



Hitzebeständiges oder hitzeminimierendes Material

ZIEL / NUTZEN	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Robustheit von Materialien • Reduzierung des Wärmeaustrag aus Materialien
BESCHREIBUNG	<p>Der Asphalt ist bei hohen Temperaturen anfällig für Spurrinnen. Die Materialzusammensetzung (Bindemittel und Gesteine) muss deshalb fortlaufend optimiert werden. Betonfahrbahnen (hauptsächlich angewandt auf Autobahnen) müssen ausreichend dimensioniert sein, um Spannungen aus dem Lastfall „Temperatur“ schadlos aufzunehmen.</p>
BEISPIELE	<p>Umsetzung von Pilotversuch „aufgehellte Asphaltdeckschichten“: Dabei werden hellen Zuschlagsstoffen (Gesteinen) für die Asphaltdeckschicht verwendet. Der aufhellende Effekt wird erst nach Abfahren des Bitumenfilms sichtbar. Um unmittelbar einen Effekt zu erzielen wird die Asphaltdeckschicht mit hellem Splitt abgestreut (siehe Bild). Alternativ kann der dunkle Bitumenfilm abgestrahlt werden.</p>  <p><i>Abb.: Bei großer Hitze kann auf Autobahnen der Fahrbelag brechen („Blow-up“); © dpa</i></p>
SYNERGIEN / ANKNÜPFUNGSPUNKTE ZU WEITEREN THEMEN	<p>Die Erhaltungsintervalle werden verlängert. Durch eine Verlängerung der Erhaltungsintervalle werden Ressourcen und Energie geschont</p>
GGF. UNTERTEILUNG IN AKTEURSSPEZIFISCHE AUFGABEN	<ul style="list-style-type: none"> • Fortschreibung der Regelwerke wie der ZTV Asphalt-StB
ZUSTÄNDIGKEIT Straßen- und Schienenbaulastträger	BETEILIGUNG Verkehrsbetriebe, Verband der Bauwirtschaft, Bundesministerium für Digitales und Verkehr
FÖRDERMÖGLICHKEITEN LEFG (Schiene)	
DATENFORMAT UND -QUELLE <i>(DER MONITORINDIKATOREN)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • ONKO • Excelauswertung
ZU BEACHTEN <i>(BEI UMSETZUNG DER MASSNAHME)</i>	<p>Bei der Schiene ist zu beachten, dass hier nicht das Land selbst Baulastträger ist. Hier kann nur durch Förderrichtlinien darauf hingewirkt werden, entsprechende Materialien einzusetzen. Die Praktikabilität sollte nicht gefährdet sein.</p>