

TOP 5

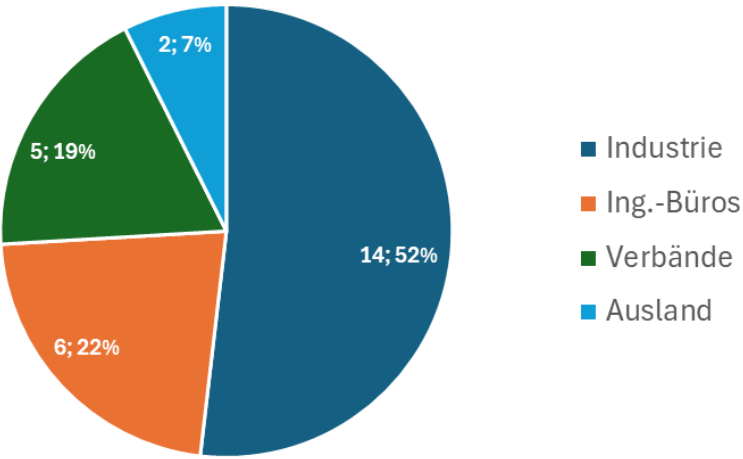
Bericht aus der Arbeitsgruppe Asphalttechnik

Arbeitsschwerpunkte

- Überarbeitung des Technisches Regelwerks
- Temperaturabgesenktes Asphaltmischgut
- Asphaltqualität
- Umgang mit Modifizierungen
- RAL-Güteschutzgemeinschaft
- Umweltproduktdeklarationen (heute: Bericht der GF)

Sitzungen im Berichtszeitraum

- 30.09./01.10.2025 Bad Honnef
- geplant 09.03.2026 online-Sitzung



FGSV Gremium	4.6.2	7	7.0.3	7.1	7.1.1	7.3	7.3.7	7.4	7.4.4	7.5	7.6	7.6.4	7.8	7.9
	Umwelt- und Ressourcenschonung	Lenkungs- ausschuss	Innovationen	Technische Vertragsbedingungen	Neufassung Vertragsbedingungen	Bauweisen	Temperatur- absenkung	Bau- technologie	Schaumbitumen- technologie	Erhaltungs- technologie	Prüf- verfahren	Laboratoriums- technik	Wiederverwendung von Asphalt	Umweltaspekte
Mitglieder AG AT								X	X					
Arnold, Peter								X	X					
Behle, Thomas									X				X	
Cetinkaya, Reha											X			
Dudenhöfer, Bernd										X				
Drüschner, Lothar		X												
Gohl ,Sven			X	X				X	X					
Johannsen, Knut		X		X										X
Lammen, Hermann										X				
Özipek, Vedat													X	
Reschke, Thomas							X							
Schäfer, Volker		X		X		X				X			X	
Schünemann, Marco		X		X		X								
Sörensen, Anja		X									X			X
Stahl, Andreas										X	X			
Täube, André		X		X	X	X							X	X
Anzahl	0	6	1	5	1	3	1	2	3	4	3	0	4	3

7	Übersicht
7	LA Lenkungsausschuss
7.01	GA Asphalt, SpA TC 227/WG 1
7.03	AHG Innovationen
7.1	AA Technische Vertragsbedingungen
7.1.1	AK Neufassung Vertragsbedingungen
7.1.2	AK Gütesicherung
7.1.3	AK Performance-basierte Vertragsbedingungen
7.2	AA Bindemittel
7.2.01	GA Bitumen, Prüfverfahren und Anforderungen, SpA CEN TC 336
7.2.1	AK Bitumen und modifizierte Bitumen
7.2.2	AK Bitumenemulsionen und bitumenhaltige Bindemittel
7.3	AA Bauweisen
7.3.2	AK Gussasphalt
7.3.4	AK Kaltbauweisen
7.3.6	AK Offenerporiger Asphalt
7.3.7	AK Temperaturabsenkung
7.3.8	AK Asphaltentlagen
7.4	AA Bautechnologie
7.4.1	AK FDKW Asphalt
7.4.3	AK Schichtenverbund
7.4.4	AK Schaumbitumen
7.5	AA Erhaltungstechnologie
7.5.01	GA Oberflächenbehandlung/-schutz, SpA TC 227/WG 2
7.5.3	AK Instandsetzung mit Kaltbauweisen
7.5.4	AK Instandsetzung mit Heibauweisen und Erneuerung
7.5.5	AK Instandhaltung
7.6	AA Prüfverfahren
7.6.1	AK Entwicklung und Anwendung von Prüfverfahren
7.6.2	AK Melkomponenten
7.6.3	AK Zerstrungsfreie Messverfahren
7.6.4	AK Laboratoriumstechnik
7.6.5	AK Gebrauchsverhalten von Asphalt
7.7	AA Brckenbetge
7.7.1	AK Betge auf Brckenrcken
7.7.3	AK Flssigkeitsstoff-Dichtungsschichten
7.7.4	AK Fahrbahnbergnge von Asphalt
7.8	AA Wiederverwendung von Asphalt
7.8.1	AK berarbeitung RAL 818-S18
7.9	AA Umweltaspekte

