

Die Autobahn GmbH des Bundes
NL Nordost
Straßenunterhaltung / Verkehrstechnik

Rangsdorf, den 05.03.2026

Vorhaben: **AM Freiwalde
Instandsetzung von Fahrbahnschäden
in Asphalt- und Betonfahrbahnen
Abrufvertrag 2026-28**

Auftraggeber: Die Autobahn GmbH des Bundes
NL Nordost
Stolpe, an der Autobahn A 111
16540 Hohen Neuendorf

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Beschreibung der Leistung	3
1.1.	Auszuführende Leistungen	3
1.1.1.	Straßenbau	3
1.1.2.	Brückenbau	6
1.1.3.	Landschaftsbau	6
1.1.4.	Auftraggeberaufgaben nach Baustellenverordnung	6
1.2.	Ausgeführte Vorarbeiten	6
1.3.	Ausgeführte Leistungen	6
1.4.	Gleichzeitig laufende Bauarbeiten	6
1.5.	Mindestanforderungen für Nebenangebote	6
2.	Angaben zur Baustelle	7
2.1.	Lage der Baustelle	7
2.2.	Vorhandene öffentliche Verkehrswege	7
2.3.	Zugänge, Zufahrten	7
2.4.	Anschlussmöglichkeiten an Ver- u. Entsorgungsleitungen	7
2.5.	Lager- und Arbeitsplätze	7
2.6.	Gewässer	7
2.7.	Baugrundverhältnisse	7
2.8.	Seitenentnahme und Ablagerungsstellen	7
2.9.	Schutz-Bereiche und -Objekte	7
2.10.	Anlagen im Baubereich	7
2.11.	Öffentlicher Verkehr im Baubereich	8
3.	Angaben zur Ausführung	8
3.1.	Verkehrsführung, Verkehrssicherung	8
3.2.	Bauablauf	10
3.3.	Wasserhaltung	10
3.4.	Baubehelfe	10
3.5.	Stoffe, Bauteile	10
3.6.	Abfälle	11
3.7.	Winterbau	11
3.8.	Beweissicherung	11
3.9.	Sicherungsmaßnahmen	11
3.10.	Belastungsannahmen (Brückenbau)	11
3.11.	Vermessungsleistungen, Aufmaßverfahren	11
3.12.	Prüfungen	12
3.12.1	Eignungsnachweis / Erstprüfungen	12
3.12.2	Eigenüberwachungsprüfungen	12
3.12.3	Kontrollprüfungen	13
3.13.	Zusammenfassende Angaben für die Erarbeitung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzplanes (Sige-Plan)	13
4.	Ausführungsunterlagen	13
4.1.	Vom AG zur Verfügung gestellte Ausführungsunterlagen	13
4.2.	Vom AN zu erstellende bzw. zu beschaffende Ausführungsunterlagen	13
5.	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen	13
5.1.	Anzuwendende Zusätzliche Vertragsbedingungen	13
Anlage 1.1	14
Anlage 1.2	15
Anlage 1.3	16
Anlage 2.1, 2.2 u. 2.3	Regelpläne für Verkehrssicherungen kürzerer Dauer	
Anlage 3	Sperrfreie Zeiten AM Freienhufen	

Baubeschreibung

1. Allgemeine Beschreibung der Leistung

1.1. Auszuführende Leistungen

1.1.1. Straßenbau

Die vorliegende Ausschreibung umfasst Straßenbauarbeiten zur Beseitigung von Schäden an Asphalt- und Betonfahrbahnen im Bereich der Autobahnmeisterei (AM) Freiwalde zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit im 1. bis 3. Fahrstreifen und im Standstreifen sowie in Zu- und Abfahrten von Anschlussstellen/Rastanlagen.

Hinweis: Beim vorliegenden Vertrag handelt es sich um einen Abrufvertrag. Es besteht kein Anspruch auf vollständige Abarbeitung der Auftragssumme.

Bei Erreichen von 70% der bezuschlagten Angebotssumme erfolgt durch den Auftragnehmer eine Mitteilung zum Abarbeitungsstand an den Auftraggeber.

Die nachstehend aufgeführten Angaben dienen zur genauen Spezifizierung des Bauvorhabens und seiner Durchführung. Der Bieter hat trotzdem die Pflicht der genauen Prüfung aller maßgebenden Verhältnisse bezüglich des Bauvorhabens und der Ausführung seiner Bauleistungen.

Um die Anzahl und Dauer von überlastungsbedingtem Stau zu minimieren bzw. zu vermeiden, sind unter volkswirtschaftlichen Abwägungen kurze Zeiträume der Verkehrsbeeinträchtigung zu realisieren. Daher ist grundsätzlich, unter Beachtung einer wirtschaftlichen und organisatorisch sinnvollen Durchführung der Arbeiten, eine Mindesttagesleistung von $\geq 40 \text{ m}^2$ bis 100 m^2 zwingend erforderlich und durch den AN umzusetzen. Tagesleistungen unter $40,0 \text{ m}^2$ können in Einzelfällen dennoch abgerufen werden.

Es handelt sich um einzelne Schadstellen mit unterschiedlichen Größen von ca. $0,3 \text{ m}^2$ bis $45,0 \text{ m}^2$ sowie in örtlich unterschiedlichen Lagebereichen entsprechend der unter 2.1 aufgeführten Streckenabschnitten einschließlich der dazugehörigen Anschlussstellen (AS) und Autobahndreiecken (AD) sowie Rastanlagen (RA). Ein Abruf zur Schadensbeseitigung kann für jeden Standort innerhalb des Streckenabschnittes der AM Freiwalde erfolgen.

Das vorliegende Leistungsverzeichnis umfasst Arbeiten an der Asphalt- und Betonfahrbahn sowie dazugehörige Leistungen wie z.B. Verkehrssicherungen und Baustelleneinrichtungen auf der Bundesautobahn (BAB) A 13 und A15.

Das Einrichten und Räumen der Baustelle einschließlich der Geräte und dergleichen sowie das Vorhalten der Baustelleneinrichtung einschließlich der Geräte und dergleichen stellt gemäß VOB/C eine Nebenleistung dar und wird nicht selbständig vergütet.

Die im Leistungsverzeichnis angegebenen Vordersätze der Positionen spiegeln im Allgemeinen die durchschnittliche Ausführungsmenge zurückliegender Abrufverträge im Meistereibereich wieder. Die Mengenansätze sind gerundet. Die tatsächliche Leistungsmenge ist von der Schadensentwicklung im Meistereibereich abhängig. Die Anzahl der Einzelabrufe kann stark variieren und ist von der ausgeschriebenen Sanierungsfläche sowie der mittleren Mindesttagesleistung abhängig.

