

Hinweise zur Verwendung und Verarbeitung von Asphaltmischgut

Inhalt

1. Allgemeines	2
2. Wetterlage	2
3. Einbauunterlage	3
4. Transport	3
5. Mischgutabruf und Vorarbeiten	4
6. Asphalt einbauen und verdichten	4
7. Gleichmäßige Mischgutbeschickung	5
8. Überwachung	6
8.1 Mischgut bei Anlieferung	6
8.2 An der Fertigerbohle	7
8.3 Auf der Walze	7
9. Nachbehandlung	8
10. Informationsaustausch mit dem Mischwerk	8
11. Überwachung durch den Auftraggeber	9
12. Kontrollprüfung	9
13. Abnahme	10
14. Quellen und Haftungsausschluss	10

Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen Gebrauch bestimmt. Zitate aus Normen und anderen Veröffentlichungen wurden zur besseren Verständlichkeit und aus Platzgründen teilweise gekürzt und vereinfacht dargestellt. Eine gewerbliche Nutzung, insbesondere für Ausschreibungen, Leistungsverzeichnisse und Gutachten, ist daher ausgeschlossen. Im Zweifelsfall ist ausschließlich der Originaltext der jeweiligen Norm oder zitierten Veröffentlichung maßgeblich. Alle enthaltenen Informationen, technischen Daten, Definitionen, Auskünfte und Hinweise wurden nach bestem Wissen geprüft und zusammengestellt. Für deren Vollständigkeit und Richtigkeit übernehmen wir jedoch keine Haftung. Aus den Angaben können keine Ersatzansprüche abgeleitet werden. Etwaig genannte DIN-Normen sind beim Beuth-Verlag oder im Internet erhältlich. Anderweitige Anlagen wie DGUV Regelwerke oder Merkblätter von Fachverbänden sind ebenfalls im Internet einzusehen.

1. Allgemeines

Da es sich bei Asphaltmischgut um ein Baustoffgemisch mit hoher Temperatur handelt, ist beim Transport und der Verarbeitung besondere Vorsicht geboten. Allgemein darf der Verbau von Asphaltmischgut nur von qualifiziertem Fachpersonal durchgeführt werden.

Bei Arbeiten im und neben dem öffentlichen Verkehr ist auf ausreichende Arbeitsräume und Sicherheitsabstände zu achten. Die verkehrsrechtliche Anordnung muss mit einem Verkehrszeichenplan beantragt und nach Erteilung überprüft werden. Für den Baustellenverkehr müssen Fahrordnungen erstellt und Verkehrswege festgelegt werden. Rückwärtsfahrten sollten möglichst vermieden und durch seitliche Zufahrten zur Baustelle oder das Einrichten von Wendestellen reduziert werden. Falls Rückwärtsfahrten nicht vermeidbar sind, müssen Maßnahmen zur Vermeidung von Gefährdungen für Beschäftigte ergriffen werden. Dazu zählen der Einsatz eines Kamera-Monitor-Systems, die Abschränkung des Gefahrenbereiches oder der Einsatz von Sicherungsposten beziehungsweise Einweisern.

Beim Asphalteinbau unter ungünstigen Luftverhältnissen, beispielsweise in Tunneln, Tiefgaragen oder Logistikhallen, sollte durch den Auftraggeber die Verwendung von temperaturabgesenktem Asphalt vorgesehen werden. In geschlossenen oder teilweise geschlossenen Räumen müssen Motoren mit Partikelfiltern ausgestattet und eine ausreichende Belüftung oder Absaugung sichergestellt werden. Zudem sind geeignete Trennmittel bereitzustellen. Für Arbeiten auf heißen Flächen müssen Sicherheitsschuhe mit wärmeisolierendem Unterbau und hitzebeständiger Sohle zur Verfügung gestellt werden.

