenhaus eingebauten schwarzen Terrazzo mit hellen Einschlüssen nicht nur als Bodenbelag fortzuführen, sondern ihn auch für die Wandverkleidungen und sogar für die Waschbecken weiterzudenken.





Zum Einsatz kam BituTerrazzo®, ein geschliffener Gussasphalt-Nutzestrich, der sich in seiner Anmutung präzise an den Bestand annähern ließ. Über Musterplatten wurde die gewünschte Wirkung entwickelt und geprüft; ein 3-D-Modellausschnitt des Waschbeckens diente der Klärung der technischen Umsetzbarkeit. Entscheidend war, dass Ausschnitte für WC-Drücker, Abflussventile und Armaturen exakt platziert, das notwendige Gefälle ausgebildet und Oberfläche sowie Kanten- ausbildung gestalterisch überzeugend ausgeführt werden konnten.

Nach Herstellung des Bodenbelags wurden die Wandplatten mit einer eigens entwickelten Apparatur mit Saugnäpfen exakt angebracht. Die Waschbecken wurden auf tragenden Stahlkonstruktionen montiert. Ergänzt wird der Terrazzo durch WC-Trennwände und Möblierung aus Eiche, raumhohe Spiegelschränke mit verdeckt integrierten Seifen- und Papierhandtuchspendern sowie sichtbare Metallteile aus Edelstahl.





So entstand ein Sanitärbereich, der nicht als nachträgliche Funktionszone erscheint, sondern als selbstverständlicher Teil des denkmalgeschützten Innenraumkonzepts. Der Gussasphalt wird dabei zum verbindenden Material zwischen Bestand und neuer Nutzung. Er übernimmt die Robustheit, die ein stark frequentierter Museumsbau verlangt, und ermöglicht zugleich eine ruhige, präzise und materialbewusste Gestaltung.



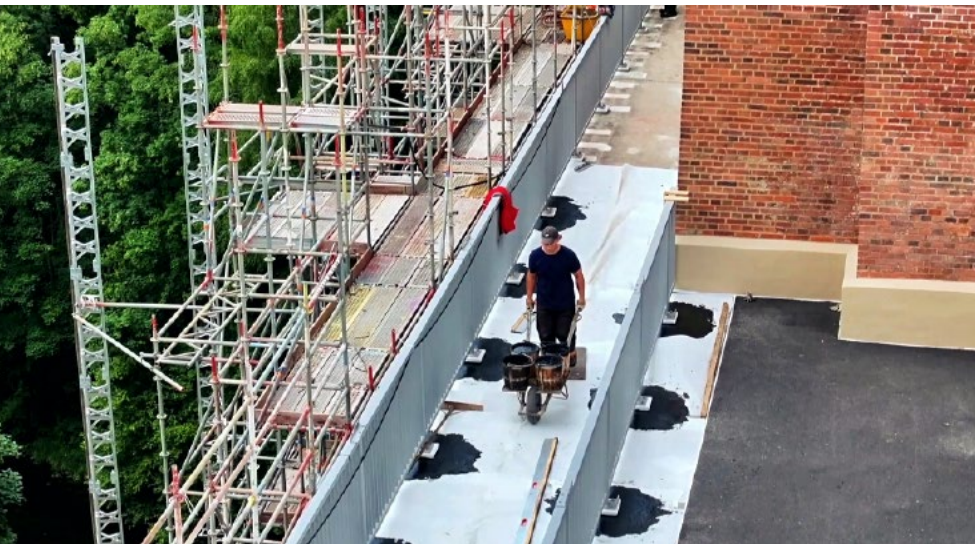
Objekt	Glyptothek, Königsplatz 3, 80333 München
Bauherr	Staatliches Bauamt München 1
Architektur	Architekturbüro Hlawaczek, München
Gussasphalteinbau	Singhammer Bodensysteme GmbH (Mitglied des Kooperationspartners Bitu-Terrazzo® Verband e.V.) singhammer-bodensysteme.de
Fertigstellung	2021
Fotos	Singhammer Bodensysteme; Burkhard Mücke (Wikipedia, Außenaufnahme)



ELSTERTALBRÜCKE VOGTLAND



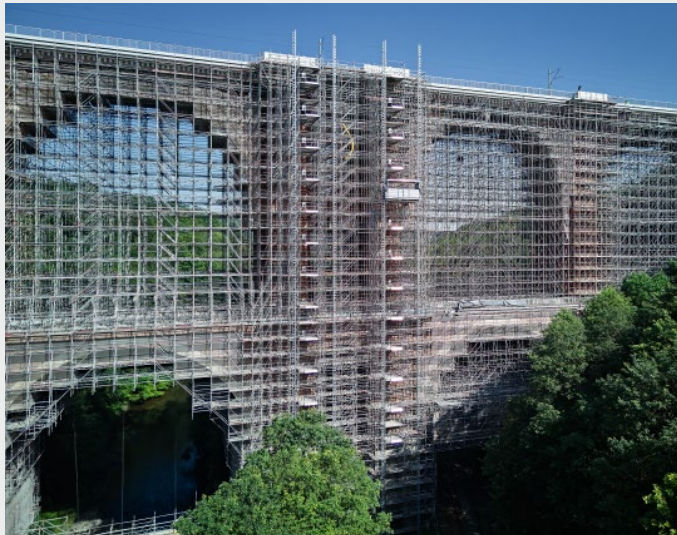
Die Elstertalbrücke, auch Elstertalviadukt genannt, zählt zu den bedeutendsten Eisenbahn-Ingenieurbauwerken Deutschlands. Das 68 Meter hohe und 270 Meter lange Bauwerk wurde zwischen 1846 und 1851 errichtet. Mit rund zwölf Millionen verbaute Ziegeln gilt sie nach der benachbarten Göltzschtalbrücke als zweitgrößte Ziegelsteinbrücke der Welt. Heute führt die Brücke die Bahnstrecke Leipzig–Hof über das Tal der Weißen Elster und prägt zugleich die Landschaft nahe der Talsperre Pöhl.



