



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

Die Autobahn GmbH des Bundes

**ausschließlich per E-Mail**

nachrichtlich:  
Fernstraßen-Bundesamt

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-  
und -bau GmbH

Gerhard Rühmkorf  
Leiter der Unterabteilung Straßen-  
und Ingenieurbau

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5253  
FAX +49 (0)228 99-300-807-5253

ref-stb25@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de

**Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 09/2021**  
**Sachgebiet 04.4: Straßenbefestigungen; Bauweisen**  
**06.1: Straßenbaustoffe; Anforderungen, Eigen-  
schaften**

**(Dieses ARS wird im Verkehrsblatt veröffentlicht)**

**Betreff: Durchführung von Erprobungsstrecken bei Baumaßnahmen an  
Bundesfernstraßen zum Einsatz von temperaturabgesenktem Walzas-  
phalt in Verbindung mit Absaugeinrichtungen am Straßenfertiger**

Aktenzeichen: StB 25/7182.8/3-ARS-21/09/3480505

Datum: Bonn, 25.03.2021

Seite 1 von 3

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung zur Aufnahme eines Arbeitsplatzgrenzwerts für die Heißverarbeitung von Bitumen wird es zukünftig aus Arbeitsschutzgründen erforderlich, temperaturabgesenkten Walzasphalt und maschinentechnische Maßnahmen beim Einbau einzusetzen. Der Einsatz von viskositätsveränderten Bindemitteln, viskositätsverändernden Zusätzen oder Schaumbitumen mit dem Ziel der Absenkung der Asphaltmischguttemperatur von Walzasphalt während des Einbaus ist bisher in wenigen Baumaßnahmen zur Anwendung gekommen. Bei allen Beteiligten liegen daher nur wenige Erfahrungen zum Umgang mit und zu den Auswirkungen durch temperaturabgesenktem Walzasphalt während des Einbauprozesses sowie hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf die Nutzungsdauern vor.





Seite 2 von 3

Um sowohl seitens der Auftraggeber als auch seitens der Auftragnehmer hierzu entsprechende Erfahrungen zu sammeln, sollen einheitliche Regelungen für die Durchführung und Abwicklung von Erprobungsstrecken angewendet werden.

Mit Hilfe des in der Anlage beschriebenen Vorgehens, wird eine bundeseinheitliche systematische Vorgehensweise, die Vergleichbarkeit der gewonnenen Erkenntnisse sowie eine angemessene Risikoverteilung in den Bauverträgen ermöglicht. Die Umsetzung erfolgt durch gezielte Ausschreibung von geeigneten Erprobungsstrecken. Die nachträgliche Aufnahme der Regelungen dieses ARS in laufende Verträge soll vermieden werden, da die Auswirkungen auf den bestehenden Vertrag erheblich sein können.

Die Auswahl und Durchführung von Erprobungsstrecken soll den Auftragnehmern geeignete Baumaßnahmen zur Verfügung stellen, um durch den Auftragnehmer gegenüber der Berufsgenossenschaft Bau die Möglichkeiten zur Einhaltung der Arbeitsschutzanforderungen nachzuweisen. Die Durchführung der Expositionsmessungen liegt im alleinigen Verantwortungsbereich des Auftragnehmers.

Da der Umgang mit temperaturreduziertem Walzasphalt bisher keine Standardanwendung darstellt, müssen die Auftraggeber ebenfalls anhand von ausgewählten Erprobungsstrecken Einsatz- und Langzeiterfahrungen sammeln. Es ist daher erforderlich, die Prüfergebnisse und gewonnenen Erfahrungen zusammenzuführen. Um eine koordinierte Vorgehensweise sicherzustellen und dabei frühzeitig, insbesondere unter Berücksichtigung der verfügbaren Messkapazitäten für die Expositionsmessungen, eine Kapazitätsplanung zu ermöglichen, bitte ich Sie daher bis zur Aufhebung dieser Regelungen um folgende Vorgehensweise:

- 1) Benennung der geplanten Erprobungsstrecken jeweils spätestens bis zum 31.3. jeden Jahres.
- 2) Zum Ende jeden Quartals Übersendung der Angaben zum Baubereich (Anlage Abschnitt 2), der Eignungsnachweise (Anlage Abschnitt 4) sowie der Ergebnisse der Prüfung zur Erfahrungssammlung (Anlage Abschnitt 9) und der Kontrollprüfungen (Anlage Abschnitt 10) zusammen mit einer Einschätzung der gewonnenen Einsatzerfahrungen per E-Mail an [ref-stb25@bmvi.bund.de](mailto:ref-stb25@bmvi.bund.de).
- 3) Auffällige Schäden, die ggf. auf den Einsatz von temperaturabgesenktem Walzasphalt zurückzuführen sind, sollen bereits vorab nach dem unter Abschnitt (10) der Anlage dargestellten Verfahren mitgeteilt werden, um gemeinsam entsprechende abgestimmte Regelungen zu treffen.
- 4) Gesonderte Meldung von Erprobungsstrecken, bei denen keine Expositionsmessung durchgeführt wurde, obwohl diese abgestimmt war.



Seite 3 von 3

Ich bitte, mir eine Kopie Ihres Einführungserlasses für die Bundesstraßen  
bzw. der Umsetzungsregelungen für die Autobahnen zu übersenden.

Im Auftrag  
Gerhard Rühmkorf



**Beglaubigt:**

*Wappenschmidt*  
**Angestellte**

Anlage:

Durchführung von Erprobungsstrecken zur Temperaturabsenkung von  
Walzasphalt

## Durchführung von Erprobungsstrecken bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen zum Einsatz von temperaturabgesenktem Walzasphalt in Verbindung mit Absaugeinrichtungen am Straßenfertiger

### (1) Ziele dieser Regelungen und Ergänzungen zu den Bitumenarten und -sorten

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung zur Einführung eines Arbeitsplatzgrenzwerts (AGW) für Dämpfe und Aerosole bei der Heißverarbeitung von Bitumen sollen einheitliche Regelungen für die Durchführung und Abwicklung von Erprobungsstrecken angewendet werden, mit denen sowohl die Auftragnehmer (Auswirkungen auf den Einbauprozess, Wirkung von Maßnahmen zur Aerosolminderung) als auch die Auftraggeber (Auswirkungen auf die Dauerhaftigkeit der Schichten, Gewährleistungsfragen) Erfahrungen zum Einsatz von temperaturabgesenktem Walzasphalt sammeln müssen.

