

Wie der Belag auf die Straße kommt

Zwischen Offenwarden und Wersabe wird neue Asphaltdecke aufgetragen – Arbeit ist heiße Angelegenheit – Hauptsache kein Regen

VON FELIX FILKE

OFFENWARDEN. Wer im Moment mit dem Auto durch das Cuxland fährt, hat es mit Sicherheit längst bemerkt: Sommerzeit ist Baustellenzeit. Kaum eine Strecke, die sich frei von Umleitungen zurücklegen lässt. Auch die Kreisstraße 50 zwischen Offenwarden und Wersabe bekommt derzeit eine neue Asphaltdecke. Aber wie funktioniert das eigentlich genau?

Noch bevor die Maschinen zu sehen sind, riecht es stark nach Asphalt. Als schwarze, dampfende und stinkende Masse wird er auf die Straße aufgetragen. Das erledigt der Straßenfertiger – eine imposante Maschine, die sich mit drei Metern pro Minute vorwärts bewegt. Vor sich hat sie die von der alten Asphaltdecke befreite Straße, hinter sich die frische

» Es dürfen keine Hohlräume mehr im Asphalt sein. «

KLAUS PUVOGEL, POLIER IM STRASSENBAU

rückwärts an den Fertiger heran und kippt seine etwa 170 Grad Celsius heiße Ladung, die er vorher aus dem Mischwerk im Bremerhavener Fischereihafen geholt hat, in die Mulde des Fertigers. „Jeder Lkw bringt etwa 25 Tonnen“, sagt Klaus Puvogel, Polier im Straßenbau. Rund 1100 Tonnen des Gemischs aus Steinen und Bitumen werden letztlich auf den gesamten 1355 Straßenmetern verbaut sein. Und dabei ist die Verschleißschicht, die in einem nächsten Schritt auf die sogenannte Binderschicht aufgetragen wird, gar nicht mitgerechnet.

Schicht, die für die kommenden 20 Jahre halten soll.

Damit das gelingt, muss genau gearbeitet werden. Ein Lkw fährt



Vorher und nachher im direkten Vergleich: Rechts die abgefräste alte Fahrbahn, links die neue Asphaltdecke.

Fotos (2) Filke

Von der Mulde des Fertigers gelangt der Asphalt unter dem Fahrer der mächtigen Maschine hindurch auf die sogenannte Bohle – ein schwerer Metallarm, der den Belag auf der Straße aufbringt und ihn wie ein riesiges Bügeleisen plättet. „In der Bohle wird das Gemisch durch die Verteilerschnecken gleichmäßig auf dem Untergrund verteilt und verdichtet“, beschreibt Puvogel den Vorgang, der sich aus der Nähe auch ganz gut erkennen lässt. Den Rest der Verdichtungsarbeit übernehmen anschließend die schweren Walzen, die den Boden regelrecht erzittern lassen. „Es dürfen keine Hohlräume mehr im

Asphalt sein“, sagt der Polier. Wenn Wasser und im Winter der Frost ihren Weg dorthin finden, breche der Straßenbelag alsbald wieder auf.

Das Gemisch ist zwar sehr heiß und riecht auch intensiv – gesundheitsschädlich ist es laut Puvogel aber nicht. Das sei früher, als neben dem Bitumen auch krebserregender Teer für den Straßenbau verwendet wurde, ganz anders gewesen. So ist die größte Sorge des Poliers das Wetter. Denn bei Regen kühlt das Material zu schnell aus, außerdem verbinden sich dann die einzelnen Asphaltdecken nicht ausreichend miteinander.



Am oberen Bildrand sind die sich drehenden Verteilerschnecken zu sehen, die den 170 Grad Celsius heißen Asphalt auf der Straße verteilen. Zu erkennen ist außerdem das sogenannte Geogitter zur Stabilisierung.