Nach mehr als 170 Jahren Betrieb hatte das denkmalgeschützte Bauwerk das Ende seiner technischen Nutzungsdauer erreicht. Die Deutsche Bahn ließ die Brücke deshalb umfassend generalinstandsetzen. Die Planungsphase lief von Juni 2019 bis Dezember 2021, die Bauzeit von 2021 bis 2025. Insgesamt wurden rund 60 Millionen Euro investiert. Zu den zentralen Maßnahmen gehörten die Erneuerung der Fahrbahnwanne, der Einbau neuer Gleise, Weichen und Oberleitungsanlagen sowie die Instandsetzung von Pfeilern, Gewölben und Mauerwerk. Die Arbeiten erfolgten weitgehend unter laufendem Bahnbetrieb.

Besonders anspruchsvoll war die Verbindung von moderner Verkehrsinfrastruktur und Denkmalschutz. Entsprechend hoch waren die Anforderungen an Materialwahl und Ausführungsqualität im Zuge der Sanierungsarbeiten. Gussasphalt leistete einen wichtigen Beitrag zur Sanierung. Auf der Mittelebene wurden rund 1.600 Quadratmeter Gussasphalt eingebaut. Die Arbeiten stellten hohe

Anforderungen an Logistik und Handwerk. Eine enge Abstimmung zwischen Mischwerk, Transport und Einbaukolonne war erforderlich, um Temperaturverluste zu vermeiden und einen gleichmäßigen Einbau sicherzustellen. Da ein Schrägaufzug nicht möglich war, wurden zwei Dumper per Kran zwischen Gussasphaltkocher und mittlerer Einbauebene umgesetzt.



GERÜST

Die Brücke war zeitweise eines der größten eingerüsteten Bauwerke Europas. Rund 26.000 Quadratmeter Mauerwerk wurden gereinigt und instandgesetzt, etwa 40.000 Ziegel nach historischem Vorbild gefertigt und ausgetauscht. Damit wurde die Substanz des Bauwerks gesichert und zugleich an die Anforderungen eines leistungsfähigen Eisenbahnbetriebs angepasst.



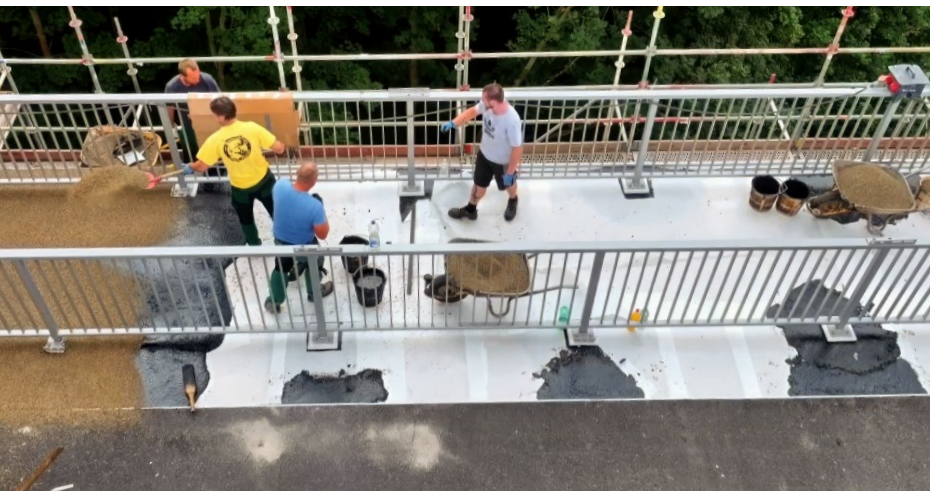
Der Einbau erfolgte abschnittsweise und überwiegend manuell. Nach dem Ausbringen wurde der Gussasphalt verteilt und mit Abziehschienen auf eine Schichtdicke von etwa 50 bis 70 Millimetern gebracht. Eine mechanische Verdichtung war nicht erforderlich, da der Baustoff seine Hohlraumfreiheit und Dichtigkeit bereits im fließfähigen Einbauzustand erreicht. Besonderes Augenmerk lag auf den Randbereichen, Anschlüssen und Übergängen zu angrenzenden Bauteilen. Dort wurde die Oberfläche unmittelbar nach dem Abziehen kontrolliert und bei Bedarf von Hand egalisiert.

Der eingebaute Gussasphalt übernimmt neben der Schutz- und Abdichtungsfunktion zugleich die Funktion der Nutzschicht für den Radverkehr. Durch seine hohe Widerstandsfähigkeit gegenüber mechanischen Beanspruchungen sowie seine geschlossene, wasserdichte Struktur eignet sich der Baustoff besonders für diese Nutzung auf Brückenbauwerken.



Die Elstertalbrücke zeigt beispielhaft, wie Gussasphalt bei historischen Ingenieurbauwerken eine technisch zuverlässige und substanzschonende Lösung darstellt, wenn Einbauparameter, Schichtdicken und Arbeitsabläufe konsequent eingehalten werden.

Informationen zum Projekt und den Einbau des Gussasphalts finden Sie in einem YouTube-Video. Der QR-Code führt Sie direkt zum Beitrag.