Um die notwendigen Minderungseffekte auf die Bildung von Aerosolen im Hinblick auf die Einhaltung des AGW zu erzielen, ist in Abhängigkeit von den Randbedingungen für die Erprobungsstrecken mindestens eine Absenkung der Herstell- und Einbautemperaturen um ca. 20 K vorzusehen. Als Richtwerte, für die in Abhängigkeit von den Einbaubedingungen anzustrebenden Asphaltmischguttemperaturen temperaturabgesenkter Asphalte, gelten die Angaben der nachfolgenden Tabelle bei Verwendung von viskositätsverändernden Zusätzen sowie bei Verwendung von gebrauchsfertig viskositätsveränderten Bitumen:

#### Richtwerte für Asphaltmischguttemperaturen von temperaturabgesenkten Asphalten mit gebrauchsfertigen viskositätsveränderten Bitumen nach den E KvB

Asphaltart	Bitumenart und -sorte	Entsprechendes Straßenbau- oder Polymermodifiziertes Bitumen	Richtwerte für Asphaltmischguttemperaturen in °C	
			bei der Herstellung	an der Einbaubohle
Walzasphalt	25/35 VL	30/45	140 bis 160	≥ 130
	25/35 VH	30/45		
	35/50 VL	50/70	130 bis 150	≥ 120
	35/50 VH	50/70		
	50/80 VL	70/100		
	50/80 VH	70/100		
	PmB 10/25 VL	10/40-65 A	150 bis 170	≥ 140
	PmB 10/25 VH	10/40-65 A		
	PmB 25/45 VL	25/55-55 A	140 bis 160	≥ 130
	PmB 25/45 VH	25/55-55 A		

#### Richtwerte für Asphaltmischguttemperaturen von temperaturabgesenkten Asphalten mit am Asphaltmischwerk dosierten viskositätsverändernden Zusätzen

Asphaltart	Bitumenart und -sorte	Richtwerte für Asphaltmischguttemperaturen in °C	
		bei der Herstellung	an der Einbaubohle
Walzasphalt	30/45	140 bis 160	≥ 130
	50/70	130 bis 150	≥ 120
	70/100		

	10/40-65 A	150 bis 170	≥ 140
	25/55-55 A	140 bis 160	≥ 130

Grundsätzlich ist zu beachten, dass zum Zeitpunkt der Ausschreibung nicht feststeht, ob ein gebrauchsfertig viskositätsverändertes Bitumen oder viskositätsverändernde Zusätze am Asphaltmischwerk eingesetzt werden. Die Verwendung von gebrauchsfertig viskositätsveränderten Straßenbau- oder Polymermodifizierten Bitumen oder alternativ die Verwendung von viskositätsverändernden Zusätzen werden als gleichwertig angesehen. Im Rahmen der Ausschreibung gibt der Auftraggeber in Abhängigkeit von der zu erwartenden Beanspruchung jeweils die resultierende (ggf. inkl. Bindemittelanteil aus dem Asphaltgranulat) Bitumensorte (ohne Kategorie) für diese zwei Varianten vor. Die Auswahl der Kategorie L (low phase transition temperature) oder H (high phase transition temperature) erfolgt durch den Auftragnehmer, da diese einen wesentlichen Einfluss auf das Einbaufenster zum Erreichen der erforderlichen Verdichtung hat und die Einbautechnologie darauf ausgerichtet werden muss.

Die Herstellung und Verarbeitung von temperaturabgesenkten Walzasphalten erfolgt nach dem „Merkblatt für Temperaturabsenkung von Asphalt“ (M TA). Da notwendige Änderungen im M TA, Ausgabe 2011 noch nicht umgesetzt sind, werden die folgenden Ergänzungen vorgenommen:

1.) Verwendung von gebrauchsfertig viskositätsveränderten Straßenbau- oder Polymermodifizierten Bitumen zur Temperaturabsenkung

**Empfohlene viskositätsveränderte Bitumen nach den E KvB (resultierendes Bitumen) zur Verwendung beim temperaturabgesenkten Einbau von Walzasphalt in Abhängigkeit von der zu erwartenden Beanspruchung**

Belastungsklasse	Bitumen für			
	Asphalttrag-schicht	Asphaltbinder-schicht	Asphaltdeckschicht aus Asphaltbeton	Splittmastixasphalt
Bk100		PmB 10/25 VL <sup>1)</sup> PmB 10/25 VH <sup>1)</sup>		
Bk32	25/35 VL 25/35 VH	PmB 10/25 VL PmB 10/25 VH PmB 25/45 VL <sup>2)</sup> PmB 25/45 VH <sup>2)</sup>	–	PmB 25/45 VL PmB 25/45 VH
Bk10	25/35 VL 25/35 VH		PmB 25/45 VL PmB 25/45 VH	
Bk3,2	35/50 VL 35/50 VH	PmB 25/45 VL PmB 25/45 VH	PmB 25/45 VL PmB 25/45 VH 25/35 VL 25/35 VH	
Bk1,8	35/50 VL 35/50 VH	35/50 VL 35/50 VH	35/50 VL 35/50 VH	–

<sup>1)</sup> auf Straßenabschnitten, die keine verformungsprägenden Randbedingungen (häufig spurgeführter Verkehr, exponierte Temperaturrandbedingungen) aufweisen, kann das weichere PmB 25/45 VL/VH eingesetzt werden.

<sup>2)</sup> bei Splittmastixasphalt für Asphaltbinderschichten sollte das Bindemittel nur in der Bk3,2 eingesetzt werden

## 2.) Verwendung von viskositätsverändernden mineralischen und organischen Zusätzen zur Temperaturabsenkung

Bei Verwendung von Asphaltgranulat entsprechen die empfohlenen Bitumenarten und -sorten dem resultierenden Bitumen und sind die Regelungen der TL Asphalt-StB 07/13, Abschnitt 3.1.1 zu beachten.

**Empfohlene resultierende Bitumen zur Anwendung mit viskositätsverändernden mineralischen oder organischen Zusätzen zur Verwendung beim temperaturabgesenkten Einbau von Walzasphalt in Abhängigkeit von der zu erwartenden Beanspruchung**

Belastungsklasse	Bitumen für			
	Asphalt-trag-schicht	Asphalt-binder-schicht	Asphalt-deckschicht aus Asphalt-beton	Splitt-mastix-asphalt
Bk100	30/45 <sup>1)</sup> 50/70	10/40-65 A <sup>2)</sup>	–	25/55-55 A
Bk32	50/70	10/40-65 A <sup>3)</sup> 25/55-55 A	25/55-55 A	
Bk10			25/55-55 A	
Bk3,2			50/70	
Bk1,8			50/70	–

1) nur bei der Verwendung von mineralischen Zusätzen oder organischen/chemischen Zusätzen die eine geringe versteifenden Wirkung haben

2) auf Straßenabschnitten, die keine verformungsprägenden Randbedingungen (häufig spurgeführter Verkehr, exponierte Temperaturrandbedingungen) aufweisen, kann das die resultierende Härte des weicheren 25/55-55 A angestrebt werden.

