



Aktuelles zu Betonstrassen und zur Verkehrsinfrastruktur
Ausgabe April 2015

update 42

Sanierung von Betondecken mittels der Neuen Österreichischen Betondeckeninstandsetzungsmethode (NÖBI).

Um Neues zu schaffen, braucht es Mut. Das wurde bei der Betondecken-
sanierung zweier Autobahnabschnitte in Österreich bewiesen. In kürzester
Bauzeit wurden nicht nur die Betondecken wiederhergestellt, sondern
auch eine neue Sanierungsmethode namens NÖBI – Neue Österreichische
Betondeckeninstandsetzungsmethode – entwickelt.

Sanierung von Betondecken mittels der Neuen Österreichischen Betondeckeninstandsetzungsmethode (NÖBI)

DI Stefan Spalt, ASFINAG BAU MANAGEMENT GMBH, Salzburg

Die NÖBI basiert auf dem vor allem in den USA bekannten Instandsetzungssystem des White Topping. Durch diese Bauweise werden die Oberflächeneigenschaften von Betonfahrbahnen durch Abfräsen der bestehenden und Aufbringen einer neuen, qualitativ hochwertigen Oberbetonschicht ohne zusätzlichen Haftvermittler wiederhergestellt. Dabei kann der vorhandene Unterbeton verbleiben, und nur die oberste Deckschicht wird in Verbund mit dem Bestand erneuert. Aufgrund dieser neuen

Dank dieser Baumethode ist es nun möglich, Betondecken im Straßennetz in kürzester Bauzeit zu sanieren.

Baumethode ist es nunmehr möglich, Betondecken im höherrangigen Straßennetz in kürzester Bauzeit zu sanieren. Dadurch werden Staus verhindert, Finanzmittel gespart und Ressourcen geschont. Die NÖBI wird zum Beheben von Schäden größeren Ausmaßes angewendet wie z. B. mangelnde Griffigkeit, mangelnde Lärm-eigenschaften, großflächige Oberflächen- oder Kanten-

schäden. Neben der Schadenssanierung kann gleichzeitig die Tragfähigkeit in einem Arbeitsgang durch die Verstärkung der Betondecke erhöht werden. Eine solche Verstärkung war bisher nur durch einen kompletten Neubau möglich.

Die Anwendung der Methode ist an bestimmte Kriterien gebunden (Art und Form der Schäden), daher ist die Möglichkeit eines NÖBI-Einsatzes für jeden Schadensfall gesondert zu prüfen. Zur Feststellung, ob die Baumaßnahme sinnvoll angewendet werden kann, werden folgende Voruntersuchungen empfohlen:

- Untersuchung der Untergrund- und Auflagerverhältnisse mittels Fallgewichtsdeflektormessungen (FWD)
- Untersuchungen der ungebundenen/gebundenen Tragschichten
- Bestimmung der Fahrbahndicke mittels Bohrkernentnahme
- Festbetonuntersuchung Ober- / Unterbeton

Aus den Erkenntnissen der Voruntersuchungen ist festzulegen, ob eine ausreichende Tragfähigkeit des Unterbaus und eine entsprechende Eignung des verbleibenden Unterbetons gegeben sind.