Objekt

Elstertalbrücke Vogtland, 08543 Pöhl, Ortsteil Jocketa

Art der Nutzung

zweigleisige Eisenbahnbrücke für den Personen- und Güterverkehr als zentraler Teil der Strecke Leipzig–Hof über die Weiße Elster

Bauherr

Deutsche Bahn AG

Gussasphalteinbau

Asphaltbau Schleiz GmbH, Schleiz, asphaltbau-schleiz.de

Einsatzbereich

Geh- und Radweg auf der mittleren Etage der zweistöckigen Brücke

Fertigstellung

Dezember 2025

Fotos

Sebastian Theilig, sebastian-theilig.de (18/19);
Florian Schreiber, fotografie.florianschreiber.de (21 links, 23);
Asphaltbau Schleiz



Asphalt- und
Isolierbaugesellschaft mbH

GUSSASPHALT & BAUWERKSABDICHTUNG

- Beläge und Abdichtungen auf Parkdecks, Tiefgaragen und Rampen
- Estriche im Wohnungs- und Industriebau, BituTerrazzo®
- Abdichtungen von erdberührten Bauteilen und begrünten Flächen
- Dach- und Außenwandabdichtung sowie Dämmung

Ob Neubau oder Sanierung – wir verbinden 45 Jahre Erfahrung mit Know How auf dem neuesten Stand der Technik.



T 02271 41830 / www.asis-asphalt.de



Gussasphalt, der perfekte Boden
Ihre Spezialisten für Gussasphalt-Estriche



GWR Bau GmbH

Osterlange 14, 99189 Elxleben

Tel: 036201 39 39 0, info@gwr-bau.de

www.gwr-bau.de





**B BUCHBERGER
PROFILSYSTEME**

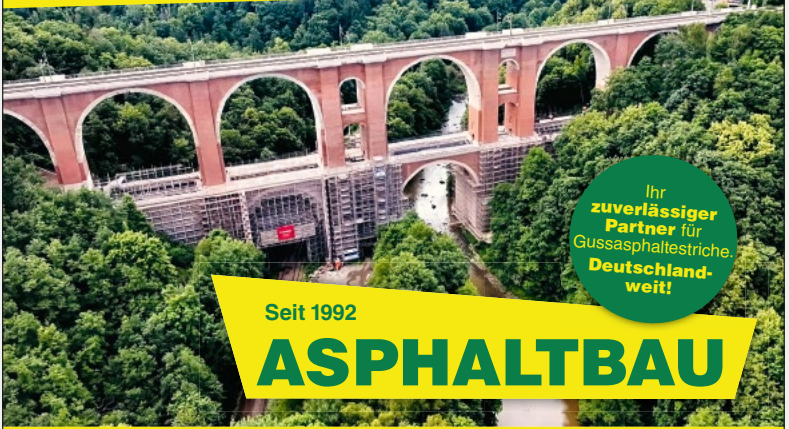
→
☎ 08406-9294-0



www.buprofile.de

**FUGENPROFILE
UND ENTWÄSSERUNGS-
SYSTEME**

Gussasphalt · Abdichtungen · Zementestriche



Ihr
**zuverlässiger
Partner** für
Gussasphaltestriche
**Deutschland-
weit!**

Seit 1992
ASPHALTBAU

Asphaltbau Schleiz GmbH
Industriestraße 16 · 07907 Schleiz · Tel. 03663 402075

www.asphaltbau-schleiz.de



**LAUTENSCHLAGER
+ KOPP**

Asphalt im Bauwesen

**Gussasphalt · Abdichtungen
Estriche · Straßenbau
Tiefbau · Markierungen**

LAUTENSCHLAGER + KOPP GmbH + Co. KG
Lehmfeldstraße 10 · 70374 Stuttgart
Tel. 0711 / 53091-0
post@lautenschlager-kopp.de
www.lautenschlager-kopp.de

**SEIT 1925
AKTIV AM BAU**

**Anerkannter Fachbetrieb
Gussasphalt-Verarbeitung**

• der Gussasphalt mit Schliff •

Für anspruchsvolle Wohn- und Geschäftsräume.
Direkt genutzter Gussasphaltestrich mit
geschliffener und versiegelter Oberfläche.
Das Gestein bestimmt die Farbe und die Struktur.



Gussasphaltbelag für Straßen, Wege und Plätze.
Große Flächen ohne Fugen. Rampen und Einfahrten
aus Gussasphalt können mit einer Elektroheizung
verbaut werden – dadurch entfällt der Winterdienst in
der kälteren Jahreszeit.

• ein Stück Natur in Asphalt •





PARKHAUS DIESELSTRASSE UNTERFÖHRING

Im Gewerbegebiet Ost in Unterföhring ist an der Dieselstraße 15 ein modernes Parkhaus entstanden, das Funktionalität, Langlebigkeit und eine klare Architektursprache verbindet. Als ein Baustein der kommunalen Parkraumbewirtschaftung ergänzt es zusammen mit der Tiefgarage an der Jahnstraße das Stellplatzangebot der Gemeinde.

Das Parkhaus ist als fünfgeschossige Split-Level-Anlage (D'Humy-System) organisiert, bei der durch den Versatz der Parkdecks um eine halbe Geschosshöhe insgesamt zehn Halbgeschosse entstehen. Die Stellplätze sind in Schrägaufstellung angeordnet, was die Befahrbarkeit optimiert und kurze Parkvorgänge ermöglicht.



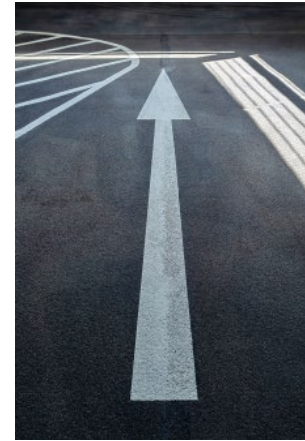
Es bietet 547 Stellplätze, darunter 50 ausgewiesene Frauenparkplätze. Für die zunehmende Elektromobilität stehen zudem 10 Stellplätze mit E-Ladestationen zur Verfügung. Damit adressiert das Bauwerk die Anforderungen moderner, multimodaler Mobilität – hohe Kapazität bei gleichzeitig gezielter Qualitäts- und Sicherheitsausstattung.