Einführung Technisches Regelwerk

- TL Asphalt-StB im September ohne Einwände notifiziert, Druckfahne fertig
- ZTV Asphalt-StB Teil 1 abschließende Bearbeitung im Dezember 2025 erfolgt, Druckfahne in Bearbeitung
- ZTV Asphalt-StB Teil 2 Einführung im letzten Entwurfsstand
- Paketeinführung von TL und ZTV mittels ARS mit weiteren Regelwerken, z. B. M WA und TL AG-StB, M TA Schaum im April/Mai 2026
- TL AG-StB Länderabfrage bis Anfang Februar 2026



Quelle: FGSV 2026



Detailbeispiel: Neue Regelungen zur Wiederverwendung von Asphalt – Industrieinitiative

Beispiel für neue Formel 1:
$$Z_i = \frac{V_i \times H_i \times 0,5 \times T_{zul,i}}{a_i} \times 100$$

mit:

a_i = Spannweite der jeweiligen Merkmalsgröße (Differenz zwischen größtem und kleinstem Messwert, ohne Ausreißer),

$T_{zul,i}$ = Gesamttoleranz des Merkmalsgröße gemäß TL Asphalt-StB (Tabelle D.1),

V_i = Vergleichmäßigungsfaktor,

H_i = Homogenisierungsfaktor,

Z_i = maximal mögliche Asphaltgranulat-Zugabemenge in M.-%

Vergleich neu/alt ($a_B = 1,0$):

$$Z_{B,neu} = \frac{1,2 \times 1,2 \times 0,5 \times 1,0}{1,0} \times 100 \rightarrow 72 \%$$

$$Z_{B,alt} = \frac{0,5 \times 1,0}{1,0} \times 100 \rightarrow 50 \%$$

Asphaltmischgutart	V_i				H_i			
	AC T	AC B	AC TD	AC D, SMA D, SMA B S	AC T	AC B	AC TD	AC D, SMA D, SMA B S
Bindemittelgehalt	1,2	1,2	1,0	1,0	1,2	1,1	1,1	1,0
Erweichungspunkt Ring und Kugel	1,2	1,2	1,2	1,0	1,2	1,1	1,1	1,0
sonstige Merkmalsgrößen	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,1	1,1	1,0

Quelle: FGSV 2025

Einführung Technisches Regelwerk

Herstellung von **Asphaltemischgut** 2026

Kleinkunden ohne
Liefervertrag?
Produzierbarkeit von
zwei Temperaturstufen?
**Unternehmerische
Strategie erforderlich!**

konventionelles Asphaltemischgut (Übergang)

*bis spätestens 31.12.2026 möglich, wenn
Bauvertrag **kein** TA-Asphaltemischgut fordert*

Auslaufmodell

temperaturabgesenktes Asphaltemischgut =
TA-Asphaltemischgut (Ziel)

*ab April/Mai 2026 möglich, wenn Bauvertrag TA-
Asphaltemischgut fordert; dann **ab 31.12.2026**
verpflichtend (ArbSchG, GefStoffV, TRGS, VOB)*

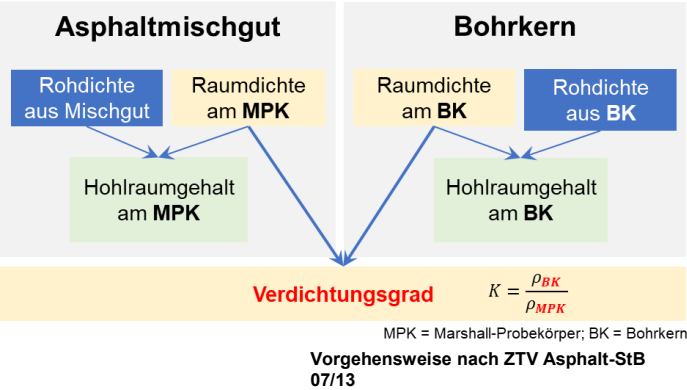
*Folgende Sorten sind wegen der
bauweisenspezifischen Temperaturen weiterhin
ohne TA-Verfahren möglich:*

SMA LA, PA D, PA WDA, AC D DSH-V

Markteinführung

Temperaturabsenkung

Pilotmaßnahmen zeigen teilweise Unterschreitungen des Verdichtungsgrades bei gleichzeitiger Einhaltung des Hohlraumgehaltes



- Austausch mit BMV Anfang September 2025
- Auswertung der eigenen und BMV-Daten, Schwerpunkt Deckschichten
- Ergebnisse des FA 7.0315 „Entwicklung einer Prüfsystematik für die Qualitätssicherung von temperaturreduzierten Asphalten“ unterstützen Diskussion

Ziele:

- Vorgaben an AA 7.6 an Laboratoriumstechnik zur Anpassung der TP Asphalt-StB
- Asphalthersteller: keine Veränderung der Rezeptur
- Vermeidung von Reklamationen bezgl. Verdichtungsgrad → weitere Beobachtung der

Vorschlagswerte aus TIP Bewertung von Hohlraumgehalt und Verdichtungsgrad bei TA-Asphalt (Entwurf 30.06.2025)

