

Die Autobahn GmbH des Bundes
Abteilung Betrieb
C 1.3 Straßenausstattung und-unterhaltung

Rangsdorf, 26.03.2026

Vorhaben: **BAB A10 AS Potsdam Nord und Leest
beide RF - Deckschichterneuerung**

Auftraggeber: Die Autobahn GmbH des Bundes
NL Nordost
An der Autobahn 111
16540 Hohen Neuendorf

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Beschreibung der Leistung	3
1.1.	Auszuführende Leistungen	3
1.1.1.	Straßenbau.....	3
1.1.2.	Ausstattung	6
1.2.	Ausgeführte Vorarbeiten	7
1.3.	Ausgeführte Leistungen	7
1.4.	Gleichzeitig laufende Bauarbeiten	7
1.5.	Mindestanforderungen für Nebenangebote	7
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	8
2.6.	Gewässer	8
2.7.	Baugrundverhältnisse	8
2.8.	Seitenentnahme und Ablagerungsstellen	8
2.9.	Schutz-Bereiche und -Objekte	8
2.10.	Anlagen im Baubereich.....	8
2.11.	Öffentlicher Verkehr im Baubereich	8
3.	Angaben zur Ausführung	8
3.1.	Verkehrsführung, Verkehrssicherung	8
3.2.	Bauablauf	9
3.3.	Wasserhaltung	10
3.4.	Baubeihelfe	10
3.5.	Stoffe, Bauteile.....	10
3.5.1	Allgemeines.....	10
3.5.2	Verwendung gebrauchter Stoffe	11
3.5.3	Hinweise zu einzelnen Ordnungszahlen	11
3.6.	Abfälle	12
3.7.	Winterbau	12
3.8.	Beweissicherung	12
3.9.	Sicherungsmaßnahmen	13
3.10.	Belastungsannahmen (Brückenbau)	13
3.11.	Vermessungsleistungen, Aufmaßverfahren.....	13
3.11.1	Vermessungsleistungen.....	13
3.11.2	Besonderheiten	13
3.11.3	Aufmaß und Berechnung	13
3.12.	Prüfungen.....	14
3.12.1	Allgemeines.....	14
3.12.2	Eignungsnachweis	14
3.12.3	Eigenüberwachungsprüfungen	15
3.12.4	Kontrollprüfungen	15
3.13.	Zusammenfassende Angaben für die Erarbeitung des Sicherheits- und Gesundheitsschutzplanes (Sige-Plan).....	16
4.	Ausführungsunterlagen	16
4.1.	Vom AG zur Verfügung gestellte Ausführungsunterlagen	16
4.2.	Vom AN zu beschaffende Ausführungsunterlagen	16
5.	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen	16
	Anlage 1 - Bedarfsumleitungen	17
	Anlage 2 - Baubereiche.....	18
	Anlage 3 – Übersichtskarte	20

1. **Allgemeine Beschreibung der Leistung**

Die vorliegende Baumaßnahme umfasst Instandsetzungsmaßnahmen der Fahrbahn im Bereich der A10 an der AS Potsdam Nord bei km 127,5 und an der AS Leest bei km 122,8 beider Richtungsfahrbahn.

Die Maßnahmen dienen der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und eines störungsfreien Verkehrsflusses. Die Asphaltdecke weist deutliche Alterserscheinungen auf.

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.

1.1. **Auszuführende Leistungen**

Die Baumaßnahme an der BAB A 10, beinhaltet im Wesentlichen folgende auszuführende Leistungen.

- Einrichten der Verkehrssicherung
- Erneuerung der Deckschicht der Anschlussstellen (Anlage 2)
- Erneuerung der Binderschicht im vorgegebenen Bereich bzw. in Abstimmung mit dem AG
- Die Durchführung der Baumaßnahme erfolgt unter Vollsperrung der jeweiligen AS

Nach Einbau der neuen Deckschicht erfolgt die Verkehrsfreigabemarkierung.

Die Baumaßnahme befindet sich im Verantwortungsbereich der AM Werder.

Sind Leistungen des AN erforderlich, welche im Leistungsverzeichnis nicht aufgeführt sind, hat der AN den AG davon vor Baubeginn **schriftlich** in Kenntnis zu setzen (VOB/B § 2 Nr. 6).

1.1.1. Straßenbau

- Herstellen der Verkehrsführungen entsprechend den modifizierten RSA-Regelplänen auf der Autobahn und der Bundesstraße B 273 bzw. Landstraße L 902.
- Schneiden der Asphaltdecke in den Anschlussbereichen längs und quer am Bauanfang und Bauende
- Fräsen der Asphaltdecke ca. 4 cm im gesamten Baubereich
- Fräsen der Binderschicht ca. 5 cm im vom AG vorgegebenen Bereich
- Anspritzen der gefrästen Asphaltflächen zur Absicherung des Schichtenverbundes
- Einbau eines bituminösen Oberbaus bestehend aus 5,0 cm Asphaltbinder (teilweise) und 4,0 cm Asphaltbeton 11 D SP im gesamten Baubereich
- Herstellen der Anschlüsse und Nähte
- Herstellen von Quertugen im Bereich von Rissen (Reflektionrisse auf Grund von einer Betontragschicht unter dem Asphalt)
- Herstellen von Induktionsschleifen in den Anschlussstellen (für Ampel und Zählschleifen)
- Aufbringen einer Verkehrsfreigabemarkierung Typ I und in Abstand von ca. 8 Wochen das Aufbringen einer Endmarkierung Typ II

Fräsarbeiten allgemein

Die instand zusetzenden Bereiche sind im Vorfeld der Maßnahme zusammen mit dem AG detailliert vor Ort anzuzeichnen und nachfolgend auf entsprechende Tiefe abzufräsen.

Die Frästiefe ist im Beisein des AG vorab zu testen und festzulegen.

Technologisch bedingte Fräsausrundungen sind geradlinig und senkrecht entsprechend der Frästiefe zu schneiden und abzutrennen. Anschlüsse der Fräsbereiche an die vorhandene Asphaltdecke (längs und quer zur Fahrtrichtung) sowie Einbauten und Borde sind durch senkrechtes Schneiden herzustellen. Die gefrästen Bereiche sind mit Saug-Kehrmaschinen zu reinigen.

Bei den Fräsarbeiten ist zu berücksichtigen, dass es in der AS Potsdam Nord rechte Seite Erschwernisse in Form von Betonrandstreifen auftreten. Damit verbundene Mehraufwendungen sind durch Positionen im Leistungsverzeichnis berücksichtigt.

Asphalteinbau allgemein

Der Einbau der Asphaltschichten auf einem geschlossenen Wasserfilm ist untersagt. Für den Fall ungünstiger Witterungsbedingungen sind durch den AN Maßnahmen vorzuhalten und durchzuführen, die für die **Beseitigung von Oberflächenwasser** in den Einbauabschnitten sowie ggf. Vorwärmen der vorhandenen Asphaltschichten notwendig sind.

Diese Leistungen sind in die Einheitspreise für den Asphalteinbau mit einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet.

Besondere Maßnahmen zur Steigerung der Asphalteinbauqualität

Die Anlieferung des Asphaltmischguts zur Baustelle muss mit thermoisierten Transportfahrzeugen erfolgen.

Anforderungen 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. Die Wirksamkeit ist durch ein Herstellerzertifikat mit rechnerischem Nachweis zu belegen.

