

Presse – Ausschnitt FLZ - Ansbach vom 13.09.2023

Die B14 ist wieder frei befahrbar

Die Sanierung der 1,6 Kilometer langen Strecke zwischen Katterbach und Wicklesgreuth wurde früher als geplant abgeschlossen



Der Verkehr auf der B14 rollt wieder zwischen Ansbach und Nürnberg. Am Montag hob das Staatliche Bauamt die Sperrung zwischen Katterbach und Wicklesgreuth auf.
Foto: Jim Albright

KATTERBACH – Die Hauptverbindungsstrecke zwischen Ansbach und Nürnberg ist wieder frei befahrbar. Die Bauarbeiten an der B14 östlich von Katterbach sind seit Montag abgeschlossen. Deutlich früher als geplant.

Seit Mitte August hatte das für die viel befahrene Strecke zuständige Staatliche Bauamt in dem Bereich zwischen Katterbach und Wicklesgreuth die in die Jahre gekommene Asphaltdecke erneuern lassen. Um „einen zügigen und sicheren Bauablauf zu gewährleisten“, wie die Behörde damals mitteilte, musste die Bundesstraße komplett gesperrt werden.

Die Straße hatte laut Bauamt auf rund 1,6 Kilometer Länge diverse Schäden wie Oberflächenrisse, Flickstellen und Verdrückungen aufgewiesen. Der Zeitplan sah zunächst vor, die B14 nach den Erneuerungsarbeiten Ende September wieder für

den Verkehr freigegeben zu können. Das ging nun aber doch deutlich früher als veranschlagt, weil die Arbeiten durch das anhaltend gute Wetter zügig vorangingen. Pendler und Anwohner der Umleitungsstrecken und Ausweichrouten auf Nebenstrecken dürfen nun aufatmen.

In einem ersten Schritt war Ende Juli zunächst mit den Arbeiten am Parkplatz in Fahrtrichtung Nürnberg begonnen worden. Diese Sanierung des etwa hundert Meter langen Areals, die auch eine neue Sitzgruppe einschließt, ist nach Angaben der Behörde allerdings noch nicht abgeschlossen. Mit der Finalisierung ist voraussichtlich in der Zeit bis zum 22. September zu rechnen.

Für die im Fachjargon Deckenerneuerung genannte neue Asphalt-schicht auf dem in eine Senke laufenden Abschnitt hat die Behörde laut ihrem aktuellen Bestandserhaltungsprogramm rund 800.000 Euro vorgesehen.

Fraglos eine hohe Investitionssumme, die sich jedoch durch eine ganze Reihe an Besonderheiten erklärt, wie das Staatliche Bauamt auf Nachfrage unserer Redaktion ausführte. Demnach wurden die Deckschichten der B14 mit gummimodifizierten Bitumen ausgeführt. „Dies wird insbesondere bei viel befahrenen Straßen angewandt“, erklärte ein Behördenvertreter.

Gummimodifizierte Bitumen verwendet

Gegenüber der gemeinhin üblichen Bauweise weisen die gummimodifizierten Bitumen den Angaben des Bauamtes gemäß ganz erhebliche Vorteile aus. So sollen sie im Vergleich eine etwa fünfmal höhere Kälteflexibilität gegenüber dem in der Baubranche gängigen Asphalt aufweisen.

Selbst bei extremen Kälteeinbrüchen und eisigen Temperaturen bleibt die Flexibilität erhalten: „Die

Dehnbarkeit bei minus 20 Grad ist im Vergleich zu normalem Asphalt zehnmal höher“, erklärt die Behörde. Ebenso sei die Druckspannung im Vergleich rund zehnmal höher.

Da der Bereich im Umgriff der Kaserne der US-Armee liegt und damit zusätzlich zum üblichen Verkehr stark belastet wird, bot sich die Verwendung der gummimodifizierten Bitumen an. Sie stehen laut Bauamt auch für erhöhte Viskosität – das Maß für Zähflüssigkeit. „Durch die hohe Viskosität kann unter anderem auf stabilisierende Zusätze wie Cellulose verzichtet werden“, führt das Bauamt aus. In der Folge steht ein „deutlich homogeneres Mischgut“, was sich positiv auf die Langlebigkeit der Deckschicht auswirkt.

Künftig soll es damit auch weniger Risse und Spurrinnen in der Fahrbahn geben. Die Verformungsbeständigkeit ist verbessert, ebenso das Haftverhalten der Deckschicht am Gestein. **FLORIAN PÖHLMANN**