



Polymerbitumen-Schweißbahnen für Brücken und Parkdecks



»Abdichtungssysteme für Verkehrsbauten«

- Polymerbitumen-Schweißbahnen für einlagige Abdichtungen unter Gussasphalt, nach DIN 18532 und ZTV-ING Teil 7 Abschnitt
- Polymerbitumen-Schweißbahnen für zweilagige Abdichtungen unter Splittmastixasphalt nach DIN 18532, ZTV-ING Teil 7 Abschnitt 2
- Gegen Eindringen von Niederschlagswasser und Chloriden aus Tausalzstreunungen
- Extreme Elastizität und Flexibilität gewährleisten eine optimale Anpassung an die Bewegungen der tragenden Konstruktion



BÖRNER OK 50 N im Einsatz

Einlagige Systeme für Verkehrsbauten

Systemabdichtung unter Gussasphalt

BÖRNER OK 50 N und BÖRNER OK 45

Einsatzzweck

Die BÖRNER OK 50 N und die BÖRNER OK 45-Systemabdichtung werden als einlagiges System gemäß ZTV-ING, Teil 7, Abschnitt 1, und DIN 18532 für die Abdichtung von Betonbrückentafeln und zur Abdichtung von anderen befahrbaren Flächen aus Beton (Parkhäusern, Parkdecks o.ä.) in Verbindung mit einer Schutz- und Verschleißschicht aus Gussasphalt eingesetzt.

Die BÖRNER OK 50 N und OK 45-Systembahnen sind Polymerbitumen-Schweißbahnen mit hochliegender Trägereinlage (ohne Metallkaschierung). Die Kombination aus Polymerbitumen-Deckmasse und Polyestervlies-Trägereinlage garantiert eine dauerhafte Überbrückung von statischen und dynamischen Rissen.

Durch die hochliegende und thermisch stabile Polyestervlies-Trägereinlage in Verbindung mit der Sonder-Polymerbitumen-Deckmasse wird eine nachteilige Durchmischung der Gussasphalt-Schutzschicht mit der Bahnendeckmasse verhindert. Das Abkleben der Bahnen-Nähte und -Stöße ist nicht erforderlich.

Verarbeitung

Die Betonoberfläche ist gemäß ZTV-ING oder DIN 18532 vorzubereiten und mit systemverträglichem Epoxidharz zu grundieren bzw. zu versiegeln. Danach wird die BÖRNER OK 50 N- oder die BÖRNER OK 45-Systembahn mit einem zwangsgeführten Flächen-Schweißbrenner auf der gesamten Bahnenbreite erwärmt und vollflächig auf die vorbehandelte Tragwerkoberfläche geschweißt. Unmittelbar nach der Plastifizierung der Deckmasse ist die BÖRNER OK 50 N- und OK 45-Systembahn maschinell oder mit einem Druckholz auf die Unterlage anzupressen. Für die Naht-überlappung (Längsrand) sind mindestens 8 cm, für die Stoßüberlappung (Querrand) mindestens 10 cm vorzusehen. Die Überlappungen sind mit einem Druckholz gründlich anzudrücken.

Beim Einbau der Bahn muss der Untergrund frostfrei und trocken sein sowie die Lufttemperatur mind. +5° C betragen. Die Vorgaben der ZTV-ING, der Ausführungsanweisungen bzw. der DIN 18532 sind einzuhalten.



Versiegelung mit Epoxidharz



Ausrichten der Bahnen im Versatz

Zweilagiges System für Verkehrsbauten

Systemabdichtung unter Splittmastixasphalt

PRODOFLEX GW 40 GG/PV

Einsatzzweck

PRODOFLEX GW 40 GG/PV-Systemabdichtung wird als zweilagiges Abdichtungssystem gemäß DIN 18532 und ZTV-ING Teil 7 Abschnitt 2 für die Abdichtung von Betonbrückentafeln und anderen befahrbaren Verkehrsflächen aus Beton mit einer Schutz- und Verschleißschicht aus Splittmastixasphalt/SMA eingesetzt. Die PRODOFLEX GW 40 GG/PV-Systembahnen sind Elastomerbitumen-Schweißbahnen mit Trägereinlagen (ohne Metallkaschierung). Diese Kombinationen aus Polymerbitumen-Deckmasse und Glasgewebe bzw. Polyestervlies-Trägereinlage garantieren eine dauerhafte Überbrückung von statischen und dynamischen Rissen.

