

2 weitere Baulose mit Kalkhydrat, bei der NÖ Straßenbauabteilung 2

Für die Sanierung der B 213 (km 2,035 – 2,753), die in diesem Bereich starke Schäden durch Risse und Ausmagerungen aufwies, wurde wie auch schon im letzten Jahr auf der B 14 Mischgut mit Kalkhydrat ausgeschrieben. Den Zuschlag bekam die Fa. Pittel + Brausewetter in Tulln. Am 8. Juni wurden 11 Tonnen Kalkhydrat zur Mischanlage in Nitzing geliefert, und in den Fremdfüllersilo eingeblasen. Am 9. Juni 2009 wurde das Mischgut gemischt und auf den abgefrästen und mit Bitumenemulsion vorgespitzten Untergrund 3cm AC 11 deck 70/100 A1 G1 KA25 von der Baufirma eingebaut. Durch die haftverbessernde Wirkung und die geringere Versprödungsneigung durch den Zusatz von Kalkhydrat ist eine bessere Widerstandskraft gegen Risse und Ausmagerungen, wie sie am Altbestand vorhanden waren, gegeben. Eine längere Lebensdauer und vor allem eine wirtschaftliche Lösung für den Steuerzahler sind die Vorteile des Kalkhydrates im Asphalt.



Ergebnisse der Erstprüfung:	
lös. Bindemittelgehalt [%]:	5,1
Fülleranteil ≤ 0,063mm [%]:	8,2
Hohlraumgehalt [%]:	3,5
Kalkhydratanteil [%]:	3,0



Ein weiteres Baulos der Straßenbauabteilung 2 befindet sich in Schwadorf auf der B10. Von km 27,0 bis 27,42 wurde auf einer Fläche von über 3000 m² die Deckschicht abgefräst, die sehr tiefe Spurrinnen aufwies. Kein Wunder, bei einer Verkehrsbelastung von durchschnittlich 11.000 Fahrzeugen pro Tag (lt. Auskunft von Hr. Ing. Pferschinger – BA2). Das Mischgut (AC 11 deck 70/100 A1 G1) bei dem schon beim Einbau eine höhere Steifigkeit festzustellen war, wurde von der Fa. Swietelsky, unter Aufsicht von Hr. Ing. Schachenhofer, eingebaut und entstammt der Mischanlage in Loipersbach. Dabei wurde wie in der Erstprüfung angegeben, auch darauf geachtet auch den gleichen Anteil Steinmehl zu substituieren wie an Kalkhydrat hinzukam. Teststrecken in der Vergangenheit haben gezeigt, dass dies entscheidenden Einfluss auf das Verformungsverhalten hat. Bei der Mischgutuntersuchung wurde der Füller extrahiert (Bild) und mittels einer neuen Methode im Labor der Wopfinger Baustoffindustrie der Kalkhydratgehalt bestimmt. Tatsächlich konnte in diesem Fall der Großteil des eingesetzten Kalkhydrats (3 Masse-%) nachgewiesen werden. Weitere Prüfungen an Füllern sollen zeigen ob dieses Verfahren sich für einen quantitativen Nachweis von Kalkhydrat im Asphalt eignet. Über die Ergebnisse der weiteren Untersuchungen wird in den nächsten Newslettern zu lesen sein.