3) bei Splittmastixasphalt für Asphaltbinderschichten in Verkehrsflächen mindestens der Belastungsklasse Bk3,2 sollte als resultierendes Bitumen dieses Bindemittel eingesetzt werden

Beim Einsatz von Asphaltgranulat muss im Rahmen der Erstprüfung am rückgewonnenen Bitumen die Spanne für die Äquisteifigkeitstemperatur des vom Auftraggeber vorgegebenen Bitumens nach den E KvB eingehalten werden.

Für die Konzeption und Durchführung von Erprobungsstrecken zum Einsatz von temperaturabgesenktem Walzasphalt sind die folgenden Regelungen anzuwenden:

### **(2) Anforderungen an die Baumaßnahme**

- Jede Erprobungsstrecke besteht aus einem konventionell hergestellten Referenzfeld und mindestens einem Erprobungsfeld aus temperaturabgesenktem Walzasphalt (NTA-Feld). Um die für die Messung der Dämpfe und Aerosole während des Einbaus erforderliche Messdauer (2-4 Stunden) sicherzustellen, sind zwei Fälle zu unterscheiden:
  - a) Die Aerosolmessung ist im Hinblick auf die notwendige Messdauer von mindestens 2 h während des Einbaus sowohl für das Referenzfeld als auch für das/die NTA-Feld(er) möglich (Gesamteinbaulänge  $\geq 1000$  m)
    - Länge des Referenzfelds  $\geq 500$  m
    - Länge eines NTA-Felds  $\geq 500$  m (zzgl. Probefeldlänge ca. 100 m)



- b) Die Aerosolmessung ist im Hinblick auf die notwendige Messdauer von mindestens 2 h während des Einbaus nur für das/die NTA-Feld(er) möglich (Gesamteinbaulänge  $\geq 600$  m)
- Länge des Referenzfelds  $\geq 100$  m
  - Länge eines NTA-Felds  $\geq 500$  m (zzgl. Probefeldlänge ca. 100 m)
- Das Referenzfeld sowie das/die NTA-Feld(er) sind im Netzknoten-Stationierungs-System oder mit GPS-Koordinaten lagemäßig zu dokumentieren, um die unterschiedlichen Einbaubereiche später wiederzufinden. Die gewählte Strecke und die beiden Einbaubereiche sind in einer Streckenbanddarstellung zu dokumentieren.
- Die Ausführung der Erprobungsstrecken soll unter unterschiedlichen Temperatur- und Wetterbedingungen erfolgen, um realistische Einbau-Szenarien beurteilen zu können (Vermeiden von praxisfernen optimalen Einsatzbedingungen).

### **(3) Auswahl und Einsatzvoraussetzung von viskositätsverändernden Zusätzen oder viskositätsveränderten Bindemitteln**

Für den Einsatz in den Bundesfernstraßen werden Produkte aus der „Erfahrungssammlung über die Verwendung von Fertigprodukten und Zusätzen zur Temperaturabsenkung“ ([https://www.bast.de/BAST\\_2017/DE/Strassenbau/Fachthemen/s3-asphalt.html](https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Strassenbau/Fachthemen/s3-asphalt.html)) ohne weitere Einsatz-Nachweise zugelassen. Die Auswahl und Angabe des einzusetzenden Produkts erfolgt im Rahmen des Angebots durch den Auftragnehmer.

Sollen Produkte eingesetzt werden, die bisher noch nicht im Rahmen der „Erfahrungssammlung TA“ zur Anwendung gekommen sind (hierzu zählen auch chemische Zusätze), so sind für die Verwendung vor dem Einsatz folgende Einsatz-Nachweise zu erbringen:

Das viskositätsveränderte Verhalten der Fertigbindemittel oder die viskositätsverändernde Wirkung der Zusätze sind durch die Prüfung mit dem DSR nachzuweisen. Die Prüfung erfolgt nach der „Arbeitsanleitung zur Bestimmung der Phasenübergangstemperatur viskositätsveränderter Bindemittel mittels Dynamischem Scherrheometer (DSR)- Teil 3: Durchführung mit konstanter Scherrate“, Ausgabe 2016. Als Nachweis sind folgende Angaben erforderlich:

*Verwendung von viskositätsveränderten Fertigprodukten:*

Grafische Darstellung und Angabe der Phasenübergangstemperatur  $T_{PT}$ .

*Verwendung von viskositätsverändernden Zusätzen:*

Die zur Viskositätsveränderung vorgesehenen Zusätze, sind mit einem Anteil von 2,0 M.-% (bei mineralischen oder organischen Zusätzen) in ein Straßenbaubitumen 30/45 homogen einzuarbeiten. Für den Anteil von chemischen Zusätzen sind die Angaben des Herstellers zu Grunde zu legen. Für das viskositätsveränderte Straßenbaubitumen ist die Phasenübergangstemperatur  $T_{PT}$  grafisch darzustellen und anzugeben. Wenn Zusätze mit dem Ziel der Temperaturabsenkung eingesetzt werden sollen, bei denen aufgrund der Art des Zusatzes keine Phasenübergangstemperatur bestimmt werden kann, muss der Nachweis der Wirkungsweise über die im „Merkblatt für Temperaturabsenkung von Asphalt“, Ausgabe 2011 (M TA 2011) in Anhang 1 beschriebene Vorgehensweise zur Bestimmung der Verdichtungstemperatur erbracht werden.

Diese Nachweise dienen zur Beurteilung vor dem Einsatz in der Erprobungsstrecke und stellen den ersten Schritt zur Aufnahme in die „Erfahrungssammlung über die Verwendung von Fertigprodukten und Zusätzen zur Temperaturabsenkung von Asphalt“ (im Folgenden als „Erfahrungssammlung TA“ bezeichnet) dar. Die Aufnahme in diese Liste erfolgt nach der dort festgelegten Vorgehensweise. Die geforderten Nachweise sind vom Produkthersteller an [ref-s3@bast.de](mailto:ref-s3@bast.de) zu versenden, werden dort geprüft und in einer zusätzlichen, auf der Internet-

seite der BAST veröffentlichten Liste (im Folgenden als „Pilotproduktliste TA“ bezeichnet) vor bzw. im Rahmen der laufenden Erprobung veröffentlicht, wenn sie noch nicht in der „Erfahrungssammlung TA“ aufgeführt sind. Da diese Produkt-Angaben unabhängig von Baumaßnahmen zu sehen sind, erfolgt die Ermittlung und Weitergabe zur Beurteilung direkt durch die Produkthersteller.