Einzelabrufe beziehen sich im Ansatz auf einen Arbeitstag. Eine Verkehrssicherung bezieht sich im Ansatz auf einen maximal zulässigen Arbeitsstellenbereich (2.000 m) / Verkehrszeichenplan oder Regelplan gem. Verkehrsraumeinschränkung. In einem Sperrbereich kann eine Schadstelle bzw. können mehrere Schadstellen liegen. Es sind mehrere Verkehrssicherungen pro Tag möglich. Sämtliche hierbei entstehende Aufwendungen sind in die Einheitspreise einzurechnen und damit abgegolten.

Der Begriff Arbeitstag ist nicht nur als Kalendertag zu verstehen. Handelt es sich um eine datumsübergreifende Nachtschicht, so ist die als ein Arbeitstag zu verstehen und zu kalkulieren.

Eine Schadensverteilung nach erfolgter Streckenbegehung gliedert sich wie folgt auf:

- Betonschädigungen, wie Schlaglochbildung u. a. in Fugenbereichen
- Asphaltbeschädigungen, wie Rissbildungen mit Ausbrüchen

Fräsarbeiten auf Asphalt- und Betonfahrbahnen

Die geschädigten Bereiche der Asphaltfahrbahn sind bis auf die Binderschicht bzw. Tragschicht mit Kaltfräsen incl. Selbstaufnahme des Fräsgutes abzufräsen oder durch andere geeignete Maßnahmen aufzunehmen.

Ist aufgrund der Beschaffenheit der zu fräsierenden Asphaltdecke (Ausmagerungen, Rissbildung, etc.) ein Ausbrechen der Kanten zu erwarten, so ist die verbleibende Fläche vor dem Fräsen mit einem gesonderten Schnitt in der geplanten Frästiefe geradlinig einzuschneiden. Diese gesonderte Leistung bedarf der Abstimmung mit dem AN.

Durch das Feinfräsen soll die Asphaltfahrbahn eine Verbesserung der Griffigkeit, eine Wiederherstellung des Wasserabflusses oder eine Beseitigung von Unebenheiten erreicht werden. Nach Fertigstellung soll die Fahrbahn ohne besondere Beeinträchtigungen befahren werden können. Aus diesem Grund ist eine entsprechende Feinfrästechnik einzusetzen.

Die geschädigten Bereiche der Betonfahrbahn sind durch tiefes, lagenweises Fräsen mit Kaltfräsen abzufräsen oder andere geeignete Maßnahmen bis auf die Haftgrenze (festes Gefüge) abzustemmen. Die Fräskanten sind geradlinig herzustellen und sind in den Einheitspreis der Position geschädigte Betonfahrbahndecke fräsen einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet. Das geschädigte vorhandene Fugenmaterial ist vor dem Fräsen aufzunehmen

Für die jeweiligen Fräsbreiten sind grundsätzlich die der branchenüblichen Frästypen einzusetzen. Die Frästiefen liegen über 2,5 cm bis 12 cm. Die Fräsarbeiten werden grundsätzlich vom AG festgelegt. Die Mehrkosten für abweichend ausgeführte Fräsarbeiten gehen zu Lasten des AN.

Einbau von Asphaltmischgut

Nach dem Fräsen der Flächen sind diese von losem Material zu säubern. Beim Einbau der Asphalttragschicht AC 22 T S bis zu einer Dicke von 10,0 cm bzw. Asphaltbinder AC 16 B S in einer Dicke von 5,0 cm bis 8,0 cm sind die Schichten mit einer Bitumenemulsion gemäß ZTV Asphalt-StB anzuspritzen. In Absprache mit der AM ist ein Einbau von 2 Lagen a 4 cm Gussasphalt MA 11 S möglich.

Der ordnungsgemäße Einbau der Asphalttschichten hat von Hand zu erfolgen. Der Einbau der Asphalttschichten auf einem geschlossenen Wasserfilm ist untersagt. Für den Fall ungünstiger Witterungsbedingungen sind durch den AN Maßnahmen geeignete vorzuhalten und durchzuführen, die für die Beseitigung von Oberflächenwasser in den Einbauabschnitten sowie ggf. Vorwärmen der vorhandenen Asphalttschichten notwendig sind. Die Schicht ist so einzubauen, dass beim Anschluss an den Bestand, Wülste und Überhöhungen vermieden werden. Sämtliche Ansatzstellen sind sauber auszubilden.

Die Asphaltdeckschichten aus Gussasphalt sind mit bindemittelumhülltem Abstreumaterial der Lieferkörnung 2/5 im Verfahren A auf die noch heiße Oberfläche aufzubringen. Nach Abschluss der Einbauarbeiten ist die gesamte Fläche zu kehren, bis alle losen Bestandteile von der Fahrbahn entfernt sind.

Eine Abrechnung der erforderlichen Asphaltarbeiten im Bereich der geschädigten Betonfahrbahnen erfolgt unter dem Unterabschnitt 02 Asphaltarbeiten. Die Abrechnung Asphalttragschicht und Asphaltbinder erfolgt nach Aufmaß (Länge x Breite x Tiefe) und Lieferschein.

Aufwendungen für die Abnahmen von Mindermengen bei Asphaltmischguten, sind in die entsprechende LV-Position einzukalkulieren und werden nicht gesondert vergütet.

Nicht beauftragte Leistungen vom AG, werden dem AN nicht vergütet und gehen zu Lasten des AN.

Anschlüsse

Der Anschluss der neuen Asphaltdeckschicht an die vorhandene Befestigung (längs und quer) ist als Fuge herzustellen. Die Anschlüsse an die bestehende Fahrbahnbefestigung sind nach zu schneiden und zu vergießen. Die Fugenbreite beträgt 10 mm.

Die Fuge ist soweit erforderlich zu trocknen sowie gem. den Herstellerangaben für die Fugenvergussmasse mit Voranstrich zu versehen und mit Fugenvergussmasse Typ N2 (entsprechend ZTV Fug-StB und TL Fug-StB), bis zur Oberkante zu verfüllen.

Fahrbahnübergänge

Für die Fahrbahnübergänge aus Asphalt ist ein System aus der TL-BEL-FÜ auszuwählen. Es gelten folgende technische Regelwerke in ihrer aktuellsten Fassung:

Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten, FBÜ aus Asphalt gemäß ZTV-ING Teil 8 Abschnitt 2, Technische Lieferbedingungen für die Baustoffe zur Herstellung von Fahrbahnübergängen aus Asphalt (TL-BEL-FÜ) und Technische Prüfvorschriften für Fahrbahnübergänge aus Asphalt (TP-BEL-FÜ).

Beim Herstellen der Fugenmulde sind die Muldenflanken nach Wahl des AN durch paralleles Schneiden oder Fräsen des Belages herzustellen. Das jeweilige anzuwendende Verfahren ist mit der AM je Einzelfall abzustimmen. Die Aufbrucharbeiten erfolgen über den Unterabschnitt 02 Asphalt- und 03 Betondecke. Das Aufbruchgut ist einer Verwertung nach Wahl des AN zuzuführen. Es ist bis auf festes Gefüge aufzubrechen, jedoch auf eine Mindestdiefe von 12,0 cm und Maximaltiefe bis 20,0 cm.