Gestalterisch prägt eine außergewöhnliche Lochblech-Fassade mit einer Perforation im Stil von Seifenblasen den Baukörper. Sie verleiht dem Gebäude eine markante, luftige Optik, ermöglicht natürliche Querlüftung und dient zugleich als Absturzsicherung. Ergänzt wird die Hülle durch innenliegende Schallschutzverkleidungen, zwei verglaste Treppenhäuser in Pfosten-Riegel-Bauweise sowie ein begrüntes Trapezblechdach. Letzteres verbessert Mikroklima und Regenrückhalt, unterstützt Schallschutz und mindert Aufheizung.

Für den Oberflächenschutz und die dauerhafte Nutzungssicherheit auf den insgesamt rund 11.500 Quadratmetern Park- und Verkehrsflächen kam Gussasphalt zum Einsatz: Ausgeführt wurden eine Schweißbahnabdichtung und ein zweilagiger Gussasphaltestrich; die Wandhochzüge erhielten eine gespritzte Flüssigkunststoffabdichtung. Die Oberfläche des Gussasphalts wurde maschinell mit feinem Quarzsand abgerieben. Auf allen 14 Rampen erfolgte gemäß DIN 18532 eine Splittabstreuung mit 2/5-mm-Körnung – für sichere Griffigkeit, auch bei Nässe und Temperaturschwankungen.



Die Wahl des Gussasphalts als Nutz- und Schutzschicht folgt klaren Betriebs- und Lebenszyklusanforderungen: Die materialtypische Hohlraumfreiheit erzeugt eine geschlossene, wasserundurchlässige Fläche, die Chloriden und Frost-Tausalz-Wechseln widersteht. Die zweilagige Bauweise ermöglicht eine gezielte Lastverteilung und erleichtert im Bedarfsfall partielle Instandsetzungen ohne tiefgreifende Eingriffe in die Tragstruktur. Zusammen mit der normgerechten Rampenabstreuerung ergibt sich ein rutschhemmendes, dauerhaft tragfähiges System für die intensiven Verkehrs- und Rangierlasten in Parkbauten.

So verbindet das Parkhaus robuste Konstruktion, prägnante Gestaltung und zukunftsfähige Ausstattung. Die ausgeführten Abdichtungs- und Gussasphaltarbeiten sichern die Dauerhaftigkeit des Tragwerks, reduzieren Instandhaltungsaufwände und schaffen ein verkehrssicheres, wirtschaftliches Parkangebot in Unterführung.





Objekt	Parkhaus im Gewerbegebiet Unterföhring Dieselstraße 15, 85774 Unterföhring
Art der Nutzung	öffentliches Parkhaus mit über 500 Parkplätzen als Teil des Büroquartiers »Unterföhring Park Village«
Gussasphalteinbau	HOFMEISTER Gussasphalt GmbH & Co. KG, Herford hofmeister-asphalt.de
Einsatzbereich	Gussasphalt als Teil der Abdichtung und als Belag auf den Parkflächen, Rampen sowie den Ein- und Ausfahrtsbereichen
Lochblech-Fassade	Dillinger Fabrik gelochter Bleche GmbH, 66763 Dillingen Ansprechpartner Andreas Poss, www.dfgb.de
Fertigstellung	Dezember 2025
Fotos	Dillinger Fabrik (26/27, 28 rechts, 30 unten, 31); Hofmeister Gussasphalt/Marcel Winter

GRAUZIT® — Ein griffiger und heller Abstreusplitt

- Dauerhaft hohe Griffigkeit: PSV ≥ 58 und Helligkeitsklasse A
- Erfüllt Anforderungen der TL Gestein-StB 04/23 und ZTV Asphalt-StB 26
- Geringere Aufheizneigung (-4°C bis -8°C) durch die Reflexionseigenschaften im Vergleich zu dunklen Fahrbahndecken
- Nachhaltig aus regional gewonnenem Baustoff

Heinz Schnorpfeil Baustoff GmbH & Co. KG

Kastellauner Straße 51 • 56253 Treis-Karden
Tel: 02672/69-0 • Web: www.grauzit.de



PSV ≥ 58



Roop uns an!

0395 4226282

De hittste Nummer in Noorddüütsland!

Echte Expertise, jahrelange Erfahrung,
preisgekrönte Projekte und zertifiziertes Know-how.

Hüneke
GUSSASPHALT
ZERTIFIZIERTER
GUSSASPHALTFACHBETRIEB

Hüneke
NEUBRANDENBURG

Mehr Informationen: www.hueneke-nb.de



ABDICHTUNG UNTER GUSSASPHALT

**SYSTEM
REVOPUR®
WP 200/210**

Die Abdichtungslösung
für **Parkdecks, Rampen
& Tiefgaragen.**

Spart Ärger und bares
Geld, da keine aufwendigen
Be- und Entlüftungssysteme
mit Aktivkohlefiltern
benötigt werden.



Mehr Info
direkt hier



Gussasphalt stark in der Verarbeitung.

Kompetent. Kostenorientiert. Bundesweit.

Parkflächenabdichtung

Abdichtung. Gussasphalt. Dämmung. Wartung.



Gussasphaltestrich

als HOFMEISTER-TERRAZZO geschliffen

HOFMEISTER Gussasphalt GmbH & Co. KG

Hohe Warth 23
32052 Herford

Tel. 05221 996 99 0

Robert-Bosch-Straße 2
85716 Unterschleißheim

Tel. 089 13 01 48 80

E-Mail: zentrale@hofmeister-asphalt.de
Web: www.hofmeister-asphalt.de

HOFMEISTER

Gussasphalt



WENN DIE STRASSE ZUR LADESTATION WIRD

LANECHARGE ERMÖGLICHT INDUKTIVE ENERGIEÜBERTRAGUNG

Wie können Städte die Energieversorgung von Elektrofahrzeugen sicherstellen, wenn immer mehr Autos elektrisch fahren? Diese Frage gehört zu den großen Herausforderungen der Verkehrswende. Schnellladesäulen sind dafür ein wichtiger Baustein. Im städtischen Raum stoßen sie jedoch schnell an Grenzen. Nicht überall ist ausreichend Platz vorhanden, nicht überall kann die nötige Anschlussleistung bereitgestellt werden und viele leistungsstarke Ladestationen können die Stromnetze zusätzlich belasten.