Vorgang	Vorgabe Wirkkategorie	Zusatz				Vorgaben
		organisch	oberflächenaktiv	mineralisch	Verfahren	
		FT-Wachs	FT-Wachs + paraffingatsch- haltiger Zusatz	divers	Zeolith	Verfahrenstechnik
Veränderung der Rheologie des Bindemittels		ja	noch zu klären	nein	nein	nein
TA-Effekt bleibend/reversibel		ja	ja	noch zu klären	noch zu klären	nein
Einsatz in Erstprüfung		ja	ja	ja	ja	nein
Herstellung Asphaltmischgut im Labor	TP Asphalt-StB, Teil 35A	140 - 150 °C / 150 - 160 °C	noch zu klären	150 - 160 °C / 160 - 170 °C	150 - 160 °C / 160 - 170 °C	150 - 160 °C / 160 - 170 °C
Bewertung in Erstprüfung	TL Asphalt-StB	als Bindemittel nach TL VBit-StB	noch zu klären	als Bindemittel nach TL Bitumen-StB	als Bindemittel nach TL Bitumen-StB	als Bindemittel nach TL Bitumen-StB
Probenvorbereitung 18 h Abkühlen	TP Asphalt-StB, Teil 28	nein	nein	ja	ja	ja
Trocknen des MPK für EP, WPK und KP	TP Asphalt-StB, Teil 29	nein	nein	nein	nein	ja
Herstelltemperatur MPK EP, WPK und KP	TP Asphalt-StB, Teil 30/33	125 / 135 °C	noch zu klären	135 / 145 °C oder laut Herstellerangabe	135 / 145 °C	135 / 145 °C
Vorschlag für künftige Herstelltemperatur MPK und Vorgehensweise Erstprüfung		115 / 125 °C	115 / 125 °C	produktabhängig 125 / 135 °C bis 115 / 125 °C, Bildung von Wirkkategorien mit spezifischen Festlegungen erforderlich	135 / 145 °C, Erstprüfung ohne Produkt	135 / 145 °C, Erstprüfung ohne Technologie
Vorschlag für künftige Herstelltemperatur MPK und Vorgehensweise Werkseigene Produktionskontrolle		115 / 125 °C	115 / 125 °C	produktabhängig 125 / 135 °C bis 115 / 125 °C, Bildung von Wirkkategorien mit spezifischen Festlegungen erforderlich	bei frisch an der Mischanlage entnommenen Proben 125 / 135 °C, bei wiedererwärmten/ getrockneten Proben 135 / 145 °C	bei frisch an der Mischanlage entnommenen Proben 115 / 125 °C, bei wiedererwärmten/ getrockneten Proben 135 / 145 °C
Vorschlag für künftige Herstelltemperatur MPK und Vorgehensweise Kontrollprüfung		115 / 125 °C	115 / 125 °C	produktabhängig 125 / 135 °C bis 115 / 125 °C, Bildung von Wirkkategorien mit spezifischen Festlegungen erforderlich	bei wiedererwärmten/ getrockneten Proben 135 / 145 °C	bei wiedererwärmten/ getrockneten Proben 135 / 145 °C

untere Temperatur für Straßenbaubitumen bzw. viskositätsverändertes Straßenbaubitumen
obere Temperatur für PmB bzw. viskositätsverändertes PmB

Temperaturabsenkung

Handling im Asphaltlabor

Herstellung vom
MPK und
Probplatten in
Labor:

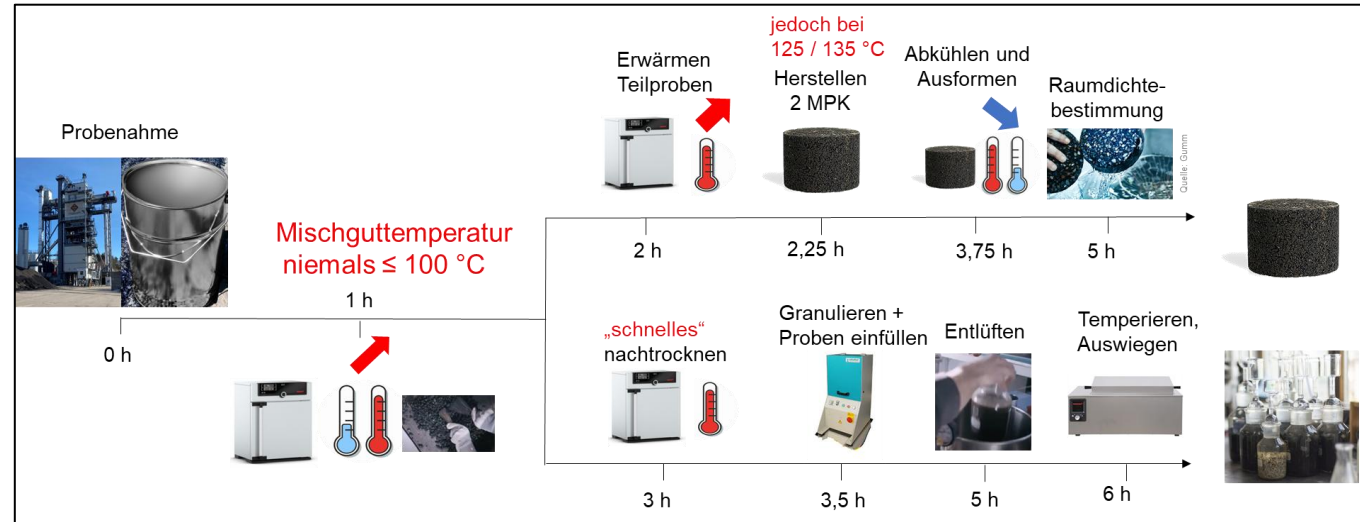


Tabelle 1: Verdichtungstemperatur

Bitumensorte	Asphaltemischgut mit Viskositätsverändertem Bitumen nach TL VBit-StB sowie Bitumen nach TL Bitumen mit viskositätsverändernden organischen Zusätzen nach M TA	anderes Asphaltemischgut
Straßenbaubitumen	$(125 \pm 5) ^\circ\text{C}$	$(135 \pm 5) ^\circ\text{C}$
Polymermodifiziertes Bitumen	$(135 \pm 5) ^\circ\text{C}$	$(145 \pm 5) ^\circ\text{C}$

Quelle: FGSV 2025

Beispiel für **Laborkarte**: Bestimmung des Hohlraumgehaltes nach TP Asphalt-StB



- Umstellung auf Temperaturabgesenktes Asphaltemischgut bedingt Veränderungen bei der Probenvorbereitung und Prüfdurchführung
- Laborablauf ist neu zu organisieren

Ziele:

- Unterstützung der Mitglieder bei organisatorischen Abläufen im Laborbereich (Schwerpunkte Erstprüfung, WPK, Zugabe mehrerer Granulate, Aufrechterhaltung von Klassifizierungen)