Bei der bauvertraglichen Umsetzung sind folgende Fälle zu unterscheiden:

Das im Eignungsnachweis ausgewiesene viskositätsveränderte Bitumen oder der viskositätsverändernde Zusatz ist

- a) bereits in der Erfahrungssammlung TA enthalten,
- b) nicht in der Erfahrungssammlung TA enthalten aber bereits in der „Pilotproduktliste TA“ enthalten,
- c) weder in „Pilotproduktliste TA“ noch in „Erfahrungssammlung TA“ enthalten.

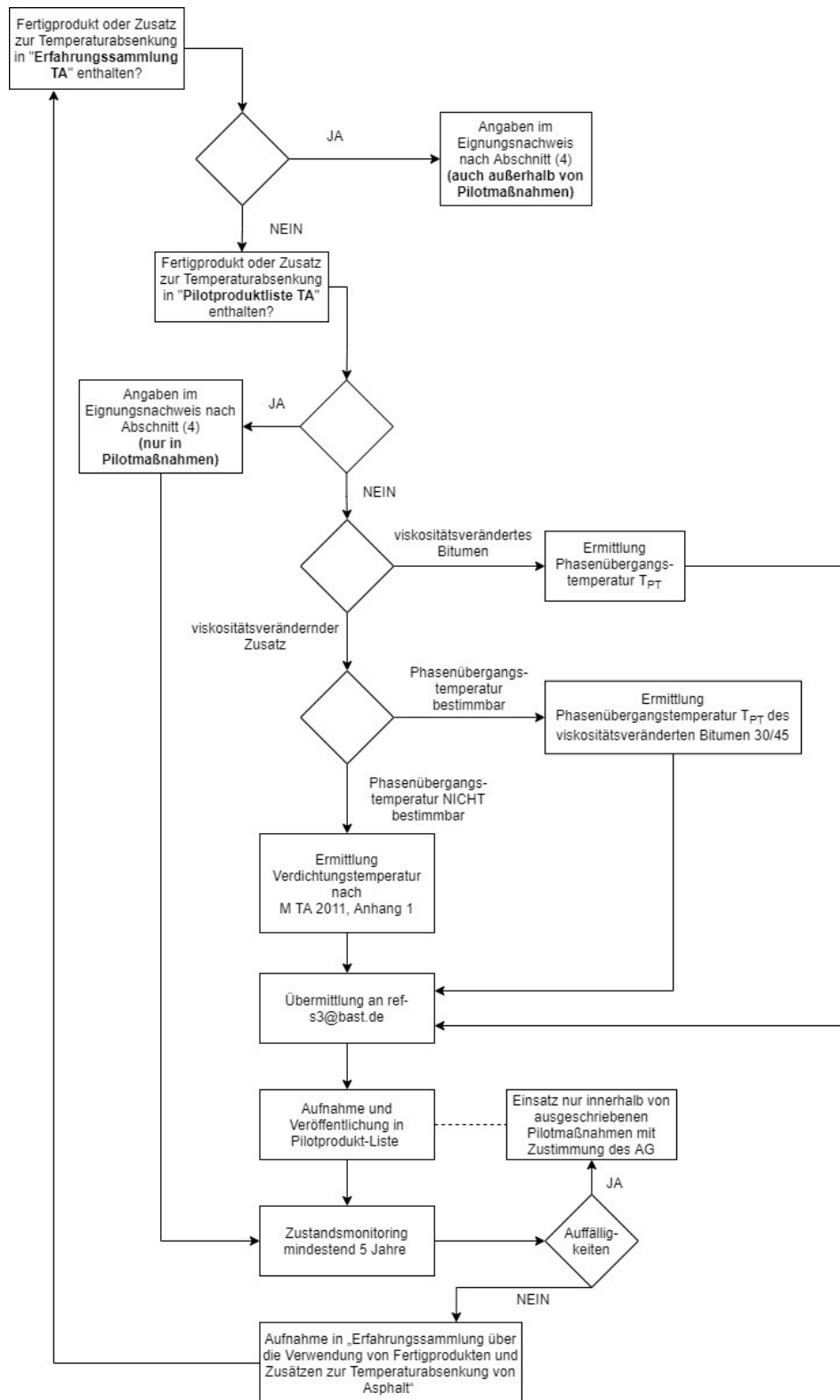
Die unter a) und b) fallenden Produkte können für die Durchführung von weiteren Erprobungsstrecken genutzt werden, ohne nochmals die zuvor genannten Einsatz-Nachweise vor einer erneuten Verwendung vorzulegen (ein Verweis auf den Listeneintrag im vorzulegenden Eignungsnachweis reicht aus). Beide Listen werden im Internet zur Verfügung gestellt, so dass der Auftraggeber der Bauleistung beim Prüfen des Eignungsnachweises die Angaben zum Listeneintrag verifizieren kann.

Wird im Rahmen einer Baumaßnahme ein Produkt im Eignungsnachweis angegeben, das dem Fall c) entspricht, darf der Einbau erst dann erfolgen, wenn die zuvor genannten Einsatz-Nachweise des vorgesehenen Produkts vorgelegt wurden und das Produkt in die „Pilotproduktliste TA“ aufgenommen ist.

Nach erfolgreichem Durchlaufen der Erprobungsphase (nach mindestens 5 Jahren Beobachtungszeitraum) können diese Produkte aus der „Pilotproduktliste TA“ in die „Erfahrungssammlung TA“ überführt werden, wenn die ausgeführten Strecken nach der Liegezeit keine auffällige Zustandsentwicklung zeigen und vom BMVI keine grundsätzlichen produktbedingten Schäden kommuniziert wurden. Nach Aufnahme in die „Erfahrungssammlung TA“ können die Produkte auch außerhalb von Erprobungsstrecken eingesetzt werden. Hierfür gelten dann ausschließlich die Regelungen der ZTV Asphalt-StB in Verbindung mit ggf. weiteren einzelvertraglichen Regelungen. Die zusätzlichen Angaben im Eignungsnachweis aus den nachfolgend beschriebenen erweiterten Erstprüfungen sind jedoch weiterhin erforderlich, es entfallen lediglich die Einsatz-Nachweise.

Das zuvor beschriebene Vorgehen für bisher nicht in der „Erfahrungssammlung TA“ aufgeführte Produkte (Fall b und c) ist im nachfolgenden Ablaufplan schematisch dargestellt.