Das Forschungsprojekt LaneCharge der Hochschule Hannover verfolgte deshalb einen anderen Ansatz. Fahrzeuge sollen dort geladen werden, wo sie ohnehin stehen oder langsam fahren, zum Beispiel an Haltepunkten, Taxiständen oder in Wartezonen.

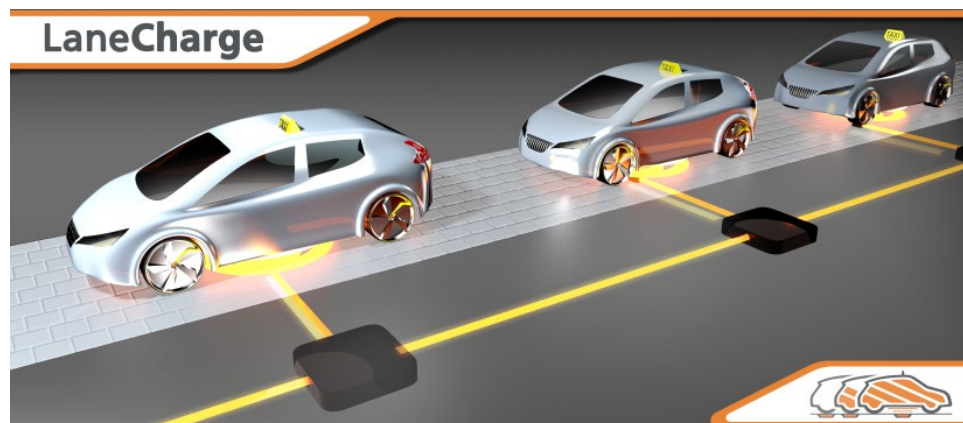
Gemeinsam mit EDAG Engineering, SUMIDA Components & Modules und der Technischen Universität Braunschweig wurde dafür ein induktives Ladesystem entwickelt und getestet. Auf dem Gelände der Hochschule Hannover entstand eine mehr als 60 Meter lange Teststrecke mit bis zu zwölf Spulen, die in den Boden eingebaut wurden. Die im Boden integrierte Sendespule erzeugt ein magnetisches Feld, über das Energie berührungslos zur Empfängerspule im Fahrzeug übertragen

wird. Dort wird ein Strom induziert, der über die Ladeelektronik der Batterie zugeführt wird. Ein Ladekabel entfällt.

Der Vorteil liegt vor allem darin, viele kurze Standzeiten nutzen zu können. Statt wenige Fahrzeuge mit hoher Leistung schnell zu laden, können induktive Ladepunkte immer wieder kleinere Energiemengen übertragen. Das eignet sich besonders für Taxis, Sharing-Fahrzeuge, Shuttle oder Busse, die regelmäßig an bestimmten Orten halten. Während des Wartens, des Nachrückens oder beim Ein- und Aussteigen kann automatisch geladen

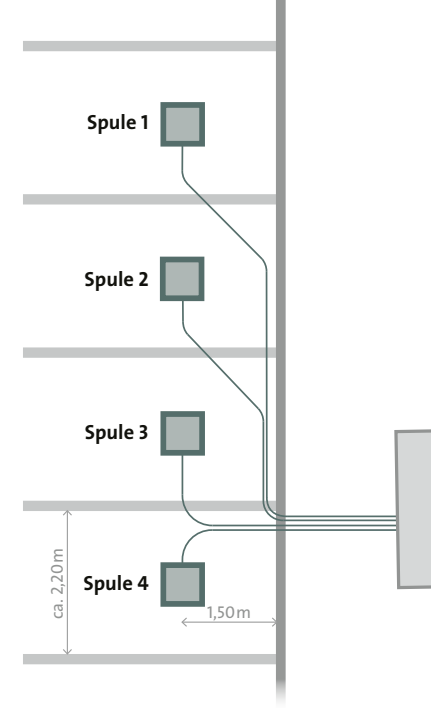
werden. Dadurch lassen sich Ladepausen verkürzen und Stromnetze gleichmäßiger belasten. Langfristig könnten auch kleinere Batterien ausreichen, wenn Fahrzeuge im Betrieb regelmäßig nachladen.

Auch für das Stadtbild ergeben sich Vorteile. Ist die Ladeinfrastruktur in die Fahrbahn integriert, braucht es keine zusätzlichen Ladesäulen, keine sichtbaren Kabel und keine neuen Hindernisse auf Gehwegen oder Plätzen. Die Straße bleibt wie gewohnt nutzbar, übernimmt aber eine zusätzliche Funktion.





© Hochschule Hannover



© Hochschule Hannover

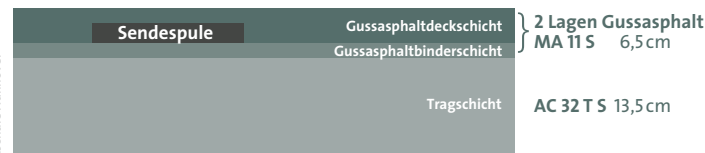
Für den Einbau der Spulen fiel die Wahl bewusst auf Gussasphalt. Das induktive Ladesystem sollte in ein Material integriert werden, das auch unter realen Einsatzbedingungen im Straßenraum eine hohe praktische Relevanz besitzt. Gegenüber Walzasphalt bietet Gussasphalt einen entscheidenden Vorteil: Er wird ohne Verdichtungsgeräte eingebaut. Die empfindlichen Spulen werden während des Einbaus somit keiner zusätzlichen mechanischen Beanspruchung durch Walzen ausgesetzt. Der Baustoff verteilt sich aufgrund seiner gieß- und streichfähigen Konsistenz selbstständig und umschließt die Bauteile formschlüssig.