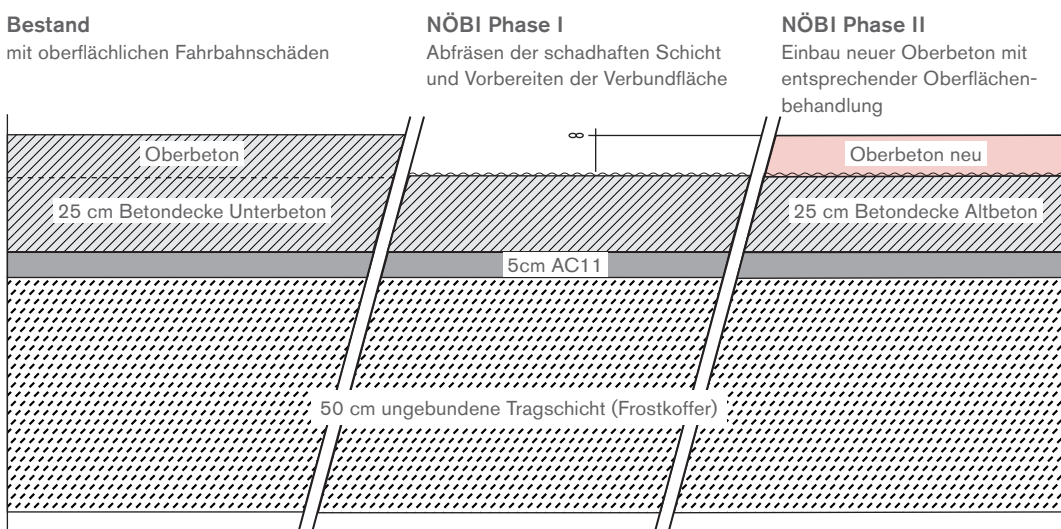


Abb. 1 Ablaufschema



Abb. 2 Fräskopftausch bei der Fräse, Arbeitsbreite 2,2m



Abb. 3 Fräsabtrag 8 cm



Abb. 4 Fräsabtrag 8 cm

Baudurchführung

Nachdem sämtliche Quer- und Längsfugen lagemäßig aufgenommen wurden, startet die **NÖBI Phase I**: das Fräsen der Betondecke in der vorgegebenen Tiefe. Die Fräsarbeiten müssen so durchgeführt werden, dass die beidseitigen Betonanschlussbereiche unbeschädigt bleiben. Bei den Fräsarbeiten ist daher ein entsprechender Abstand zu den Längsscheinfugen einzuhalten. Die verbleibenden Betonreste müssen händisch abgearbeitet werden. Wurden im Zuge der Fräsarbeiten einzelne Dübel und Anker, welche im Bestand zu hoch eingebaut wurden, abgetragen, sind diese zu ersetzen.

Die **NÖBI Phase II** beinhaltet den Einbau des neuen Oberbetons. Um einen ordnungsgemäßen Haftverbund der neuen Oberbetonschicht mit dem Altbeton der Unterlage zu erhalten, muss die nach den Fräsarbeiten im Mikrogefüge geschädigte Betonoberfläche mittels Höchstdruckwasserstrahlen (HDW > 1.500 bar) vorbehandelt werden. Hierbei sind Systeme einzusetzen, welche Absaugvorrichtungen für das Abtragsmaterial bzw. das Arbeitswasser besitzen und mit einem Rückgewinnungssystem ausgestattet sind. An der Altbetonunterlage ist eine Abreißfestigkeit von $\geq 1,5$ MPa nachzuweisen. Falls erforderlich, sind zum Erreichen der geforderten Oberflächenfestigkeit



Abb. 5 Oberfläche nach der HDW-Reinigung



Abb. 6 Reinigung mittels Höchstdruckwasserstrahlen (HDW)



Abb. 7 Betondeckeneinbau bei Tag

der Unterlage mehrere Arbeitsgänge mit dem Höchst- druckwasserstrahlgerät durchzuführen.

Wird während der Abtragsarbeiten festgestellt, dass einzelne Betonfelder komplett zu erneuern sind, ist dies im Zuge der NÖBI möglich. Die einzelnen Fel- der sind vorausseilend bis zur Fräskante der angrenzen- den Felder zu betonieren. Vor dem Betoniervorgang der NÖBI ist diese Fläche analog einer Altbetonfläche vorzubereiten. Wird ein Austauschfeld im Zuge der NÖBI in einem Arbeitsgang betoniert, ist – bedingt durch die unterschiedliche Bauteildicke – bei der Her- stellung einer Waschbetonoberfläche auf unterschied- liche Ausbürstzeitpunkte zu achten.

Vor dem Einbau der Oberbetonschicht ist die Be- tonunterlage ausreichend vorzunässen. Mit der Schaf- fung eines ausreichenden Feuchtigkeitsdepots in der Unterlage ist mindestens 12 Stunden vor dem Einbau zu beginnen und das Vornässen bis zum Betondecken- einbau fortzuführen. Die Oberfläche ist durchgehend feucht zu halten. Um dies leichter zu erreichen, wird empfohlen, die Baumaßnahme außerhalb der Sommer- monate, vornehmlich im Herbst durchzuführen.



Abb. 8 Betondeckeneinbau bei Nacht

Die Aufbringung eines Haftvermittlers vor dem Betondeckeneinbau ist nicht vorgesehen. Unmittelbar vor dem Einbau der Oberbetonschicht muss die Altbetonoberfläche in jedem Fall noch einmal vorgeätzt und geringe, durch Baustellenverkehr oder äußere Einflüsse eingetragene Schmutz- und Feinteile müssen entfernt werden. Dafür wird ein HDW-Reinigungsgerät inkl. Absaugung (> 250 bar) eingesetzt, das während des gesamten Einbauzeitrahmens zur Verfügung stehen muss. Die mattfeuchte, glänzende Altbetonoberfläche darf unmittelbar vor dem Fertiger keine überschüssigen Wasseransammlungen in den Vertiefungen aufweisen.

Die Oberbetonschicht ist gemäß RVS 08.17.02 in der vorgegebenen Stärke einzubauen. Zusätzlich zu

den Anforderungen der RVS 08.17.02 sind nachfolgende Anforderungen bei der Betonherstellung einzuhalten:

- Beton RRS (Beton mit stark reduziertem Schwindverhalten nach ÖNORM B 4710-1)
- Frischbetontemperatur $\leq 22\text{ °C}$

Nach dem Einbau der Betondecke ist eine entsprechende Waschbetondecke herzustellen. Die Längs- und Quertiefen sind gemäß dem Bestand wieder auszubilden. Die Nachbehandlung ist ohne Änderungen gemäß RVS 08.17.02 durchzuführen. Eine Verkehrsfreigabe sollte frühestens fünf Tage nach Ende der Betonierarbeiten erfolgen.



