

Bitumen-Dachdichtungsbahnen

Begriffe, Bezeichnungen, Anforderungen

DIN
52130

ICS 01.040.91; 91.060.20; 91.100.50

Ersatz für
DIN 52130 : 1985-08

Deskriptoren: Bitumen, Dachdichtungsbahn, Anforderung, Bauwesen

Bitumen sheeting for water-proofing of roofs – Concepts, designation, requirements

Feutres bitumés pour d'étanchéité des toits – Notions, désignation, exigences

Inhalt

	Seite		Seite
Vorwort	1	5.2 Tränk- und Deckmasse.....	2
1 Anwendungsbereich	2	5.3 Äußere Beschaffenheit und Durchtränkung.....	2
2 Normative Verweisungen	2	5.4 Gehalt an löslichen Bestandteilen	2
3 Begriffe	2	5.5 Mineralische Füllstoffe der Deckmasse	2
3.1 Besandete Bitumen-Dachdichtungsbahn.....	2	5.6 Wasserundurchlässigkeit	2
3.2 Beschieferte Bitumen-Dachdichtungsbahn	2	5.7 Höchstzugkraft und Dehnung bei Höchstzugkraft	2
4 Bezeichnung	2	5.8 Kaltbiegeverhalten	2
5 Anforderungen	2	5.9 Wärmestandfestigkeit	2
5.1 Trägereinlage.....	2	6 Prüfung	2
		Anhang A (informativ)	
		Literaturhinweise	3

Vorwort

Diese Norm wurde vom NABau-Arbeitsausschuß "Dach- und Dichtungsbahnen" erarbeitet.

Änderungen

Gegenüber der Ausgabe August 1985 wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- Die Neuausgabe der Norm läßt zu, daß, wenn mit gekühlten Klemmen oder Extensiometer gemessen wird, die Mindestdehnungswerte bei Bahnen mit Polyestervlieseinlage um 5 % (absolut) abgesenkt werden können, weil damit vergleichbare Werte zur Prüfung mit nichtgeköhlten Klemmen erhalten werden.

Frühere Ausgaben

DIN 52130: 1967-09, 1978-09, 1985-08

Fortsetzung Seite 2 und 3

Normenausschuß Bauwesen (NABau) im DIN Deutsches Institut für Normung e.V.

1 Anwendungsbereich

Diese Norm gilt für Dachdichtungsbahnen, die unter Verwendung von Bitumen hergestellt werden und die besandet oder beschiefert sind.

2 Normative Verweisungen

Diese Norm enthält durch datierte oder undatierte Verweisungen Festlegungen aus anderen Publikationen. Diese normativen Verweisungen sind an den jeweiligen Stellen im Text zitiert, und die Publikationen sind nachstehend aufgeführt. Bei datierten Verweisungen gehören spätere Änderungen oder Überarbeitungen dieser Publikationen nur zu dieser Norm, falls sie durch Änderung oder Überarbeitung eingearbeitet sind. Bei undatierten Verweisungen gilt die letzte Ausgabe der in Bezug genommenen Publikation.

DIN 18191

Textilglasgewebe als Einlage für bituminöse Bahnen

DIN 18192

Verfestigtes Polyestervlies als Einlage für Bitumen- und Polymerbitumenbahnen – Begriff, Bezeichnung, Anforderungen, Prüfung

DIN 52123

Prüfung von Bitumen- und Polymerbitumenbahnen

3 Begriffe

3.1 Besandete Bitumen-Dachdichtungsbahn

Eine besandete Bitumen-Dachdichtungsbahn ist eine rollbare Bahn, die aus einer Trägereinlage besteht, welche mit Bitumen getränkt und auf beiden Seiten mit einer Deckschicht aus Bitumen versehen und gleichmäßig mit mineralischen Stoffen aus vorwiegend gedrunenem (kugeligem) Korn mit einer Größe bis etwa 1 mm bestreut ist.

3.2 Beschieferte Bitumen-Dachdichtungsbahn

Eine beschieferte Bitumen-Dachdichtungsbahn ist eine rollbare Bahn, die aus einer Trägereinlage besteht, welche mit Bitumen getränkt und auf beiden Seiten mit einer Deckschicht aus Bitumen versehen ist. Sie ist ferner auf der Oberseite mit mineralischen Stoffen aus vorwiegend schuppenförmigem Korn mit einer Größe von etwa 1 mm bis 4 mm und auf der Unterseite mit mineralischen Stoffen aus vorwiegend gedrunenem (kugeligem) Korn mit einer Größe bis etwa 1 mm bestreut.