Für Arbeiten im öffentlichen Bereich ist die Warnkleidung ein wichtiges Sicherheitsmerkmal. Sie muss mindestens der Klasse 2 entsprechen, um die Sichtbarkeit zu gewährleisten. In Situationen mit erhöhter Gefährdung, etwa bei Geschwindigkeiten über 60 km/h oder bei Arbeiten in der Dunkelheit, muss Warnkleidung der Klasse 3 getragen werden. Diese Kleidung sollte in den Farben fluoreszierendes Orange-Rot oder Gelb gehalten sein, um eine maximale Sichtbarkeit zu gewährleisten und die Sicherheit der Arbeiter zu erhöhen.

2. Wetterlage

Die Wetterbedingungen spielen eine entscheidende Rolle beim Asphalteinbau, insbesondere bei Regen. Wasser kann den Asphalt während des Verdichtungsprozesses abkühlen, was negativ auf die Verdichtung wirkt. Daher sollte der Asphalteinbau nur bei möglichst trockenen Wetterverhältnissen durchgeführt werden. Zusätzlich müssen die Umgebungstemperaturen geeignet sein, wobei in der Regel die unteren Temperaturgrenzen in der Nähe des Gefrierpunkts liegen. Dabei ist jedoch nicht nur die Lufttemperatur von Bedeutung, sondern auch die Temperatur der Einbauunterlage.

Bei kühlem Wetter kann die Temperatur der Unterlage einige Grad niedriger sein als die der Luft, wodurch die kalte Unterlage dem Asphalt schnell einen erheblichen Teil seiner Wärme entzieht. Diese Wärmeabgabe erschwert die Verdichtung und verringert die Qualität des Schichtenverbundes. Daher sind optimale Bedingungen für eine ordnungsgemäße Walzverdichtung und einen stabilen Schichtenverbund notwendig.

3. Einbauunterlage

Ein weiterer wichtiger Faktor ist der Zustand der Einbauunterlage. Sie muss sauber, trocken und an ihrer Oberfläche mit einem klebfähigen Bindemittelfilm ausgestattet sein. Wenn der Asphalt unter den Bedingungen „heiß auf heiß“ oder „heiß auf warm“ eingebaut wird, sind die Voraussetzungen für einen guten Schichtenverbund am günstigsten. In Fällen, in denen dies nicht zutrifft, muss die Unterlage gegebenenfalls gereinigt und mit einem niedrigviskosen, bitumenhaltigen Bindemittel, wie etwa einer Bitumenemulsion, vollflächig besprüht werden. Bei höheren Belastungen empfiehlt sich der Einsatz einer polymermodifizierten Bitumenemulsion. Empfehlungen zur Auswahl des richtigen Bindemittels für den Schichtenverbund sind im „Merkblatt für Schichtenverbund, Nähte, Anschlüsse und Randausbildung von Verkehrsflächen aus Asphalt“ (M SNAR) der FGSV zu finden.

4. Transport

Der im Asphaltwerk hergestellte Asphalt wird entweder vom Kunden selbst abgeholt oder vom Asphalthersteller zur Baustelle geliefert. Die Organisation des Transports liegt dabei grundsätzlich in der Verantwortung des Kunden beziehungsweise der Baustelle. Dies umfasst die Festlegung der Anzahl und Größe der Fahrzeuge sowie die Planung der Transportkapazität, wobei verschiedene Faktoren berücksichtigt werden müssen, um einen reibungslosen Ablauf sicherzustellen. Die Leistung der Mischanlage bestimmt, wie viele Fahrzeuge gleichzeitig beladen werden können, während die Einbauleistung des Fertigers die benötigte Lieferfrequenz beeinflusst. Zudem ist die Transportentfernung zur Baustelle von Bedeutung, da längere Strecken eine höhere Anzahl an Fahrzeugen erfordern, um einen kontinuierlichen Materialfluss sicherzustellen. Auch die Verkehrsverhältnisse spielen eine wesentliche Rolle, da Staus oder Sperrungen den Transport verzögern können. Um bei kurzfristigen Änderungen schnell reagieren zu können, ist es ratsam, Alternativrouten einzuplanen.