Abb. 9 Fertig sanierte Betondecke

Abnahmeprüfungen

- Grundsätzlich sind sämtliche Abnahmeprüfungen entsprechend der RVS 08.17.02 durchzuführen.
- Die Abreißfestigkeit am Altbeton wird auf der Baustelle im Zuge der HDW-Reinigung bestimmt. Als Mittelwert sind $\geq 1,5$ MPa und als Einzelwert $\geq 1,3$ MPa als Mindestwerte einzuhalten (Prüfung gemäß ONR 23303 Punkt 9.5).
- Der Schichtverbund zwischen der neuen Oberbetonschicht und der Altbetonunterlage ist nachzuweisen. Die Haftzugfestigkeit von 28 Tagen muss im Mittel $\geq 1,5$ MPa und als Einzelwert $\geq 1,3$ MPa erreichen (Prüfung gemäß ONR 23303 Punkt 9.5).
- Die Kerbspaltzugfestigkeit ist nach ÖN B 3592 zu bestimmen. Nach 28 Tagen sind im Mittel $\geq 2,0$ MPa und als Einzelwert $\geq 1,8$ MPa einzuhalten.

Zusammenfassung

Durch diese neue Sanierungsmethode ist es nun auch möglich, Betonfahrbahnen gleich wie Asphaltfahrbahnen zu sanieren. Es werden ausschließlich die tatsächlich beschädigten Bereiche erneuert. Das spart nicht nur Zeit, sondern auch Geld, da der komplette alte Unterbeton verbleiben kann, und die Betondecke nicht in voller Stärke entfernt werden muss.

Interessant ist auch die Möglichkeit, mit der NÖBI gleichzeitig den bestehenden Fahrbahnaufbau zu verstärken. Damit kann einem stark steigenden Schwerverkehrsanteil besonders gut Rechnung getragen werden. In Österreich wurden bisher zwei Autobahnabschnitte mittels NÖBI erfolgreich saniert: A 1 Westautobahn Bereich Salzburg (2010/2012) und A14 Rheintalautobahn Ambergtunnel (2009). Derzeit wird diese Methode in die RVS 13.01.51 (Ausgabe 2015) zur Erhaltung und Instandsetzung von Betonfahrbahndecken als Standard-Sanierungsmethode eingearbeitet.

Literatur:

- [1] Schlussbericht über die «Prüftechnische Überwachung» bei der Herstellung eines Fahrbahnbetons auf vorhandener Altbetonunterlage 3. Prüfperiode nach 18 Monaten Nutzungsdauer. Versuchsstrecke A 1 Westautobahn km 295,3 – km 295,6 RFB München durch Nievelt Ingenieur GmbH Hall in Tirol vom 01.06.2012
- [2] Schlussbericht über die «Prüftechnische Überwachung» des Pilotprojekts, Herstellung eines Fahrbahnoberbetons auf vorhandener Altbetonunterlage 4. Prüfperiode nach 2 Jahren Nutzungsdauer. A14 Rheintal/Walgau Autobahn Ambergtunnel Oströhre, RFB Bregenz Nievelt Ingenieur GmbH Hall in Tirol vom 14.12.2011
- [3] RVS 08.17.02 (13.07.2011) Betondecken, Deckenherstellung
- [4] RVS 13.11.51 (Überarbeitung 2015) Betondeckenerhaltung



Für weiterführende Informationen steht Ihnen der Verein Betonmarketing Österreich jederzeit zur Verfügung

www.betonmarketing.at



Vereinigung der Österreichischen
Zementindustrie
Reisnerstraße 53
A-1030 Wien
Tel. +43 (0)1 714 66 81-0



Verband Österreichischer
Beton- und Fertigteilwerke
Gablenzgasse 3/5. OG
A-1150 Wien
Tel. +43 (0)1 403 48 00



Güteverband
Transportbeton
Wiedner Hauptstraße 63
A-1045 Wien
Tel. +43 (0)5 90 900-4882



Forum
Betonzusatzmittel
Wiedner Hauptstraße 63
A-1045 Wien
Tel. +43 (0)5 90 900-3749

Vertrieb durch
BETONSUISSE

BETONSUISSE Marketing AG
Marktgasse 53, CH-3011 Bern
Telefon +41 (0)31 327 97 87, Fax +41 (0)31 327 97 70
info@betonsuisse.ch, www.betonsuisse.ch



VDZ, Verein Deutscher Zementwerke e.V.
Tannenstraße 2, D-40476 Düsseldorf
Telefon +49 (0)211 45 78-1, Telefax +49 (0)211 45 78-296
info@vdz-online.de, www.vdz-online.de



Verein Betonmarketing Österreich
Anfragen für den Bereich Betonstraßen an Zement + Beton
Handels- und Werbeges.m.b.H., Reisnerstraße 53, A-1030 Wien
Telefon +43 (0) 1 714 66 85-0
zement@zement-beton.co.at, www.zement.at