Die entstandene Fugenmulde wird von allen losen Bestandteilen befreit und gründlich gereinigt (z.B. ölfreier Druckluft, Staubsauger). Der Muldenboden und die Muldenflanken müssen fest, rau, sauber und trocken sein. Die Verfüllung des Fugenspalt muss material- oder herstellungsbedingt so ausgeführt werden, dass sie den Fugenspalt völlig abdichten und ein Durchlaufen des nachfolgenden Vergusses verhindert. Es handelt sich hierbei nicht um einen Fugenverguss nach ZTV Fug-StB.

Direkt im Anschluss an die Vorbereitung, wird die Mulde mit einer wasserundurchlässigen Dichtungsschicht aus Gussasphalt MA 11 S, Bindemittel 25/55-55A, in einer Dicke von 4,0 cm, gemäß ZTV-ING Teil 8 Abschnitt 2 und TL-BEL-FÜ ausgekleidet. Die Dicke des Fahrbahnüberganges beträgt mindestens 8,0 cm und max. 16,0 cm. Der hierbei verwendete Gussasphalt, wird über den Unterabschnitt 02 Asphaltdecke vergütet.

Darauf aufbauend erfolgt der Einbau eines Fahrbahnübergangs lt. Zusammenstellung der geprüften Fahrbahnübergänge aus Asphalt nach TL-BEL-FÜ. Es sind die Ausführungsanweisungen des Herstellers zu befolgen. Der Abdeckstreifen ist mittig über dem Fugenspalt zu verlegen und zu fixieren. Der Splitt der Muldenfüllung, die Art des Einbaus und die Art der Verdichtung sind so zu wählen, dass durch eventuelle Kornumlagerungen infolge Verkehrsbelastung kein schädlicher Überschuss von Tränkmasse an der Oberfläche entstehen kann. Es ist beim lagenweisen Einbau auf eine genügende Austrocknungszeit der Muldenauskleidung zu achten.

Die letzte Schicht wird als Oberflächenabschluss ausgebildet und mit Splitt gemäß ZTV-Asphalt abgestreut und eingedrückt.

Baustelleneinrichtung, -räumung, Verkehrssicherung

Die im Leistungsverzeichnis beschriebenen Inhalte der Baustelleneinrichtung und -räumung beziehen sich im Ansatz auf einen Arbeitstag sowie die der Verkehrssicherung auf einen maximal zulässigen Arbeitsstellenbereich (2.000 m) /Regelplan gem. Verkehrsraumeinschränkung. In einem Arbeitsstellenbereich kann eine Schadstelle bzw. können mehrere Schadstellen liegen. Sämtliche hierbei entstehende Aufwendungen sind in die Einheitspreise einzurechnen und damit abgegolten.

Bei Schadstellen in Bereichen der Fahrbahn, in denen es nach der aktuellen Fassung der ARS eine halbseitige Sperrung nicht möglich macht, ist in Abstimmung mit dem AG, der Regelplan DIV 11 modifiziert (Anlage 2.3) anzuwenden. Der Verkehr über die entsprechende Bedarfsumleitung umzuleiten. Diese Arbeiten sind ausschließlich bei Nacht durchzuführen.

Der Begriff Arbeitstag ist nicht nur als Kalendertag zu verstehen. Handelt es sich um eine datumsübergreifende Nachtschicht, so ist die als ein Arbeitstag zu verstehen und zu kalkulieren.

Nachtarbeit

Der AG ist berechtigt bei hohem Verkehrsaufkommen und durch die Baustelle entstehende Verkehrsbehinderungen Nachtarbeit anzuweisen.

Für die Leistungen in Nachtarbeit werden Zulagen zu den einzelnen Leistungspositionen, die für Mehraufwendungen während der Nacht entstehen, bezahlt. Nachtarbeit beginnt mit Einbruch der Dunkelheit. Die Abrechnung erfolgt gemäß den Positionen im LV. Die Arbeiten haben außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten, im Zeitraum zwischen 20:00 bis 5:00 Uhr bzw. in Abstimmung mit der Autobahnmeisterei zu erfolgen.

Die Anlieferung des Asphaltmischgutes zur Baustelle muss mit thermoisolierten Transportfahrzeugen erfolgen.

Anforderung an die Transportfahrzeuge für Asphaltmischgut

Um eine ausreichende Thermoisolation der Transportmulden sicherzustellen, muss der Wand-/Bodenaufbau inkl. des verwendeten Dämmmaterials mindestens einen Wärmedurchlasswiderstand (R-Wert) $\geq 1,65 \text{ m}^2\text{K/W}$ (bei 20°C) aufweisen (dies gilt auch im Bereich von konstruktionsbedingten Holmen oder Versteifungselementen der Außenwände, die zu vermeidende Wärmebrücken darstellen). Das verwendete Dämmmaterial muss eine langfristige Temperaturbeständigkeit

bis 200°C aufweisen. Der Nachweis des erreichten Wärmedurchlasswiderstands erfolgt auf Grundlage eines Herstellerzertifikates seitens des Muldenherstellers, in dem der erreichte Wärmedurchlasswiderstand des Wandaufbaus dokumentiert wird.

Der Asphaltmischguttransport mit Fahrzeugen bis Baujahr 2016 (Bestandsfahrzeuge) erfolgt in Transportmulden mit thermoisolierten Seiten-flächen (inkl. Stirn- und Rückwand) sowie mit thermoisolierter, wasserdichten und auf dem Muldenrand aufliegenden Abdeckeinrichtung (z. B. Silikon-/Polyurethan-Basis oder gleichwertig bzw. klappbare Abdeckung). Bei Fahrzeugen ab dem Baujahr 2016 muss zusätzlich eine Thermoisolation des Muldenbodens vorhanden sein. Mögliche alternative Vorgehensweisen zum Nachweis der ausreichenden Asphaltmischguttemperatur können gleichwertig angewendet werden.

Für die Dokumentation der Asphaltmischguttemperaturen bei der Anlieferung auf der Baustelle sind folgende Verfahren zulässig:

Thermoisierte Fahrzeuge ohne fest installierte Temperaturmesseinrichtung

Bei Transportmulden, die keine fest installierte Temperaturmesseinrichtung oder Messmöglichkeit für Einstechthermometer (z. B. Bohrung, Messöffnung etc.) aufweisen, erfolgt die Dokumentation der Asphaltmischguttemperatur mit Einstechthermometer im Materialbehälter des Beschickers, bzw. wenn kein Beschicker eingesetzt wird, im Materialbehälter des Straßenfertigers. Die Messung erfolgt zu Beginn der Entladung des Transportfahrzeugs, nach der Hälfte und am Ende der Entladung in den Materialbehälter des Beschickers/Straßenfertigers mit kalibriertem Einstechthermometer oder einer vergleichbaren kalibrierten Messtechnik. Zu dokumentieren sind das Fahrzeugkennzeichen der Transportmulde, die Zeitpunkte der Messung sowie die jeweils erfassten Asphaltmischguttemperaturen zu den drei Messzeitpunkten. Die Dokumentation durch den Auftragnehmer erfolgt im Rahmen der Eigenüberwachung und ist grundsätzlich dem Auftraggeber zu übergeben.