Der Asphaltmischguttransport mit Fahrzeugen bis 2016 (Bestandsfahrzeuge) erfolgt in Transportmulden mit thermoisierten Seitenflächen (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 (Neufahrzeuge) muss zusätzlich eine Thermoisolation des Muldenbodens erfolgen. Fahrzeuge ab dem Baujahr 2017 können mit einer fest am Fahrzeug installierten Temperaturmessereinrichtung ausgestattet werden, die das direkte Ablesen der Asphaltmischguttemperaturen vor dem Beginn des Entladens in den Beschicker/Straßenfertiger ermöglicht. Mögliche alternative Vorgehensweisen zum Nachweis der ausreichenden Asphaltmischguttemperatur können gleichwertig angewendet werden.

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

Thermoisierte Fahrzeuge ohne fest installierte Temperaturmessereinrichtung, jedoch mit Messmöglichkeit für Einstechthermometer

Für die Messung mit kalibrierten Einstechthermometern sind geeignete Einrichtungen in der Muldenwand (z.B. Bohrungen, Messöffnungen etc.) erforderlich, mit denen an den definierten Temperaturmesspunkten 1 bis 4 in einer maximalen Messtiefe von 10 cm im Asphaltmischgut (orthogonal zur Muldenwand) gemessen wird. Es sind so-wohl die vier Einzelmesswerte je Fahrzeugladung als auch das arithmetische Mittel der erfassten Temperaturen an den definierten Messpunkten bei jedem Entladevorgang zu messen. Die Dokumentation durch den AN erfolgt im Rahmen der Eigenüberwachung und ist grundsätzlich dem AG zu übergeben. Zu erfassen sind hierbei mindestens Fahrzeugkennzeichen der Transportmulde, Entladezeitpunkt, Temperatur je Messpunkt.

Thermoisierte Fahrzeuge ohne fest installierte Temperaturmessereinrichtung und ohne Messmöglichkeit für Einstechthermometer am Transportfahrzeug

Bei Transportmulden, die keine fest installierte Temperaturmessereinrichtung oder Messmöglichkeit für Einstechthermometer (z.B. Bohrungen, Messöffnungen 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 Transportfahrzeuges, nach der Hälfte und am Ende der Entladung in den Materialbehälter des Beschickers/Straßenfertigers mit kalibrierten Einstechthermometern oder einer vergleichbaren kalibrierten Messtechnik. Zu dokumentieren sind das Fahrzeugkennzeichen der Transportmulde,

die Zeitpunkte der Messung sowie die je-weils erfassten Asphaltmischguttemperaturen zu den drei Messzeitpunkten. Die Dokumentation durch den AN erfolgt im Rahmen der Eigenüberwachung und ist grundsätzlich dem AG zu übergeben.

Thermoisierte Fahrzeuge mit fest installierter Temperaturmesseinrichtung

Die Temperaturmessung erfolgt an den Messpunkten 1 bis 4 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 Fahrzeuges, die Datenaufzeichnung erfolgt digital und beinhaltet die Temperaturmesswerte mit einem zugehörigen Zeitstempel, das Lieferdatum sowie die Identifikation des Fahrzeuges. Die Dokumentation durch den AN erfolgt im Rahmen der Eigenüberwachung und ist grundsätzlich dem AG zu übergeben.

Auf Nebenflächen ist ein Beschickereinsatz nicht notwendig.

Einbau- und Logistikkonzept

Dem AG ist zur Bauanlaufbesprechung ein Einbau-/ Logistikkonzept vorzulegen, welches die Grundlage für die Planung eines kontinuierlichen Einbauprozesses darstellt. Dieses muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- Angabe des Asphaltmischwerkes / der Asphaltmischwerke (Betreiber, Ort, Nummer des Eignungsnachweises, einfache Entfernung zwischen Asphaltmischwerk(en) und Baustelle, vorgesehene Liefermengen)
- Angabe eines Asphaltmischwerkes für Ersatzlieferungen im Bedarfsfall, wenn bei Maßnahmen mit festen Einbau-Zeitfenstern der Ausfall eines Asphaltmischwerkes zwingend vermieden werden muss (beispielsweise bei Vollsperrung einer BAB für den Einbau in voller Breite)
- Umlaufplan zur Anlieferung des Asphaltmischgutes
- Angaben zur eingesetzten Einbau- und Verdichtungstechnik (inkl. Beschicker)
- Angaben zur Thermoisierung der Mulden (Vorlage des Herstellerzertifikats zur Thermoisierung)
- Angaben zur Dokumentation der Temperaturmessung am Transportfahrzeug (Systembeschreibung der verwendeten Messeinrichtung und Datenaufzeichnung)

Der Umlaufplan zur Anlieferung des Asphaltmischgutes muss mindestens folgende Angaben enthalten:

- vorgesehene Einbaumenge je Asphaltmischgutart pro Zeiteinheit
- geplante Umlaufzeit der Transportfahrzeuge von der Beladung bis zur Entladung (Baustelle) unter Berücksichtigung der unteren Grenzwerte für die Asphaltmischguttemperatur bei Übergabe in den Beschicker (ZTV Asphalt-StB, Tabelle 5)
- Anzahl der geplanten Umläufe
- Geplante Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines kontinuierlichen Einbauprozesses bei Störungen im Logistikkonzept
- Angabe des Verantwortlichen für die Koordinierung während der Ausführung (Name, ständige Erreichbarkeit ist sicherzustellen)

Das Einbau- und Logistikkonzept ist nach Aufforderung zu überarbeiten.

Herstellung von Anschlüssen und Nähten

- Die gefrästen Bereiche sind mit Saug-Kehrmaschinen zu reinigen.
- Die Abfahrt bzw. Auffahrt der Anschlußstellen ist in der Regel bis 6,00m breit. Es gibt jedoch Bereiche, die über 8 Meter Breite aufweisen. Dort sollte eine Längsfuge vermieden werden (durch größere Fertigerbreite bzw. Einsatz von 2 Fertigern). Die Forderung gilt nicht für die Aufweitung zur Bundesstraße bzw. Landstraße.
- Der Anschluss der neuen Deckschicht an die vorhandene Befestigung (längs/quer) und im Bereich eventueller Randbegrenzungen ist als Fuge herzustellen, indem die Naht zu schneiden und zu vergießen ist. 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 entsprechend ZTV-Fug bis zur Oberkante zu verfüllen.

Trassierung

Die vorhandene Gradienten und Querneigung sind beizubehalten.

Messungen für das Ausführen und Abrechnen der Arbeiten einschließlich dem Vorhalten der Messgeräte, Lehnen, Absteckzeichen usw., das Erhalten der Lehnen und Absteckzeichen während der Bauausführung und das Stellen der Arbeitskräfte ist in die Baupositionen einzurechnen und ist damit abgegolten.

Seitens des AG können keine Vermessungsunterlagen zur Verfügung gestellt werden.

1.1.2. Ausstattung

Schutzplanken / Absturzsicherung

Im Baustellenbereich befinden sich in Teilbereichen im Abstand von 0,50 m zur befestigten Fahrbahnkante Schutzplanken. Die Schutzplanken verbleiben während der Bauausführung an ihrem Standort und dürfen durch den Baustellenverkehr nicht beschädigt werden.

Leitpfosten / Verkehrsschilder

Im Randstreifenbereich sind Verkehrszeichen in einem max. Abstand von 0,75 m von der befestigten Fahrbahnkante vorhanden. Diese verbleiben während der Bauausführung an ihrem Standort und dürfen durch den Baustellenverkehr nicht beschädigt werden.

