

ARGUMENTE

Auszüge, Hinweise, Erläuterungen

„.....schütze die verkehrsbelasteten Flächen gegen Verschiebungen und Verdrehungen unter Verkehrsbeanspruchung durch zusätzliche Verschiebesicherungen.....“

Die Regelwerke

FGSV / RStO 12

In der RStO 12 wird speziell darauf hingewiesen, dass in den Gefährdungsbereichen handwerklich sehr sorgfältig gearbeitet werden muss.

Dies gilt im Besonderen an Schwerpunkten der Straßenkonstruktion.

Kurven

Gefälleabschnitte > 5 %

Haltepunkte und Anfahrtbereiche

Spurfahrbereiche

In diesen Bereichen kann es bei handwerklichen Fehlern in der späteren Funktionalität zu Problemen kommen. Zu den häufigsten Fehlern gehören:

Schlecht gefüllte Fugen

Ungeeignetes Fugenmaterial

Pressverlegung

Bettungsdicke

Filterstabilität

u.w.

Auch seitens der Planung werden oft gravierende Regelwerksabweichungen geplant und ausgeschrieben:

Ungenügende Steindicke

Falscher Verband

Schwach dimensionierte Randeinfassung

Nicht angepasste Oberbaukonstruktion zum Lastfall

Filterstabilität des Oberbaus

Schlagzertrümmerungswert zu hoch

Falsches Format / Längen- und Seitenverhältnis !

MFG MB der FGSV

2013/2014

S.7 PKT. 3 GELTUNGSBEREICH

S 8/9 BEANSPRUCHUNG

S.11/12 PKT. 4.6 KREUZFUGEN

Kreuzfugenverbände müssen mit Verschiebesicherungen unter VB geplant und ausgeführt werden. Alle übrigen Gefährdungsbereiche sollten zusätzliche Verschiebesicherungen erhalten. Ungebundene Ausführungen mit Pflaster und Platten müssen in Gefährdungsbereichen gegen Verschiebungen und Verdrehungen einen Schutz erhalten. R2 „FGSV - Stand der Technik“

Bedenkenanmeldung nach VOB/ B § 4, Nr.3

Jedes Bauunternehmen sollte nach Übertragung der Bauaufgabe die Ausschreibung intensiv durcharbeiten, um ggf. Fehler oder grundlegende Abweichungen von den allg. Regeln des Straßenbaus zu analysieren. Sollte es Auffälligkeiten geben, dann sollte an den AG(Planung) eine Bedenkenanmeldung formuliert werden. Dies ist nicht als Kritik zu sehen, es sollte eher dazu dienen, die spezielle Abweichung fachlich zu klären. Im Fall der Verschiebesicherung wird es sich eher um einen nicht gesicherten Gefahrenbereich handeln. Eine Nachbeantragung und somit eine Nachrüstung sind zu diesem Zeitpunkt noch unproblematisch (Nachtrag!).

Pflasterbroschüre der SLG, ZTV Wegebau der FFL, MFP der FGSV

Auszüge und Hinweise:

Verschiebungen definiert, Rauigkeit der Elemente

Fugenschluss

Bei Beanspruchung einer Verkehrsfläche kann es zu Verschiebungen und Verdrehungen der Elemente kommen. Sollte sich ein Element mehr als **5 mm** aus der Mittelachse einer Fuge heraus bewegen, handelt es sich um eine optische Beeinträchtigung. Da der Prozess unter Verkehrsbeanspruchung erfahrungsgemäß weiter zunimmt, kann es infolge zu einem Schaden führen.

Grundsätzlich sind Platten und Pflaster aus Naturstein allseitig aufzurauen. Diamant gesägte Seitenflächen oder Unterseiten für verkehrsbelastete Bereiche sind nicht zulässig. Sie führen unter Verkehrsbeanspruchung dann oftmals kurz nach Verkehrsfreigabe zu Verschiebungen. Letztlich kann gegebenenfalls eine Nachbearbeitung veranlasst oder zusätzlich Verschiebesicherung in den Gefährdungsbereichen eingebracht werden (führt wieder zur Stabilisierung des Verbandes).

Unter starker Verkehrsbeanspruchung werden oftmals obere Bereiche der Fuge ausgetragen. Teilweise fehlendes Fugenmaterial kann zur Schwächung des Verbandes führen. Der Problematik, Verschiebungen, wird dadurch Vorschub geleistet. Ein ständiges Nachverfugen wäre die Folge. Hierfür stellt die Industrie neuartige Fugenschlussmaterialien bereit (-elastischen Fugenschluss 3 cm).

Die neue ZTV Pflaster StB 20

Verband, Verlegemuster Pkt. 1.4.6

„Verbände oder Verlegemuster, die nur über einen geringen Verschiebungswiderstand verfügen, (z. B. Kreuzfugen-, Parkett- oder Blockverband) sind für befahrene Verkehrsflächen grundsätzlich nicht geeignet. Derartige Verbände oder Verlegemuster können für nicht oder nur gelegentlich befahrene Verkehrsflächen geeignet sein, wenn durch andere Maßnahmen, z.B. Dicke, Verband, Ausführungsart, die Stabilität des Belages sichergestellt werden kann. Durchgehende Längsfugen in der Fahrtrichtung sind zu vermeiden. „ Die neue ZTV Pflaster-StB 20 – hat sich intensiv mit Verschiebungen und Verdrehungen des Belages beschäftigt. Oftmals ist es aus gestalterischen Zwängen offensichtlich notwendig, den Belag mit der Fuge in die Richtung des Bewegungsprofils der Schwerfahrzeuge auszurichten. Dies war bisher immer durch die Regelwerke ausgeschlossen worden. Durch die Entwicklung zusätzlicher Verschiebesicherungen der Industrie, die in die Tragschicht eindringen können, sind diese für die Aufnahme der Schub- u. Scherkräfte optimal geeignet. Die Schottertragschicht bildet durch die hohe Steifigkeit die Grundlagen eines Aufnahmelagers für die auftretenden Kräfte. Langzeitanwendungen zeigen diese Wirkung.
(Deutschlandweit ca. 120000 Stück/ 800 Projekte)

Die Produkte

VERROL® takete

Verschiebesicherung Linearverbände für gebundene und ungebundene Tragschichten

VERROL® maluma

Verschiebesicherung für unregelmäßige Verläufe (Kurven, Passen, Segmentbögen, Schuppen)

VERROL® SUT

Schub- und Trennschiene für verschieden dicke Beläge und Rinnen, erdverbundene Tiefenverankerung

VERROL® flex

Elastischer Fugenschluß für die oberen 3-5 cm der Fuge, wasserdurchlässig, verhindert Unkraut und Austragen der Fuge bei Starkregen oder Reinigung

VERROL® lith

Naturstein für den Innen- und Außenbereich

Das VERROL® System

Meilenstein e.K.
Stormsweg 3
22085 Hamburg
www.verrol.de