

<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Region/Landkreis-Verden/229687/Diesmal-soll-der-Asphalt-halten.html>

Sanierung der A1 zwischen Bremen und Oyten - 13.09.2010

Diesmal soll der Asphalt halten

Von Alexander Klay

Oyten. Die Baustelle ist kilometerlang und fast menschenleer - doch gearbeitet wird hier im Akkord: Ein knappes Dutzend Arbeiter sitzt auf den großen Maschinen und verpasst der Autobahn 1 zwischen dem Bremer Kreuz und Oyten eine neue Asphaltdecke. Für die sechs Kilometer lange Strecke benötigen sie nur vier Tage. Dann sollen die Schäden, die zu Jahresbeginn bei frostigen Temperaturen entstanden sind, behoben sein.



© KLAY

Die neue Asphaltdecke der A1 entsteht am laufenden Band. Schon am Montag sollen die Arbeit beendet sein.

Als der Asphalt im Januar anfang wegzubröseln, da war die Fahrbahndecke gerade mal wenige Wochen alt. Erst jetzt können die Bauarbeiter mit der Sanierung beginnen. Die letzten neun Monaten musste die Fahrbahn noch Stand halten, denn erst musste der sechsspurige Ausbau auch auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite abgeschlossen sein. Diesmal soll der Asphalt jahrelang den Belastungen von Zigtausenden Autos und Lastwagen widerstehen können, sagt Sylvia Engelbrecht vom Ausbaukonsortium A1-Mobil.

Bis zu 2500 Tonnen Asphalt am Tag

Auf der Baustelle haben die Maschinen das Sagen: Gerade mal ein Dutzend Arbeiter bedient die Geräte, die sich im gleichmäßigen Tempo vom Bremer Kreuz in Richtung Oyten voranarbeiten. Außerdem steht eine Lkw-Schlange auf der Baustelle. Die Fahrer warten darauf, dass sie ihre Ladung, 150 Grad heißes Asphaltgemisch, im Viertelstundentakt abladen können.

Damit tatsächlich alle 15 Minuten ein Lastwagen mit einer neuen Asphaltladung anrollen kann, produzieren gleich zwei Mischwerke in der Region nur für die A1-Baustelle. In Hemelingen und Zeven wird der spezielle, offenporige Fahrbahnbelag hergestellt und in Lastwagen verladen, erklärt Oberbauleiter Christoph Schade. Zwischen 2000 und 2500 Tonnen Asphaltgemisch werden Tag für Tag auf der

Baustelle benötigt, sagt er.

Pausen- und lückenlos wird das neue Asphaltband gegossen: Während die sogenannten Asphaltfertiger immer wieder mit Nachschub aus den Kippladern versorgt werden, müssen sie keine Pause einlegen. Die Lkw-Fahrer schalten in den Leerlauf und lassen sich von der Maschine schieben, erklärt Christoph Schade das Verfahren. Die beiden parallel fahrenden Fertiger verteilen das schwarze Gemisch anschließend auf einer Breite von 12,50 Metern.

Richtig glatt ist der Asphalt aber noch nicht, wenn er aus dem Fertiger kommt. Deswegen beseitigen einige Walzenfahrer letzte Unebenheiten. Dabei müssen die Fahrer nach einem ganz bestimmten Muster vorgehen, sagt Schade: 'Sonst würde der Asphalt zu sehr verdichtet werden.' Das hätte problematische Folgen: Würde eine Walze mehr als drei Mal über die heiße schwarze Masse rollen, würde sich die lärmmindernde Wirkung des offenporigen Asphalts in Luft auflösen.

So schaffen die Arbeiter knapp anderthalb Kilometer an einem Tag - heute wollen sie mit dem Abschnitt zwischen dem Bremer Kreuz und Oyten fertig sein. 'Dann sind die Arbeiten hier zu 99 Prozent erledigt', sagt Oberbauleiter Schade. Es würden lediglich noch die weißen Fahrbahnmarkierungen fehlen.

Eigentlich sollten die Sanierungsarbeiten schon vor dem Wochenende abgeschlossen sein - doch das schlechte Wetter machte den Bauarbeiten einen Strich durch die Rechnung. 'Wenn es regnet, wirkt der Bitumenkleber nicht mehr richtig', schildert Schade. Deshalb müsse die Fahrbahn unbedingt trocken sein.

Damit die Autobahn nicht noch einmal wegen eines Materialfehlers zerbröselt, begleitet ein Laborant die Bauarbeiter. Der Experte überprüft immer wieder die Verdichtung und die Hohlräume des offenporigen Asphalts und nimmt zahlreiche Materialproben. Um auf Nummer sicher zu gehen, würden auch die Mischwerke stetig die Produktion kontrollieren und das Ausbaukonsortium A1-Mobil fräse in regelmäßigen Abständen Bohrkerne aus der neuen Fahrbahn, sagt Sylvia Engelbrecht.

Auch wenn die neuen Fahrbahnen nach 24 Stunden theoretisch schon befahrbar wären, dauert es bis zur Freigabe noch einige Wochen: Erst Mitte Oktober können Autos über das neue sechsspurige Teilstück rollen, sagt Sylvia Engelbrecht von A1-Mobil. Solange der komplette Autobahn-Ausbau noch nicht abgeschlossen ist, soll aber höchstens Tempo 100 erlaubt sein.

Nicht nur zwischen dem Bremer Kreuz und Oyten bröselte der offenporige Asphalt im Winter. Genauso gab es zwischen Stuckenborstel und der Raststätte Grundbergsee Probleme. Dort war das gleiche, mangelhafte Gemisch für die Fahrbahndecke verwendet worden, erklärt Sylvia Engelbrecht. Dort ist Ende September die nächste Station der Bauarbeiter: Für den kürzeren Streckenabschnitt sollen sie knapp anderthalb Tage benötigen.