Induktionsschleifen

Im Instandsetzungsbereich beider Anschlussstellen befinden sich Induktionsschleifen. Diese treten auf in Verbindung der Lichtsignalanlage der AS Potsdam Nord und Zählschleifen in der AS Leest, die beim Fräsen zerstört werden. Diese sind im Rahmen der Maßnahme zu erneuern.

Der Funktionsnachweis für die LSA-Schleifen ist dem Eigentümer LS Brandenburg nachzuweisen. Kontaktdaten des Eigentümers der Schleifen werden mit Zuschlagserteilung an den Auftragnehmer mitgeteilt.

Im Einzelnen sind nachfolgend genannte Leistungen auszuführen. An der Messstelle auf der Rampe der AS sind in der Fahrspur Schleifen vom Typ 2 nach TLS einzubauen. Die Induktionsschleifen bestehen aus vier Windungen des Telefondrahtes TE-CU VS AWG 14EE oder eines gleichwertigen Drahtes gem. Anhang „Induktionsschleifen“ des TLS.

Die Fugenschnitte sind unter Verwendung von Pressluft nach dem Schnitt staubfrei zu reinigen. Maßangaben sind gem. Anhang 11 der TLS einzuhalten. Zur Sicherstellung einer einwandfreien Haftung der Vergussmasse an den Fugenschnittflächen sind diese mit geeignetem Bindemittel zu versehen. Der Verguss der Fahrbahnsensoren bzw. Kabelstränge erfolgt mit Vergussmasse nach TL Fug-StB. Die Fugen sind bis Fahrbahnoberkante zu vergießen und absolut feuchtigkeitsdicht herzustellen. Die beim Verguss zulässige Mindestumgebungstemperatur von 7 °C ist zu beachten.

Die Verkehrsfreigabe hat erst zu erfolgen, wenn durch entsprechende Trocknungszeit ein Ausfahren der Vergussmasse auszuschließen ist.

Die Zuleitungskabel sind bis in einen vorhandenen Schaltschrank (Streckenstation) neben der Fahrbahn zu führen, dort aufzulegen und zu markieren. Bei Zuleitungen über 10 m Länge sind die Leitungen außerhalb des Fahrbahngebietes in Anschlusskästen aufzulegen und mit Fernmeldekabel (Fmk) A-O2YF (L) 2Y 10 x 2 x 0,8 St III zu verlängern. Im Bereich des Übergangs zwischen Fahrbahn und Bankett ist eine Schrägbohrung anzubringen und ein flexibles Kunststoffrohr einzubauen, in dem die Schleifendrähte bis in den Schaltschrank oder bis zur Verlängerung durch das Fmk im Anschlusskasten geführt werden. Im Übrigen sind die Festlegungen des Anhangs „Induktionsschleifen“ der TLS zu beachten.

Markierung

Vor Durchführung der Fräsarbeiten zur Deckschichterneuerung ist durch den AN Markierung eine Lagesicherung der vorhandenen Markierung (nach Wahl des AN) durchzuführen. Die Aufwendungen für die Lagesicherung sind im Leistungsverzeichnis berücksichtigt.

High-Solid-Farbe

Nach Einbau der Deckschicht und vor Verkehrsfreigabe hat die Herstellung der Markierung mit High-Solid-Farbe (Nassfilmdicke 2 x 0,3 mm) entsprechend dem Urzustand zu erfolgen, dabei sind die Leitlinien, Randmarkierungen und Sperrflächenmarkierung mit Farbe zu erneuern.

Kaltplastik-Agglomerat

Die Applikation der Fahrstreifenbegrenzungen erfolgt **ca. 8 Wochen nach Verkehrsfreigabe** in Kaltspritzplastik-Agglomeratmarkierung in einer Schichtdicke von 2,5 – 3,5 mm.

Schätzt der Auftragnehmer ein, dass die endgültige Markierung schon zu einem früheren Zeitpunkt möglich ist, so ist ihm diese Ausführung freigestellt, eventuell daraus entstehende Qualitätsmängel hat er jedoch zu seinen Lasten unverzüglich zu beseitigen.

Kaltplastikmasse

Die Endmarkierung für Blockmarkierung und Sperrflächenmarkierung erfolgt mit Kaltplastikmasse in einer Schichtdicke von 3 mm.

1.2. Ausgeführte Vorarbeiten

Entfällt.

1.3. Ausgeführte Leistungen

Entfällt.

1.4. Gleichzeitig laufende Bauarbeiten

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind in dem geplanten Baubereich 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 Erhaltungsmaßnahme ist im Land Brandenburg im Einzugsbereich der Autobahn GmbH des Bundes, NL Nordost Bereich Werder auf der BAB A 10 auf beiden Richtungsfahrbahnen, an der **Anschlussstellen Leest (km 122,8), und Potsdam Nord (km 127,5) auszuführen (Anlage 2 und 3).**

2.2. Vorhandene öffentliche Verkehrswege

Die Baustelle ist über die Autobahn A10 und der Bundesstraße B 273 und Landstraße L 902 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 Flächen innerhalb der Baustelle in Anspruch zu nehmen. Sie sind mit der AM Werder abzustimmen. Zusätzliche Flächen stehen seitens des AG nicht zur Verfügung.

Alle vom AN benötigten Flächen muss der AN zu seinen eigenen Lasten anmieten oder pachten.

2.6. Gewässer

Entfällt.

2.7. Baugrundverhältnisse

Entfällt.

2.8. Seitenentnahme und Ablagerungsstellen

Ablagerungsstellen können vom AG nicht gestellt werden. Alle ausgebauten Stoffe sind durch den AN von der Baustelle zu entfernen und einer Verwertung zu zuführen, falls im Leistungsverzeichnis nichts anderes angegeben wird. Der AN hat für die Entsorgung den entsprechenden Nachweis zu erbringen. Er hat sich vor Abgabe seines Angebotes über die örtlichen Verhältnisse und Deponien einschließlich der Transportwege und des Verkehrsaufkommens zu informieren.

Wieder zu verwendende Bauteile sind im Baustellenbereich zwischenzulagern.

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),“ zu berücksichtigen. Über eventuell querende Leitungen hat sich der AN in Eigenständigkeit bei den zuständigen Medienträgern zu informieren.

Bezüglich des autobahneigenen Fernmeldekabels hat sich der AN mit der FIT in Verbindung zu setzen:

Kontaktdaten werden nach Beauftragung übergeben.

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

2.11. Öffentlicher Verkehr im Baubereich

Die Instandsetzungsarbeiten sind unter Vollsperrung der Anschlussstelle durchzuführen.

Die Realisierung der Baumaßnahme hat so zu erfolgen, dass keine Gefährdungen des öffentlichen Verkehrs, an den die Baustelle tangierenden Bereichen und Baustellenein- und Ausfahrten auftreten. Auflagen des AG sowie der Polizei ist unverzüglich Folge zu leisten.

Sollten zusätzliche Maßnahmen zur Verkehrsführung erforderlich werden, so sind diese mit dem Autobahnmeister abzustimmen.

3. Angaben zur Ausführung

3.1. Verkehrsführung, Verkehrssicherung

Die Durchführung der Verkehrssicherung erfolgt auf der Grundlage der derzeit gültigen Fassungen der RSA 21, der ZTV-SA, sowie der Berücksichtigung der StVO und der ASR 5.2.

