

## **Infobrief 02/2019**

### **Wesentliche Neuerungen in den künftigen ZTV-ING Teil 8, Abschnitt 2 und den zugehörigen Hinweisen und Erläuterungen zu den ZTV-ING 8.2**

#### **1. Einleitung**

Seit 2010 befindet sich die ZTV-ING Teil 8, Abschnitt 2 durch den Arbeitskreis AK 7.7.4. in Überarbeitung. Voraussichtlich wird das neue Regelwerk inklusive der entsprechend überarbeiteten TL-/ TP-BEL-FÜ und den Hinweisen und Erläuterungen zur ZTV-ING 8.2 im kommenden Jahr (2020) veröffentlicht.

#### **2. Regelwerke**

Im Jahr 1998 wurden Fahrbahnübergänge aus Asphalt erstmalig in den ZTV-BEL-FÜ geregelt. Im Jahr 2003 wurde diese Bestandteil der ZTV-ING und im Teil 8 als Abschnitt 2 veröffentlicht.

#### **3. Wesentliche Neuerungen in den ZTV-ING 8.2**

- Anwesenheit einer sachkundigen Fachkraft während des Einbaus. Der Nachweis der Sachkunde ist durch den „FÜAS-Schein“ nachzuweisen.
- Die angrenzenden Schichten und Unterlagen für FÜAS dürfen nur noch aus Beton, Betonersatzsystemen oder Gussasphalt bestehen.
- Die maximale Einbaudicke im Kappen- und Fahrbahnbereich darf 13 cm nicht überschreiten.
- Der Einbau von FÜAS hat möglichst über die gesamte Überbaubreite in gleicher Dicke zu erfolgen.
- Die alte Ausführungsvariante 2 (Abb. 8.2.3 „ohne Abdeckblech im Kappenbereich“) entfällt. Hierfür ist eine Auffütterung des Muldenbodens im Kappenbereich vorzusehen (Neue Variante 2, Abb. 8.2.3 „mit Auffütterung des Muldenbodens“).
- Neugestaltung der Formblätter C 8.2.1 und C 8.2.2 (Bestandsaufnahme + Einbauprotokoll). Das Formblatt C 8.2.2 dient zukünftig auch als Aufmaß.
- Die maximale Schiefstellung von FÜAS bezogen auf die Bauwerksachse darf 45° (50 gon) nicht überschreiten. Ein prüftechnischer Nachweis wurde durch die EMPA im Auftrag der GüFA erbracht (*weiterer GüFA-Infobrief folgt*).

- Ein Fehlen der Abstreukörnung am Ende des Zeitraums zur Stellung von Gewährleistungsansprüchen stellt keinen Mangel mehr dar.
- Die Verkehrsfreigabe nach Einbau von FÜAS darf frühestens erfolgen, wenn die Oberflächentemperatur wenigstens über einen Zeitraum von drei Stunden unter 40°C gelegen hat. Empfohlen wird eine Abkühlphase über Nacht.

#### **4. Wesentliche Neuerungen in den Hinweisen und Erläuterungen zu den ZTV-ING 8.2**

- Neustrukturierung der gesamten Hinweise und Erläuterungen, die sich jetzt an den Abschnitten der ZTV-ING 8.2 orientiert.
- Deutlichere zeichnerische Darstellung von Ausführungsdetails
- Hinweise zur Ausschreibung von FÜAS
- Beschreibung von weiteren Anwendungsmöglichkeiten, wie:
  - Aufnahme von größeren Bewegungen
  - Erhöhung der Standfestigkeit
  - Belagsdehnfugen mit geringeren Abmessungen.

#### **5. Fazit**

In die künftige Version der ZTV-ING Teil 8, Abschnitt 2 sind sehr viele Praxiserfahrungen seitens der Hersteller, der Bauherrschaft, der Prüfinstitute und der Bauindustrie eingeflossen. Sie stellt eine Fortschreibung des aktuellen Wissensstandes dar und legt einen deutlichen Fokus auf eine dauerhafte Qualität von Fahrbahnübergängen aus Asphalt. Insbesondere in den Hinweisen und Erläuterungen zur ZTV-ING 8.2 wird der aktuelle Wissensstand ausführlich, auch über die Anwendungsgrenzen der ZTV-ING 8.2 hinaus, beschrieben. Sie geben einen Ausblick auf Einsatzmöglichkeiten und verschiedene Anwendungsgebiete dieser Bauweise.

#### **Impressum**

Güteausschuss der  
Gütegemeinschaft der Hersteller von  
Fahrbahnübergängen aus Asphalt gemäß  
den ZTV-BEL-FÜ, Deutschland (GüFA) e. V.

Tondernstraße 70  
25421 Pinneberg

Obmann: Boris Karczewski  
Mitglieder: Karsten Fieseler  
Rolf-Jürgen Koll  
Hendrik Marossow  
Karlheinz Seifert  
Siegfried Stark  
Marco Ullrich