Der Einsatz von Fahrzeugen gleicher Größe trägt zu einem gleichmäßigen Lieferrhythmus bei. Gleichzeitig muss die Fahrzeuggröße jedoch auf die Gegebenheiten der Baustelle abgestimmt sein, da nicht jede Baustelle mit großen Sattelzügen erreicht werden kann. Während der Beladung und des Transports sind Maßnahmen notwendig, um die Qualität des Mischguts zu gewährleisten. Dazu gehört die Verwendung geeigneter Trennmittel, um die Ladefläche der LKWs sauber zu halten und die Eigenschaften des Bindemittels nicht negativ zu beeinflussen – Öle und ähnliche Stoffe sind dabei ungeeignet. Um Entmischungen des Materials zu vermeiden, sollte beim

Beladen die Fallhöhe möglichst geringgehalten und der LKW leicht bewegt werden, um eine gleichmäßige Verteilung sicherzustellen. Zudem empfiehlt sich der Einsatz eines Beschickers. Walzasphalt muss grundsätzlich winddicht abgedeckt werden, um Abkühlung und Materialveränderungen zu verhindern.

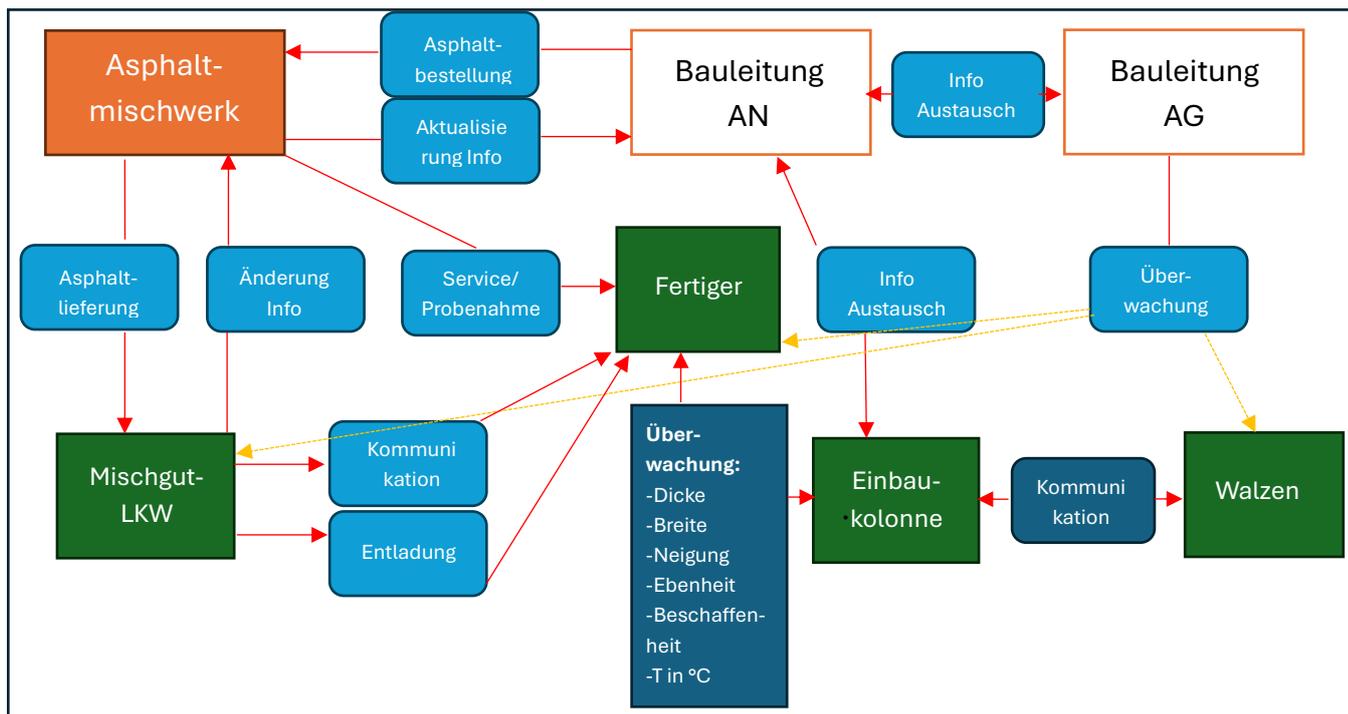
Um Qualitätsverluste zu vermeiden, muss das Asphaltmischgut stets vollständig und winddicht abgedeckt werden. Darüber hinaus sind alle Fahrzeugführer von den Verantwortlichen umfassend über ihre Aufgaben und Pflichten zu informieren und gegebenenfalls zu schulen, um einen effizienten und fachgerechten Transport zu gewährleisten.

