

Kapitel 3

Oberbau

Teil 5: Bauliche Erhaltung - Asphaltbauweisen

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Allgemeines	97
1.1 Tragfähigkeitsmessungen vor der Erneuerung von Asphalt- befestigungen.....	97
2. Fräsen von Asphaltsschichten.....	97
2.1 Allgemeines	97
2.2 Fräsen der Unterlage	97
3. Gesteinskörnung	98
4. Instandsetzung.....	99
4.1 Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung.....	99
4.1.1 Ausführung	99
4.1.1.1. Herstellen der Schichten	99
5. Ersatz einer Asphaltdeckschicht – EAD.....	99
5.1 Baustoffgemische	99
5.1.1 Fertige Schicht.....	99
6. Grenzwerte und Toleranzen.....	99
6.1 Asphaltsschichten	99
6.1.1 Verdichtungsgrad und Hohlraumgehalt.....	99

1. Allgemeines

Es gelten die

Zusätzlichen Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die bauliche Erhaltung von Verkehrsflächenbefestigungen - Asphaltbauweisen (ZTV BEA-StB 09/13)

Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12)

mit folgenden Änderungen bzw. Ergänzungen:

1.1 Tragfähigkeitsmessungen vor der Erneuerung von Asphaltbefestigungen

Abschnitt 4.1.3 der RStO wird ergänzt:

Zur Ermittlung der Tragfähigkeit vorhandener Asphaltbefestigungen erfolgt die Messung der Einsenkungen mit dem Benkelmann-Balken nach dem „Arbeitspapier Tragfähigkeit von Verkehrsflächenbefestigungen, Teil B 1 Benkelmann-Balken: Gerätebeschreibung, Messdurchführung (AP Trag Teil B 1)“ der FGSV.

Die Auswertung und Bewertung der Tragfähigkeiten ist anhand des „Arbeitspapier Tragfähigkeit von Verkehrsflächenbefestigungen, Teil C 1, Teil 33 Benkelmann Balken: Auswertung und Bewertung von Einsenkungsmessungen (AP Trag Teil C 1)“ der FGSV für homogene Abschnitte gleicher Tragfähigkeiten vorzunehmen (Bemessungsdiagramm Leykauf).

2. Fräsen von Asphaltsschichten

2.1 Allgemeines

Soll vor Ausführung einer Erhaltungsmaßnahme eine vorhandene Asphaltsschicht durch Fräsen entfernt werden, ist in der Baubeschreibung aufzunehmen, dass diese Schicht restlos zu entfernen ist.

Fräsleistungen sind grundsätzlich als schichtenweises Fräsen auszuschreiben. Ausnahmen davon können bautechnische Erfordernisse (bspw. schwankende Schichtdicken oder kleinere Fräsflächen) oder der geplante technologische Bauablauf (Sperrzeiten) darstellen.

Das Fräsen mehrerer Schichten in einem Arbeitsgang (Paketfräsen) ist nicht gleichwertig dem schichtenweisen Fräsen von Asphalt.

2.2 Fräsen der Unterlage

Abschnitt 3.2.1, letzter Absatz der ZTV BEA-StB wird ergänzt:

Die „Hinweise für das Fräsen von Asphaltbefestigungen und Befestigungen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen“ (H FA) der FGSV enthalten Erläuterungen zur Vorbereitung und Ausführung von Fräsarbeiten sowie zum Arbeitsschutz.

Weitere Hinweise zur Sicherstellung einer anforderungsgerechten Ebenheit sind dem Leitfaden „Leitfaden zur Herstellung von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt - Hinweise zur Sicherstellung einer anforderungsgerechten Ebenheit (H VAE)“ der FGSV zu entnehmen.

Abschnitte 3.4.2.4.1, 3.4.3.4.1 und 3.4.5.4 der ZTV BEA-StB werden ergänzt:

Gefräste Flächen sind vor der Ausführung weiterer Arbeiten zunächst mit einer selbst-aufnehmenden Kehmaschine mit normaler Kehr-Saugausrüstung zu säubern.

Anschließend muss die Fräsfläche mit einer Kehmaschine, die mit einer mindestens 2,30 m breiten Hochdruck-Dreh-Jet-Wasch-Sauganlage (Wasserdruck bei Reinigung zwischen 100 und 200 bar, Rotationsgeschwindigkeit der Düsen ≥ 50 km/h) ausgerüstet ist, rückstandsfrei gereinigt werden. Das Verteilen von Wasser oder Schmutz auf die bereits gereinigte Fläche ist mittels einer Direktsaugeinrichtung über die gesamte Arbeitsbreite zu verhindern.

Starre Hochdruckreinigungseinrichtungen sind nicht zu verwenden.

Beide Arten der Reinigung sind in das Leistungsverzeichnis als einzelne Positionen aufzunehmen.

Bei vorhandenen, nicht gefrästen Unterlagen ist deren Reinigung als besondere Leistung vorzusehen.

Eine gemeinsame Beurteilung der Qualität der Fräsfläche und der Einhaltung der Anforderungen an die Sollhöhe, Querneigung und Ebenheit durch Auftraggeber und Auftragnehmer wird empfohlen. Das Ergebnis der visuellen Beurteilung der Unterlage kann nach Anhang A der „Hinweise zur Erzielung eines anforderungsgerechten Schichtenverbundes bei Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt (H SVA)“ der FGSV dokumentiert werden.

3. Gesteinskörnung

Abschnitt 2.1 der ZTV BEA-StB wird ergänzt:

Für Oberflächenbehandlungen ist Abstreumaterial mit einem Feinanteil $\leq 0,3$ M.-% zu verwenden. In der Leistungserklärung sind darauf abgestellt die Kategorie ($f_{0,5}$) und der ermittelte Prüfwert anzugeben. Der ermittelte Prüfwert wird in der unter Ziffer 3.2, Kapitel 1 der ZTV-StB LSBB ST 21 genannten Liste ausgewiesen.

4. Instandsetzung

4.1 Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung

4.1.1 Ausführung

4.1.1.1. Herstellen der Schichten

Abschnitt 3.4.3.4.2 der ZTV BEA-StB wird ergänzt:

Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung dürfen nicht auf nasen oder wasserhaltigen Unterlagen eingebaut werden.

Fräs-, Reinigungs- und Einbauleistungen sind auf maximal 2 000 m Länge zu begrenzen und so auszuführen, dass bei auftretenden Niederschlägen eine Durchfeuchtung der Unterlage vermieden wird.

5. Ersatz einer Asphaltdeckschicht – EAD

5.1 Baustoffgemische

5.1.1 Fertige Schicht

Abschnitt 3.4.5 der ZTV BEA-StB wird unter der Überschrift ergänzt:

Hinsichtlich der Anforderungen an die Baustoffgemische (Abschnitt 3.4.5.3) und der fertigen Schicht (Abschnitt 3.4.5.5) gelten zusätzlich die in der ZTV-StB LSBB ST 21 enthaltenen Regelungen.

6. Grenzwerte und Toleranzen

6.1 Asphaltsschichten

6.1.1 Verdichtungsgrad und Hohlraumgehalt

Abschnitt 4.2.2 der ZTV BEA-StB wird Absatz 4 eingefügt:

Für Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung der Asphaltmischgutsorten DSH-V 8 und DSH-V 5 gilt die Anforderung an den Hohlraumgehalt in der fertigen Schicht von $\leq 8,0$ Vol.-%.

Als Bezugsdichten zur Berechnung des Hohlraumgehaltes der fertigen Schicht sind die am Mischgut ermittelten Dichten heranzuziehen.