



Rund 100 originelle Attraktionen warten im Erlebnispark Tripsdrill auf Besucher.

Foto: Verwaltung Erlebnispark Tripsdrill

6 000 QUADRATMETER UNI-PRIORA-PFLASTER

Ökologische Flächenbefestigung im Erlebnispark Tripsdrill

Die „Altweibermühle“, in der laut der Sage „alte Weiber wieder gemahlen“ werden, war schon im Jahre 1929 ein beliebtes Ausflugsziel mit Gaststätte und Tanzboden. 75 Jahre später wartet am gleichen Ort der Erlebnispark Tripsdrill mit einer 77 Hektar großen Anlage und rund 100 Attraktionen auf – von der Wildwasser-Schussfahrt über das Wildparadies bis hin zur Altweibermühle.

500 000 Menschen pro Jahr besuchen den nahe Clebronn liegenden Erlebnispark. Deshalb zählt ein ausreichendes Parkplatzangebot zu den Grundvoraussetzungen. Tripsdrill bietet circa 4 000 kostenlose Stellplätze. Bisher bestand das gesamte Areal unmittelbar vor dem Eingang aus naturbelassenen Wegen und Grasflächen. Bei gutem Wetter kein Problem für Pkw und Busse. Ein echtes Problem dagegen bei Regen und aufgeweichtem Boden. Die Betreiberfamilie Fischer entschloss sich deshalb rechtzeitig vor dem Saisonstart 2004 in einem ersten Bauabschnitt eine Fläche von knapp 6 000 Quadratmetern mit Betonpflastersteinen zu befestigen.

Hanns Brandt, technischer Ver-

kaufsberater des Betonsteinwerkes Gültig in Heilbronn: „Wir konnten den Kunden für eine Kombination aus UNI-Priora Öko und Klassik gewinnen – teils mit acht und teils mit zwölf Zentimeter Dicke.“

„Verbundnocken“ halten Steine zusammen

Während der UNI-Priora Klassik eine geschlossene und sehr gut begehbare und befahrbare Fläche bietet, schafft das Öko-Pflaster für die zahlreichen Parkplatztaschen einen ökologischen Ausgleich. Das gewählte Steinsystem berücksichtigt gestalterische Aspekte ebenso wie die Forderungen nach einem ökologischen

und zugleich belastbaren Flächenaufbau. Die Öko-Version des Systems generiert in der Fläche einen Fugenanteil zwischen 25 und 28 Prozent und sorgt so für eine Rückhaltung und spätere Verdunstung der Niederschläge. Trotz dieses Fugenabstandes werden statische und dynamische Belastungen durch rangierende Fahrzeuge vom Belag mühelos kompensiert. Dafür sind die so genannten „Verbundnocken“ verantwortlich, die den einzelnen Stein innerhalb der Fläche unverrückbar an seinem Platz halten.

UNI-Priora ist ein typisches Beispiel aus der innovativen UNI-Produktpalette von Pflastersystemen, bei denen Funktion und Optik in idealer Weise harmonisieren. Das UNI-Priora-System ist eine Produktlinie der Lizenzgeberin UNI-International, deren Lizenznehmer mit über 200 Werken weltweit eine der größten Herstellergruppen für Betonpflastersteine repräsentieren.



Ob Parkplatztaschen für Busse oder für Pkw: Überall sorgt das Pflastersystem UNI-Priora Öko für einen ökologischen Ausgleich. Foto: Sepp Rixner kommunikation-bau

ANWENDUNGSBEREICHE BEI TRANSPORTBETON ERWEITERT

Selbstverdichtender Beton wird praxistauglich

Was lange währt, wird endlich gut – so lautet eine Redensart, die auch auf den Transportbeton zutreffen scheint. Der Baustoff hat sich seit 100 Jahren in Deutschland bewährt, nicht ohne dass an seinen Verbesserungen gearbeitet wurde. Die Betone sind vom ursprünglichen Stampfbeton immer weicher und einbaufreundlicher geworden, ohne dass sie ihre Dauerhaftigkeit einbüßten. Nach der in den 80er Jahren etablierten „weichen“ Regelkonsistenz sind erstmals selbstverdichtende Betone (SVB) praxisreif, die ohne Rütteln auch bei engen Bewehrungen die Schalung vollständig füllen können. Das Ergebnis: neue Oberflächenstrukturen, Geometrien und Bauverfahren.