→ „Überblick behalten“

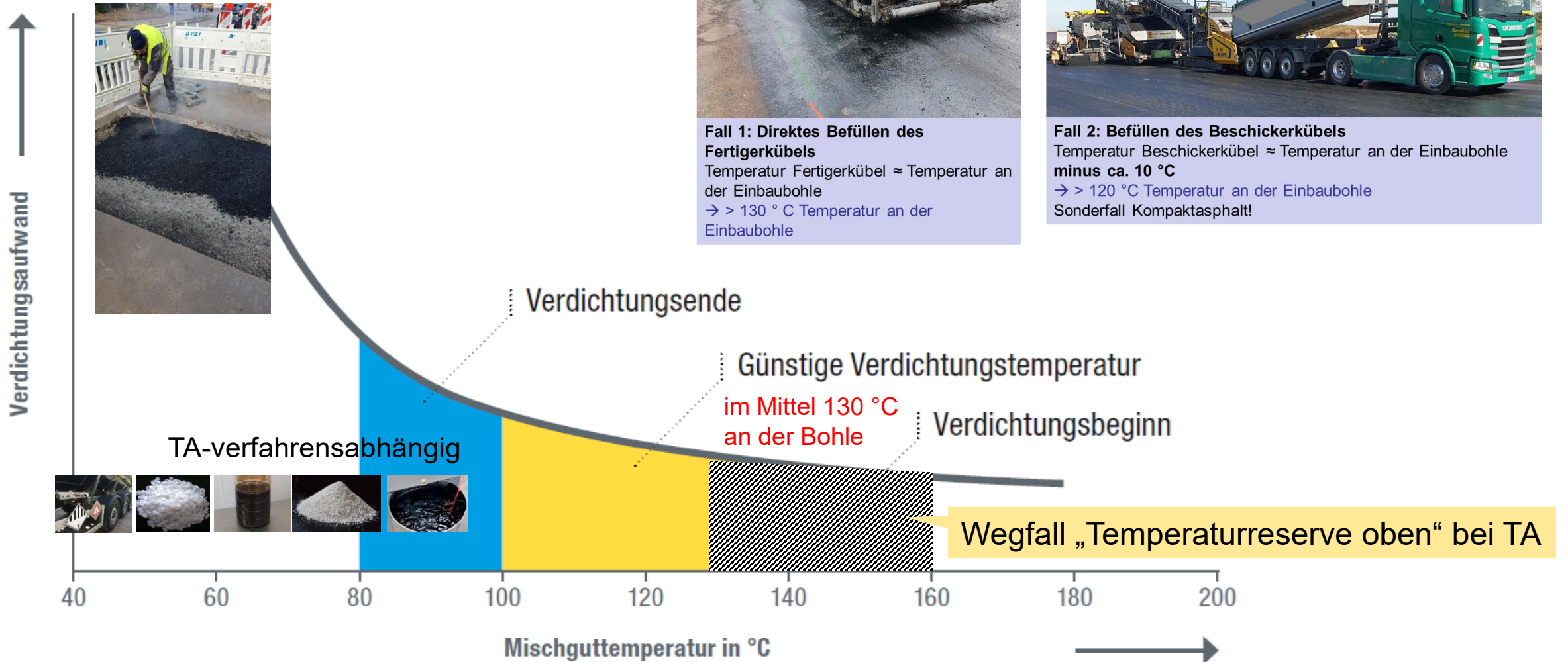
asphalt--

Laborantenschulungen

Schwerpunktthemen beim
Asphaltseminar in Willingen

Temperaturabsenkung

Absicherung des Bauerfolges - Walzverdichtung



Temperaturabsenkung

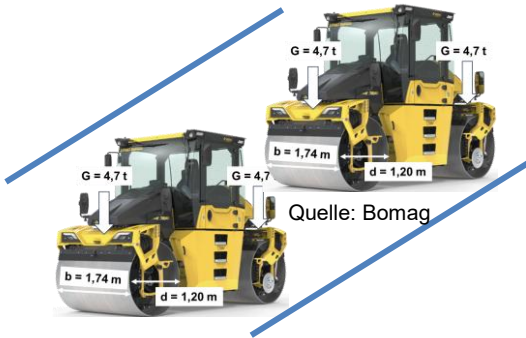
Absicherung des Bauerfolges – Planung der Verdichtung

Simulation der Abkühlkurve (Rechenmodell)

Quelle:
Open Source Software PaveCool Version 3.1,
Universität Minnesota USA, 2020

Gute Übereinstimmung!

Tatsächliche Abkühlkurve (Kerntemperatur)



Beispiel für die erforderliche Walzzeit nach H VAE

- 65 m/min (4,0 km/h)
- 6 Walzübergänge
- 50 m Walzbahnlänge
- Einbaubreite 6,50 m (N' = 5 m)

$$t_{eff} = \frac{L \cdot n \cdot N'}{v_w} = \frac{50 \text{ m} \cdot 6 \cdot 5}{65 \text{ m/min}} = 23,1 \text{ min}$$

- t_{eff} = Walzzeit für eine Walzbahn
- L = Walzbahnlänge [m]
- n = Walzübergänge (Summe)
- N' = Anzahl paralleler Walzbahnen
- v_w = Walzgeschwindigkeit [m/min]

2 Walzen parallel → 11,6 min je Walze

Praxishandbuch für
den Einbau
(Qualität organisieren)

maximale Walzzeit bis Temperatur Schicht 90 °C, Asphaltdeckschicht "AC" 4 cm

verfügbare Walzzeit (min)		Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit							
		V ₀	V ₁₅	V ₃₀	V ₄₅	V ₀	V ₁₅	V ₃₀	V ₄₅	V ₀	V ₁₅	V ₃₀	V ₄₅	V ₀	V ₁₅	V ₃₀	V ₄₅	V ₀	V ₁₅	V ₃₀	V ₄₅	V ₀	V ₁₅	V ₃₀	V ₄₅				
temperatur Asphalt an Bohle (°C)	150	11	9	8	8	11	9	9	8	13	10	9	9	13	11	10	9	15	12	11	10	15	12	11	10				
	140	9	7	7	6	9	8	7	6	10	8	7	6	10	9	8	7	12	10	9	8	12	10	9	8				
	130	7	6	5	5	7	6	5	5	8	6	6	5	8	7	6	6	9	8	7	6	9	8	7	6				
	120	5	4	4	3	5	4	4	4	5	5	4	4	6	5	4	4	6	5	5	5	6	6	5	5				
Luft / Unterlage (°C)		0				5				10				15				20				25				30			

maximale Walzzeit bis Temperatur Schicht 90 °C, Asphaltdeckschicht "AC" 4 cm, auf warmer Unterlage aus Asphalt

verfügbare Walzzeit (min)		Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit				Windgeschwindigkeit			
		v ₀	v ₁₅	v ₃₀	v ₄₅	v ₀	v ₁₅	v ₃₀	v ₄₅	v ₀	v ₁₅	v ₃₀	v ₄₅	v ₀	v ₁₅	v ₃₀	v ₄₅	v ₀	v ₁₅	v ₃₀	v ₄₅	v ₀	v ₁₅	v ₃₀	v ₄₅	v ₀	v ₁₅	v ₃₀	v ₄₅	v ₀	v ₁₅	v ₃₀	v ₄₅
Temperatur Asphalt an Bohle (°C)	150	17	13	11	10	17	13	12	11	20	15	13	11	20	15	13	12	24	17	14	13	24	17	15	13	29	20	16	15	30	20	17	15
	140	14	11	9	8	14	11	9	9	16	12	10	9	16	12	11	10	19	14	12	11	20	14	12	11	24	16	14	12	24	17	14	13
	130	10	8	7	7	10	8	7	7	12	9	8	7	12	10	8	8	15	11	9	8	15	11	10	9	19	13	11	10	19	13	11	10
	120	7	6	5	5	7	6	5	5	9	7	6	5	9	7	6	6	11	8	7	6	11	8	7	6	13	10	8	7	14	10	8	7
Temperatur Luft (°C)		0				5				0				5				0				5				0				5			
Unterlage (°C)		30				30				40				40				50				50				60				60			