Thermoisierte Fahrzeuge mit fest installierter Temperaturmesseinrichtung

Die Temperaturmessung erfolgt mit einer kalibrierten Temperaturmesseinrichtung, die das direkte Ablesen der Asphaltmischguttemperatur vor dem Entladen und eine Temperaturverfolgung zwischen dem Beladen (am Asphaltmischwerk) und dem Entladen in den Beschicker/Straßenfertiger ermöglicht. Die Messeinrichtung ist Bestandteil des Fahrzeugs, die Datenaufzeichnung erfolgt digital und beinhaltet die Temperaturmesswerte mit einem zugehörigen Zeitstempel, das Lieferdatum sowie die Identifikation des Fahrzeugs. Die Dokumentation durch den Auftragnehmer erfolgt im Rahmen der Eigenüberwachung und ist grundsätzlich dem Auftraggeber zu übergeben.

1.1.2. Brückenbau

Entfällt.

1.1.3. Landschaftsbau

Entfällt.

1.1.4. Auftraggeberaufgaben nach Baustellenverordnung

Entfällt.

1.2. Ausgeführte Vorarbeiten

Entfällt.

1.3. Ausgeführte Leistungen

Entfällt.

1.4. Gleichzeitig laufende Bauarbeiten

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind in den geplanten Baubereichen keine weiteren Baumaßnahmen geplant. Dennoch ist nicht ausgeschlossen, dass andere Unterhaltungsleistungen zum gleichen Zeitraum geplant bzw. realisiert werden. Hierfür ist vor Baubeginn die entsprechende Abstimmung mit der zuständigen AM und der örtlichen Bauüberwachung zu tätigen.

1.5. Mindestanforderungen für Nebenangebote

Nebenangebote sind nicht zugelassen.

2. Angaben zur Baustelle

2.1. Lage der Baustelle

Die Baumaßnahmen sind im Land Brandenburg, im Bereich der AM Freiwalde durchzuführen.

Der Meistereibereich erstreckt sich über:

BAB A 13	km 6,1	bis km 69,5
BAB A15	km 0,0	bis km 3,6

2.2. Vorhandene öffentliche Verkehrswege

Die Baustellenbereiche sind über die Autobahn, deren Anschlussstellen sowie über das untergeordnete klassifizierte Straßennetz erreichbar.

2.3. Zugänge, Zufahrten

Die Baustelle ist über die unter 2.2 genannten Verkehrswege zu erreichen. Zusätzliche Zugangs-/Zufahrtsmöglichkeiten können nicht zur Verfügung gestellt werden.

2.4. Anschlussmöglichkeiten an Ver- u. Entsorgungsleitungen

Anschlussmöglichkeiten können von Seiten des AG nicht gestellt werden. Für die Zuführung von Wasser und Energie, sofern erforderlich, hat der AN selbst zu sorgen. Abwässer sind umweltgerecht zu entsorgen. Die anfallenden Kosten werden nicht gesondert vergütet.

2.5. Lager- und Arbeitsplätze

Für die Baustelleneinrichtung und Lagerplätze sind nur Flächen innerhalb der Baustelle in Anspruch zu nehmen. Zusätzliche Flächen stehen seitens des AG's nicht zur Verfügung. Alle vom AN benötigten Flächen muss der AN zu seinen eigenen Lasten anmieten oder pachten. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der ursprüngliche Zustand der genutzten Flächen wieder herzustellen. Die Kosten hierfür und die ggf. erforderlichen Beweissicherungen sind in die Pauschale für die Baustelleneinrichtung einzukalkulieren und werden nicht gesondert vergütet.

2.6. Gewässer

Entfällt.

2.7. Baugrundverhältnisse

Entfällt.

2.8. Seitenentnahme und Ablagerungsstellen

Für die aufgebrochenen Materialien können vom AG keine Ablagerungsstellen zur Verfügung gestellt werden. Das überschüssige Material ist von der Baustelle zu entfernen und einer Verwertung nach Wahl des AN zuzuführen. Hierbei entstehende Aufwendungen sind in die Einheitspreise einzurechnen und sind damit abgegolten. Die ordnungsgemäße Verwertung ist nachzuweisen.

Der Bieter hat sich vor Angebotsabgabe über die örtlichen Gegebenheiten und Verhältnisse einschließlich der Transportwege und das Verkehrsaufkommen zu informieren.

2.9. Schutz-Bereiche und -Objekte

Veränderungen und Beeinträchtigungen von Objekten und Bereichen infolge des Baubetriebs sind nicht zugelassen. Sollte dies im Ausnahmefall unumgänglich sein, so werden die dabei erforderlichen Wiederherstellungsmaßnahmen vom AN im Einvernehmen mit dem AG durchgeführt.

Die hierdurch ggf. entstehenden Kosten sind mit dem EP der Baustelleneinrichtung abgegolten.

2.10. Anlagen im Baubereich

Hierzu ist die „Anweisung zum Schutz unterirdischer Leitungen und Anlagen (Kabelschutzanweisung), Ausgabe Januar 2013“ zu berücksichtigen. Über eventuell querende Leitungen hat sich der AN in Eigenständigkeit bei den zuständigen Medienträgern zu informieren. Bezüglich des autobahnneigenen Fernmeldekabels hat sich der AN mit der Fernmeldemeisterei in Verbindung zu setzen:

Fachinformationstechnik (Fit) Rangsdorf (C3.3)
An der Autobahn
15827 Blankenfelde-Mahlow

Auskünfte über Kabel der Verkehrsbeeinflussungsanlagen innerhalb der Deckschicht erteilt das Sachgebiet (C3.1) Planung und Bau Telematikanlagen.

Die hierfür notwendigen Aufwendungen sind in die Einheitspreise einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet.

2.11. Öffentlicher Verkehr im Baubereich

Der öffentliche Verkehr ist während der Bauzeit an der Baustelle vorbeizuführen. Auflagen des AG sowie der Polizei ist unverzüglich Folge zu leisten.

Das Ein- und Ausfahren aus dem Baustellenbereich hat so zu erfolgen, dass für die Verkehrsteilnehmer hieraus keine Gefährdungen entstehen. Die Arbeiten sind in Verkehrsrichtung auszuführen.

Sollten zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsführung erforderlich werden, so sind diese ebenfalls mit der zuständigen AM abzustimmen.

3. Angaben zur Ausführung

3.1. Verkehrsführung, Verkehrssicherung

Die Erstellung eines Verkehrszeichenplanes durch den AN hat nach Abforderung des AG zu erfolgen und wird gesondert vergütet.

