

Mai | 2011

5

tis

Tiefbau
Ingenieurbau
Straßenbau

bau | | verlag
Wir geben Ideen Raum



Sonderdruck

Frühhochfester Reparaturmörtel TOK-Crete 45 v2.0



DENSO GmbH
Felderstraße 24 | 51371 Leverkusen, Deutschland
Telefon: +49 [0] 214/2602-0 | Telefax: +49 [0] 214/2602-217
E-Mail: info@denso.de | Internet: www.denso.de

Leistungsstarker Reparaturmörtel für Verkehrsflächen aus Beton

Schneller und langfristiger Sanierungserfolg

Verkehrsflächen unterliegen steigenden Beanspruchungen. Insbesondere auf Autobahnen und Flugverkehrsflächen müssen Schäden schnell beseitigt werden, um insbesondere die Verkehrssicherheit sicher zu stellen und um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten.



Reparaturmörtel TOK-Crete 45 v2.0 – die Materialeigenschaften bringen deutliche Vorteile für die Sanierung von Schlitzrinnen aus Beton



Sanierung einer Flugverkehrsfläche

Die ZTV BEB-StB 02 (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächen – Betonbauweisen) sprechen bei baulichen Maßnahmen kleineren Umfangs zur Substanzerhaltung von der Instandhaltung (Bauliche Unterhaltung). Hierbei wird, nach Möglichkeit ohne großen Aufwand, unmittelbar nach dem Auftreten bzw. dem Erkennen eines örtlich begrenzten Schadens, entweder von Hand oder maschinell instand gesetzt.

Schnelle Ausbesserung mit langfristigem Ergebnis

Auch bzw. gerade bei der Instandhaltung sind schnelle Verkehrsfreigaben anzustreben. Für die Ausbesserung von z.B. Kantenschäden und Eckabbrüchen sind in der Regel geprüfte und zugelassene

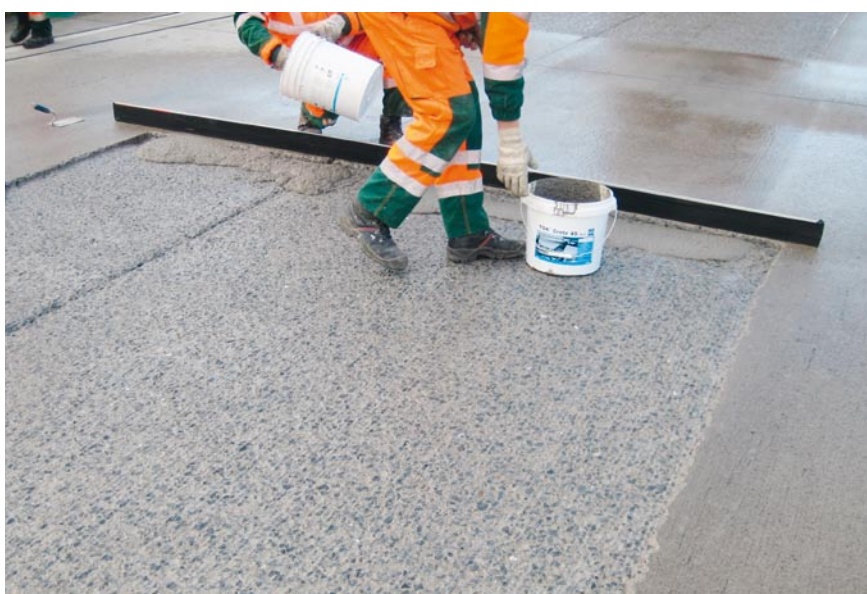
PC-Mörtel zu verwenden, die den TP BEB RH-StB (Technische Prüfvorschriften für Grundierungen und Oberflächenbehandlungen aus Reaktionsharzen sowie für Oberflächenbeschichtungen und Betonersatzsysteme aus Reaktionsharzmörtel für die Bauliche Erhaltung von Verkehrsflächen – Betonbauweisen) entsprechen. Diese Mörtel sind sicherlich gut und auch praxisbewährt. Der große Nachteil bei der Verwendung von reaktionsharzgebundenen Mörtelsystemen ist aber, dass die Verarbeitung nur bei optimalen Wetterbedingungen erfolgen kann.

Sobald es regnet, die Unterlage feucht ist, oder Temperaturen unterhalb der +5 °C Grenze vorliegen, können diese Produkte nicht mehr eingesetzt werden. Auch der Taupunkt wird auf der Baustelle häufig nicht beachtet, mit der Folge, dass die frische Sanierung kurze Zeit später wie-

der saniert werden muss. Das ist unnötig, schädlich für die Haushaltskassen und ärgerlich für alle, die Steuerzahler und die Autofahrer. Kann aufgrund der Witterung nicht mit den zugelassenen Systemen gearbeitet werden, wird die Substanz des Straßenbauteils weiter verschlechtert oder es kommt im schlimmsten Fall zu Unfällen, da die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden kann.