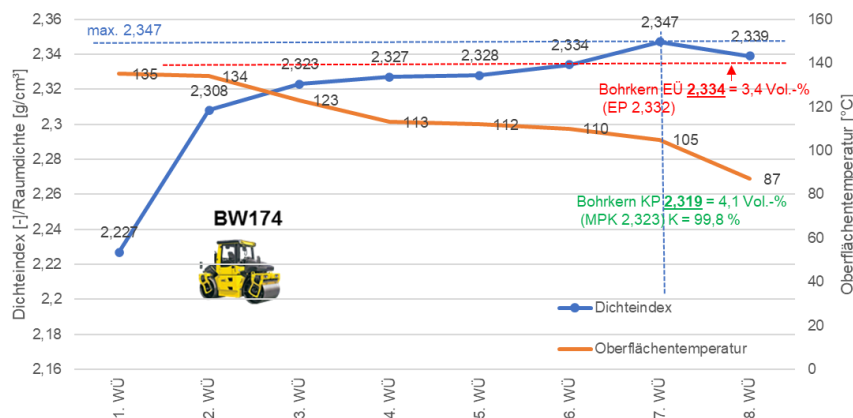
Idee: Planung der Verdichtung inkl. Grenzfälle erkennen!

Temperaturabsenkung

Absicherung des Bauerfolges

- kein Strahlenschutzaufwand (dielektrisches Messprinzip)
- schnelle Messdurchführung innerhalb von 2 Sekunden (geänderte Verdichtungskonzepte, Arbeitsschutz)
- Aussage über Verdichtungszunahme (Relativauswertung)
- Versuche der Mitglieder bestätigen gewünschte Aussagekraft
→ Einstellung und Überwachung FDVK-A
- FGSV: Arbeitsanleitung in Erarbeitung (zeitkritisch) für Eigenüberwachung des AN

Relativwert zum Nachweis der Verdichtungszunahme
(dielektr. Sonde) beim Einbau von TA



Dielektrische Dichtesonde
zur Messung der
Verdichtungszunahme

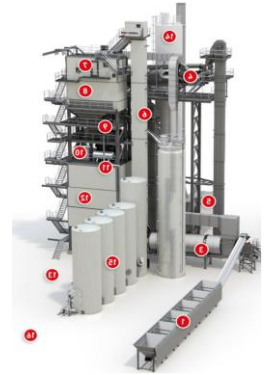
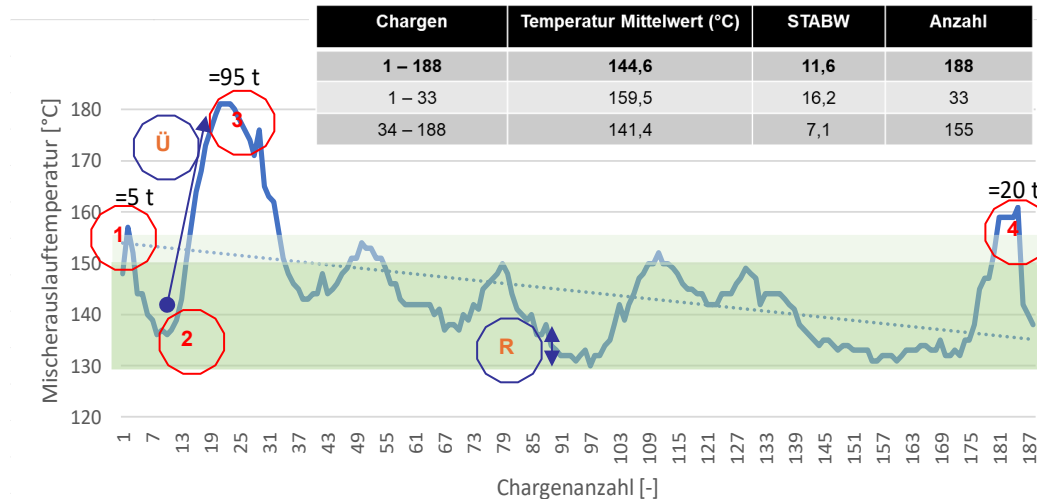
Handungsleitfaden
für Benutzer

Temperaturmessung von Asphaltmischgut

Produzierbarkeit

Einhaltbarkeit des Zieltemperaturfensters

- Initiative von AG AT und AG MU, Basis: Datenauswertung **DAV AK Technik Baden-Württemberg**
- engere Temperaturfenster im neuen Regelwerk
- Anfahren von oben erhöht Gefahr des Verlassens der Zielzone (obere Grenze)
- Asphaltmischgut wird bei moderaten Überschreitungen nicht geschädigt
- Einhaltung der Untergrenze wegen Verdichtungsende unerlässlich
- Temperatur = vertraglich zugesicherte Eigenschaft (Randstrich), Über-/ Unterschreitung = Bauvertragsmangel



Quelle: Ammann

Verabschiedung der Textpassage für ZTV Asphalt-StB 2026 Teil 1, Abschnitt 6.1 Behandlung von Mängeln, in der Sitzung des AA 7.1 am 14./15.10.2025 in Erfurt:

Eine **vereinzelte Überschreitung** der in Abschnitt 2.3.4 festgelegten Temperaturen des Asphaltmischgutes für Asphaltdecken aus Walzasphalt um **nicht mehr als 20 K** beim Abkippen vom Lkw in den Kübel des Straßenfertigers bzw. des Beschickers stellt **keinen Mangel** dar.