Die erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung, für die Einzelaufträge ist bei der zuständigen Autobahnmeisterei Fürstenwalde gemäß den Besonderen Vertragsbedingungen zu beantragen.

Die verkehrsrechtliche Anordnung für jede Arbeitsstelle, ist als Kopie vor Ort bereit zu halten und ggf. berechtigten Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen. Bei allen Verkehrssicherungsmaßnahmen hat ein fachkundiger Ansprechpartner während der Dauer der Sperrmaßnahme vor Ort auf der Baustelle präsent zu sein.

Der Beginn der Arbeiten ohne gültige verkehrsbehördliche Anordnung ist (lt.StVO § 45) unzulässig. Mehraufwendungen aufgrund aktueller Auflagen durch den AG oder die Polizei, die unmittelbar mit der Verkehrssicherung im Baustellenbereich im Zusammenhang stehen, sind durch den AN zu tragen.

Entsprechend der Verkehrsrechtlichen Anordnung hat der Auftragnehmer aufgrund seiner Verkehrssicherungspflicht den Arbeitsstellenbereich abzusperren und zu sichern, sowie die Kennzeichnung und Beschilderung vorzunehmen.

Der Antrag muss neben dem Verkehrszeichenplan mindestens die unter Punkt 4.2 der ZTV-SA benannten Angaben und Unterlagen enthalten.

Jede Änderung an den Sicherungsmaßnahmen, die aufgrund von veränderten Bedingungen und/oder wechselnden Bauphasen erforderlich wird, ist rechtzeitig der anordnenden Stelle bekannt zugeben.

Bei der Beantragung der erforderlichen Verkehrsraumeinschränkungen sind alle technologischen Abhängigkeiten, insbesondere der sich daraus ergebenden Bauzeitenvorgabe, zu berücksichtigen.

Es sind Maßnahmen zum Schutz der vorhandenen Markierung vor Verschmutzung (z.B. beim Anspritzen von Bit. Bindemittel) zu treffen und in die EP mit einzukalkulieren.

Die Durchführung der Verkehrssicherung erfolgt auf der Grundlage der derzeit gültigen Fassungen vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) und Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS), der ZTV-SA sowie der Berücksichtigung der StVO und die Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV - StVO) in der derzeit gültigen Fassung.

Der Auftragnehmer unterrichtet in geeigneter Form alle im Baugeschehen Beteiligten. Für den Schutz seines auf der Baustelle tätigen Personals ist der AN voll verantwortlich. Bei parallel laufenden Arbeiten mehrerer AN hat zusammen mit dem AG eine gemeinsame Abstimmung zu erfolgen. Die Sicherung der Baustelle gegen unbefugtes Betreten obliegt dem AN.

Das Ein- und Ausfahren in die bzw. aus der Baustelle darf nur in Fahrtrichtung, mit äußerster Vorsicht und unter Inbetriebnahme der Rundumkennleuchten erfolgen. Es sind die Vorschriften der

StVO §35 Abs. 6 bis 8 und dazugehörige VwV-StVO sowie die DIN 30710 „Sicherheitskennzeichnung von Fahrzeugen und Geräten“ anzuwenden.

Die Verkehrssicherung führt der AN entweder selbst aus oder beauftragt ein Fachunternehmen. Vor Baubeginn und während der Bauausführung ist unbedingt eine Koordination zwischen den Fräsflick- und Asphaltflickarbeiten und eventuell parallel laufenden Maßnahmen sowie mit den Verkehrssicherungsunternehmen und dem AG erforderlich.

Die direkte Sicherung und Absperrung der Baustelle ist Sache des Auftragnehmers.

Die Liefer- und Arbeitsfahrzeuge sind entsprechend den Bestimmungen der StVO zu kennzeichnen.

Gemäß § 35 StVO, RSA (21), DIN ISO 20471 und ZTV-SA (1997) müssen alle Arbeitskräfte Warnschutzkleidung der Klasse 3 tragen. Der Torso, Arme und Beine sind mit Warnschutzkleidung zu bedecken, wobei sie von horizontalen Reflexstreifen sowie fluoreszierendes Material zu umschließen sind. Kurze Hosen, bzw. das Hochkrempeln von Ärmeln und Hosenbeinen sind nicht zulässig, auch Warnwesten, Latzhosen, Bundhosen und Jacken der Klasse 2 einzeln getragen, erfüllen nicht die Zertifizierung nach Klasse 3. Sie sind stets in entsprechender Bekleidungskombination anzuwenden, um dann als Klasse 3 zertifiziert zu werden. Teile der Warnschutzkleidung dürfen nicht bedeckt werden, Warnschutzkleidung ist immer geschlossen zu tragen. Dies gilt auch für Materialtransportfahrzeuge, bei denen die Fahrer das Fahrzeug verlassen und sich auf der BAB befinden. Alle Fahrzeuge im Baustellenbereich (auch Lieferfahrzeuge von Fremdfirmen) sind nach DIN 30710 zu kennzeichnen. Nicht ausreichend gekennzeichnete Fahrzeuge bzw. Beschäftigte mit fehlender Warnbekleidung der Klasse 3 werden der Baustelle verwiesen.

Die für die Verkehrssicherung erforderlichen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen müssen in ausreichendem Umfang vom AN vorgehalten und vorschriftsmäßig angebracht werden. Es sind die Bestimmungen der StVO § 43, VwV-StVO und DIN 67520 zu beachten.

Alle für den Zeitraum der Einschränkungen ungültige Verkehrszeichen sind berührungsfrei außer Kraft zu setzen und in der Baustellenkalkulation mit einzurechnen. Besonders zu berücksichtigen ist, dass die angeordnete Beschilderung der jeweiligen Situation auf der Baustelle umgehend anzupassen ist.

Die aus den vor genannten Festlegungen entstehenden Kosten sind in die EP der Verkehrssicherung einzurechnen und sind damit abgegolten.

Verkehrseinschränkungen

Der Sperrzeitraum ist auf das für die Ausführung der Arbeiten erforderliche Maß zu beschränken und regelt sich im Übrigen durch die Bauvorgaben des AG`s.

Die Fräs- und Asphaltarbeiten sind je nach Örtlichkeit, Verkehrsbelegung und Umfang nach den Regelplänen D III „Arbeitsstellen kürzerer Dauer“ auszuführen. Um unter Einhaltung der Arbeitsstättenrichtlinie Schadstellen im Bereich der Leitlinie abzarbeiten, ist der Regelplan D III/2 modifiziert gemäß Anlage 2.1 anzuwenden. Gemäß ASR A5.2 sind auf Autobahnen fahrbare Absperrtafel nur noch mit Zug- oder Sicherheitsfahrzeug $\geq 7,49$ t zulässiges Gesamtgewicht aufzustellen. Dies ist bei der Kalkulation der Verkehrssicherung zu berücksichtigen. Um im Bereich von Anschlussstellen Fräs- und Asphaltarbeiten durchführen zu können, müssen unter Einhaltung der Arbeitsstättenrichtlinie Schadstellen Verkehrszeichenpläne vom AN erstellt werden, in Anlehnung an den Musterplan siehe Anlage 2.2.