Schnelle Erhärtung und hohe Anfangsfestigkeit

Aber für jedes Problem gibt es auch eine Lösung. Mit dem Reparaturmörtel TOK-Crete 45 v2.0 gibt es seit nunmehr fast zehn Jahren ein bewährtes Produkt auf dem Markt, das die oben beschriebene Lücke mehr als nur schließt. Das einkomponentige Material bringt die entscheidenden Vorteile



Auch die Sanierung von Autobahnen ist mit dem bewährten Reparaturmörtel möglich

mit, die den Reaktionsharzmörteln fehlen. Die Verarbeitung des Materials kann auch bei erschwerten Wetterbedingungen erfolgen. Der Untergrund muss nicht durch einen Haftvermittler o.ä. vorbehandelt werden, es reicht aus, wenn die Kontaktflächen mit Wasser angefeuchtet werden. Selbst bei Umgebungstemperaturen von unter 0 °C kann der Mörtel noch problemlos verarbeitet werden. Die schnelle Erhärtung und die hohe Anfangsfestigkeit erlauben je nach Temperaturbedingungen eine frühzeitige Verkehrsfreigabe. Um die Verwendbarkeit des Materials zu unterstreichen, wurde der Mörtel vom ibac (Institut für Bauforschung Aachen) in Anlehnung an die TL BEB RH-StB 02 geprüft. Neben einer guten Verbundhaftung (Abreißfestigkeit bei 0 °C > 1,0 N/mm²) wurden auch sehr hohe Druckfestigkeiten gemessen. Beeindruckend ist sicherlich, dass bereits nach 8

h bei einer Umgebungs- und Herstellungstemperatur der Prüfprismen von lediglich -5 °C eine mittlere Druckfestigkeit von 45 N/mm² ermittelt wurde. Auch die Temperaturwechsel- und Frost-Tausalz-Bearspruchung zeigte nach 50 Zyklen ein gutes Ergebnis. Es wurden keinerlei Körner aus der Oberfläche herausgelöst und es wurde nur eine oberflächliche Abwitterung festgestellt.

In der Praxis haben diese Materialeigenschaften deutliche Vorteile. Z.B. an Schlitzrinnen aus Beton, auf Flugverkehrsflächen, auf Autobahnen oder im kommunalen Bereich. Weiterhin entspricht der Mörtel den Anforderungen der DIN EN 1504-3 „Produkte und Systeme für den Schutz und die Instandsetzung von Betontragwerken“ in der Klasse R4. Die Konformität nach der genannten Norm wird durch das CE-Kennzeichen auf den Gebinden dargestellt. ■



Einsatz von TOK-Crete 45 v2.0 im kommunalen Bereich an Bordsteinkanten

Fotos: Denso

Kontakt

Denso GmbH
Tel. 0214 / 26 02 307
Internet: www.denso.de

Detaillierte Infos finden Sie
im Internet unter:
www.denso.de



Innovative Technik
für Infrastrukturen

Straßenbau | Gleisbau | Ingenieurbau

Neubau und Sanierung von Verkehrsflächen

Das Straßenbauprogramm für Asphalt- und Betonstraßen

Rissband SK

Selbstklebendes Bitumenprofil
für die schnelle Sanierung von
Rissen

TOK®-DUR

Als Beschichtung für schadhafte
Oberflächen oder als Höhenausgleich

TOK®-Crete 45 (V2.0)

Frühhochfester Reparaturmörtel für
die Sanierung von Betonflächen

Asphalt Beton

TOK®-BAND SK

Für Anschlüsse (Fugen) im
Asphaltstraßenbau, geprüft
gemäß ZTV Fug-StB

TOK®-FILL

Kaltasphalt für die Ver-
füllung von Schlaglöchern

DENSOLASTIC® KU

Elastische, schwingungs- und geräusch-
dämpfende Untergußmasse für Kanal-
deckel und ähnliche Bereiche

DENSOLASTIC® EM

Dauerhaft elastischer Kunststoffmörtel für
hochbelastete Fugen

TOK®-ARMABIT

Aufflämmbare, lagesichere
Asphaltbewehrung, Bitumenbahn
mit Glasgittergewebe

TOK®-Rundstrang

Bitumenhaltiges Rundprofil für Risse

TOK®-Band spezial



TOK®-Band SK



TOK®-Band spezial DR



TOK®-Band SK Mark



TOK®-Band T



TOK®-Band DRAIN SK



TOKOMAT®