#### **(4) Erweiterte Erstprüfungen und Eignungsnachweis**

Unter Verwendung des ausgewählten Zusatzes oder viskositätsveränderten Bitumens oder des eingesetzten aufgeschäumten Bitumens (mit dem ggf. dafür eingesetzten Zusatz) sind erweiterte Erstprüfungen durchzuführen. Die Ergebnisse der nachfolgenden Prüfungen werden dem Auftraggeber als Anlage zum Eignungsnachweis informativ zur Verfügung gestellt:

Prüfung	Asphalt-deckschicht oder Asphalt-tragdeckschicht	Asphalt-binderschicht	Asphalt-tragschicht
Einaxialer Druck-Schwellversuch zur Bestimmung des Verformungsverhaltens nach den TP Asphalt-StB, Teil 25 B 1	X	X	-
Angabe zum Tieftemperaturverhalten nach den TP Asphalt, Teil 46 A (Abkühlversuch TSRST)	X	X	-
Verformungsverhalten des eingesetzten resultierenden Bindemittels nach AL DSR-Prüfung (BTSV oder T-Sweep) am kurz- (RTFOT) und langzeitgealterten (PAV) modifizierten Bindemittel	X	X	X
Angabe zum Haftverhalten zwischen Bitumen und Gestein nach den TP Asphalt-StB, Teil 11	X	X	X
Angabe der Phasenübergangstemperatur des viskositätsveränderten Bindemittels mittels Dynamischem Scherrheometer nach den AL DSR-Prüfung (konstante Scherrate) aus der Erstprüfung	X	X	X

Zum eingesetzten viskositätsveränderten Bitumen oder zum viskositätsverändernden Zusatz sind im Eignungsnachweis darüber hinaus folgende Angaben erforderlich:

- Herstellername
- Produktname

Wird Schaumbitumen zur Absenkung der Asphaltmischguttemperatur von Walzasphalt eingesetzt, sind im Eignungsnachweis zusätzliche Angaben zum

- eingesetzten Verfahren zum Aufschäumen des Bindemittels und
- ggf. zum verwendeten Zusatz zum Aufschäumen

anzugeben.

Auf Grund des Zeitbedarfs für die Durchführung dieser erweiterten Erstprüfungen, die vor der Baudurchführung zusammen mit dem Eignungsnachweis vorliegen müssen, ist für die Erprobungsstrecken die Frist zwischen Zuschlag und dem Beginn der Ausführung (§5 VOB/B) in den Besonderen Vertragsbedingungen auf mindestens 24 Werktage zu erhöhen.

#### **(5) Einsatz von Absaugeinrichtungen an den eingesetzten Straßenfertigern und Beschickereinsatz**

Grundsätzlich werden alle Erprobungsstrecken auf Bundesfernstraßen zur Erprobung von temperaturabgesenktem Walzasphalt ausschließlich unter Verwendung von Straßenfertigern mit Absaugeinrichtung durchgeführt. Alle Erprobungsstrecken müssen mit thermoisolierten Transportmulden und unter Verwendung eines Beschickers eingebaut werden.

#### **(6) Durchführung von Umgebungs- und Dampf-/Aerosolmessungen**

- Der Auftragnehmer lässt Messungen der Dämpfe und Aerosole aus der Heißverarbeitung von Bitumen auf Grundlage des „Messsystems Gefährdungsbeurteilung der UV-Träger“ (MGU), Messprogramm 9206: Einbau und Verarbeitung von Walzasphalt von der Berufsgenossenschaft oder einem vom ihm beauftragten Prüflabor durchführen. Die Durchführung von Messungen sind dem Auftraggeber anzuzeigen. Die Beauftragung und Koordination der Messungen werden vom Auftragnehmer durchgeführt. Eine gesonderte Vergütung im Rahmen des Bauvertrags erfolgt nicht.
- Ein primäres Ziel der Erprobungsstrecken ist die Ermöglichung zur Durchführung von Dampf- und Aerosolmessungen durch den Auftragnehmer zur Erfahrungssammlung. Änderungen im Bauablauf oder weitere Folgen, die durch die Durchführung oder die zeitliche Verzögerung der Messungen verursacht werden, gehen daher nicht zu Lasten des Auftraggebers. Der Auftragnehmer verpflichtet sich, im Rahmen des jeweiligen Bauvertrags die erforderlichen Dampf- und Aerosolmessungen durchführen zu lassen. Erprobungsstrecken, bei denen die Messungen auf Grund nicht verfügbarer Messkapazität nicht erfolgen können, werden vom Auftraggeber an das BMVI übermittelt. Die Nichtverfügbarkeit der Messkapazität ist dem Auftraggeber in Form eines Nachweises vorzulegen (z. B. Schreiben der Berufsgenossenschaft). Das BMVI wird Auffälligkeiten bei wiederholten Nichtmessungen gegenüber der Berufsgenossenschaft entsprechend kommunizieren.
- Grundsätzlich müssen zur Beurteilung der Einbau- und Messergebnisse von Dampf- und Aerosolmessungen die Einbaubedingungen dokumentiert werden. Hierzu muss der Auftragnehmer im Rahmen der Eigenüberwachung während des gesamten Einbauprozesses Angaben zu
  - Wetter
  - Lufttemperatur (Messung in 2 Metern Höhe und auf der Unterlage)
  - Windgeschwindigkeit und -richtung
  - Relative Luftfeuchtestündlich erfassen und dokumentieren. Die Ergebnisse sind dem Auftraggeber spätestens zwei Wochen nach dem Abschluss des Asphalteinbaus zur Verfügung zu stellen.
- Im Rahmen der ausgewählten Erprobungsstrecken ist die Messung und Dokumentation der Oberflächentemperaturen im Einbaubereich (z. B. mit einem kontinuierlichen Thermografie-Messsystem) während des Einbauprozesses hinter der Einbaubohle und vor dem ersten Walzübergang zur Erfahrungssammlung durchzuführen und die Dokumentation dem Auftraggeber spätestens zwei Wochen nach Abschluss des Asphalteinbaus zu übergeben. In diese Dokumentation ist zusätzlich die Anzahl der eingesetzten Walzen aufzunehmen.
- Erfassung und Dokumentation der Temperatur des angelieferten Asphaltmischguts bei der Übergabe in den Beschickerkübel.

Die Übergabe der Messergebnisse erfolgt zusammen mit den Ergebnissen zur Erfahrungssammlung unter (8) spätestens zwei Wochen nach dem Asphalteinbau.