4 Bezeichnung

Besandete oder beschieferte Bitumen-Dachdichtungsbahnen werden mit dem Kurzzeichen für die verwendete Trägereinlage nach 5.1 und den Buchstaben DD bezeichnet.

Bezeichnung einer Bitumen-Dachdichtungsbahn mit einer Trägereinlage aus Textilglasgewebe (G 200) als Dachdichtungsbahn (DD):

Dachdichtungsbahn DIN 52130 – G 200 DD

Bezeichnung einer Bitumen-Dachdichtungsbahn mit einer Trägereinlage aus Polyestervlies (PV 200) als Dachdichtungsbahn (DD):

Dachdichtungsbahn DIN 52130 – PV 200 DD

5 Anforderungen

5.1 Trägereinlage

Als Trägereinlage sind zu verwenden:

- a) J 300: Jutegewebe mit einer flächenbezogenen Masse von mindestens 300 g/m² und einer Fadendichte von mindestens 45 Fäden auf jeweils 100 mm Länge in Kett- und Schußrichtung,

- b) G 200: Textilglasgewebe DIN 18191-200, oder

- c) PV 200: Polyestervlies 200 T oder 250 B nach DIN 18192, nach Wahl des Herstellers.

5.2 Tränk- und Deckmasse

Als Tränk- und Deckmasse ist Bitumen zu verwenden. Tränk- und Deckmassen dürfen plastizitätsverbessernde Stoffe, Deckmassen auch stabilisierende Stoffe enthalten.

5.3 Äußere Beschaffenheit und Durchtränkung

Bitumen-Dachdichtungsbahnen (im folgenden kurz Bahn genannt) müssen eine gleichmäßige Oberfläche haben und frei sein von Mängeln wie Rissen und Falten. Die Trägereinlage muß durch separate Tränkung gleichmäßig durchtränkt sein. Trägereinlage und Deckschichten müssen innig miteinander verbunden sein. Die Trägereinlage soll im mittleren Drittel der Bahndicke liegen. Die mineralische Bestreuung muß gleichmäßig sein, gut haften und darf die Verklebung der Bahn nicht behindern. Eine Beschieferung muß die Oberfläche bis auf eine Längskante, die zur Nahtüberdeckung vorgesehen ist, vollständig bedecken.

5.4 Gehalt an löslichen Bestandteilen

(lösliche Tränk- und Deckmasse)

Der Gehalt an löslichen Bestandteilen muß in Abhängigkeit von der verwendeten Trägereinlage und der Art der mineralischen Bestreuung Tabelle 1 entsprechen.

Tabelle 1

Bahn mit Trägereinlage	Art der Bestreuung	Gehalt an löslichen Bestandteilen	
		Mittelwert g/m ²	kleinster Einzelwert g/m ²
J 300 G 200	besandet	≥ 1600	≥ 1520
PV 200			
J 300 G 200 PV 200	beschiefert	≥ 2000	≥ 1900

5.5 Mineralische Füllstoffe der Deckmasse

Die mineralischen Füllstoffe der Deckmasse dürfen in einem Massenanteil von höchstens 25 % säurelöslich sein.

5.6 Wasserundurchlässigkeit

Die Bahnen dürfen bei der Schlitzdruckprüfung unter einem Wasserdruck von 1 bar (≈ 10 N/cm²) innerhalb von 24 h keine Undichtheit aufweisen.

5.7 Höchstzugkraft und Dehnung bei Höchstzugkraft

Die Höchstzugkraft und die Dehnung bei Höchstzugkraft müssen Tabelle 2 entsprechen.

5.8 Kaltbiegeverhalten

Die Bahnen dürfen bei der Prüfung des Kaltbiegeverhaltens bei 0 °C nicht brechen.

5.9 Wärmestandfestigkeit

Die Bahnen dürfen bei der Prüfung der Wärmestandfestigkeit bei 70 °C innerhalb von 2 h weder fließen noch abrutschen.

6 Prüfung

Die Prüfung der in Abschnitt 5 genannten Anforderungen ist nach DIN 52123 durchzuführen.