Charaktereigenschaft: fließend

Das Hinzufügen von verflüssigenden Zusatzmitteln hat die Verarbeitung der Substanz deutlich verbessert. Ebenso ist es bei den neuen leicht- bzw. selbstverdichtenden Betonen. Aufgrund neuer Fließmittel kann diese Art von Beton in jede Ritze und Zwischenraum laufen, was sich allerdings in einem höheren Preis niederschlägt. Zu rechnen ist mit etwa 20 Euro pro Kubikmeter an Mehrkosten gegenüber dem klassischen Beton. Typisch für den neuen Baustoff ist, dass er nicht

gerüttelt werden darf, da dies seinen inneren Zusammenhalt aufheben würde. Der freien Gestaltbarkeit von Bauteilen aus Transportbeton waren bislang durch Einbaumöglichkeit und Rütteltechnik Grenzen gesetzt. Die Notwendigkeit Betonier- und Rüttelgassen oder aufwendige Außenrüttler bei den Bauteilen vorzusehen, entfällt weitgehend. Somit sind Betonagen von großen Längen, Füllmöglichkeiten von der Seite oder dünnere Querschnitte möglich. Gleichzeitig wird der Erfolg der Betonage nicht mehr von der Einbaumannschaft und der Qualität der Rüttelleistung bestimmt, sondern nur von der Fähigkeit des Selbstverdichtens des angelieferten werkgemischten und qualitätsüberwachten Transportbetons.

Außerdem kann die Schalungsstruktur deutlich und klar wiedergegeben werden und nahezu beliebige Gestaltungsmerkmale erreichen. In den Niederlanden werden diese glatten Oberflächen aus Transportbeton für direkt tapezierte Wände im Wohnbau genutzt.

Werden Bauteile durch Druck beansprucht, sorgen Stahlfasern für die notwendige Bewehrung. Gerade für Bodenplatten und Industriefußböden ist der selbstverdichtende Beton einsetzbar. Ein entsprechend fließfähiger Beton wird so geglättet, dass keine weitere Nacharbeit erforderlich ist.

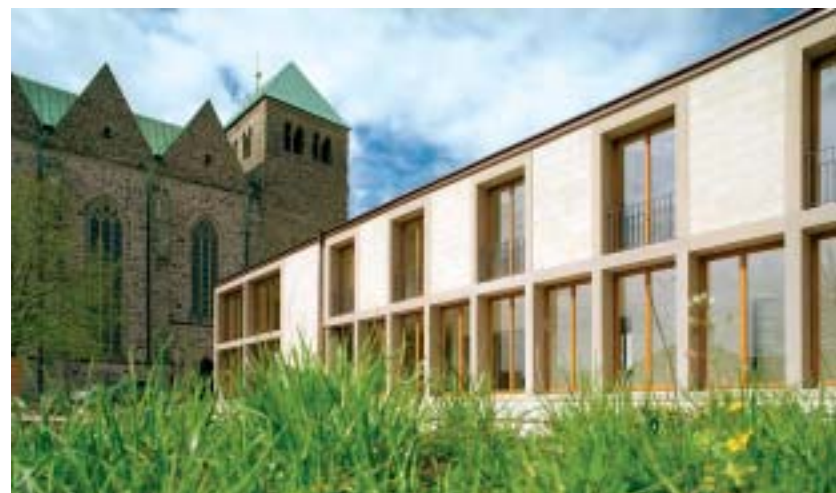
Dies ist selbst bei Betonen mit hohem Widerstand gegen Frosttaumittel sinnvoll einsetzbar, da eine auftretende oberflächennahe Zerstörung der Luftporen nicht auftritt.

