



Unterstützt von einem Beschicker MT 1000-1 arbeitete ein SUPER 2100-2 in einer Breite von bis zu 12,5 m.

Starke Einbauleistung von 4.200 t pro Schicht



Ein SUPER 2100-2 arbeitete in einer Breite von bis zu 12,5 m, die Einbaugeschwindigkeit lag in der Spitze bei 4,5 m/min. In Zehn-Stunden-Schichten verarbeitete die Maschine bis zu 4.200 t Mischgut.

Einbau in variierender Breite mit der Standardbohle SB 250: Die Einbaubreite konnte dank eines Ausziehenbauteils im Bereich der Auf- und Abfahrten von 11,5 m auf 12,5 m erweitert werden. Dies geschah auf Knopfdruck an der ErgoPlus® Bohlen-Bedienkonsole.



Die Autobahnbaustelle zwischen Ochtendung und Mayen war eine Meisterleistung, was die Produktivität angeht: Ein SUPER 2100-2 arbeitete in einer Breite von bis zu 12,5 m, die Einbaugeschwindigkeit lag in der Spitze bei 4,5 m/min. In Zehn-Stunden-Schichten verarbeitete die Maschine bis zu 4.200 t Mischgut. Für die Fahrer der Beschickungs-Lkw bedeuteten diese Werte Stress pur: Etwa alle dreieinhalb Minuten übergab ein Sattelfahrzeug neues Material an den Beschicker MT 1000-1. Alle Maschinen arbeiteten so reibungslos zusammen, dass die Asphaltarbeiten mit einer Gesamtmaterialmenge von 51.000 t bereits nach 18 Tagen

abgeschlossen waren. Die Betonfahrbahn der A 48 wies nach rund 40 Jahren starker Beanspruchung zahlreiche Schäden auf und musste deshalb erneuert werden. Der betroffene Abschnitt war 5.560 m lang und verlief in Fahrtrichtung Trier. Den Auftrag dafür hatte die Bau-Firma aus Treis-Karden erhalten. Und der begann mit dem Ausbau der alten Trasse: Auf der Strecke im Landkreis Mayen-Koblenz wurde zunächst der alte Fahrbahnbelag entfernt. Anschließend machte sich das Einbauteam an die Herstellung eines neuen Asphaltoberbaus.

Tagesleistung von 4.200 t

Bei den Einbauarbeiten legte die Mannschaft von der Bau-Firma



BAUMASCHINEN-REPORT ←



Hohe Steifigkeit macht's möglich: Die VÖGELE Standardbohlen-Technologie ermöglicht Einbauten in perfekter Ebenheit auch bei großen Arbeitsbreiten.

Das hochverdichtete Einbauergebnis weist eine hohe Ebenheit über die gesamte Breite auf.



aus Treis-Karden ein atemberaubendes Tempo vor: „Unser Ziel war es, bei der Tragschicht auf eine Tagesleistung von 4.200 t zu kommen“, erläuterte Thorsten Ragge, Oberbauleiter. Um diese ambitionierte Vorgabe einhalten zu können, mussten alle Parameter perfekt aufeinander abgestimmt sein. Zwei Mischanlagen stellten das benötigte Mischgut her, das eine Armada von 25 Lkw zur Baustelle transportierte. Durchschnittlich alle dreieinhalb Minuten übergab ein Sattelfahrzeug seine Fracht an einen Beschicker MT 1000-1, der dem SUPER 2100-2 so den Rücken freihält.

2 und der hervorragenden Organisation von der Bau-Firma aus Treis-Karden. Ausgestattet mit einer Einbaubohle SB 250 TP1, baute die Hochleistungsmaschine in einer Regeleinbaubreite von 11,5 m ein – im Bereich der Auf- und Abfahrten sogar von bis zu 12,5 m. Die Standardbohle SB 250 ist prädestiniert für große Einbaubreiten. Dank der großen Steifigkeit des Bohlenrahmens ist ein absolut ebener Einbau auch bei großen Breiten stets gewährleistet. Das einzigartige Pressleistensystem, mit dem die höchsten Vorverdichtungswerte überhaupt realisiert werden können,

Beschicker MT 1000-1 im Einsatz

Für das Team der Bau-Firma aus Treis-Karden stellte der Einsatz eines Beschickers eine Premiere dar. Der MT 1000-1 ist eine unersetzliche Hilfe, wenn ein reibungsloser, unterbrechungsfreier Einbau sichergestellt werden soll. Lkw-Stöße, die beim Heranfahren an die Abdruckrollen des Fertigers auftreten können, werden gänzlich vermieden. Dadurch können perfekt ebene Asphaltflächen hergestellt werden.

Einbau in einer Breite von bis zu 12,5 m

Dass das enorme Pensum eingehalten werden konnte, war ein Verdienst des SUPER 2100-

kann über die gesamte Arbeitsbreite eingesetzt werden. So auch auf der A 48, wo die Tragschicht mit einem Pressleistendruck von 80 bar eingebaut wurde. Dadurch entstand ein äußerst geringes Walzmaß, was einen positiven Einfluss auf die Ebenflächigkeit hatte.

Asphaltpaket für höchste Belastungen dimensioniert

Die Asphalt-schichten des Bauabschnitts wurden entsprechend den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) nach Bauklasse SV dimensioniert. Die Asphalttrag-schicht bestand aus dem Mischgut AC 32 TS (50/70) und wurde in einer Schichtstärke zwischen 9 und 28 cm ausgeführt. Die 8,5 cm dicke Asphaltbinderschicht bestand aus dem Mischgut AC 16 BS (25/55-55A) und die Deckschicht aus Splittmastixasphalt SMA 8 S (25/55-55A). Letztere baute der SUPER 2100-2 in einer Dicke von 3,5 cm ein.

Herausragende Ebenheit

Die Ebenheit von Straßen ist in erster Linie bedeutsam für die Sicherheit und für den Fahrkomfort. Bei der strukturellen Erneuerung der A 48 gelang dem Einbauteam mit seinem SUPER 2100-2 mit der Einbaubohle SB 250 TP1 in puncto Ebenheit eine echte Spitzenleistung: An keiner Stelle der Deckschicht betrug die Abweichung vom Sollwert mehr als ± 4 mm auf einer 4-m-Messstrecke. Damit wurden die geforderten Werte deutlich eingehalten.

A 48 ist für die Zukunft gerüstet

„Mit den durchgeführten Arbeiten entspricht jetzt auch dieser Abschnitt den aktuellen Richtlinien des Bundes für hoch belastete Autobahnen und ist damit fit für die Verkehrsbelastungen der nächsten Jahrzehnte“, erklärte der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Hendrik Hering. Durch die Sanierungsarbeiten würden die Verkehrssicherheit und auch der Fahrkomfort auf diesem Abschnitt der A 48 deutlich verbessert.