Eine besondere Herausforderung stellte allerdings die Temperaturbeständigkeit der elektrischen Komponenten dar. Gussasphalt wird in Deutschland seit 2008 grundsätzlich in temperaturabgesenkter Bauweise mit Einbautemperaturen von

maximal 230 °C hergestellt und verarbeitet. Da sich der Isolationslack ab dieser Einbautemperatur aber lösen kann, wurde sie gezielt auf 200 °C abgesenkt. So konnten die verschiedenen Sendespulen mit bewährter, gängiger Gussasphalt-Technologie schadenfrei in die Straße eingebaut werden.

LaneCharge zeigt, wie Ladeinfrastruktur künftig anders gedacht werden kann. Nicht nur als Schnellladesäule am Straßenrand, sondern als Teil der Verkehrsfläche selbst. Denkbar sind Ladebe-
reiche an Taxiständen, Mobilitätsstationen, Flug-

häfen, Hotels, Parkhäusern, Betriebshöfen oder Haltepunkten für Shuttle-Fahrzeuge. Die Straße würde damit nicht nur Verkehrsraum bleiben, sondern zugleich eine Rolle in der Energieversorgung übernehmen.



© Hochschule Hannover

Schichtenaufbau der Teststrecke

PROJEKTSTECKBRIEF LANECHARGE

Ziel	quasi-dynamisches Laden von Elektrofahrzeugen
Umsetzung	Projekträger Jülich (PtJ)
Koordination	NOW GmbH
Konsortialpartner	EDAG Engineering GmbH, Hochschule Hannover, SUMIDA Components & Modules GmbH, Technische Universität Braunschweig
Konsortialleitung	Hochschule Hannover
Assoziierte Partner	u.a. Landeshauptstadt Hannover, energcity, Götting KG, Hallo Taxi 3811
Teststrecke	Hochschule Hannover (im Dezember 2023 erfolgreich in Betrieb genommen)



ELEKTRIFIZIERUNG IM GUSSASPHALTEINBAU

ENTWICKLUNGEN MIT ZUKUNFT

Die Baustelle der Zukunft soll leiser, emissionsärmer und effizienter werden. Auch im Gussasphalteinbau gewinnt die Elektrifizierung einzelner Prozessschritte zunehmend an Bedeutung, wenngleich sich viele Entwicklungen noch im Anfangsstadium befinden.

Bereits heute kommen elektrische Antriebe in verschiedenen Bereichen der Gussasphalttechnik zum Einsatz, etwa bei Rührwerken in Transportkochern, Nebenaggregaten sowie bei kleineren Maschinen für Reparaturarbeiten oder Schlaglochbeseitigungen. Die Beheizung erfolgt jedoch weiterhin überwiegend konventionell über Gas, Diesel oder Heizöl. Grund hierfür ist der hohe Energiebedarf für den Temperaturerhalt von Guss-

asphalt, der den Einsatz vollelektrischer mobiler Lösungen unter Baustellenbedingungen bislang begrenzt.

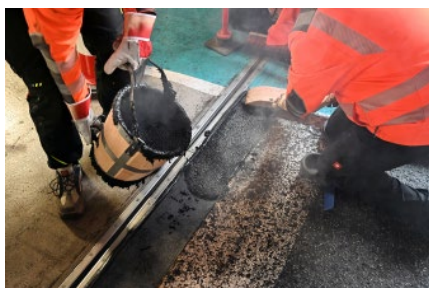
Besonders dynamisch entwickelt sich der Markt im Bereich kleinerer Maschinen und Reparaturtechnik. Immer mehr Autobahnmeistereien, Kommunen und Städte stellen Reparaturarbeiten von Kaltasphalt auf Gussasphalt um. Die Reparaturen sind deutlich haltbarer und damit wirtschaftlicher. Dafür werden zunehmend Maschinen mit elektrischem Antrieb und emissionsreduzierter Gasheizung eingesetzt. Sie arbeiten deutlich leiser, verursachen weniger Abgase und erleichtern damit den Einsatz beispielsweise in Wohngebieten oder bei Nachtarbeiten.

Auch in der Baustellenlogistik gibt es erste elektrische Lösungen. So sind bereits Dumper mit elektrischem Fahr- und Rührwerksantrieb verfügbar oder in der Entwicklung. Wegen der teilweise höheren Anschaffungskosten ist die Verbreitung solcher Geräte allerdings noch begrenzt. Sinkende Batteriepreise und erweiterte Akkukapazitäten könnten ihre Wirtschaftlichkeit künftig verbessern.

Weiter fortgeschritten ist die Elektrifizierung bereits bei Mischanlagen. Gussasphaltsilos können heute bereits mit vollelektrischem Antrieb und vollelektrischer Beheizung betrieben werden. Bei Transportkochern und Einbaugeräten bleiben hybride Konzepte aus elektrischem Antrieb und konventioneller Beheizung dagegen derzeit realistischer.

Neben der Reduktion von CO₂-Emissionen steht bei der Entwicklung elektrifizierter Maschinen vor allem der praktische Nutzen auf der Baustelle im Vordergrund. Elektrische Antriebe können einen leiseren Betrieb, geringere Vibrationen, eine präzisere Steuerung und weniger Wartungsaufwand ermöglichen. Gleichzeitig müssen die Maschinen lange Einsatzzeiten, kurze Ladezeiten und eine hohe Alltagstauglichkeit gewährleisten.





© Linthoff & Henne GmbH & Co KG

Bei der Beheizung sehen viele Hersteller weiterhin technische Grenzen für rein elektrische Lösungen. Aufgrund des hohen Energiebedarfs könnten alternative Energieträger wie E-Fuels und Wasserstoff oder eine verbesserte Dämmung der Rührwerkskessel künftig eine wichtige Rolle spielen.