#### **(7) Herstellung und Messung eines Probefelds im NTA-Feld**

Vor dem vollständigen Einbau eines NTA-Felds ist in einem ca. 100 m langen Abschnitt ein Probefeld herzustellen. Die Herstellung erfolgt mit der gleichen Transport- und Einbautechnik (thermoisolierte Transportmulde, Beschicker, identischer Straßenfertiger und Walzen), mit dem auch das NTA-Feld hergestellt wird. Das Probefeld dient der Ermittlung des Verdichtungszeitfensters, in dem die erforderlichen Walzübergänge erfolgen müssen, um die Anforderungen an die fertige Schicht (Verdichtungsgrad und Hohlraumgehalt) zielsicher zu erreichen.

chen. Bei der Herstellung des Probefelds sind folgende Parameter im Rahmen der Eigenüberwachung zu ermitteln und zu dokumentieren:

- Temperatur des angelieferten Asphaltmischguts bei der Übergabe in den Beschickerkübel
- Temperatur der Unterlage sowie der unter (6) genannten Wetter- und Temperaturbedingungen
- Kontinuierliche Messung der Kerntemperatur (z.B. mit Einstechthermometer) der Asphaltdeck- und Asphaltbinderschicht zur Ermittlung des Kerntemperaturverlaufs während des Verdichtungsprozesses
- Ermittlung der Dichteänderung mit PQI- oder Troxler-Sonde am Ort der durchgeführten Kerntemperaturmessung nach jedem Walzübergang (zwischen den Rollspuren ca. 1,50 m entfernt vom Fahrbahnrand, der Ort der Temperaturmessung ist hierauf abzustimmen)
- Angabe der Art und Ansprühmenge der eingesetzten Bitumenemulsion sowie Dokumentation der angesprühten Unterlage je Einbaubahn direkt vor dem Überbauen (Lage der Einbaubahn, Station, Datum/Uhrzeit, Foto)

Die Messergebnisse sind in der nachfolgenden Form zu dokumentieren und dem Auftraggeber nach Herstellung des Probefelds zu übergeben:

- Asphaltmischgutart- und -sorte
  - Anzahl der eingesetzten Walzen
- Für jede Messstation:
- Station der Messung
  - Datum und Uhrzeit der Messung
  - lfd-Nr. Walzübergang
  - Verdichtungsgrad (PQI/Troxler) [Vol.-%] je Walzübergang
  - Kerntemperatur der Schicht [°C] je Walzübergang
  - Bemerkung

Der Auftragnehmer hat die Fertigstellung des Probefeldes umgehend dem Auftraggeber anzuzeigen. Spätestens am folgenden Werktag nach Fertigstellung wird die Probenahme für die Prüfungen zur Beurteilung der anforderungsgerechten Ausführung der eingebauten Schicht (Hohlraumgehalt und Verdichtungsgrad) durch den Auftraggeber vorgenommen. Auf Grundlage der Ergebnisse wird darüber entschieden, ob das Probefeld rückzubauen ist oder als Teil des NTA-Felds verbleiben kann. Die Kosten für einen erforderlichen Rück- und den erneuten Einbau sowie für die erneuten einbaubegleitenden Messungen trägt in diesem Fall der Auftragnehmer. Für die Bewertung des Probefeldes durch den Auftraggeber ist ein Zeitraum von maximal vier Werktagen einzukalkulieren.

Für die Herstellung des Probefelds und die messtechnische Dokumentation, ist im Leistungsverzeichnis eine gesonderte Ordnungszahl aufzunehmen.

#### ***(8) Begleitende Messungen während des Einbaus***

Zusätzlich zu den nach Abschnitt (6) durchzuführenden Umgebungsmessungen, sind im Rahmen der Eigenüberwachung durch den Auftragnehmer während des gesamten Einbauzeitraums in jedem NTA-Feld folgende Messungen durchzuführen:

- Temperatur des angelieferten Asphaltmischguts bei jedem Entladevorgang im Beschickerkübel.
- Zunahme der Verdichtung von Beginn bis zum Ende des Asphalteinbaus mittels PQI- oder Troxler-Sonde.

- Dokumentation der aufgetragenen Bitumenemulsion unmittelbar vor der Überbauung (Einbaubahn, Station, Datum/Uhrzeit und Foto)

Zusätzlich kann der Auftraggeber während der Baudurchführung die nachfolgend genannten zusätzlichen Messungen zur Erfahrungssammlung fordern. Im Leistungsverzeichnis ist hierfür dann jeweils eine gesonderte Ordnungszahl aufzunehmen. Die Finanzierung der zusätzlichen Messungen im Rahmen der Baudurchführung erfolgt über die Baukosten.

- Entwicklung der Oberflächentemperatur der eingebauten Schicht nach jedem Walzübergang mittels Infrarotthermometer oder unter Einsatz von Systemen zu Temperatormesssystem auf Basis von Infrarotmessungen zur Erfassung des Temperaturprofils über die gesamte Einbaubreite direkt hinter der Einbaubohle mit einem Messabstand von  $\leq 25$  cm (zwischen den Messpunkten einer Messlinie) und  $\leq 25$  cm zwischen den Messlinien auf der fertigen Schicht.
- Zusätzlich kann zur Beurteilung und Dokumentation einer homogenen Verdichtung der Einsatz von Systemen zur flächendeckenden dynamischen Verdichtungskontrolle von Asphalt (FDVK) erfolgen.

Die Ergebnisse der Eigenüberwachung sowie der Messungen während der Baudurchführung sind dem Auftraggeber zur Erfahrungssammlung spätestens zwei Wochen nach dem Asphalteinbau zu übergeben.

#### **(9) Durchführung von Prüfungen zur Erfahrungssammlung durch den Auftraggeber**

Der Auftraggeber lässt folgende zusätzliche Prüfungen zur Erfahrungssammlung an dem temperaturabgesenktem Asphaltmischgut in dem/den NTA-Feld(ern) durchführen:

<b>Prüfung</b>	<b>Asphalt-deckschicht oder Asphalt-tragdeckschicht</b>	<b>Asphalt-binderschicht</b>	<b>Asphalt-tragschicht</b>
Angabe zum Tieftemperaturverhalten des temperaturreduzierten Asphaltmischguts nach den TP Asphalt, Teil 46 A (Abkühlversuch TSRST)	X	X	-
Bestimmung des Verformungsverhaltes nach den TP Asphalt, Teil 25 B 1 mit dem einaxialen Druck-Schwellversuch	X	X	-
Verformungsverhalten des rückgewonnenen resultierenden Bindemittels nach den AL DSR-Prüfung (T-Sweep) sowie am langzeitgealterten (PAV) rückgewonnenen Bindemittel	X	X	X
Verhalten des rückgewonnenen sowie des rückgewonnenen und langzeitgealterten Bindemittels bei tiefen Temperaturen mit dem Biegebalkenrheometer (BBR) nach der AL BBR-Prüfung	X	X	X

Da es sich um Prüfungen im Rahmen der Bauabwicklung handelt, werden die Prüfkosten aus den Baumitteln der jeweiligen Maßnahme finanziert.