5. Mischgutabruf und Vorarbeiten

Der Einbau des Asphalts sollte immer so schnell wie möglich erfolgen, um eine Temperaturminderung durch Standzeiten von Fertiger und Lkw zu vermeiden. Daher ist es entscheidend, dass der Abruf des vorbestellten Mischguts genau auf den Zeitpunkt abgestimmt wird, an dem alle notwendigen Vorbereitungsmaßnahmen abgeschlossen sind. Zu diesen Vorarbeiten gehören unter anderem das Aufstellen der Geräte, das Vorwärmen der Verdichtungsmaschinen am Fertiger, das Aufsprühen geeigneter Trennmittel – wobei Dieselöl vermieden werden sollte – sowie das Auffüllen des Wasservorrats der Walzen. Darüber hinaus müssen auch die Anschlusskanten bearbeitet und alle weiteren erforderlichen Maßnahmen getroffen werden. Nur wenn diese Vorbereitungen rechtzeitig abgeschlossen sind, kann der Asphalteinbau effizient und ohne Verzögerungen erfolgen.

6. Asphalt einbauen und verdichten

Der Ablauf beim Einbau und der Verdichtung von Asphalt auf der Baustelle ist schematisch in der untenstehenden Darstellung gezeigt. Das zentrale Gerät in diesem Prozess ist der Fertiger, der von einem Fertigerfahrer bedient wird. Zu den wichtigsten Aufgaben des Fertigerfahrers gehört die gleichmäßige Beschickung der Verteilerschnecken mit Asphaltmischgut, die Einhaltung der Einbaurichtung und die Konstanzhaltung der Einbaugeschwindigkeit. Vom erhöhten Steuerstand des Fertigers aus hat der Fahrer einen hervorragenden Überblick über das Geschehen vor und hinter seinem Gerät, was ihm ermöglicht, den Einbauprozess präzise zu überwachen und gegebenenfalls anzupassen.



7. Gleichmäßige Mischgutbeschickung

Der Fertigerfahrer stellt sicher, dass die Mischgutbeschickung gleichmäßig erfolgt, indem er mit den Fahrern der Mischgut-Lkw über Zurufe, Handzeichen, Hupzeichen o.Ä. kommuniziert. Dabei müssen die Lkw-Fahrer besonders vorsichtig sein und ihre Fahrzeuge während des Abkippens so vor dem Fertiger positionieren, dass keine Berührung auftritt. Jede Berührung würde einen Stoß auf den Fertiger verursachen und könnte zu nicht mehr korrigierbaren Unebenheiten in der Asphaltdecke führen.

Der Fertigerfahrer hat zudem die Verantwortung, die Übergabe des Asphalts in den Fertigerkübel so zu steuern, dass dieser nicht vollständig entleert wird. Wenn sich eine Störung des Einbaus abzeichnet, wie etwa das Ausbleiben der Transportfahrzeuge, muss die Einbaugeschwindigkeit reduziert werden, um ein Leerfahren des Fertigers zu vermeiden.