Gerade bei Renovierungen oder in engen Baulücken kann SVB einen unschlagbaren Vorteil bringen: So ist beispielsweise die Erhöhung der Tragfähigkeit einer Decke im Altbau wie etwa beim Jugendstil mit ausreichender Geschosshöhe nun auch von unten möglich. Dazu wird die zusätzliche Bewehrung unter der alten Decke angebracht und man schalt von unten ein.

Auch im Tief- oder Tunnelbau sind häufig Zwischenräume mit Beton zu verfüllen. Hier erlaubt der Einsatz von SVB hohe Sicherheit, da keine Abhängigkeit von der eingebrachten Rüttelenergie besteht.

Einsatz klar regeln

Zurzeit darf SVB nur mit Zulassung in Deutschland angewendet werden. Obwohl eine Vielzahl der Transportbetonwerke über diese oder entsprechende Lizenzen verfügt, hat sich das Material noch nicht auf allen Baustellen, wo er eine deutliche Rationalisierung bringen würde, durchgesetzt. Ende 2004 will der Deutsche Ausschuss für Stahlbeton eine Richtlinie herausbringen, in der der Einsatz von SVB klar geregelt ist.



Jahrhunderte trennen Kirchenbau und Gemeindehaus St. Petri in Magdeburg. Verwandte Baustoffe sind die Basis für die angestrebte Ensemblewirkung. Der Spezialzement „Optacolor“ von Lafarge sichert den Sandsteincharakter der Betonfertigteile. Foto: Lafarge Zement

OPTACOLOR VON LAFARGE ZEMENT:

Ein Beton wie Sandstein

Die Ursprünge der Magdeburger Kirche St. Petri reichen bis ins zwölfte Jahrhundert zurück. Sandsteine und heller Mörtel prägen heute das alte Bauwerk. Daneben ist in diesem Jahr ein neues Gemeindehaus eingeweiht worden. Der Entwurf der Architekten Trompeter + Münster, Magdeburg, und Pahl + Mersch, Dresden, stellt durch Material und Gebäudestruktur eine Verwandtschaft beider Bauten her. Zusammen mit dem noch anstehenden Neubau eines kleinen Prämonstratenserklusters (Prediger- und Seelsorgerorden) entsteht am Elbufer ein geistliches Zentrum der Christen in Magdeburg.

Betonfertigteile-Rahmen mit Sandsteincharakter und Sandsteinmauern prägen das neue Gemeindehaus. Die edle Gestaltung der konstruktiven Bauteile basiert auf „Optacolor“, einem speziellen Zement von Lafarge. Die Oberflächen der komplexen, thermisch

getrennten Fertigteile sind rundum abgesäuert. Dadurch treten die gelb-braunen Sande der Gesteinskörnungen zutage. Zusammen mit dem sehr hellen Spezialzement und einem Hauch gelber Farbpigmente entsteht eine Oberfläche, die dem Sandstein optisch ähnelt und in der Qualität nicht nachsteht.

„Für die anspruchsvollen Ober-

flächen war es wichtig, dass der mit ‚Optacolor‘ gebundene Beton eine absolut gleichmäßige Verteilung der Gesteinskörnungen gewährleistet“, so Karl-Ernst Both vom Fertigteilwerk Biber-Beton, Karsdorf. Der leicht zu verdichtende, fließfähige Beton sichert daneben ein Minimum an Poren. Das ist die Basis für die sandsteinartigen Oberflächen.

Anzeige

Das neue Rohrgehänge - SZA:



- geringes Gewicht
- mit Offenhalter
- Federvorspannung
- keine Einstellung des Spannbereichs

- Hebeband anstatt Kette
- große Übersetzung für optimale Sicherheit



- Baugeräte
- Hebezeuge
- Portalkrane
- Sondergeräte
- Vakuumtechnik

WIMAG GmbH
Brückenstraße 5
D - 63785 Obernburg
Tel. 0 60 22 / 68 47 - 0
Fax. 0 60 22 / 68 47 - 50
<http://www.wimag.de>
gressbach@wimag.de