Duden: Vereinzelt = einzeln, nur in sehr geringer Zahl vorkommend; selten; sporadisch

Asphaltqualität

Berührungslose Temperaturmessung von Asphaltmischgut an der Asphaltmischanlage

Machbarkeitsstudie

- Abfrage in Abstimmung mit AG MU zeigte Ungenauigkeiten bei Messung unter Verladesilo, derzeit keine automatisierte Messung möglich
- derzeit bauvertraglich abgesicherte Messung nur gemäß TP Asphalt-StB, Teil 13
- **Ergebnis:** Grundsätzliche Machbarkeit wurde bestätigt, weitere Untersuchungen zur Auswertung der Messwerte zur Berechnung eines repräsentativen Mittelwertes erforderlich → **Fortschreibung TIP Temperaturmessung**

Bisheriger Standard: Berührende Messung mit Einstichthermometer



Regelwerkskonform

Messung nach TP Asphalt-StB, Teil 13

- Einstechthermometer, mind. 20 cm
- ca. 30 Sekunden, Fühler vorwärmen
- 4 Stellen, Mittelwert auf volle 1 °C gerundet
- bauvertraglich verbindlich (Rückfallebene)

Ebenfalls Schwankungsbreite zu beobachten! Was ist der wahre Wert?

asphalt__

TIP Temperaturmessung von Asphaltmischgut an der Asphaltmischanlage

Bis 01/2026 Bearbeitung des Forschungsauftrages:
Berührungslose Temperaturmessung bei der Verladung von Asphaltmischgut an Asphaltmischanlagen (BETAS)“
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Christian K. V.



Quelle: Schulze 2025

Asphaltqualität

TIP Verkehrsfreigabe neuer Asphaltflächen an heißen Tagen

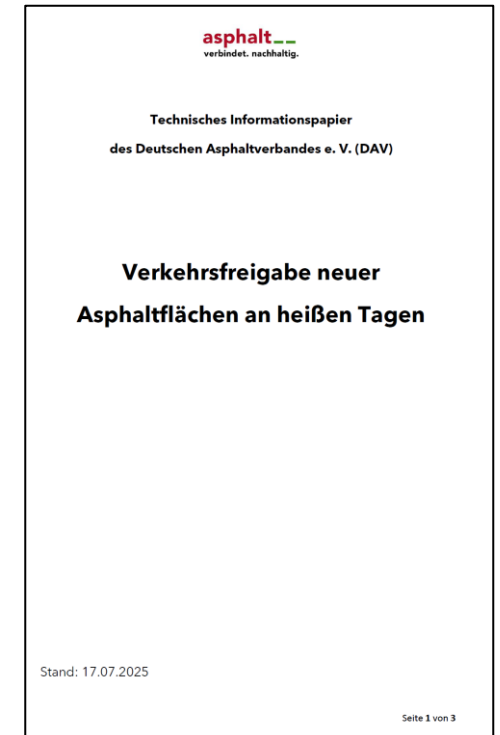
- Erarbeitung innerhalb von zwei Wochen in kleiner Gruppe im Umlaufverfahren in 07/2025
- Interesse bei AGs bis hin zum BMV

Hintergrund: ZTV-Auskühlfristen

- Asphaltdeckschicht nach 24 Stunden
- Asphaltdeckschicht auf nicht ausgekühlter Unterlage 36 Stunden

Diese Abkühlfristen können in begründeten Fällen verändert werden; jedoch muss dann mindestens eine Nacht zwischen der Herstellung der Asphaltdeckschicht und der Verkehrsfreigabe liegen.

DATUM	MIN.	MAX.
02.07.15	20,1 °C	34,4 °C
03.07.15	22,0 °C	34,8 °C
04.07.15	21,6 °C	36,2 °C
05.07.15	20,6 °C	37,8 °C
06.07.15	19,6 °C	29,3 °C
07.07.15	17,0 °C	34,5 °C
08.07.15	17,9 °C	22,8 °C



Herausgabe des TIP an die Mitglieder in 07/2025 erfolgt

Umgang mit Modifizierungen

Entwurf der TL Asphalt-StB 2026:

2.3 Zusätze

Es dürfen nur Zusätze zum Asphaltmischgut verwendet werden, über deren Anwendung nachweislich ausreichende positive Erfahrungen vorliegen, **die die Wiederverwendbarkeit des Asphaltes nach heutigem Stand der Technik nicht einschränken und die Nutzungsdauer nicht negativ beeinflussen.**

Bildung der AdHoc Gruppe 7.03 Innovationen, Leitung Dr.-Ing. Daniel Gogolin:

- Schaffung eines Bewertungssystems für die „Anwendungsreife“ von Zusätzen?
- Berücksichtigung möglichst vieler Kriterien auf objektiver Grundlage
- Aufnahme der inhaltlichen Arbeiten am 04./05.11.2025

Beispiel CO₂-Senke Biochar als Füllerersatz in Asphalt:

- Eintrag bis zu einem Prozent Feuchte möglich
- ca. 0,2 bis 0,3 M.-% mehr Bindemittel erforderlich
- Einfluss auf Bitumenalterung wird unterstellt, bisher weitgehend unbekannt