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

Der AN sichert die Baustelle und die Zufahrt zur Baustelle so ab, dass der öffentliche Verkehr in keiner Weise über das notwendige Maß hinaus gefährdet, behindert oder beeinträchtigt wird. Der AN hat die Errichtung und die Beräumung der Verkehrssicherung unmittelbar vor Beginn bzw. nach Fertigstellung der Baumaßnahme auszuführen. Zusätzliche Aufwendungen auf Grund längerfristig verbleibender Sicherungsmaterialien gehen zu Lasten des AN.

Es ist die Vorhaltung der jeweiligen Sperre über die gesamte Bauzeit vorzusehen und einzurechnen. Die sich hieraus ergebenden Kontrollen und ggf. der erforderliche Austausch von Sicherungstechnik ist ebenfalls in den EP einzurechnen und ist damit abgegolten.

Bei allen Verkehrssicherungsmaßnahmen hat ein fachkundiger Ansprechpartner während der Dauer der Sperrmaßnahme vor Ort auf der Baustelle präsent zu sein.

Die Verkehrszeichen müssen vollretroreflektierend sein. Sie sind standfest und sicher, mindestens 1,50 m neben der Fahrbahn zu installieren. Für die Längsabsicherung der Baustellenbereiche sind Warnbaken zu verwenden. Diese Warnbaken (1 m hoch, 0,25 m breit) haben den geltenden Liefervorschriften zu genügen. Es sind Baken mit Folie Typ II zum Einsatz zu bringen. Das Aufstellen und Unterhalten der Warnbaken ist in die Einheitspreise einzurechnen und wird nicht gesondert vergütet.

Das Ein- und Ausfahren in die bzw. aus der Baustelle darf nur in Fahrtrichtung, mit äußerster Vorsicht und unter Inbetriebnahme der Rundumkennleuchten erfolgen. Für den Schutz seines auf der Baustelle tätigen Personals ist der AN voll verantwortlich. Dies gilt sowohl für die Einhaltung der einschlägigen Vorschriften zur Verhütung von Unfällen als auch bei Arbeiten im Bereich der Bundesautobahn. Die Beschäftigten auf der Baustelle haben Warnbekleidung entsprechend §36 (6) StVO gemäß DIN EN ISO 20471 zu tragen.

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

In den Verkehrssicherungsplänen sind die vorhandene Autobahnbeschilderung und die ggf. erforderliche Außerkraftsetzung sowie alle notwendigen Beschilderungen zur Kennzeichnung der Baustelle mit aufzunehmen.

Unverzüglich nach Auftragsbestätigung hat der AN der Verkehrsbehörde der Autobahn GmbH des Bundes, Abteilung Verkehrsbehörde BAB, einen zuvor von der AM Werder bestätigten Verkehrssicherungsplan zur Genehmigung einzureichen. Dieser ist nachfolgend in der AM und auf der Baustelle zu hinterlegen.

Im Verkehrszeichenplan ist die Verkehrsführung darzustellen.

Die Verkehrssicherung auf der Autobahn hat in Anlehnung an die RSA-Regelpläne, wobei eine Einschränkung der vorhandenen Fahrstreifen erfolgt, durchzuführen. Auf der Bundesstraße L 902 und B 273 erfolgt eine Verkehrsführung in Anlehnung an den RSA-Regelplan CI/3, wobei die Fahrstreifen eingeengt werden. Die Markierung der Fahrstreifen erfolgt mit gelber Folie.

Bei der AS Potsdam bzw. B 273 ist zu berücksichtigen, dass sich auf Grund von Besonderheiten wie Ampelverkehr, Radfurt, getrennte Fahrbahnen, Einmündungen von gegenüberliegenden Straßen einen höheren Aufwand bei der Verkehrssicherung ergeben. Dieser Umstand ist einzukalkulieren und wird nicht besonders vergütet.

Während der Sperrungen an den Anschlussstellen sind die Bedarfsumleitungen entsprechend Anlage 1 zu nutzen. Mit der Sperrung einer Anschlussstelle wird die nächstfolgende oder die AS davor als Ab- oder Auffahrt als Umleitung genutzt, die Konkretisierung erfolgt mit der Verkehrsbehörde in der Bauanlaufberatung. Bei Arbeitsstellen kürzerer Dauer sind die sperrfreien Zeiten der AM Werder zu berücksichtigen (siehe Anlage 6).

Eventuell erforderliche individuelle Beschilderungen und Provisorien sind in die EP der Verkehrssicherung einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet.

3.2. Bauablauf

Der AN hat sich vor Angebotsabgabe durch Besichtigung der Baustelle ein genaues Bild über die örtlichen Verhältnisse zu verschaffen.

Unklarheiten betreffs seines Angebotes sind vor Abgabe mit der ausschreibenden Stelle zu klären.

Die Erarbeitung und Planung des Bauablaufes sowie dessen Koordinierung unter Berücksichtigung der Randbedingungen bleibt grundsätzlich dem AN überlassen.

Bezüglich Bauzeit ist zu berücksichtigen, dass für eine Seite der jeweiligen Anschlussstelle max. 6 Werktage zur Verfügung stehen.

Zur Einhaltung der geplanten Bauzeit sind alle technischen und technologischen Notwendigkeiten (evtl. Zweischichtbetrieb) einzukalkulieren.

Vor Baubeginn ist entsprechend VOB mit dem AG eine Bauanlaufberatung durchzuführen. Zur Bauanlaufberatung ist der Bauablaufplan zu konkretisieren und dem AG zur Bestätigung vorzulegen. Der Bauablauf sollte entsprechend den technologischen Bedingungen und Erfordernissen gemäß Bauablaufplan erfolgen.

Die Abwicklung der Arbeiten sowie Koordinierung mit anderen an der Bauausführung beteiligten Unternehmen sind Sache des AN.

Personaleinsatz:

Der AN ist verpflichtet, die Baustelle mit qualifiziertem Fachpersonal so zu besetzen, dass die auszuführenden Arbeiten einwandfrei und reibungslos abgewickelt werden.

Bei mangelnder Zahl oder Qualifizierung des Baustellenpersonals kann der AG eine Umsetzung oder Verstärkung fordern. Die Mehrkosten trägt der AN.

Es ist ein Zweischichtbetrieb abzusichern. Samstage gelten als Werktage.

Zur Leitung des Vorhabens ist ein qualifizierter Bauleiter zu bestellen. Er ist dem AG vor Baubeginn schriftlich zu benennen.

Sämtliche Leistungen sind vor Verkehrsfreigabe des Instandhaltungsbereiches auszuführen.

Der entsprechende Bauablauf und zusätzliche Kosten durch die Sonderarbeitszeiten (Genehmigungen, Zuschläge usw.) sind vom Bieter bei der Kalkulation zu berücksichtigen.

Vor Beginn der Arbeiten ist die AM Werder zu verständigen. Kontaktdaten zu Ansprechpartner der AM werden bei Zuschlagserteilung/ Auftragserteilung bekannt gegeben.

Die Verkehrsbehördliche Anordnung ist unverzüglich nach Zuschlagserteilung zu beantragen.

Für die Einholung der Anordnung sowie für die Bauleistung sind Zeiten entsprechend den besonderen Vertragsbedingungen vorgesehen.

3.3. Wasserhaltung

Entfällt.

3.4. Baubehelfe

Entfällt.