### **(10) Durchführung von Kontrollprüfungen und Umgang mit Abweichungen von den Anforderungen**

Im Rahmen der Kontrollprüfungen wird das Referenzfeld der Erprobungsstrecke (s.o.) separat beprobt und dient zur Abgrenzung möglicher Mängelursachen durch den Einsatz von temperaturabgesenktem Walzasphalt im jeweiligen NTA-Feld.

Nach derzeitigem Kenntnisstand wird davon ausgegangen, dass der Einsatz von temperaturabgesenktem Walzasphalt in Abhängigkeit der Einbaubedingungen Auswirkungen auf die Erzielung eines anforderungsgerechten Schichtenverbunds sowie über die Verdichtungseigenschaften Auswirkungen auf den Hohlraumgehalt der fertigen Schicht haben kann, so dass für diese Eigenschaften die nachfolgenden einzelvertraglichen Regelungen für Erprobungsstrecken in die betroffenen Bauverträge aufzunehmen sind:

Bei Verwendung von viskositätsveränderten Bitumen oder viskositätsverändernden Zusätzen in Asphaltbinderschichten, sind anstatt der Asphaltbinderschichten nach den ZTV Asphalt-StB 07/13 der stetig gestufte Asphaltbinder (AC B S SG) oder bei hohen Beanspruchungen der Asphaltbinder nach dem Splittmastixasphalt-Prinzip (SMA B S) einzusetzen. Hierauf beziehen sich die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Grenzwerte für den Hohlraumgehalt der eingebauten Asphalttschicht. In die Baubeschreibung müssen daher die Tabellen 1, 3, 4 und 5 der „Hinweise für die Planung und Ausführung von alternativen Asphaltbinderschichten“ (H Al Abi), Ausgabe 2015 berücksichtigt werden.

Werden bei Erprobungsstrecken in der Asphalttschicht, die temperaturabgesenkt eingebaut wurde, Über- oder Unterschreitungen der nachfolgend aufgeführten Anforderungswerte beim

▪ *Hohlraumgehalt der fertigen Schicht*

<b>Schichtart</b>	<b>Grenzwerte Hohlraumgehalt eingebaute Asphalttschicht</b>
Asphalttragschichten	≤ 8,0 Vol.-%
Asphaltbinderschichten	AC B S SG: 1,5-6,0 Vol.-% SMA B S: 1,5-5,5 Vol.-%
Asphaltdeckschichten	ZTV Asphalt-StB 07/13

und/oder beim

▪ *Schichtenverbund zwischen Schichten oder Lagen für deren Herstellung temperaturabgesenkter Walzasphalt eingesetzt wurde*

festgestellt, die am geprüften Referenzfeld, welches unter vergleichbaren Umgebungsbedingungen erstellt wurde, keine Abweichungen aufweisen, wird davon ausgegangen, dass die Abweichungen im Erprobungsfeld durch die Temperaturabsenkung des Asphaltmischguts verursacht wurden. In diesem Fall teilen sich Auftragnehmer und Auftraggeber die ermittelten Mängelbeseitigungskosten (z. B. Ersatz von Schichten) für den Bereich, in dem temperaturabgesenkter Walzasphalt eingesetzt wurde, im Verhältnis von jeweils 50 %. Die Höhe der Mängelbeseitigungskosten bezieht sich dabei auf die im Bauvertrag vereinbarten Einheitspreise, auf die der zum Zeitpunkt der Mängelbeseitigung festgestellte Baupreisindex angerechnet wird. Grundlage hierfür ist der Baupreisindex des Statistischen Bundesamtes Deutschland für den Straßenbau. Im Fall des Voll- oder Teilersatzes von Schichten erfolgt der Einbau ohne die Verwendung von temperaturabgesenktem Walzasphalt nach den Regelungen der ZTV Asphalt-StB. Wenn der Mangel durch Abzüge ausgeglichen wird, wird für den Hohlraumgehalt und den Schichtenverbund ebenfalls ein reduzierter Anteil von 50 % der Abzugshöhe berücksichtigt. Im Übrigen gelten die Bedingungen der ZTV Asphalt-StB 07/13.

Die durchgeführten Erprobungsstrecken werden zum Ablauf der Verjährungsfrist für Mängelansprüche (oder bei Auffälligkeiten bereits vorher) durch Inaugenscheinnahme und bei Bedarf durch zusätzliche Prüfungen auf auffällige Merkmale hin untersucht. Um hierbei wiederholte Schadensbilder gleicher Art z. B. durch den Einsatz eines bestimmten Zusatzes oder beim Einsatz bei bestimmten Asphaltmischgutarten oder -sorten ermitteln zu können, sind diese Auffälligkeiten einheitlich mit dem beigefügten Formular zeitnah zu dokumentieren (Download unter <https://www.bscw.bund.de/sec/bscw.cgi/126294843>. Der Zugang wird per E-Mail an [ref-stb25@bmvi.bund.de](mailto:ref-stb25@bmvi.bund.de) eingerichtet). Die Schadensberichte werden dort zur Einsichtnahme eingestellt, damit auf diese Weise Schäden ermittelt werden können, die unabhängig vom einzelnen Bauvertrag möglicherweise wiederkehrend auftreten und zur Beurteilung der Bewährung des eingesetzten viskositätsverändernden Zusatz, des viskositätsveränderten Bitumens oder der eingesetzten Technologie zur Temperaturabsenkung des Walzasphalts erforderlich sind.

Wenn innerhalb der Verjährungsfrist für Mängelansprüche bei mehreren vergleichbaren Erprobungsstrecken (identisches Produkt zur Absenkung der Einbautemperatur, vergleichbares Asphaltkonzept, vergleichbare Einbaubedingungen, homogene und anforderungsgerechte Eigenschaften der fertigen Schichten sowie keine Schäden im Referenzfeld) festgestellt wird, dass identische Schadensbilder auftreten, ist es wahrscheinlich, dass diese Schäden durch das temperaturabgesenkte Asphaltmischgut verursacht wurden. Da bisher nur einzelne Einsatzerfahrungen aus der Verwendung von temperaturabgesenktem Walzasphaltmischgut vorliegen und eine eindeutige Ermittlung von möglichen Schadensursachen auch Gegenstand der hier behandelten Erprobungsstrecken ist, erfolgt eine Teilung des Einsatzrisikos zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber für mögliche Kosten der Schadensbeseitigung im Verhältnis von jeweils 50 %.

