

Fahrbahndecke mit farblosem Bitumen aufgehellt

Beim Einbau des Asphalts im Tunnel Waggerhausen war in diesem Frühjahr Präzision gefragt

Immenstaad – Es dröhnt, es ist laut, es ist heiß – kein Ort für geruhsame Betrachtungen. Was hier Mitte Dezember 2019 vor sich geht, ist ein permanenter Stress für alle Sinne. Und gleichzeitig eine bemerkenswerte Leistung an Präzision, Qualität und Geschwindigkeit: Die Rede ist vom Einbau der Trag- und Binderschichten im B31n-Tunnel Waggerhausen bei Friedrichshafen am Bodensee. Storz-Bauleiter Alexander Himpel führt über die Baustelle.

Eine Woche lang herrsche hier Ausnahmezustand aufgrund der besonderen Einbaubedingungen im und vor dem Tunnel, ruft er dem Besucher ins Ohr. Hier muss man schon fast schreien, um sich zu verständigen. Diese Baustelle stelle spürbare Herausforderungen an die Logistik, weil das Mischgut auf Lkw mit Schiebetechnik umgeladen werden müsse. Und dann gelte es, den 700 Meter langen Tunnel zu bewettern, also mit starken Lüftern für Frischluft zu sorgen. Das alles sei Teamarbeit; entsprechend eng stimme er sich mit seinem Kollegen Ralf Schlachter, dem Bauleiter Asphaltsteinbau, ab.



Arbeit unter schwierigen Bedingungen: der Asphaltsteinbau im Tunnel.

Foto: Storz

Vier Walzen führen hinter dem großen Asphaltfertiger einen Reihentanz auf, vor und zurück, ihre piepsenden Rückfahrwarner scheinen zu kommunizieren. Dazwischen unbeeindruckt Christian Hoffmann, Baustoffprüfer aus dem Tuttlinger Zentrallabor, der mit seiner Spezial-Sonde die Verdichtung des noch heißen Asphalts kontrolliert und dokumentiert. Bei Bedarf stimmt er die Walzübergänge mit den Walzenfahrern ab.

„Zweimal 700 Meter, zwei Trag-schichten, dann Binder. Erst die Nordröhre, dann die Südröhre. Drei

Schichten. Eine Woche lang. Am Montag sind wir durch!“ Alexander Himpel verzichtet auf Verben. Dafür spricht er noch lauter. Aber er macht klar: Hier passiert gerade etwas, auf das man lange hat warten müssen: Die beiden Tunnelröhren bekommen endlich ihre Fahrbahnen. Pro Röhre sind 5.000 Quadratmeter Fläche zu asphaltieren, zusammen also 6.500 Tonnen Material einzubauen. Das Aufbringen der Trag-schichten erfolgt in millimetergenauer Ebenheit. Das erfordert der Gussasphalt. Dessen Einbau erfolgt im April. Dafür sind die Asphalt-

Kollegen von Leonhard Weiss im Auftrag von Storz zuständig. Sie verfügen über eine spezielle Ausrüstung. Diese Fahrbahndecke ist hell. Das fällt im Unterschied zur sonst – unter freiem Himmel – schwarzen Decke deutlich ins Auge.

Das sei vom Auftraggeber, dem Bund, so gewollt, erläutert Bauleiter Alexander Himpel. „Das hat einen interessanten technischen Hintergrund“, sagt er. Helle Fahrbahndecken in Tunneln können nämlich die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen, weil sie die Beleuchtung und die von den Fahrzeugen ausgehenden Lichter viel stärker reflektieren. Das führt nicht nur dazu, dass die Autofahrer den besseren Durchblick haben, sondern auch zu Energieeinsparungen bei den Tunnellampen.

Während im Westen des Tunnels die Fahrbahnen bis nach Immenstaad nun fertig asphaltiert sind und noch im Laufe des Jahres dem Verkehr übergeben werden solle, warten im Osten noch einige größere Arbeiten. So ist derzeit die Verdolung des Mühlenbaches im vollen Gange. Erst dann können die Erdarbeiten für die späteren Fahrbahnen beginnen.