3.5. Stoffe, Bauteile

3.5.1 Allgemeines

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 Wareneingangsprüfung vorzulegen oder der Verwendungszweck ist in der Liste der güteüberwachten Gesteinskörnungen, Baustoffgemische und Böden des Landes Brandenburg (www.lsb.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 gelistete Laboratorien erfolgen.

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

Material für Asphalttschichten

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 ist im Internet veröffentlicht (www.ls.brandenburg.de).

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

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).

3.5.2 Verwendung gebrauchter Stoffe

vorhandene Fahrbahnbefestigung

Die vorhandene Asphaltbefestigung der Fahrbahn ist abzufräsen und einer güteüberwachten Asphaltmischanlage zur Verwertung zuzuführen. Anhand der Untersuchungen gemäß RuVA- StB 01/05 kann das Material der Mischproben der **Verwertungsklasse A** zugeordnet werden.

3.5.3 Hinweise zu einzelnen Ordnungszahlen

Asphaltbinder AC16 BS mit Bindemittel 25/55-55 A nach TL Bitumen-StB

Für die Herstellung des Mischgutes gilt die TL Asphalt-StB.

Es ist ein witterungsbedingt wirkendes Additiv dem Bindemittel zuzusetzen.

Die Gesteinskörnung für Asphaltbinder AC 16 B S müssen in Bezug auf den Widerstand gegen Zertrümmerung der Kategorie SZ18 / LA20 entsprechen.

Asphaltbeton AC 11 D SP mit Bindemittel 25/55-55 A nach TL Bitumen-StB

siehe Arbeitspapier für die Planung und Ausführung von Asphaltdeckschichten aus splittreichem Asphaltbeton für den Einsatz in Verkehrsflächen mit besonderen Beanspruchungen (AP AC D SP)

Für die Herstellung des Mischgutes gilt die TL Asphalt-StB.

Es ist ein witterungsbedingt wirkendes Additiv dem Bindemittel zuzusetzen.

Die groben, gebrochenen Gesteinskörnungen müssen einen PSV – Wert ≥ 51 haben.

Mischgut für die Asphaltbeton-Deckschicht ist nur aus einem einzigen Mischwerk zu beziehen, die Herkunft und Sorte des Bindemittels, der Mineralstoffe und der Bindemittelträger muss für die Baumaßnahme gleichbleiben.

Einbau

Der Einbau der Asphalttschichten auf einem geschlossenen Wasserfilm ist untersagt. Die Bauausführung der Deckschicht hat in günstigen Witterungsperioden zu erfolgen. Im Übrigen gelten die Einbautoleranzen und Einbauvorschriften der ZTV-Asphalt-StB.

Die Ausbildung der Nähte hat gemäß ZTV-Asphalt-StB zu erfolgen. Die Aufweitung der Fugenspalten hat durch Nassschnitt zu erfolgen.

Die daraus entstehenden Mehraufwendungen sind in die entsprechenden EP einzurechnen und sind damit abgegolten.

Schichtenverbund

Durch fehlenden oder nicht dauerhaften Verbund zwischen den Schichten reduziert sich die Lebensdauer der Straßenkonstruktion. Die Einbaufäche für die Deckschicht ist mit

polymermodifizierter Bitumenemulsion Art C 60BP4-S nach TL BE-StB anzusprühen. Unterschreitungen der geforderten Werte gelten als Mangel.

Markierung

Agglomerate auf Kaltspritzplastik

Das Markierungssystem Agglomerate auf Kaltspritzplastik („nass in nass“) wird wie nachfolgend beschrieben aufgebaut:

- Kaltspritzplastik applizieren, randscharf ausgebildet, vorerst ohne Nachstreumittel.
- Unmittelbar nach dem Aufbringen der Kaltspritzplastik erfolgt die Applikation der Kaltplastik-Agglomeratmarkierung (mit eingemischten Reflexperlen) auf die KSP im so genannten „nass in nass“ Verfahren, mit dem Effekt, dass beide Stoffe gemeinsam aushärten.
- Im Zuge des Aufbringens der Agglomerate werden beide Komponenten mit Nachstreumitteln abgestreut.
- Beim Einsatz von 2 unmittelbar hintereinander applizierenden Markierungsmaschinen ist dafür zu sorgen, dass die Striche eine gute Überdeckung aufweisen.

-

3.6. Abfälle

Allgemeines

Für alle im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Ausbaustoffe, Abfälle und überschüssigen Erdmassen bleibt der AG Abfallerzeuger und somit für eine ordnungsgemäße und schadlose Verwertung bzw. für eine Beseitigung ohne eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit verantwortlich.

Der AN wird für diese Abfälle Abfallbesitzer und ihm wird gemäß § 22 KrWG die Erfüllung der Entsorgungspflicht übertragen.

Am 01.08.2023 ist die Verordnung zur Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung, zur Neufassung der Bodenschutz- und Altlastenverordnung und zur Änderung der Deponieverordnung und der Gewerbeabfallverordnung vom 09.07.2021 in Kraft. Zuordnungswerte nach den LAGA TR sind ab diesen Zeitpunkt nicht mehr für die Abfalldeklaration heranzuziehen.

Bei der Entsorgung des Abfalls endet die vertragliche Verpflichtung des Auftragnehmers erst mit der vollständigen ordnungsgemäßen Entsorgung des Abfalls. Die Übernahme sowie die vollständige, ordnungsgemäße und schadlose Entsorgung der Abfälle und Ausbaustoffe hat unter Beachtung der geltenden Gesetze, zugehörigen Verordnungen sowie der einschlägigen umwelt- und abfallrechtlichen Bestimmungen zu erfolgen. Die Entsorgung des Kehrortes ist in die jeweilige Position einzurechnen und wird nicht gesondert vergütet.

Vor Baubeginn benennt der Auftragnehmer dem Auftraggeber in Textform den Vor- und Zunamen der für den rechtmäßigen Umgang mit den anfallenden Ausbaustoffen bzw. Abfällen verantwortlichen Person/ Abfallbeauftragter und dessen Vertreter.

Die Aufwendungen für die Entsorgung nicht gefährlicher Abfälle sind in die Einheitspreise einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet.

3.7. Winterbau

Entfällt.

3.8. Beweissicherung

Soweit vor Beginn der Baumaßnahme Vorschäden an der Straßenausstattung oder anderen autobahneigenen Anlagen (Brücken) festgestellt werden, sind diese gegenüber der AM Werder 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.

Insbesondere bei den Asphaltarbeiten sind die Kraftfahrer der Transportfahrzeuge nachweislich zu belehren, dass im Bereich der Kragarme, Schilderbrücken und Ü-Bauwerke sowie bei Freileitungen die Ladeflächen abzusenken sind und auf den Sicherheitsabstand zu achten ist.

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 einzukalkulieren und werden nicht gesondert vergütet.

3.10. Belastungsannahmen (Brückenbau)

Entfällt.

3.11. Vermessungsleistungen, Aufmaßverfahren

3.11.1 Vermessungsleistungen

Die Kosten für Vermessungsleistungen sind in die jeweiligen Einheitspreise mit einzurechnen und werden nicht gesondert vergütet. Dazu gehören auch alle Messungen für das Ausführen und Abrechnen der Arbeiten einschließlich Vorhalten der Messgeräte, Lehren, Absteckzeichen usw., das Erhalten der Lehren und Absteckzeichen während der Bauausführung und das Stellen der Arbeitskräfte.

Der AN hat dem AG alle im Rahmen der Vermessungsarbeiten verwendeten und entstandenen Unterlagen auf Verlangen vollständig und systematisch geordnet zu übergeben.