Sollte der Fertiger aus irgendeinem Grund zum Stillstand kommen, beginnt das Mischgut im Bereich der Bohle und der Verteilerschnecke zu erkalten. Beim Wiederanfahren führt dies zu einem Anstieg der Bohle, was einen hohlräumreicheren Abschnitt im Asphalt hinterlässt. Dieser Abschnitt lässt sich nicht ordnungsgemäß verdichten und verursacht Unebenheiten. Zudem kann eine vollständige Entleerung des Fertigerkübels Qualitätsmängel im Asphaltmischgut zur Folge haben, die sich später in der Asphaltdecke bemerkbar machen.

Ein Beispiel zur Vermeidung solcher Mängel könnte darin bestehen, die Mischgutmenge so zu regulieren, dass die Entleerung des Fertigerkübels kontrolliert erfolgt und keine Lücken entstehen. Der Fertigerfahrer muss jedoch nicht nur die Situation vor sich im

Blick haben, sondern auch nach hinten, da seine Kollegen von der Einbaumannschaft für die Weiterverarbeitung des Asphalts verantwortlich sind. Ebenso wichtig ist der Kontakt zu den Walzenfahrern. Da die Einbaugeschwindigkeit möglichst konstant gehalten werden muss, sollten alle anderen Tätigkeiten darauf abgestimmt werden. Diese müssen jedoch stets sorgfältig, zügig und korrekt ausgeführt werden. Alle Beteiligten müssen als Team zusammenarbeiten und ihre Aufgaben wie eine Einheit erfüllen, um einen qualitativ hochwertigen Asphalteinbau zu gewährleisten.

8. Überwachung

Trotz der hochautomatisierten Technik des Fertigers muss das gesamte Geschehen während des Asphalteinbaus kontinuierlich von allen Mitgliedern der Einbaukolonne überwacht werden. Auch wenn der Fertiger als modernes Gerät eine Vielzahl von Aufgaben selbstständig übernimmt, können jederzeit unvorhergesehene Situationen auftreten, die die Qualität des Einbaus beeinträchtigen. Daher ist es unerlässlich, dass die Mitarbeiter auf der Baustelle stets ein hohes Maß an Aufmerksamkeit zeigen.

Dabei reicht es nicht nur aus, aufmerksam zu sein; die Mitarbeiter müssen auch über das nötige Fachwissen verfügen, um die jeweilige Situation richtig einschätzen und gegebenenfalls schnell eingreifen zu können. Um die Qualität des Asphalteinbaus sicherzustellen, sind regelmäßige Probenahmen und Prüfungen erforderlich. Für diese Aufgaben müssen geeignete Prüfgeräte zur Verfügung stehen, die betriebsbereit sind und sofort eingesetzt werden können. Nur durch diese kontinuierliche Überwachung und das schnelle Erkennen von Problemen kann eine hohe Qualität der Asphaltarbeiten gewährleistet werden.

8.1 Mischgut bei Anlieferung

Die Überwachung des Asphalteinbaus beginnt bereits bei der Anlieferung des Asphaltmischguts. Auf der Baustelle muss eine sorgfältige Eingangskontrolle durchgeführt werden, bei der ein gutes Verständnis für das Verhalten des Baustoffs erforderlich ist. Das Mischgut sollte nur dann zurückgewiesen werden, wenn deutlich erkennbare Mängel vorliegen, wie beispielsweise die Lieferung von falschem Mischgut, etwa wenn statt Deckschicht-Mischgut Tragschicht-Mischgut geliefert wird. Ebenso sind zu hohe oder zu niedrige Temperaturen des Mischguts sowie sichtbare Abweichungen in der Zusammensetzung problematisch. Entmischungen, wie ablaufendes Bindemittel, oder eine fehlende Abdeckung beim Transport stellen ebenfalls Mängel dar, die die Qualität des Asphalts beeinträchtigen können.