Bei Nachtbaustellen (mit Einbruch der Dunkelheit) sind die Verkehrssicherungen in Anlehnung an die Regelplänen D IV bzw. an den Musterplan für Anschlussstellen anzupassen. Diese Vergütung erfolgt über die Zulage Positionen für Nachtarbeit.

Zusätzliche Absperrgeräte, wie fahrbare Absperrtafel und LED-Hänger mit dynamischer Leuchtanzeige sind nur als Zusätze zu den entsprechenden Regelplänen D III/IV in Abstimmung mit dem AG in Ansatz zu bringen.

Die maximal zulässige Arbeitsstellenlänge beträgt 2.000 m. Die Länge der Sperre ist grundsätzlich so kurz wie möglich zu halten. Als Einsatzorte gelten die im Einzelauftrag angegebenen Sanierungsbereiche und wenn die Arbeiten auf Anordnung des AG unterbrochen werden.

Die Verkehrssicherungen sind als Stück/je max. zul. Sperrbereich je Regelplan angegeben. Ein mehrmaliges Weiterrücken der Verkehrssicherung innerhalb eines max. zul. Sperrbereich ist in den EP der Position einzurechnen und wird nicht gesondert vergütet. Im Bereich der AM Freiwalde ist

aufgrund von fehlenden Sichtweiten, z.B. infolge dichten LKW-Verkehrs, der höchste Sperraufwand pro Regelplan zu kalkulieren und bei der Verkehrssicherung anzuwenden.

Der Sperrzeitraum ist auf das für die Ausführung der Arbeiten erforderliche Maß zu beschränken und regelt sich im Übrigen durch die Bauvorgaben des AG. Sperrfreien Zeiten entsprechend Ferienkalender und den Regelungen der Autobahn (siehe Anlage 3) sind einzuhalten und dementsprechend vom Bieter bei der Kalkulation zu berücksichtigen. Des Weiteren hat der AN zu berücksichtigen, dass die Ausführung der Leistung in Bereichen, in denen nur ein Fahrstreifen für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung steht, in verkehrsschwachen Zeiten (8.00 Uhr bis 15.00 Uhr bzw. zwischen 20:00 und 5:00 Uhr) durchzuführen ist (Änderungen nur in Absprache mit der zuständigen AM). Weiterhin hat der AN eventuelle Unterbrechungen aufgrund entstehender Staubildung und damit verbundener Anordnung des AG von Arbeitsunterbrechungen einzukalkulieren.

Es ist davon auszugehen, dass die zusätzlich mechanisch wirkenden, transportablen, geprüften Warnschwellen gemäß ARS eingesetzt werden. Der Einsatz der Warnschwellen erfolgt nur in Abstimmung mit dem AG und werden gesondert vergütet.

3.2. Bauablauf

Fertigstellung: Sanierungsleistungen bis spätestens 5 Werktage nach Einzelauftrag
(Bestellschein) durch die AM
(Havariepauschale innerhalb 24 h ab Auslöse durch die AM Freiwalde)

Vor Beginn der Arbeiten ist die zuständige AM zu verständigen.

Autobahnmeisterei Freiwalde

3.3. Wasserhaltung

Entfällt.

3.4. Baubehelfe

Entfällt.

3.5. Stoffe, Bauteile

Alle Gesteinskörnungen für die Verwendung im Straßenoberbau müssen je nach vorgesehenem Verwendungszweck die Anforderungen der TL Gestein–StB Anhänge E bis H erfüllen.

Dem Auftraggeber sind entweder die Nachweise einer Baustoffeingangsprüfung vorzulegen oder der Verwendungszweck ist in der Liste der güteüberwachten Gesteinskörnungen, Baustoffgemische und Böden des Landes Brandenburg (www.ls.brandenburg.de) angegeben. Bei importierten Gesteinskörnungen und Baustoffgemischen tritt der Importeur an die Stelle des Herstellers.

Für alle natürlichen Baustoffgemische und Gesteinskörnungen aus anderen Bundesländern sind die im jeweiligen Bundesland geltenden Regelungen zu beachten.

Die Durchführung von umweltrelevanten Prüfungen im Sinne der brandenburgischen Anforderungen im Straßenbau für wiederverwertbare Straßenbaustoffe, Recyclingbaustoffe und industrielle Nebenprodukte müssen durch dafür gelisteten Laboratorien ausgeführt werden.

Die aktuellen Listen der Laboratorien sind im Internet unter www.ls.brandenburg.de abrufbar.

Material für Asphaltdecken

Die Hersteller von Asphaltmischgut nach TL Asphalt-StB können sich auf freiwilliger Basis bei Vorlage der Leistungserklärung und der jährlichen Überwachungsberichte (siehe auch DIN EN 13108-21) in eine Liste der zertifizierten Hersteller von Asphaltmischgut aufnehmen lassen. Diese Liste wird zentral im Landesbetrieb Straßenwesen geführt und im Internet veröffentlicht (www.ls.brandenburg.de).

Bei der Mitverwendung von Asphaltgranulat sind die BTR RC-StB und die TL AG-StB zu beachten.

Bei den Deckschichten ist die Mitverwendung von Ausbauasphalt nicht zugelassen.

Die Bezeichnung der zu verwendenden Bitumenemulsionen erfolgt gemäß TL BE-StB 15 und kann daher von den Angaben in der ZTV Asphalt-StB 07/13 abweichen (siehe ARS 17/2015).

Fugenverguss

Der Fugenraum ist mit heiß verarbeitbarer Fugenmasse nach ZTV Fug-StB, Typ N2, zu verfüllen.

3.6. Abfälle

Für alle im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Ausbaustoffe, Abfälle und überschüssigen Erdmassen bleibt der AG Abfallerzeuger. Der AN wird Abfallbesitzer und übernimmt die Pflicht zur ordnungsgemäßen Entsorgung. Die Art und Weise der Entsorgung erfolgt nach Wahl des AN entsprechend der geltenden Rechtslage.

Die ausgebauten bzw. aufgenommenen ungebundenen bzw. hydraulisch gebundenen Materialien mit Zuordnungswert $\leq Z2$ sind nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) ordnungsgemäß, von der Baustelle zu entfernen und einer Wiederverwertung nach Wahl des AN zuzuführen.

Kalkulationsbasis für Ausbaumaterialien aus gebundenen und ungebundenen Schichten des Oberbaues und ggf. einer verfestigten oder verbesserten oberen Zone des Unterbaues ist der Zuordnungswert Z2 für Bauschutt (BTR RC-StB 14, Anhang A 2).