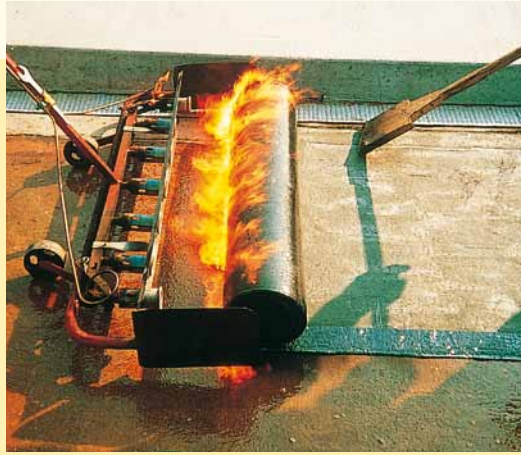
Verarbeitung

Die Betonoberfläche ist gemäß ZTV-ING oder DIN 18532 vorzubereiten und mit systemverträglichem Epoxidharz zu grundieren und zu versiegeln.

Die PRODOFLEX GW 40 GG/PV-Systembahnen werden mit einem zwangsgeführten Flächen-Schweißbrenner auf der gesamten

Bahnenbreite erwärmt und auf die vorbehandelte Tragwerksoberfläche vollflächig aufgeschweißt. Die PRODOFLEX GW 40 GG/PV-Systembahnen sind unmittelbar nach der Plastifizierung der Deckmasse maschinell oder mit einem Druckholz auf die Unterlage anzupressen.

Die Naht- bzw. Stoßüberlappungen (Längs- und Querrand) betragen mindestens 8 cm. Auf die untere verlegte Bahn ist die obere Lage der Systemabdichtung in gleicher Richtung aufzuschweißen. Der Nahtversatz beträgt mindestens 30 cm. Beim Einbau der Bahnen muß die Lufttemperatur mindestens + 5° C betragen und der Untergrund frostfrei und trocken sein. Die Vorgaben der ZTV-ING oder DIN 18532 und der Ausführungsanweisungen sind einzuhalten.



BÖRNER Aufschweißgerät SG 108-7



Schweißmaschine

Auszüge aus BASt-Listen

für Bitumenbahnen

Zusammenstellung der geprüften Stoffe und Stoffsysteme nach TL-BEL-B Teil 1 - Dichtungsschicht aus einer Bitumen-Schweißbahn - für die Anwendung an Bauwerken und Bauteilen der Bundesverkehrswege; Stand: 08.02.2019

Nr.	Hersteller	Bezeichnung der Bahn	zu kombinieren mit: Reaktionsharz; Firma	Datum der Ausführungs- anweisung	Ablaufdatum	
3	Georg Börner GmbH & Co KG Bad Hersfeld	OK 45	MBC-VT 116, MC DUR LF 480; MC-Bauchemie	07/2006	31.08.2020	
			Sika Ergodur 500 Pro; Sika Deutschland GmbH	07/2006	31.08.2020	
4		Börner OK 50 N	MBC-VT 116, MC DUR LF 480; MC-Bauchemie	08/2007	31.08.2020	
				Sika Ergodur 500 Pro; Sika Deutschland GmbH StoPox BV 100; StoCretec GmbH	06/2010 06/2010	23.10.2021 23.10.2021
					10/2009	04.08.2021
				07/2010	26.07.2021	

Auszug aus der Liste für einlagige Bitumenbahnsysteme der Bundesanstalt für Straßenwesen Bergisch-Gladbach, Seite 4

Zusammenstellung der geprüften Stoffe und Stoffsysteme nach TL-BEL-B 2 - Dichtungsschicht aus zwei Bitumen-Schweißbahnen - für die Anwendung an Bauwerken und Bauteilen der Bundesverkehrswege; Stand: 21.11.2017

Nr.	Hersteller	Bezeichnung der Bahnen und Stoffe	zu kombinieren mit: Reaktionsharz; Firma	Ablaufdatum
1	Georg Börner GmbH & Co KG Bad Hersfeld	obere Lage: PRODOFLEX GW 40 PV untere Lage: PRODOFLEX GW 40 GG	Sika Ergodur 500 Pro Sika Deutschland GmbH	31.03.2020

Auszug aus der Liste für zweilagige Bitumenbahnsysteme der Bundesanstalt für Straßenwesen Bergisch-Gladbach, Seite 4

