



Nr. 31/21  
Magdeburg, den 21. April 2021

Pressesprecher

## **Verkehrsminister Webel: Sanierung der B 188 bei Weteritz ist Forschungsprojekt des modernen Straßenbaus**

Am Montag, dem 3. Mai, beginnen im Altmarkkreis Salzwedel die Arbeiten zur Fahrbahnsanierung der Bundesstraße (B) 188, Ortsumfahrung Weteritz, sowie der Landesstraße (L) 25 bis zur Bahnbrücke. „Die geplanten Arbeiten sind ein Praxistest für neue Straßenbauverfahren. Gemeinsam mit der TU Darmstadt wird hier ein neues Verfahren erprobt, das langfristig Geld spart und für weniger Baustellen sorgen könnte“, erklärte Sachsen-Anhalts Verkehrsminister Thomas Webel vor dem Baubeginn.

Nach Informationen des Ministers investieren Bund und Land insgesamt mehr als eine Million Euro in die umfassende Sanierung der beiden Straßenabschnitte.

Die Arbeiten werden in zwei Abschnitten realisiert, die dafür voll gesperrt werden müssen. Begonnen (03.05.) wird zunächst an der B 188, am 18. Mai starten parallel auch die Arbeiten am Abschnitt der L 25. Bis zum 25. Juni sollen beide Bauabschnitte fertig sein.

Der Schulbusverkehr ist während der gesamten Bauzeit ohne größere Umleitungen gewährleistet.

Für den übrigen Verkehr sind solange weiträumige Umleitungen ausgeschildert (B 188 – Hauptrichtung Stendal-Wolfsburg – über die B 71 – Estedt, die L 19 – Zichtau – und die L 26 – Breitenfeld bis B 188 bei Mieste –/L 25 über die Kreisstraße 1111 über Solpke; s. Grafik).

Der Verkehr zum Gewerbegebiet in Weteritz (Am Prützenberg) wird über Wirtschaftsweg geführt.

Die Bauvorbereitungen – u.a. zur Einrichtung der Umleitungsstrecken – laufen bereits seit dem 19. April. Dabei wurde auch extra ein Wirtschaftsweg ertüchtigt.

**Sachsen-Anhalt**  
**#moderndenken**

PRESEMITTEILUNG

## Zu Ihrer Information

Asphaltfahrbahnen bestehen aus drei Schichten – einer Trag-, einer Binder- und einer Deckschicht – die nacheinander eingebaut werden. Die Lebensdauer einer Fahrbahn hängt maßgeblich davon ab, wie gut die einzelnen Schichten untereinander verbunden sind.

Darum wird auf die untere Schicht eine Emulsion als „Klebstoff“ aufgesprüht, bevor die nächste Asphaltenschicht aufgebracht wird.

In den bisher üblichen Verfahren wird die Emulsion in einem gesonderten Arbeitsgang auf einmal über die gesamten Baulänge versprüht. Wesentliche Nachteile: Das kostet Zeit und die Lkw, die später den Asphalt zur Baumaschine bringen, zerfahren nicht selten die Klebschicht.

Im Rahmen des Forschungsprojektes der TU Darmstadt soll nun einerseits ermittelt werden, wieviel Emulsion in welcher Konzentration aufgesprüht werden muss, um einen optimalen Verbund der Asphaltenschichten zu erreichen. Andererseits wird eine Straßenbaumaschine eingesetzt – ein so genannter Sprühfertiger –, die gleichzeitig die Klebeemulsion aufsprüht und den Asphalt aufträgt.

Einige Praxisversuche haben bereits gezeigt, dass dieses neue Verfahren die Qualität und damit die Lebensdauer der Fahrbahn deutlich erhöht.

