|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 27. Mai 2025 |  |
|  |  |  |
|  | **Teststrecke Zukunft** |  |
|  | A62-Pilotprojekt mit 70 % Rezyklat im Fahrbahndeckenbeton |  |
|  | * **Neubau der Fahrbahndecke an der Rastanlage Potzberg (A62)** * **Pilotprojekt mit 70 % Recyclingmaterial im Fahrbahndeckenbeton** * **Heidelberg Materials sichert Betonqualität durch intensive Prüfungen** |  |
|  |  |  |

**Mehr Recycling auf der Straße: Beim Pilotprojekt an der A62 setzte die Autobahn GmbH auf einen Rekordanteil von 70 % Recyclingmaterial im Beton. Dank intensiver Prüfungen durch Heidelberg Materials Beton und guter Zusammenarbeit aller Beteiligten zeigt das Projekt, wie nachhaltiger Straßenbau in der Praxis gelingen kann.**

Nachhaltigkeit effektiver auf die Straße zu bringen: Dieses Ziel hat sich die Autobahn GmbH auf die Fahnen geschrieben. Bestes Beispiel, um dies zu erproben, ist das Bauprojekt an der A62. Dort wurde die Fahrbahndecke an der unbewirtschafteten Rastanlage (PWC-Anlage) Potzberg in beiden Fahrtrichtungen erneuert. Doch nicht nur das: „Wir nutzen das Projekt zugleich als Pilotstrecke, um auszuloten, ob sich Recyclingbeton als Rohstoff auch in größerem Umfang als bisher im Straßenbau einsetzen lässt. Unser Ziel ist es, die Recyclingquoten wesentlich zu erhöhen“, erläutert Oliver Leif, Betontechnologe und Teamleiter bei der Niederlassung West der Autobahn GmbH in Montabaur.

**Nachbarland als Vorbild**

Tatsächlich sind beim Pilotprojekt in Potzberg anstatt 40 Prozent Rezyklat-Anteil, wie im Regelwerk vorgesehen, satte 70 Prozent verbaut worden. Dieser Entscheidung liegen die guten Erfahrungen zugrunde, die in Nachbarländern bislang mit höheren Recyclingquoten im Straßenbau gemacht wurden. „Besonders die erfolgversprechenden Ergebnisse in der Schweiz haben uns ermutigt, auch einmal abseits bestehender Regelwerke zu agieren, um neue Erkenntnisse zu gewinnen“, erklärt Bauexperte Leif.

**Besondere Anforderungen**

Entsprechend unkonventionell waren die Anforderungen an die Baumaterialien und die Betonzusammensetzung in der Ausschreibung. Unter anderem sollten vorhandene Baustoffe und Ausbaumassen vollständig wiederverwendet werden. Um die Schotterschichten der vorhandenen Verkehrsflächen und die anstehenden Böden nicht ausbauen und durch zugelieferte Baustoffe ersetzen zu müssen, kam eine in-situ-Bodenstabilisierung mit Zement zur Anwendung. Durch die Zugabe von 2 Prozent NovoCrete (IBS GmbH, Herrenzimmern) zum Zement wurden zudem die Tragfähigkeit, die Zugfestigkeit und die Wasserundurchlässigkeit der stabilisierten Bodenschicht verbessert. Ferner war der Einsatz von hohen Zugabemengen von Asphaltgranulat im einzubauenden Asphalt und rezyklierter Gesteinskörnung für den Beton gefordert. Konkret heißt dies: 70 Prozent der Gesteinskörnung sollten RC-Material Typ 1 sein und zwar in den Korngruppen 2/8 (15 Prozent), 8/16 (25 Prozent) und 16/22 (30 Prozent), ergänzt durch 30 Prozent Natursand. Als Zement war, statt des klassischen Fahrbahndeckenzements, der besonders klinkerarme CEM III/A 42,5 N gewünscht.

**Betonqualität sichern trotz hoher Recyclingquote**„Die Herausforderung bei der Verwendung von Recyclingbeton ist, dass wir in der Regel nicht wissen, woher das Material stammt. Daher wissen wir auch nicht, ob es sortenrein ist oder Fremdstoffe enthält, die sich auf die Eigenschaften des Betons auswirken können“, sagt Bodo Wollny, Prüfstellenleiter der Qualitätsüberwachung bei der Heidelberg Materials Beton DE GmbH, Region Süd-West. Deshalb seien umfangreiche Untersuchungen notwendig, die unter anderem folgende Fragen beantworten sollen: Wie verhält sich das Material bei Wasserzugabe? Wie viel Wasser nimmt das Material auf? Wie verändern sich die Eigenschaften beim Transport vom Betonmischwerk zur Baustelle? Und wie wirkt sich die Außentemperatur auf die Verarbeitbarkeit aus? „Die Materialprüfungen haben wir in Kooperation mit der Materialprüfungs- und Versuchsanstalt Neuwied und in engem Austausch mit Stefan Ruppenthal von der Juchem-Gruppe bereits im Vorfeld des Fahrbahndeckeneinbaus gemacht und auch den Einbau selbst messtechnisch engmaschig begleitet“, erläutert Betontechnologe Wollny.