Der vollständig elektrische Gussasphalteinbau bleibt vorerst eine wirtschaftliche Herausforderung, während hybride Lösungen aus elektrischem Antrieb und konventioneller Beheizung zunehmend an Bedeutung gewinnen. Die Richtung ist klar: Elektrifizierte Maschinen und emissionsarme Systeme werden den Gussasphalteinbau in den kommenden Jahren Schritt für Schritt verändern und die Weichen für die nachhaltige Baustelle von morgen stellen.

LANGE EINSATZZEITEN

Einsatzzeiten von etwa acht bis zwölf Stunden sind je nach Maschinentyp und Ausstattung der verbauten Batteriesysteme möglich. Für das vollständige Aufladen werden je nach Ausführung etwa sechs bis zwölf Stunden benötigt. Geladen werden die Maschinen in der Regel über Standard-Starkstromanschlüsse (CEE 16 A). Alternativ ist auch das Laden an handelsüblichen Typ-2-Ladesäulen möglich.

Im Zuge der Elektrifizierung wird der bisherige Dieselmotor durch einen elektrischen Antrieb ersetzt. Die vorhandene Hydraulik sowie die Brenneranlage zur Beheizung des Gussasphalts bleiben hingegen unverändert erhalten. Dadurch können bewährte Arbeitsabläufe und Prozesse weitgehend beibehalten werden, während gleichzeitig die Emissionen des Antriebs durch Lärm und CO₂-Belastung reduziert werden.



GEMEINSAM BAUEN GEMEINSAM INFRASTRUKTUR GESTALTEN

Mit bundesweit über 140 Standorten und ca. 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zählt VINCI Construction Deutschland mit seiner Marke EUROVIA zu den führenden Unternehmen im Asphalt- und Straßenbau.

EUROVIA ist auch Ihr Partner für hochwertigen Gussasphalt und geprüfte Verfahren für Bauwerksabdichtungen. Dazu zählen unter anderem:

OKTA-Haftmasse / Oktaphalt

- ein Abdichtungssystem für Stahlbrücken, geprüft nach den ZTV-ING Teil 6 Abschnitt 4

Poxyvia (HANV)

- die schnellste Abdichtung von Ingenieurbauwerken, auch für hochbelastete Flächen zur Vermeidung von Spurrinnen geeignet

EUROVIA Spezialasphalt Viadense

- die Gussasphalt-Dichschicht sorgt dafür, dass keine Schadstoffe ins Grundwasser gelangen und eignet sich somit für Industrielflächen unterschiedlicher Art, z. B. LAU-Anlagen gem. WHG

EUROVIA Bau GmbH · Niederlassung Niederrhein · Zweigstelle Xanten
Rheinbabenstraße 75 · 46240 Bottrop
Tel.: +49 2041 993-0 · Fax: +49 2041 993-290 · bottrop@eurovia.de

www.eurovia.de



Nachhaltiges Bauen mit HERWETEC:

Emmissionsfreie Asphalt-Trennmittel

Micro Clean

- ✓ Ideal für Einbauböhlen
- ✓ Auch als Reiniger - löst Bitumen
- ✓ Temperaturbeständig - verdampft kaum
- ✓ Kein Gefahrstoff
- ✓ Biologisch abbaubar

Schukolin-Zack

- ✓ Ideal zum GA-Einbau
- ✓ Natürliche Kaliseife
- ✓ ohne Farb- und Duftstoffe
- ✓ Biologisch abbaubar
- ✓ Steinseife - auch als Reiniger



Nachhaltigkeit
GREEN LABEL



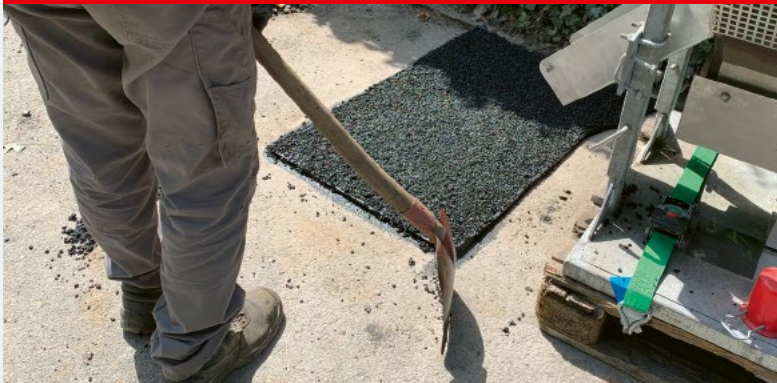
www.herwetec.com

HERWETEC® GmbH · Tel: +49 7261 9281-901 · info@herwetec.com



Ganzjährige Instandhaltung

Kleinflächenreparatur mit Warm- und Heißasphalt



**Mobile Pave
Repair System**

Carl Ungewitter Trinidad
Lake Asphalt GmbH & Co. KG
www.mprs.info



**ALTENWERDER
GUSSASPHALT
TECHNOLOGY**



Ihr Hersteller für
Gussasphaltmaschinen

Ihr Partner für
Service und Reparaturen

Ihr Lieferant für
Ersatzteile aller Kocherhersteller

**AGT GmbH Altenwerder
Gussasphalt Technology**

Hittfelder Kirchweg 21 · 21220 Seevetal
04105 / 692 89-0 · info@agt-gmbh.com

www.agt-gmbh.com



IHR PARTNER FÜR SPEZIALMASCHINEN IM STRASSENBAU

Innovative Technik und Kompetenz seit 1878

Hersteller von Sondermaschinen für:

- Gussasphalttechnik
- Markierungsmassen
- Fugenverguss
- Straßensanierung

Wir bieten nachhaltige Lösungen und bedarfsgerechte Maschinen

✓ Beratung ✓ Fertigung ✓ Notfallservice ✓ Konstruktion ✓ Reparaturen ✓ Ersatzteile