3.11.2 Besonderheiten

Die Vordersätze der einzelnen Positionen sind überschlägig ermittelt worden. Abgerechnet wird mit den tatsächlichen Mengen. Werden einzelne Positionen für eine vertragsmäßige Leistungserfüllung überschritten, ist vor Arbeitsdurchführung der AG zu verständigen.

Bei den nach Gewicht abzurechnenden Positionen gelten für die Abrechnung nur die anerkannten und vom AG abgezeichneten Originalwiegescheine bzw. -lieferscheine. Des Weiteren werden nur automatisch gedruckte Wiegescheine akzeptiert.

Bei den Fräsarbeiten wird die gesamte bearbeitete Fläche aufgemessen und abgerechnet.

Die Rechnung (Abschlags- bzw. Schlussrechnung) ist mit allen Originalunterlagen (Aufmassblätter, Lieferscheine, Bautagebuch) **per Post, per E-Mail, bzw als xRechnung in der NL Nordost der Autobahn GmbH des Bundes** einzureichen.

Der Bieter hat sich vor Angebotsabgabe über die örtlichen Gegebenheiten des Baubereiches und über preisbeeinflussende Umstände zu informieren. Forderungen infolge Unkenntnis dieser Umstände werden nicht anerkannt.

3.11.3 Aufmaß und Berechnung

Für die Abrechnung der ausgeführten Leistungen gelten die Regelungen in **Anlage 4** zur Baubeschreibung. Sofern es zu geänderten/zusätzlichen Leistungen kommt oder sich andere vertragliche Abweichungen ergeben, gelten die Regelungen der **Anlage 5** zur Baubeschreibung.

Abrechnungsvereinfachung im Straßenbau

Für die Abrechnung der Schichten des Oberbaues

- Asphaltbinderschicht
- Deckschichten
- Aufsprühen der Bindemittel
- Bearbeiten der Oberfläche

wird folgende Festlegung getroffen:

Die einzelnen Schichten des Oberbaues werden mit den Deckenbreiten der Fahrbahnoberflächen abgerechnet.

Mehrstärken und – mengen durch Abknickung, Verwindungen sowie die Mengen für die vorschriftsgemäßen Randausbildungen (Abböschung, Abtreppung, Überstände) sind einzurechnen.

Mehr- oder Minderleistungen, die zur sachgerechten Leistungserfüllung unumgänglich sind, sind beim AG vor Erbringung genehmigen zu lassen. Sie werden nicht gesondert vergütet, sofern eigenmächtiges Handeln des AN vorliegt. Außerdem sind sie in der Abrechnung gesondert kenntlich zu machen.

Die Abrechnung erfolgt entsprechend ZTV BEA-StB in der aktuell gültigen Fassung.

3.12. Prüfungen

3.12.1 Allgemeines

Eignungsprüfungen / Erstprüfungen 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 Eignungsprüfungen ist zu beachten. Sofern für die zur Verwendung gelangenden Baustoffe und Baustoffgemische Eignungs- und/oder Eignungsbeurteilungsnachweise, Erstprüfungen 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.

3.12.2 Eignungsnachweis

Der AN hat vor Beginn der Ausführung dem AG nachzuweisen, dass die Stoffe für den geplanten Verwendungszweck geeignet sind.

Der Nachweis über die Erfüllung der Eignungsvoraussetzungen erfolgt entsprechend ZTV-Asphalt-StB, Abschnitt 2.3.2.

Die vorgesehenen Mischwerke für Asphaltbaustoffe und die Lieferwerke für mineralische Baustoffe müssen durch eine im Land Brandenburg anerkannte Prüfstelle fremdüberwacht sein.

Die nach den zusätzlichen technischen Vertragsbedingungen vom AN vorzunehmenden Eignungsnachweise sind bis vier Kalenderwochen vor der Ausführung dem AG vorzulegen.

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 Konformitätszertifikat einer Zertifizierungsstelle über die werkseigene Produktionskontrolle vorgelegt werden.

Bei der Mitverwendung von Asphaltgranulat ist das ausgefüllte Formblatt „Klassifizierung von Asphaltgranulat“ (siehe BTR RC-StB 14, Anlage 5) mit dem Eignungsnachweis vorzulegen.

Für Asphaltgemische, die als Deck- und Binderschichten zur Anwendung kommen, sind im Rahmen der Erstprüfung Spurbildungsversuche vorgesehen.

Bis zum Vorliegen von Grenzwerten für die proportionale Spurrinnentiefe nach TP-Asphalt-StB, Teil 22 werden die langjährig in Brandenburg bewährten Grenzwerte für hochbeanspruchte Verkehrsflächen im Bereich von Bundes- und Landesstraßen vereinbart. Im Rahmen der Erstprüfung ist für das Mischgut von Deck- und Binderschichten eine Spurrinnentiefe von $\leq 3,5$ mm nachzuweisen, wobei die Versuchsbedingungen der TP A-StB, Teil Spurbildungsversuch – Bestimmung der Spurrinnentiefe im Wasserbad, Ausgabe 1997 einzuhalten sind (Stahlrad, 20 000 Überrollungen, Wasserbad bei 50° C) (siehe RE 26/2008 zur Einführung der TL Asphalt-StB 07)

Das Ergebnis ist im Eignungsnachweis anzugeben.

Für Asphaltbinder und Gussasphalt sind im Rahmen des Eignungsnachweises folgende zusätzliche Prüfungen durchzuführen:

- Ansprache des Widerstandes gegen bleibende Verformungen („Einaxialer Druck-Schwellversuch – Bestimmung des Verformungsverhaltens von Asphalten bei Wärme“) und
- Untersuchung des Kälteverhaltens (Abkühlversuch nach den TP „Verhalten von Asphalten bei tiefen Temperaturen“)

3.12.3 Eigenüberwachungsprüfungen

Der AN hat sich während der Ausführung (mindestens anhand der Vorgaben in den jeweiligen ZTV) 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.

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

3.12.4 Kontrollprüfungen

Bezüglich der genannten Qualitätsmerkmale behält sich der AG Kontrollprüfungen vor. Alle vorgenannten, einschließlich der in den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen geforderten Prüfungen und Messungen sind nach Abschluss der Arbeiten dem AG zur Prüfung vorzulegen.

Die Kosten für Wiederholungsprüfungen von Materialproben und anderweitigen Qualitätskontrollen, die nicht den Anforderungen entsprechen, gehen zu Lasten des AN. Darüber hinaus behält sich der AG bei negativen Ergebnissen alle weiteren Maßnahmen vor.

Der AN hat den AG bei der Entnahme von Proben zu unterstützen.

Unabhängig von der für die Eigenüberwachung festgelegten Methode behält sich der AG vor, an nach Augenschein ausgewählten oder an vermuteten Schwachstellen Kontrollprüfungen durchzuführen. Wird dabei eine ungenügende Verdichtung nachgewiesen, ist der anforderungsgemäße Zustand herzustellen.

Abscherkraft zwischen den Schichten

Der AG behält sich vor, die Abscherkraft zwischen den Schichten prüfen zu lassen (z.B. mit dem Verfahren nach Leutner).

Der Verbund gilt als ausreichend, wenn am 150er Bohrkern bei +25°C zwischen der Asphalt-deckschicht und der Binderschicht ≥ 15 KN-Scherkraft sowie zwischen der Binder- und der Tragschicht ≥ 12 KN nachgewiesen werden.