Der AN hat gegenüber dem AG den Nachweis über den Verbleib der Ausbaustoffe zu führen und diese Nachweise unverzüglich nach Abschluss der Entsorgungsleistung (Abtransport der Ausbaustoffe von der Baustelle) dem AG zu übergeben.

Für Materialien, die nicht in den BTR RC-StB 14 geregelt sind, ist das Formblatt zu verwenden (Anlagen 1.1 – 1.3).

Für die Beförderung von Abfällen auf öffentlichen Straßen müssen die Fahrzeuge entsprechend §55 KrWG gekennzeichnet sein.

Abfallart:	Asphaltaufbruch	AS nach AVV:	170302
	Betonaufbruch		170101
	Gemischte Bau- und Abbruchabfälle		170904

Die Aufwendungen für die Entsorgung nicht gefährlicher Abfälle sind in die Einheitspreise einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet. Die Annahmebedingungen der Entsorgungsanlagen sind zu beachten, geforderte Transportpapiere (Übernahmescheine bzw. Registerbelege) sind vom AN zu beschaffen bzw. vorzubereiten.

3.7. Winterbau

Arbeiten sind auch über die Winterjahreszeit auf Anforderung der Autobahnmeisterei auszuführen. Zusätzliche Maßnahmen für die Ausführung von Winterbaumaßnahmen entfallen. Im Übrigen gelten die Bedingungen der ZTV Asphalt für die gesamte Vertragslaufzeit, das schließt auch die Winterjahreszeit mit ein.

3.8. Beweissicherung

Soweit vor Beginn der Baumaßnahme Vorschäden an der Straßenausstattung oder anderen autobahneigenen Anlagen (Brücken) festgestellt werden, sind diese gegenüber der zuständigen AM vor Beginn der Arbeiten anzuzeigen. Werden Beschädigungen durch den AG während oder unmittelbar nach den durchgeführten Arbeiten festgestellt und wurden diese nicht vorab gemeinsam aufgenommen, erfolgt eine Instandsetzung zu Lasten des AN. Der AN ist für die Leistungen zur Beweissicherung nach § 3 Nr. 4 VOB/B, vor Beginn der Arbeiten, verantwortlich. Wird nicht gesondert vergütet und ist in die Baustelleneinrichtung mit einzukalkulieren.

Für die Sachverhalte der Beweissicherung während der Bauzeit ist ständiger Kontakt zur örtlichen Bauleitung zu halten.

3.9. Sicherungsmaßnahmen

Es werden keine gesonderten Sicherungsmaßnahmen vorgeschrieben. Aus der Sicht des AN erforderliche Sicherungsmaßnahmen sind mitzukalkulieren und werden nicht gesondert vergütet.

3.10. Belastungsannahmen (Brückenbau)

Entfällt.

3.11. Vermessungsleistungen, Aufmaßverfahren

Die Vordersätze der einzelnen Positionen sind überschlägig ermittelt worden. Abgerechnet wird mit den tatsächlichen Mengen.

Die Rechnung (Schlussrechnung) ist nach Fertigstellung mit allen Originalunterlagen (Aufmaßblätter, Lieferscheine, Bautagebuch, Entsorgungsnachweise) vierfach in der zuständigen AM einzureichen. Es können Abschnittsweise Teilschlussrechnungen gestellt werden.

Aufmaße werden von AN und AG gemeinsam unter Bezugnahme auf die jeweilige Positionsnummer des Zuschlagschreibens, getrennt für jeden Bauabschnitt, vorgenommen.
Die Aufmaßerstellung erfolgt auf gültigen Vordrucken gemäß HVA-StB und ist im Original der Schlussrechnung beizulegen. Formlose Aufmaßblätter werden nicht anerkannt.

Wird nach der Leistungsbeschreibung ein flächenbezogenes Einbaugewicht (kg/m²) für die einzelne Schicht gefordert, so sind mit den Wiegescheinen die erreichte Einbaumenge der Schicht nachzuweisen. Zusammen mit den Wiegescheinen ist eine Zusammenstellung der Wiegescheine für eine Tagesleistung zu übergeben, aus der ersichtlich ist, in welchen Teilabschnitten das Material eingebaut wurde.

3.12. Prüfungen

3.12.1 Eignungsnachweis / Erstprüfungen

Allgemein

Sofern für die zur Verwendung gelangenden Baustoffe und Baustoffgemische Erst-/Eignungsprüfungen und/oder Eignungsbeurteilungsnachweise oder Zulassungsbescheide erforderlich werden, sind diese mindestens 10 Werktage vor der ersten Verwendung des Baustoffes/Baustoffgemisches dem AG mit allen erforderlichen Anlagen einzureichen. Die Kosten hierfür trägt der AN.

Erst-/Eignungsprüfungen sind nach den einschlägigen Technischen Regelwerken von einer nach der RAP Stra anerkannten Prüfstelle durchzuführen und vom AN dem AG zur Kenntnisnahme vorzulegen. Die zeitlich befristete Gültigkeit der Erst-/Eignungsprüfungen ist zu beachten.

Asphaltschichten

Zusätzlich zu dem nach ZTV Asphalt-StB vorzulegenden Eignungsnachweis muss für das Asphaltmischgut, das nicht in der aktuellen Liste der überwachten Asphaltmischanlagen aufgeführt ist, mit der Erstprüfung und der Erklärung über die Eignung des Gemisches für den vorgesehenen Verwendungszweck ein gültiges Zertifikat einer notifizierten Stelle über die werkseigenen Produktionskontrolle (WPK) vorgelegt werden.

Bei der Mitverwendung von Asphaltgranulat ist das ausgefüllte Formblatt „Klassifizierung von Asphaltgranulat“ (siehe BTR RC-StB 14, Anlage D 2) mit dem Eignungsnachweis vorzulegen (Gültigkeit der Klassifizierung gemäß BTR RC-StB beträgt max. 12 Monate).

Die verwendeten Asphaltgemische für Deck- und Binderschichten müssen verformungsbeständig sein. Die ausreichende Verformungsbeständigkeit ist gemäß TL Asphalt-StB 07/13, Tab. 6 u. 8 über den Spurbildungstest im Rahmen der erweiterten Erstprüfung nachzuweisen. Als Anforderungswert gilt eine Spurrinnentiefe von 3,5 mm, berechnet aus der proportionalen Spurrinnentiefe (TP Asphalt-StB, Teil 22; Prüfung bei 60°C im Luftbad mit Gummirad) und der vorgesehenen Einbaudicke.

Das Ergebnis des Spurbildungsversuchs wird Bestandteil des Eignungsnachweises.

3.12.2 Eigenüberwachungsprüfungen

Der AN hat sich während der Ausführung (mindestens anhand der Vorgaben in den jeweiligen ZTVen) zu vergewissern und dem AG auf Verlangen nachzuweisen, dass die Baustoffe, Baustoffgemische und die ausgeführten Leistungen den vertraglichen Anforderungen entsprechen.

