

Tagung in Bremen willkommen. Er führte aus, daß nur der Ausbau von Straßen im Bereich der Städte einerseits, aber auch der Ausbau der Nahverkehrslinien andererseits eine Lösung der städtischen Verkehrsprobleme bringe. Er wünschte der Tagung einen guten Verlauf.

Ltd. Baudirektor Löwenberg erstattete darauf einen Bericht über die Tätigkeit der Arbeitsgruppe „Betonstraßen“. Die letzte Tagung der Arbeitsgruppe fand 1967 in Münster statt. Im Berichtszeitraum trat Dr. Minetti als langjähriger Vorsitzender der Arbeitsgruppe zurück. Dr. Löwenberg dankte Dr. Minetti für die langjährige Leitung und entbot ihm besondere Grüße.

Seit 1967 sind im Bau von Fahrbahndecken aus Beton große Fortschritte zu verzeichnen. Mit der Einführung der TV Beton 72 wurden die Neuentwicklungen im Vorschriftenwerk berücksichtigt. Die TV Beton 72 bearbeitete der Arbeitsausschuß „TV Beton“, der unterdessen aufgelöst wurde. Ein neuer Arbeitsausschuß „Technische Vorschriften und Richtlinien“ (Leitung: BauDir. Stute) wird sich mit allen Fragen in bezug auf technische Vorschriften und Richtlinien befassen, die den Betondeckenbau beeinflussen. Außerdem wurden die Arbeitsausschüsse „Verschleißfeste Betonoberflächen“ (Leiter: Prof. Dr. Weigler) und „Maschinen für den Betonstraßenbau“ (Leiter: Dr. Weber) neu gegründet. Im Berichtszeitraum wurden 32 Forschungsaufträge abgewickelt. Das mittelfristige Forschungsprogramm weist 41 neue Forschungsthemen auf. Folgende Versuchsstrecken werden zur Zeit beobachtet bzw. sind geplant: BAB Oberhausen-Emmrich bei Elten (Beschichtungen), BAB Darmstadt-Heidelberg (raumfugen- und bewehrungslose Decke und Beschichtungen), BAB Eckverbindung Hannover-Nord (Verhalten von Fugen), BAB linksrheinische Autobahn bei Rheinbach (Spikesresistenz verschiedener Betone), BAB Hamburg-Bremen bei Sittensen (durchlaufend bewehrte Decken), BAB Würzburg-Heilbronn (Wärmedämmschichten unter Betondecken und Untersuchungen über mittragende Wirkung von hydraulisch gebundenen Tragschichten).

Schon 1967 wurde erwogen, Gleitschalungsfertiger für den Bau der Fahrbahnen einzusetzen. Bis jetzt ist es noch nicht dazu gekommen. Die TV Beton geben aber die Möglichkeit, wenn es gelungen ist, einzelne Teilprobleme zu lösen.

In der anschließenden Vortragsveranstaltung referierte Dipl.-Ing. Schüpp über: „Moderner Betonstraßenbau in Europa“. Er gab einen Überblick über die zum 2. Europäischen Symposium über Betonstraßen in Bern eingereichten Berichte und über den derzeitigen Stand des Betonstraßenbaus in Europa. Herausgehoben wurde die englische Methode der Ausschreibung, in dem die Auftragnehmer aufgefordert werden, alternativ Befestigungen in bituminöser Bauweise und in Betonbauweise anzubieten.

RBDi Neußner sprach über „Betondeckenbau nach den neuen Technischen Vorschriften in der Bundesrepublik Deutschland“. Der Betondeckenbau konnte durch Verzicht auf Raumfugen und Bewehrung infolge Verkürzung des Scheinfugenabstandes auf 5 m erheblich rationalisiert werden. Die bindemittelgebundene Tragschicht ist eine der wichtigsten Konstruktionselemente schwerbelasteter Betonstraßen, um die Gleichmäßigkeit der Auflagebedingungen zu gewährleisten. Zur Zeit wird ein Entwurf einer Standardisierung zwischen Bund und Ländern beraten, der auch der Forschungsgesellschaft zugeleitet werden soll. Das Ziel der Standardisierung ist es, durch die Festlegungen Planung und Ausführung der Fahrbahndecken zu rationalisieren. Unter Berücksichtigung der neuen Querschnittsgestaltung können die Fertigungsweiten 8,50 m und 2,50 m betragen. Eine weitere Fertigungsbreite von 4,25 m wird bei Anordnung von dritten Fahrspuren erforderlich.