Ebenheit

Die Ebenheit der Deckschicht wird im Rahmen der Kontrollprüfung des AG in Längsrichtung mittels Planographen sowie in Querrichtung mittels 4,00 m Richtscheit ermittelt.

Auswertungsgrundlage für die Messungen der ZTV-Asphalt in ihrer gültigen Fassung. Überschreitungen der Grenzwerte in Längs- und Querrichtung gelten gleichermaßen als Mangel. Unterschiede in der Verfahrensweise bei der Behandlung von Mängeln bei Quer- und Längsebenheit sind ausgeschlossen.

Spurrinnen

Spurrinnen gelten als Mangel. Die Asphaltdeckschicht muss so verformungsbeständig sein, dass innerhalb der Gewährleistungsfrist kein 100-m-Mittelwert ≥ 7 mm Spurrinnentiefe auftritt und höchstens 10% der 100-m-Mittelwerte ≥ 6 mm Spurrinnentiefe aufweisen.

Als Messverfahren für die Spurrinnentiefe wird die Methode mit dem SIRANO-Messbus festgelegt, für das eine entsprechende Zertifizierung der BAST vorliegt. Für Spurrinnen, die den Grenzwert überschreiten, sind zu Lasten des AN von einem gemeinsam mit der Niederlassung Autobahn zu bestimmenden Prüfinstitut die betroffenen Schichten zu ermitteln. Danach ist im betroffenen Fahrstreifen die Deckschicht im Rahmen der Gewährleistung durch den AN bzw. zu dessen Lasten zu erneuern.

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

Dem Auftragnehmer zu übertragende Auftraggeberaufgaben gemäß Baustellenverordnung

Die Aufgaben des Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinators gemäß Baustellenverordnung werden dem Auftragnehmer für die in der Verdingungsunterlage beschriebene Baumaßnahme übertragen.

Die Aufgaben des Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinators sind:

- Wahrnehmen der Aufgaben nach § 3 Abs. 2 und 3 BaustellV.
- Hinwirken auf das Einhalten der Baustellenordnung sowie des Baustelleneinrichtungsplanes der Baustelle zur Vermeidung von Gefährdungen.
- Berücksichtigung sicherheits- und gesundheitsschutzrelevanter Wechselwirkungen zwischen den Arbeiten auf der Baustelle und anderer betrieblicher Tätigkeiten oder Einflüsse auf oder in der Nähe der Baustelle.
- Kontrolle der Absicherung der Baustelle zur Vermeidung von Gefährdungen
- Organisieren und Durchführen von Sicherheitsbesprechungen und -begehungen, Auswerten der Ergebnisse und Unterrichten des Auftraggebers

Die Aufgaben des Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinators sind mit der Abnahme der Baumaßnahme erfüllt.

Der Auftragnehmer hat unverzüglich nach der Auftragserteilung dem Auftraggeber Name und Anschrift des Koordinators und des Stellvertreters zu benennen.

Erforderliche Kenntnisse und Fähigkeiten des Koordinators:

- Baufachlich: Architekt, Ingenieur mit mehrjähriger Berufserfahrung.
- Kenntnisse über Standsicherheit baulicher Anlagen, Bauverfahren, Baumethoden.
- Arbeitsschutzfachlich: Fachkraft für Arbeitssicherheit oder nachweisbare umfassende Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung der Arbeitsschutzvorschriften auf Großbaustellen.
- Erfahrungen: umfangreiche projektspezifische Erfahrungen (ca. 5 Jahre) in Planung und Ausführung, je nach Koordinierungsaufgabe.
- Für Koordinierung: bauvorhabenbezogene Kenntnisse und Erfahrungen der speziellen, einem Koordinator nach Baustellenverordnung obliegenden Aufgaben, Tätigkeiten und Verpflichtungen.

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 beschaffende Ausführungsunterlagen

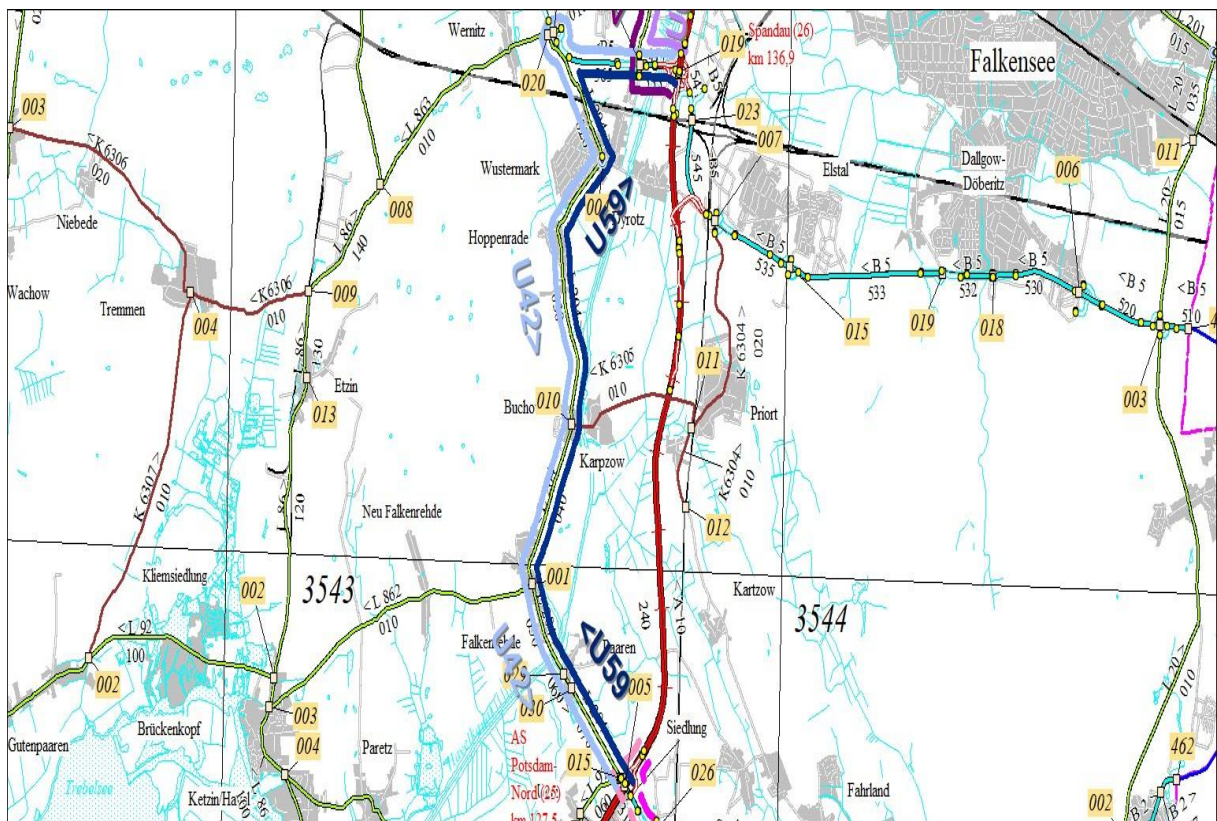
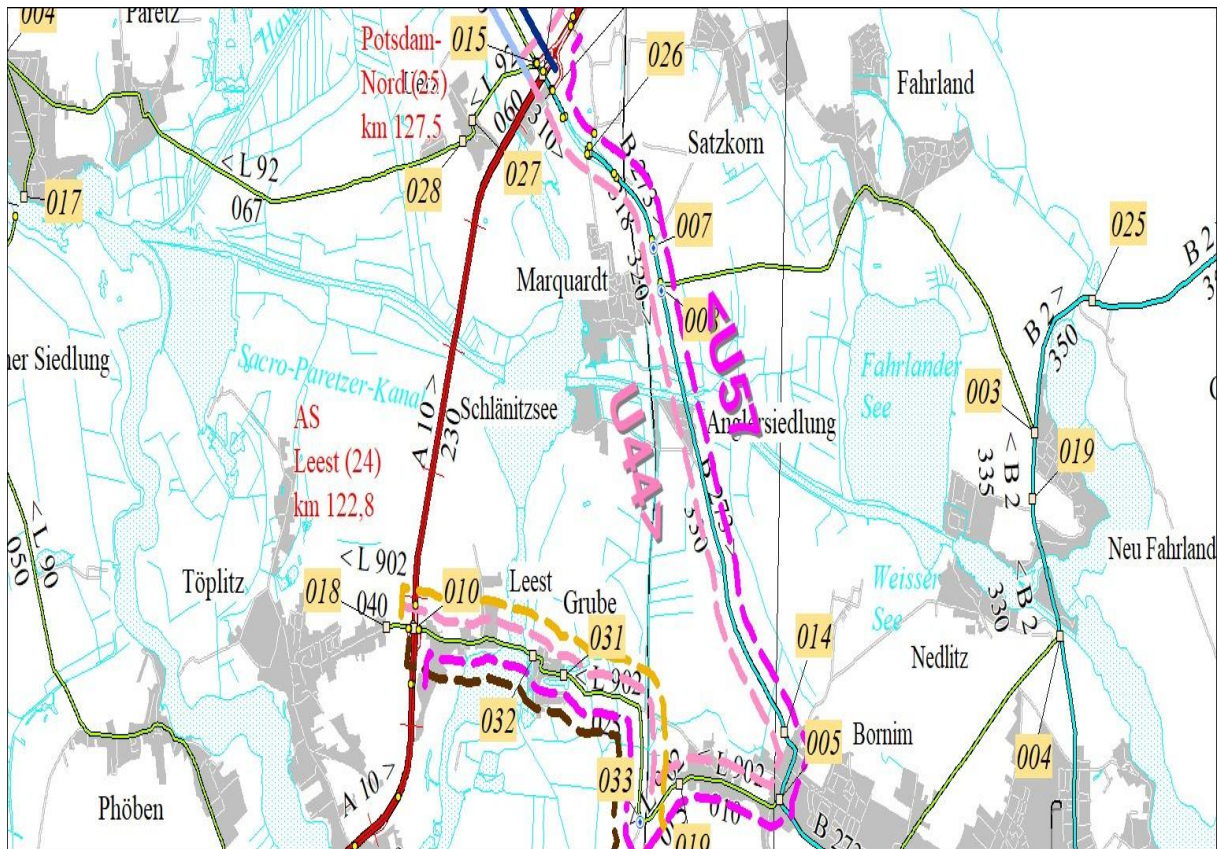
- Deckenhöhenplan nach Aufnahme der vorhandenen Fahrbahnoberfläche
- Aufnahme der vorhandenen Markierung zur Wiederherstellung
- Verkehrssicherungsplan
- Bauablaufplan

5. Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen

Es gelten die im Anhang zur Aufforderung zur Angebotsabgabe aufgeführten Regelwerke.

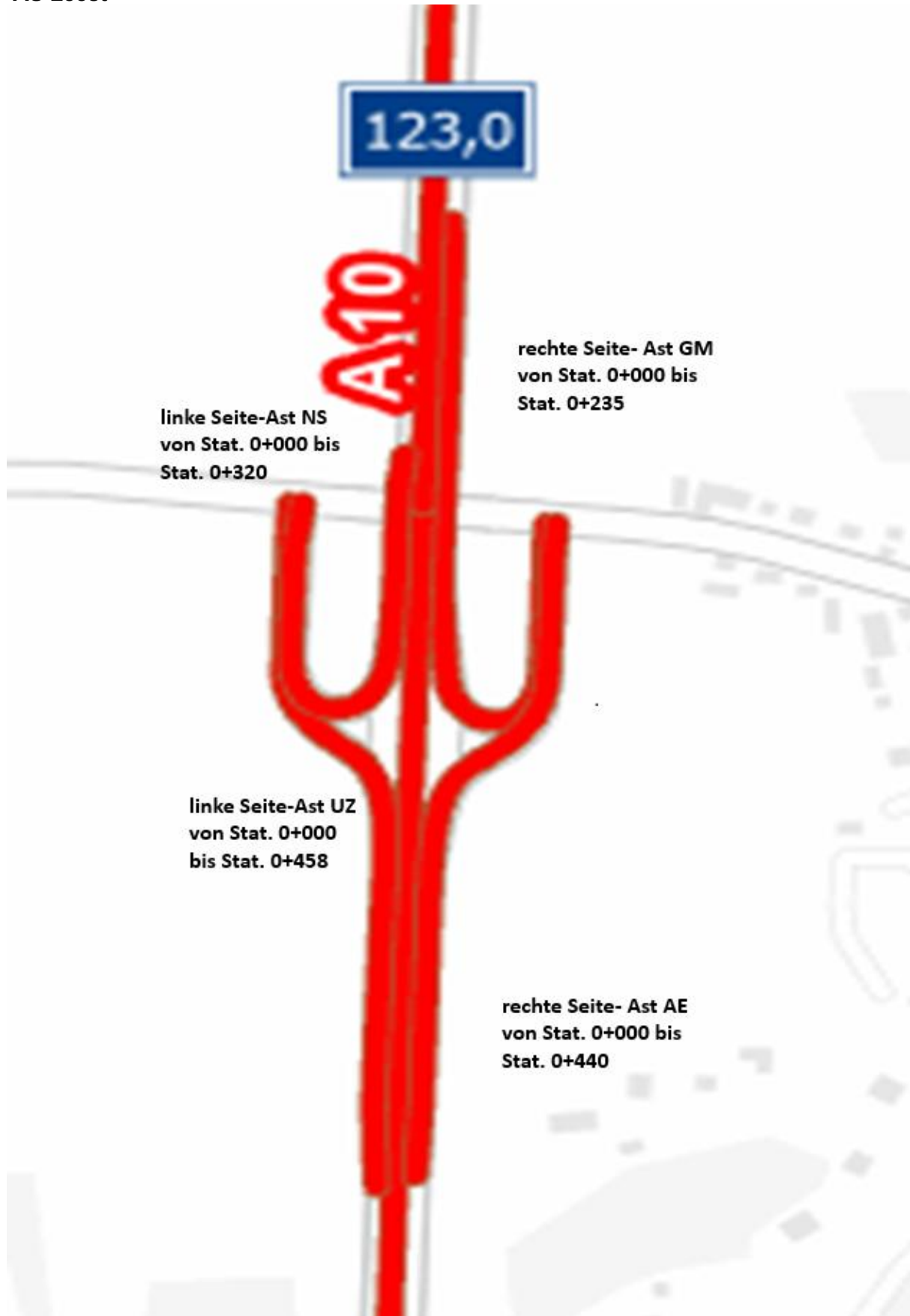
Anlage 1 - Bedarfsumleitungen

Bedarfsumleitung Bereich AS Potsdam Nord und Leest



Anlage 2 - Baubereiche

AS Leest



AS Potsdam Nord



Anlage 3 – Übersichtskarte