Kommt der AN seinen Verpflichtungen zur Durchführung der Prüfungen nicht oder nicht vollständig nach, ist der AG berechtigt, ein Labor seiner Wahl mit der Durchführung der Prüfungen auf Kosten des AN zu beauftragen. Der Nachweis der Schichtdicken im Zuge der Eigenüberwachung erfolgt über Einbaugewicht.

Nach Abschluss der Arbeiten sind dem AG alle vorgenannten und die den Zusätzlichen Technischen Vorschriften und Vertragsbedingungen geforderten Prüfungen und Messungen vorzulegen.

Der Nachweis der Schichtdicken im Zuge der Eigenüberwachung erfolgt über Einbaugewicht.

Beim Einbau des Fahrbahnüberganges ist die Ausführung vom AN mit einem Einbauprotokoll lt. Ausführungsanweisungen zu dokumentieren. Die Unterlagen sind dem AG (Autobahnmeister) einen Tag nach Herstellung des Fahrbahnüberganges unaufgefordert auszuhändigen. Das Einbauprotokoll ist Bestandteil des Abnahmeprotokolls.

3.12.3 Kontrollprüfungen

Kontrollprüfungen werden vom AG veranlasst. Der AN hat die damit möglicherweise verbundenen Verzögerungen des Arbeitsablaufes entschädigungslos aufzufangen.

Die Durchführung zusätzlicher Kontrollprüfungen kann nur bis zu 6 Wochen nach Übersendung des Prüfberichtes gefordert werden. Zusätzliche Untersuchungen des Verdichtungsgrades können nur innerhalb von 14 Tagen nach Übergabe des Prüfberichtes verlangt werden, wenn die Strecke unter Verkehr ist.

Ergänzend zu den Anforderungen aus Tabelle 11 der ZTV Asphalt-StB 07/13 darf der Hohlraumgehalt der Binderschichten in der eingebauten Schicht den Grenzwert von 8,0 Vol.-% nicht überschreiten.

Die Anforderungen an den Schichtenverbund zwischen zwei Asphalt-schichten und -lagen gelten auch für die im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen auf vorhandene Asphaltunterlagen aufgetragenen Asphalt-schichten.

Es werden Kontrollprüfungen für Fahrbahnübergänge aus Asphalt für das Haftverhalten zwischen Gestein und Tränkmasse in Anlehnung an die TP Asphalt-StB Teil 11 vom AG ausgeführt. Hierfür hat der AN Rückstellproben vom Gestein (10 kg) und der Tränkmasse (3 kg) zur Verfügung zu stellen.

3.13. Zusammenfassende Angaben für die Erarbeitung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzplanes (Sige-Plan)

Die Erarbeitung eines Sicherheits- und Gesundheitsschutzplanes ist für die Baumaßnahme mit vorbeschriebenem Zeit- und Leistungsumfang nicht erforderlich.

4. Ausführungsunterlagen

4.1. Vom AG zur Verfügung gestellte Ausführungsunterlagen

Vom AG können nur die in der Baubeschreibung und die im Leistungsverzeichnis vorgegebenen Angaben zur Verfügung gestellt werden.

4.2. Vom AN zu erstellende bzw. zu beschaffende Ausführungsunterlagen

- Antrag auf Erteilung einer Jahresgenehmigung zum Einrichten von „Arbeitsstellen kürzerer Dauer“
- Verkehrszeichenpläne

5. Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen

5.1. Anzuwendende Zusätzliche Vertragsbedingungen

6. In der Anlage „Zusammenstellung der gültigen Regelwerke“ (siehe Aufforderung zur Angebotsabgabe) sind die anzuwendenden Regelwerke benannt.

Anlage 1.1

Nachweis über die Verwertung von Abfällen

(gilt nur für nicht gefährliche Abfälle, die nicht in den BTR RC-StB 14 geregelt sind)

Die Autobahn GmbH des Bundes	
Dienststätte/ Sachgebiet :	Autobahnmeisterei Freiwalde
Örtliche Bauüberwachung:	Autobahnmeisterei Freiwalde
Baumaßnahme:	BAB A13, A15 AM Freiwalde, Instandsetzung von Fahrbahnschäden in Asphalt- und Betonfahrbahnen mit Asphalt, Abrufvertrag 2026-28
Abfallart und Abfallschlüssel:	Betonaufbruch 170101
Ordnungszahl/-en der Position/-en im Bauvertrag:	
Auftragnehmer / Ausbaufirma:	
Beförderer: Name und Anschrift:	
Menge in t oder m ³ :	
Ort der Verwertung: Baumaßnahme / Andere:	
Art der Verwertung:	
Zeitraum der Anlieferung beim Verwerter:	
Ort / Datum:	
Unterschrift des Verwerter: Name und Anschrift:	

Anlage 1.2**Nachweis über die Verwertung von Abfällen**

(gilt nur für nicht gefährliche Abfälle, die nicht in den BTR RC-StB 14 geregelt sind)

Die Autobahn GmbH des Bundes	
Dienststätte/ Sachgebiet :	Autobahnmeisterei Freiwalde
Örtliche Bauüberwachung:	Autobahnmeisterei Freiwalde
Baumaßnahme:	BAB A13, A15 AM Freiwalde, Instandsetzung von Fahrbahnschäden in Asphalt- und Betonfahrbahnen mit Asphalt, Abrufvertrag 2026-28
Abfallart und Abfallschlüssel:	Asphaltaufruch 170302
Ordnungszahl/-en der Position/-en im Bauvertrag:	
Auftragnehmer / Ausbaufirma:	
Beförderer: Name und Anschrift:	
Menge in t oder m ³ :	
Ort der Verwertung: Baumaßnahme / Andere:	
Art der Verwertung:	
Zeitraum der Anlieferung beim Verwerter:	
Ort / Datum:	
Unterschrift des Verwerter: Name und Anschrift:	

Anlage 1.3**Nachweis über die Verwertung von Abfällen**

(gilt nur für nicht gefährliche Abfälle, die nicht in den BTR RC-StB 14 geregelt sind)

Die Autobahn GmbH des Bundes	
Dienststätte/ Sachgebiet :	Autobahnmeisterei Freiwalde
Örtliche Bauüberwachung:	Autobahnmeisterei Freiwalde
Baumaßnahme:	BAB A13, A15 AM Freiwalde, Instandsetzung von Fahrbahnschäden in Asphalt- und Betonfahrbahnen mit Asphalt, Abrufvertrag 2026-28
Abfallart und Abfallschlüssel:	Gemischte Bau- und Abbruchabfälle 170904
Ordnungszahl/-en der Position/-en im Bauvertrag:	
Auftragnehmer / Ausbaufirma:	
Beförderer: Name und Anschrift:	
Menge in t oder m ³ :	
Ort der Verwertung: Baumaßnahme / Andere:	
Art der Verwertung:	
Zeitraum der Anlieferung beim Verwerter:	
Ort / Datum:	
Unterschrift des Verwerter: Name und Anschrift:	