#### **(11) Behandlung von Abzügen für den Hohlraumgehalt der fertigen Schicht und für Schichtenverbund**

Für den Ausgleich von Mängeln, die auf den Einsatz von temperaturabgesenkten Asphalt zurückgeführt werden, kann der Auftraggeber dem Auftragnehmer anbieten, im Rahmen einer einzelvertraglichen Vereinbarung die Geltendmachung von Mängelansprüchen vorerst zurückzustellen und dafür als Ausgleich einen Abzug vornehmen. In diesen Fällen gelten folgende Abzugsformeln:

##### Überschreitung des Hohlraumgehalts

Werden die zulässigen Grenzwerte für den Hohlraumgehalt der eingebauten Schicht bis zu nachstehend aufgeführten Werten überschritten (Obergrenze für Mangelausgleich durch Abzüge), können im Rahmen einer einzelvertraglichen Regelung Abzüge vereinbart werden:

- |  |              |
|--|--------------|
| - Asphaltdeckschichten (einschl. Asphalttragdeckschichten) | + 1,0 Vol.-% |
| - Asphaltbinderschichten                                   | + 2,0 Vol.-% |
| - Asphalttragschichten                                     | + 2,5 Vol.-% |

Überschreitet der Hohlraumgehalt die im Bauvertrag vereinbarte Obergrenze um bis zu den zuvor genannten Wert für die jeweilige Asphaltschicht, so wird ein Abzug nach folgender Formel berechnet:

$$A = \frac{p^2}{100} * c * EP * F$$



Darin bedeuten

- A = Abzug in €  
 p = über den Grenzwert hinausgehende Überschreitung des geforderten Hohlraumgehalts in Vol.-%  
 c = 7,0 für Asphaltdeckschichten (einschließlich Asphalttragdeckschichten)  
 4,0 für Asphaltbinderschichten  
 3,0 für Asphalttragschichten  
 EP = der sich aus der Abrechnung ergebende Einheitspreis in €/m<sup>2</sup>  
 F = der Probe zugehörigen Fläche in m<sup>2</sup> oder zugehörige Einbaumenge in t

Durch die Anwendung des Direktkriteriums Hohlraumgehalt entfällt für die Erprobungsstrecken eine Abzugsregelung für den Verdichtungsgrad.

#### Unterschreitung des Schichtenverbunds

Unterschreitet die bei der Prüfung des Schichtenverbundes ermittelte maximale Scherkraft zwischen zwei Asphaltschichten oder -lagen zum Zeitpunkt der Abnahme die Grenzwerte nach ZTV Asphalt-StB 07/13, Abschnitt 4.2.3

a) sowohl im Referenz- als auch im jeweiligen NTA-Feld, so liegt ein Mangel sowohl im Referenz- als auch im jeweiligen NTA-Feld vor oder

b) nur im Referenzfeld, so liegt ein Mangel im Referenzfeld vor oder

c) nur im NTA-Feld, so muss der Auftragnehmer nachweisen, dass der fehlende Schichtenverbund nicht durch Einbaufehler, sondern durch den Einsatz von temperaturabgesenktem Walzasphalt verursacht wurde. Dieser Nachweis erfolgt anhand der Einbaudokumentation nach Abschnitt (8) und der Eigenüberwachung des jeweiligen NTA-Felds in Verbindung mit den festgelegten Einbauparametern des Probefelds.

Der Auftragnehmer kann in diesen Fällen innerhalb eines Zeitraums von zwei Monaten nach Anzeige des Mangels eine erneute Kontrollprüfung verlangen. Die Probenahme zur Durchführung einer erneuten Kontrollprüfung hat innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten nach Eingang der Mangelanzeige zu erfolgen. Der Termin ist zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer einvernehmlich zu vereinbaren. Das Ergebnis der erneuten Kontrollprüfung tritt an die Stelle des ursprünglichen Kontrollprüfungsergebnisses. Die Festlegungen in den Abschnitten 5.3.2 und 5.3.3 der ZTV Asphalt-StB 07/13 bleiben hiervon unberührt. Die Kosten für die erneute Kontrollprüfung trägt der Auftragnehmer.

Unterschreitet zum Zeitpunkt der Abnahme oder im Rahmen der erneuten Kontrollprüfung die maximale Scherkraft zwischen Asphaltdeckschicht und Asphaltbinderschicht bzw. Asphaltdeckschicht und Asphalttragschicht den Wert von 4,0 kN, so liegt für die der Probenahmestelle zugeordnete Fläche ein Mangel vor, der ausschließlich durch den Ersatz der Asphaltdeckschicht behoben werden kann.

Unterschreitet die maximale Scherkraft zwischen zwei Asphaltschichten oder -lagen die Anforderungswerte, kann ein Abzug gemäß folgender Formeln vorgenommen werden:

#### **Asphaltdeckschicht auf Asphaltbinderschicht**

**Bereich 4 kN ≤ Mittelwert der maximalen Scherkraft < 15 kN**

$$A = 1/100 * (0,372 * p^2 + 0,149 * p) * \sum E_{Pi} * F$$

**Asphaltdeckschicht auf Asphalttragschicht**

**Bereich  $4 \text{ kN} \leq \text{Mittelwert der maximalen Scherkraft} < 12 \text{ kN}$**

$$A = 1/100 * (0,436 * p^2 + 2,023 * p) * \sum E_{Pi} * F$$

**Asphaltbinderschicht auf Asphalttragschicht, Asphalttragschicht auf Asphalttragschicht  
Mittelwert der maximalen Scherkraft  $< 12 \text{ kN}$**

$$A = 1/100 * (0,115 * p^2 + 1,922 * p) * \sum E_{Pi} * F$$

Sind mehrere Asphaltsschichten oder -lagen der gleichen Fläche von diesem Mangel betroffen, werden die einzelnen Abzüge aufsummiert.

Darin bedeuten:

A = Abzug in €

p = über den Grenzwert hinausgehende Unterschreitung der geforderten maximalen Scherkraft in kN

$EP_i$  = Einheitspreise nach den ZTV Asphalt-StB 07/13, Abschnitte 7.3.1, 7.3.2 oder 7.3.3 in €/m<sup>2</sup> oder €/t für alle Asphaltsschichten oder -lagen sowie dem Ansprühen der jeweiligen Unterlage einschließlich der Bitumenemulsion, die über der mangelhaften Schichtgrenze liegen. Der Einheitspreis für die obere Lage der Asphalttragschicht ist dabei anteilig nach der Solldicke zu ermitteln.

F = der Probe zugeordnete Einbaufläche in m<sup>2</sup> oder zugehörige Einbaumenge in t.

[illegible]