Auf der Baustelle muss genau abgewogen werden, ob das gelieferte Mischgut die Anforderungen des Auftraggebers erfüllt. Alle Vorgänge im Zusammenhang mit zweifelhaftem oder mangelhaftem Mischgut sollten sorgfältig protokolliert werden, um eine Nachweismöglichkeit gegenüber dem Auftraggeber und dem Asphalthersteller zu schaffen. Zusätzlich ist es ratsam, Proben des Mischguts zu entnehmen, um sicherzustellen, dass die Qualität des Asphalts den geforderten Standards entspricht.

8.2 An der Fertigerbohle

Je nach den spezifischen Bedingungen der Einbaustelle kann der Bedarf und Aufwand, den automatisierten Ablauf zu regeln, variieren. Relativ schnell lässt sich feststellen, ob die Einbauunterlage trotz des Baustellenbetriebs noch in einem Zustand ist, der einen ordnungsgemäßen Asphalteinbau ermöglicht. Die gleichmäßige Beschaffenheit der frisch eingebauten Schicht oder die Einbaubreite können visuell überprüft werden. Andere Anforderungen, wie die Einbaudicke, die Ebenheit, die Querneigung oder die Raumdichte, müssen hingegen gezielt nachgemessen werden.

Immer dann, wenn Abweichungen von den Vorgaben auftreten oder Situationen entstehen, die die Einhaltung der Qualitätsanforderungen gefährden, muss sofort gehandelt werden. Das bedeutet, dass die Ursache des Problems erkannt, ermittelt und beseitigt werden muss. Im Hinblick auf die Qualität ist es daher sinnvoll, auch vermeintlich kleine Mängel zu beachten, da diese oft auf schwerwiegendere Fehler hinweisen.

Ein Beispiel für solche Mängel ist, dass Mischgut, das beim Befüllen des Fertigerkübels auf die Unterlage fällt, dort nicht liegenbleiben darf. Es würde schnell abkühlen und unweigerlich Fehlstellen erzeugen. Besonders in der Deckschicht führt dies häufig zu frühzeitigem Ausbrechen dieser Stellen, was die Gesamtqualität der Asphaltfläche beeinträchtigt.

8.3 Auf der Walze

Der Walzenfahrer hat eine anspruchsvolle Aufgabe, da er mit seinem Gerät eine Verdichtungsleistung erbringen muss, deren Erfolg er nicht direkt überprüfen kann. Ein zu niedriger Verdichtungsgrad lässt sich nicht durch eine einfache visuelle Begutachtung feststellen. Aus diesem Grund ist der Walzenfahrer auf mehrere Hilfsmittel angewiesen, um sicherzustellen, dass die Verdichtung korrekt ausgeführt wird. Dazu gehören ein Walzschema, das die erforderliche Anzahl an Übergängen und die jeweils anzuwendende Verdichtungsart (z. B. mit oder ohne Vibration) festlegt, sowie eine gute Beobachtungsgabe, um die Reaktion der Walze auf der zu verdichtenden Schicht wahrzunehmen. Zusätzlich benötigt der Walzenfahrer Informationen von außen, wie etwa die Temperatur der Schicht oder das Verhalten des Asphalts während des Verdichtungsprozesses.

Es ist auch wichtig, dass der Walzenfahrer regelmäßig Sichtkontakt zu seinen Kollegen hält, um die Arbeit der anderen zu koordinieren. Dabei ist es von Vorteil, wenn er über ausreichend Erfahrung verfügt, um die Einstellungen der Walze schnell und präzise anzupassen, ohne dabei zu hastig vorzugehen. In vielen Fällen wird jedoch der Planung der Walzverdichtung nicht genug Aufmerksamkeit geschenkt, was zu Problemen führen kann. Ein Beispiel hierfür ist, wenn auf einer Baustelle nur eine Walze verfügbar ist. Sollte in einem solchen Fall der Wasservorrat der Walze nachgefüllt werden müssen, erfolgt in dieser Zeit keine Verdichtung, obwohl der Einbau des Asphalts in der Regel

weitergeht. Fehlen zudem Besprechungen über spezielle Anforderungen oder Besonderheiten, wird die Verdichtung häufig „nach Gutdünken“ durchgeführt, was dazu führen kann, dass die Verdichtungsanforderungen nicht erfüllt werden.

