

Schriftenreihe des Fachzentrums Verkehr

Band 8

Fachzentrum Verkehr (Hrsg.)

**3. Internationale Wuppertaler Verkehrstage
3rd International Transport Seminar in
Wuppertal**

Tagungsband / Proceedings 2./3. März 2006

Shaker Verlag
Aachen 2007

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Copyright Shaker Verlag 2007

Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdruckes, der auszugsweisen oder vollständigen Wiedergabe, der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen und der Übersetzung, vorbehalten.

Printed in Germany.

ISBN 978-3-8322-6103-0

ISSN 1438-3977

Shaker Verlag GmbH • Postfach 101818 • 52018 Aachen

Telefon: 02407/95 96 - 0 • Telefax: 02407/95 96 - 9

Internet: www.shaker.de • E-Mail: info@shaker.de

Zusammenfassung

Die „3. Internationalen Wuppertaler Verkehrstage“ wurden durch das Lehr- und Forschungsgebiet Straßenentwurf und Straßenbau des Fachzentrums Verkehr der Bergischen Universität Wuppertal organisiert und ausgerichtet. Diese Tagung befasste sich am 2. und 3. März 2006 mit dem Thema „Asphalteinlagen“. Zahlreiche Gäste und Vortragende aus dem In- und Ausland nahmen an dem Forum „Asphalteinlagen“ teil.

Thematisiert wurden der Stand der Forschung und Entwicklung sowie die Erfahrungshintergründe zum Konzept der innovativen Bauweise mit Asphaltbewehrungs-einlagen für die Praxis. Es ist in Deutschland ein eher wenig beachtetes Thema, obwohl Anti-aging durch Asphalteinlagen, wenn es richtig gemacht wurde, mehr als Kosmetik ist. Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass die Asphalteinlagen je nach Schadensbild eine kostensparende Alternative beim Neubau und bei der Erhaltung von Asphaltstraßen darstellen können. Unbestritten sind die positiven Wirkungen von Asphalteinlagen in Form einer Bewehrung zur Vermeidung oder Verzögerung des Auftretens von Reflexionsrissbildungen. Daher werden Asphaltbewehrungen für diesen Zweck seit langer Zeit erfolgreich eingesetzt. Gerade in Zeiten knapper finanzieller Ressourcen müssen die verfügbaren Innovationen vermehrt zur Effektivitätssteigerung eingesetzt werden, damit das Absinken des Modernitätsgrades unseres Straßennetzes von 82 % im Jahr 1975 auf 68 % im Jahr 2002 und voraussichtlich auf unter 60 % im Jahr 2020 aufgehalten wird. Mit wachsendem Anteil privat finanzierter Straßenbaumaßnahmen und der Tendenz, auch Straßennetze in Form von Public Private Partnerships (PPP) zu betreiben, wird der Einsatz innovativer Bauweisen gefördert, da in PPP-Projekten die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen auf den gesamten Lebenszyklus des Bauwerks Straße bezogen werden wird.