Oberingenieur Moss referierte über „Betondeckenbau in der Bundesrepublik Deutschland heute — Baustellenpraxis“. Anhand von Baustellen wurden Geräteeinsatz und Organisation aufgezeigt. Durch Anwendung zementgebundener Tragschichten wird die Baustelleneinrichtung wesentlich vereinfacht. Durch Seitenbeschickung von der Gegenfahrbahn aus ist es möglich, daß der Betontransport nicht über die 2,50 m breite Standspur abgewickelt zu werden braucht. Einem kontinuierlichen Arbeitsfortschritt als Voraussetzung für den Einsatz von Gleitschalungsfertigern sind die Brückenbauwerke noch im Wege. Es ist im allgemeinen noch nicht mög-



Instandsetzung der Autobahn Bremen—Hamburg bei Sittensen durch Hocheinbau einer durchlaufend bewehrten Betonplatte

lich, daß Gleitschalungsfertiger für die Fahrbahnen die Brücken ohne besondere Hilfsmittel passieren.

BR Zarth hielt einen Vortrag über „Hocheinbau durchlaufend bewehrter Decken“. Auf der BAB Hamburg-Bremen wird auf einem Deckenlos eine durchlaufend bewehrte 16 cm dicke Decke auf die abgängige Betondecke gebaut. Die Bewehrung läuft an den Fugen, die in 4,20 m Abstand angeordnet sind, in vollem Querschnitt durch (gesteuerte Ribbildung). Die Decke erhält keine Raumfugen. Als Bewehrung werden in 2 Versuchsabschnitten Rundstahlbewehrung und Bewehrung aus Baustahlgewebe erprobt. Zur Sicherstellung der freien Beweglichkeit erhält im Fugenbereich die durchlaufende Bewehrung einen Bitumenanstrich, das Baustahlgewebe Hüllrohre. Die Bewehrung aus Rundstahl besteht aus einer Längsbewehrung $\phi 16$ mm (glatt) mit einem Abstand von 26 cm und einer Querbewehrung $\phi 16$ mm (gerippt) mit einem Abstand von 40 cm. Das Gewicht beträgt 10,9 kg/m² Fahrbahn. Als Baustahlmatten werden Feldmatten ($\phi 8,5$ mm, $e = 15$ cm längs und $\phi 7,5$ mm, $e = 15$ cm quer) und Dübelmatten (Längs- und Querstäbe 7,5 mm ϕ mit $e = 15$ cm) verwandt. An den Enden der Plattenkette sind je 2 Sporne von 1,40 m Tiefe angeordnet, um eine Verankerung zu erzielen. Die Decke wird auf der nördlichen Fahrbahn unmittelbar auf die abgängige Betondecke, auf der südlichen Fahrbahn auf eine bituminöse Ausgleichsschicht aufgebracht. Die Kosten liegen zwischen 43,60 DM/m² für die Fahrbahn mit Rundstahl und 50 DM/m² für die Fahrbahn mit Baustahlgewebe, wobei nur die reinen Fahrbahn- und Baustelleneinrichtungskosten berücksichtigt sind.

Über „Beanspruchung der Oberflächen von Betonfahrbahnen“ referierte RBDi Schuster. Es wird heute versucht, Beton so zusammenzusetzen, daß der Abrieb möglichst gering



Moderner Maschineneinsatz beim Bau der Blocklandlinie bei Bremerhaven: Seitenbeschickung des Verteilers mit einem luftbereiften „side-leader“ von der Gegenfahrbahn aus