📍 Linnenkämper Straße 52, 37627 Stadtoldendorf

🌐 www.linnhoff-henne.de

☎ +49 (0)5532-9833-0

✉ info@linnhoff-henne.de

📱 Mehr von uns auf Social Media



RÜCKBLICK

82. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DER BGA IN HANNOVER

Am 8. und 9. Mai trafen sich die Mitgliedsfirmen der bga zu ihrer Jahreshauptversammlung in Hannover. Rund 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer eröffneten die zweitägige Veranstaltung am Donnerstagabend mit einem gemeinsamen Treffen in der *Ständigen Vertretung*. Das Konzept des Lokals, Menschen aus verschiedenen Regionen Deutschlands in besonderer Atmosphäre zusammenzubringen, passte perfekt zum Anlass.

Der Freitag startete mit dem offiziellen Teil der Mitgliederversammlung. Danach bot die Veranstaltung viel Raum für den persönlichen Austausch zwischen den Mitgliedsfirmen. So konnten abseits des Tagesgeschäfts aktuelle Herausforderungen der Branche offen besprochen, Erfahrungen geteilt und Kontakte gepflegt werden, auch über Unternehmensgrenzen hinweg.



Die Teambuildingmaßnahme am Nachmittag war zudem eine gute Gelegenheit, das Miteinander innerhalb der Branche in lockerer Atmosphäre weiter zu stärken. Den Abschluss der Tagung bildete ein gemeinsames Abendessen im Hotel.

Die Mitgliederversammlung machte einmal mehr deutlich, dass die Arbeit der bga nicht nur vom fachlichen Engagement lebt. Ein wesentlicher Mehrwert liegt auch in der persönlichen Begegnung und im vertrauensvollen Austausch innerhalb der Gussasphaltbranche.



WIR GRATULIEREN ZU 45 JAHREN ASIS

Auch in diesem Jahr konnten wir einem Mitgliedsunternehmen für seine langjährige Verbundenheit danken. Die Firma **Asis Asphalt und Isolierbaugesellschaft** aus Bergheim feiert ihr 45-jähriges Firmenjubiläum und blickt zugleich auf 39 Jahre Mitgliedschaft in der bga zurück. Stellvertretend für das in zweiter Generation geführte Familienunternehmen nahmen Geschäftsführer Wilfried Werner jun. gemeinsam mit Alexander Gormans die Urkunde entgegen.



WILLKOMMEN NÄCHSTE GENERATION

Bei vielen unserer Mitgliedsfirmen findet in den kommenden Jahren ein Generationswechsel statt. Als Verband freuen wir uns über den fachlichen Nachwuchs. Schön, dass einige von ihnen auf der Mitgliederversammlung dabei waren.



Konrad Ulbricht jun. (Thannhauser & Ulbricht), Thomas Bartocha (BMI Deutschland), Albion Maxharraj (Leonhard Weiss), Patrick Graf (BMI Deutschland), Christian Wurzer (Lautenschlager + Kopp), Alexander Hofmeister (HOFMEISTER), Muhammed Bozkurt (Leonhard Weiss)

AUSBLICK

INTERNATIONALER KONGRESS 2026 DER IGV



Unter dem Motto: »Gussasphalt als Schlüssel moderner Infrastruktur« lädt die Internationale Gussasphaltvereinigung (IGV) zum internationalen Gussasphalt-Kongress 2026 nach Wien ein. Die Teilnehmenden erwartet am 8. und 9. Oktober ein hochkarätiges und abwechslungsreiches Programm.

Alle Infos dazu findet man unter mastic-asphalt.eu



FACHMAGAZIN STRAßE+VERKEHR

NEUE PUBLIKATION ERSCHEINT IM HERBST 2026

Im Herbst 2026 erscheint erstmals das neue Gussasphalt Fachmagazin Straße+Verkehr. Die Publikation wird das bestehende Gussasphalt MAGAZIN zielgruppenorientiert ergänzen und den Einsatz von Gussasphalt im kommunalen Straßen- und Verkehrsbau stärker in den Fokus rücken.

Während das Gussasphalt MAGAZIN vor allem Architekten und Planer anspricht, richtet sich das neue Fachmagazin insbesondere an kommunale Auftraggeber. Es behandelt technische, wirtschaftliche und baupraktische Fragestellungen rund um den Baustoff Gussasphalt. Neben Fachbeiträgen werden Bauprojekte aus der Praxis vorgestellt, die zeigen, wo Gussasphalt im Straßen- und Verkehrs-

bau eingesetzt wird und welche Lösungen erfolgreich damit umgesetzt werden können.

Mit dem Fachmagazin Straße+Verkehr schafft die bga ein weiteres Format, um über Anwendungen und Einsatzmöglichkeiten von Gussasphalt zu informieren. Beide Publikationen verfolgen unterschiedliche Schwerpunkte, bleiben aber in Erscheinungsbild und Anspruch miteinander verbunden. Das neue Fachmagazin soll dazu beitragen, die Kommunikation mit kommunalen Auftraggebern weiter auszubauen und den Baustoff Gussasphalt im Straßen- und Verkehrsbau stärker sichtbar zu machen.

GUSSASPHALT FACHMAGAZIN STRAßE+VERKEHR



Kreisverkehrsplätze (KVP)
Langlebig bauen mit
Gussasphalt

04

Kleinflächenreparatur
Unproblematisch und sicher
mit Heißmischgut

10

Klimaresilient gestalten
Kommunale Plätze mit
hellem Gussasphalt

16

Sie möchten das neue Fachmagazin Straße+Verkehr erhalten? Wir nehmen Sie gerne in den Adressverteiler auf.



www.gussasphaltwissen.de/fachmagazin/abonnieren/