**Ein rundum positives Fazit**

Am Ende erfüllten sämtliche Prüfwerte die Anforderungen. Entsprechend bescheinigte Ruppenthal dem Material eine ausgezeichnete Qualität. Auch die sehr gute Zusammenarbeit aller Akteure trug zum Erfolg bei. „Wir haben auf Augenhöhe diskutiert und operiert. Es war eine sehr angenehme Arbeitsatmosphäre.“ Während die eigentliche Baumaßnahme im Jahr 2024 abgeschlossen wurde, werden die Prüfungen unter Federführung der BASt fortgeführt. Es wird jetzt darum gehen, zu beobachten, ob die erneuerten Flächen auch Extremwitterungen standhalten. Ist dies der Fall, stünde einer Nutzung von mehr Recyclingmaterial im Straßenbau prinzipiell nichts mehr im Wege.

Link: <https://www.heidelbergmaterials.de/de/nachhaltige-baustoffe/evobuild-nachhaltig-bauen>

Zeichen (4.730)

**Objektsteckbrief**

**Projekt:** Fahrbahndeckenerneuerung Rastanlage Potzberg (A62)

**Auftraggeber:** Autobahn GmbH, Niederlassung West, Montabaur

**Auftragnehmer:** Juchem Asphaltbau GmbH & Co.KG, Niederwörresbach

**Bauunternehmen:** Berger Holding SE, Passau

**Betonvertrieb:** Heidelberg Materials Beton DE GmbH

**Betontechnische Überwachung:** Heidelberg Materials Beton DE GmbH

**Zement:** CEM III/A 42,5 N mit Na2O-Äquivalent < 1,05 % (evoBuild 50 CO2-reduzierter Zement), Heidelberg Materials, Werk Mainz

**Fertigstellung:** 2024

**Bildunterschriften**

**Bild 1:** 2024 wurde die Fahrbahndecke an der unbewirtschafteten Rastanlage (PWC-Anlage) Potzberg in beiden Fahrtrichtungen erneuert. © Heidelberg Materials AG I Aleksej Keksel

**Bild 2:** Wir nutzen das Projekt zugleich als Pilotstrecke, um auszuloten, ob sich Recyclingbeton als Rohstoff auch in größerem Umfang als bisher im Straßenbau einsetzen lässt.  
© Heidelberg Materials AG I Aleksej Keksel

**Bild 3:** Für den Beton wurden 70 Prozent der Gesteinskörnung in RC-Material Typ 1 gefordert. Als Bindemittel wurde der besonders klinkerarme CEM III/A 42,5 N gewünscht.

© Heidelberg Materials AG I Aleksej Keksel

**Bild 4:** Während die eigentliche Baumaßnahme im Jahr 2024 abgeschlossen wurde, werden die Prüfungen unter Federführung der BASt fortgeführt.

**Über Heidelberg Materials in Deutschland**

Heidelberg Materials ist eines der größten Baustoffunternehmen der Welt. In Deutschland sind wir mit ca. 4000 Mitarbeitenden an 177 Standorten Marktführer bei Zement und Transportbeton und nehmen eine führende Position im Bereich mineralischer Baustoffe ein. Seit über 150 Jahren tragen wir zum Fortschritt bei. Unsere Produkte werden für den Bau von Häusern, Verkehrswegen, Gewerbe- und Industrieanlagen verwendet. Als Vorreiter auf dem Weg zur CO₂-Neutralität und Kreislaufwirtschaft in der Baustoffindustrie arbeiten wir an nachhaltigen Baustoffen und Lösungen für die Zukunft. Unseren Kunden erschließen wir neue Möglichkeiten durch Digitalisierung.

**Kontakt**

Kevin Ballon

Content Marketing & Communication Manager

Marketing & Kommunikation Deutschland

[kevin.ballon@heidelbergmaterials.com](mailto:kevin.ballon@heidelbergmaterials.com)