Die Anzahl der Walzen hängt vor allem von der Einbaubreite, der Einbaudicke und den Witterungsbedingungen ab. Walzen können aufgrund des Wasservorrats zeitweise ausfallen, und gerade Ränder sowie Nähte erfordern oft einen erheblichen Zeitaufwand für die Behandlung. Daher ist es ratsam, auf jeder Baustelle mindestens zwei Walzen bereitzustellen. Walzen, die für abstumpfende Maßnahmen wie das Einbringen von Sand oder Splitt in Deckschichten zuständig sind, sollten separat vorgehalten werden und zählen nicht zu den Walzen für die Verdichtung.

Es ist grundsätzlich sinnvoll, ein Walzschema zu entwickeln, um eine optimale Verdichtung zu gewährleisten. Besonders bei größeren Bauvorhaben ist der Einsatz radiometrischer Methoden zur Bestimmung der Raumdichte zu empfehlen, da diese eine genauere Überprüfung der Verdichtung ermöglichen und das Walzschema zu Beginn des Einbaus optimieren können. Zu langes Walzen sollte jedoch vermieden werden, da es auf der Oberfläche zu Mörtelanreicherungen oder auf bereits abgekühlten Schichten zu Gefügestörungen führen kann. In solchen Fällen bringt eine zusätzliche Verdichtung keine Verbesserung und sollte daher unterlassen werden.

9. Nachbehandlung

Nachbehandlung von Asphaltdecken ist ein entscheidender Schritt, um die Qualität und Langlebigkeit von Asphaltflächen zu gewährleisten. Ein bekanntes Verfahren zur Nachbehandlung besteht darin, auf frisch eingebauten Asphaltdecken eine Anfangsgriffigkeit zu schaffen. Diese sogenannten „abstumpfenden Maßnahmen“ sind in den ZTV Asphalt-StB (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Asphaltstraßenbau) erwähnt und werden als eigene Leistungsposition ausgeschrieben. Dabei geht es darum, der Asphaltoberfläche eine gewisse Rauheit zu verleihen, um eine bessere Haftung zwischen der Fahrbahn und den Fahrzeugreifen zu erreichen.

In der ZTV Asphalt-StB ist eine verbindliche Mindestauskühlzeit von 24 Stunden nach dem Einbau der Deckschicht vorgeschrieben. Diese Regelung soll sicherstellen, dass die Deckschicht ausreichend Zeit hat, um sich unter den richtigen Bedingungen abzukühlen, was für die Stabilität und Haltbarkeit der Asphaltdecke von großer Bedeutung ist.

10. Informationsaustausch mit dem Mischwerk

Der Informationsaustausch mit dem Mischwerk ist ein zentraler Aspekt während des Asphaltbauprozesses, insbesondere wenn es um die Qualität des Asphaltmischguts geht. Alle Feststellungen, die das Asphaltmischgut betreffen – insbesondere etwaige negative Beobachtungen oder Mängel – müssen schnellstmöglich dem anliefernden

Mischwerk mitgeteilt werden. Eine rasche Kommunikation ist notwendig, um auf etwaige Probleme reagieren und gegebenenfalls Korrekturen vornehmen zu können.

Ebenso wichtig ist die kontinuierliche Abstimmung mit dem Mischwerk über Änderungen im Ablauf der Baustelle. Dazu gehört insbesondere die Anpassung des Mischgutmengenbedarfs, wenn sich die Gegebenheiten auf der Baustelle ändern. Es ist entscheidend, dass die noch verbleibende planmäßige Tagesmenge während des Einbaus überprüft wird, um sicherzustellen, dass im Mischwerk keine unnötigen Bestände im Silo gehalten werden. Ebenso sollte vermieden werden, dass nach dem Abstellen der Mischanlage kurzfristig größere Mengen Asphalt produziert werden müssen, die nicht mehr benötigt werden.