Zusätze zur „Erfüllung der Nachhaltigkeitsziele“, Chancen nutzen aber Ziele nicht gefährden (siehe TL Asphalt-StB 2026, Passus „Zusätze“)

Erfordernis zur Kartierung des Einsatzes neuer Zusätze (Nutzen Ecubar)

asphalt__



Unterstützung der
FGSV

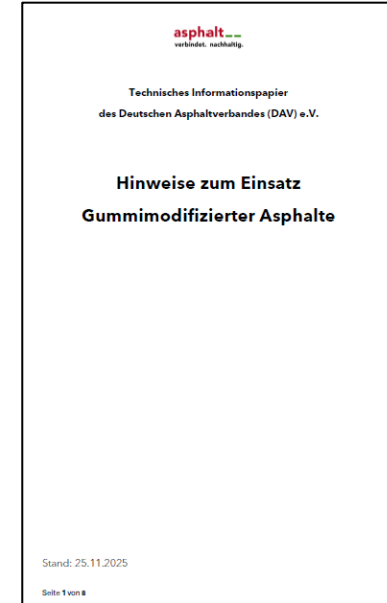
Umgang mit Modifizierungen

Überarbeitung eines TIP Hinweise zum Einsatz Gummimodifizierter Asphalte

- ersatzlose Zurückziehung der E GmBA durch die FGSV in 2024
- offene Fragen des Arbeitsschutzes bei der Extraktion
- Bewertung des Bindemittelgemisches bei der Wiederverwendung von gummimodifiziertem Asphalt nach TL AG-StB?
- offene Fragen der Prozesssteuerung (zeitabhängige Löslichkeit und Extrahierbarkeit)
- Möglichkeit der Temperaturabsenkung?

Vorgehensweise

- Stellungnahme der Hersteller bis 08/2025
- erneute Bearbeitung durch die BA
- Besprechung mit den Gummiherstellern in 11/2025
- erneute Bearbeitung durch die BA und Aufnahme von Hinweisen für Vorgehensweise für neu zu gründenden AK bei der FGSV
- Präsidiumsentscheid 06.11.2025 Sitzung Wolfsburg
- Stellungnahme der Präsidiumsmitglieder bis 01/2026



Aufgabe zur Erstellung abgesicherter Regelungen kann nur bei der FGSV liegen, bis dahin einzelvertragliche Umsetzung

Herausgabe des TIP an die Mitglieder in 01/2026 erfolgt

RAL-Güteschutzgemeinschaft

Vorteile für den Asphalthersteller:

- Reflektion bestehender Asphaltgranulat-Managementprozesse
- ständiger Verbesserungsprozess
- Unabhängige Prüfung
- Standardisierung von „sorgfältigem Umgang“
- Argumentation bei Einschränkungen der Wiederverwendung durch den AG



Unterstützung der Auftraggeber bei der Forderung des RAL-Gütezeichens in Ausschreibungen erforderlich!

Ihr Mehrwert gegenüber bestehendem Regelwerk:



Kontinuierliche Qualitätskontrolle

Die systematische Prüfung und Überwachung der Anforderungen durch unabhängige Dritte führt zu einem kontinuierlichen Verbesserungsprozess, der im bestehenden Regelwerk nicht in dieser Form verankert ist.



Dynamische Weiterentwicklung

Geplante Fortschreibungen der Güte- und Prüfbestimmungen ermöglichen eine zeitnahe Integration neuer Erkenntnisse, noch bevor diese Eingang in das technische Regelwerk finden können.



Optimiertes Asphaltgranulat-Management

Die Güte- und Prüfbestimmungen bieten Auftraggebern den Vorteil eines nachweislich optimierten Asphaltgranulat-Managements. Durch Formulierungen wie "nachzuweisen über das Gütesiegel der Güteschutzgemeinschaft oder gleichwertig" wird dieser Mehrwert direkt in Bauverträgen nutzbar.



Effektive Lieferantenbeziehung

Die Güte- und Prüfbestimmungen können direkt in die Vertragsbeziehung zwischen Baufirma (Lieferant des Ausbaustoffes) und Hersteller (Produzent des Asphaltgranulats) einwirken – ein Aspekt, der über das technische Regelwerk nur sehr eingeschränkt möglich ist.

www.ausbauasphalt.de

Weiterentwicklung des Mehrwerts auch *mit* neuem Regelwerk möglich:

über einen Doseur



keine Anwendung von H_i

über mindestens zwei Doseure



Anwendung von H_i

Aufgaben in den kommenden Monaten

- Unterstützung der Umstellung auf TA-Asphaltmischgut (Gesamtprozess)
- Beobachtung der Auswirkungen des neuen Regelwerks
- Sammlung von Verbesserungs-/ Anpassungsbedarf der neuen Regelwerke
- Unterstützende Maßnahmen für Asphaltbauweise im kommunalen Umfeld und Handeinbau
- Braucht es Regelungen für den Umgang mit Produktionsdaten (Erläuterungen, Umfang, ect.) ?
- Forcierung handelbarer Umsetzungsformen von Nachhaltigkeitsanforderungen



Fragen, Anmerkungen, Anregungen?

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!