Sollten während des Bauprozesses Probenahmen für Kontrollprüfungen des Auftraggebers (AG) erforderlich sein, muss das Mischwerk ebenfalls rechtzeitig informiert werden. Auf diese Weise kann ein Labormitarbeiter zur Baustelle kommen, um die notwendigen Prüfungen zu unterstützen und sicherzustellen, dass die Qualität des Mischguts den Anforderungen entspricht. Diese enge Zusammenarbeit und der Informationsaustausch sind auch für alle weiteren Fragen im Zusammenhang mit dem Asphaltmischgut von großer Bedeutung, um eine reibungslose und qualitativ hochwertige Ausführung des Projekts zu gewährleisten.

11. Überwachung durch den Auftraggeber

Es sollte selbstverständlich sein, dass der Baulastträger aktiv überwacht, ob sämtliche gemäß den im Bauvertrag festgelegten Anforderungen ausgeführt werden. Diese kontinuierliche Überwachung durch den Auftraggeber (AG) ist entscheidend, um sicherzustellen, dass alle Qualitätsanforderungen eingehalten werden.

Für die Einhaltung der vom Auftraggeber geforderten Qualität ist es jedoch von entscheidender Bedeutung, dass ein reger und zeitnaher Informationsaustausch zwischen den Vertragspartnern erfolgt. Es ist unerlässlich, dass der AG in der Lage ist, während des gesamten Bauprozesses in Entscheidungsprozesse einbezogen zu werden, um sicherzustellen, dass alle Qualitätsstandards eingehalten werden.

12. Kontrollprüfung

Die Kontrollprüfung spielt eine zentrale Rolle bei der Abnahme und Abrechnung von Asphaltsschichten. Ein wesentlicher Bestandteil dieser Prüfung ist die Entnahme von Mischgutproben während des Einbaus.

Die Grundsätze der Probenahme sind in der DIN 1996 Blatt 2 festgelegt.

Um Missverständnisse und Probleme zu vermeiden, sollte speziell geschultes Personal die Probenahme stets vorschriftsgemäß durchführen.

Für den Asphalthersteller wäre es zudem sinnvoll, wenn er alle Untersuchungsergebnisse zu seinem Asphaltmischgut erhält. Diese Daten könnten mit

den Ergebnissen der eigenen Eigenüberwachung verglichen und als Grundlage für Qualitätssicherungsmaßnahmen verwendet werden.

13. Abnahme

Die Abnahme einer Baumaßnahme erfolgt in Übereinstimmung mit den vertraglichen Vereinbarungen der Vertragspartner nach Abschluss aller vereinbarten Arbeiten. Dieser Prozess ist entscheidend, da er den formalen Übergang der Verantwortung und die Bestätigung der ordnungsgemäßen Ausführung markiert.

Nach der Abnahme wird eine Niederschrift angefertigt, in der sämtliche Details zur Abnahme dokumentiert sind. Besonders wichtig sind dabei etwaige Mängel, die während der Abnahme festgestellt wurden. Diese Mängel sowie die beschlossenen Maßnahmen zur Beseitigung, wie zum Beispiel Nacharbeiten, werden in der Niederschrift festgehalten.

Falls in der Niederschrift auch Leistungen angesprochen werden, die den Lieferanten betreffen – wie etwa den Asphalthersteller – müssen diese unverzüglich über die getroffenen Festlegungen und Entscheidungen informiert werden. So wird gewährleistet, dass alle beteiligten Parteien in den Prozess eingebunden sind und gegebenenfalls erforderliche Schritte zur Mängelbeseitigung oder Nachbesserung eingeleitet werden können.

14. Quellen und Haftungsausschluss

TL Asphalt-StB, ZTV Asphalt-StB, ZTV BEA-StB

Bei fehlerhafter oder unsachgemäßer Verwendung unserer Produkte, übernehmen wir keinerlei Gewährleistung für etwaige Konsequenzen.