

Nachfolgend sind nur die ergänzenden, produktspezifischen Hinweise als Zusatz zu „Planung und Ausführung dauerhafter Pflasterbauweisen“ aufgeführt!

1. Einsatzgebiete

Safelock ist ein Betonpflaster mit seitlicher Verschiebesicherung für den Straßenbau. Es wurde für höchste Verkehrsbelastungen, speziell auch für den LKW-Verkehr, entwickelt.

Safelock der Stärke 10 und 12 cm erfüllt hierbei die Bauklassen III gem. RStO Tafel 3.

Das patentierte Verbundsystem durch die tiefliegende, gute Rundumverzahnung der Safelock-Pflastersteine garantiert, dass in jeder Position der volle Verbund gewährleistet ist. Diese Technik sorgt für Druckausgleich bei Belastung und schützt die Pflastersteine vor Schäden. Die eingebaute Abstandsicherung gewährleistet zudem die richtliniengemäßen Fugenbreiten für normgerechte Fugenfüllung. Die Steine können nun einfach dicht an dicht verlegt werden. Ein mühseliges „auf Abstand legen“ erübrigt sich somit.

2. Planung und Ausführung

Diese relativ junge Bauweise wird in den einschlägigen Technischen Regeln des Straßenbaus bisher nicht explizit behandelt. Grundsätzlich gelten aber für das Verlegen dieselben Regelwerke und Versetzhinweise wie für „normale“ Pflastersteine ergänzt um unsere Hinweise zu den formgebenden besonderen Eigenschaften aus der Rundumverzahnung.

3. Verlegemaß

Bei den Nennmaßen des Pflasters handelt es sich um Produktionsmaße.

Auf Grund der nicht vermeidbaren Fertigungstoleranzen, die die Werte der DIN EN 1338 (Kantenlänge ± 3 mm, Pflasterdicke ± 4 mm) jedoch nicht überschreiten, ist es notwendig das genaue Verlegemaß (Rastermaß) vorab durch Auslegen einiger Pflasterreihen unter Berücksichtigung der Fugen zu ermitteln.

4. Überprüfung der Lieferung

Vor dem Einbau ist das gelieferte Material mit den Bestell- bzw. Lieferscheinangaben auf Übereinstimmung zu prüfen. Beschädigungen auf Grund von Transport und Abladung sind auf dem Lieferschein zu vermerken. Pflastersteine mit erkennbaren Mängeln dürfen nicht eingebaut werden. Nach erfolgtem Einbau können Reklamationen nicht mehr anerkannt werden.

Die angelieferten Paletten sind so zu lagern, dass die Ware vor Beschädigungen und Verschmutzungen geschützt ist.

5. Farb- und Strukturunterschiede

Da Betonpflaster aus den Naturprodukten Edelsplitt, Sand und Zement hergestellt werden, sind auch seine Farben natürlichen Schwankungen unterworfen. Ein heller Sand oder ein dunkler Zement – schon kann die Farbe oder auch die Oberflächentextur etwas variieren.

Leichte Unterschiede an der Oberfläche des Pflasters, vor allem zwischen den verschiedenen Formaten, sind technisch unvermeidbar und daher kein Reklamationsgrund.

Einige Pflasterprogramme weisen Marmorierungen, Nuancierungen und unterschiedliche Oberflächengestaltungen auf. Diese erfordern besondere Sorgfalt beim Verlegen um eine harmonische Gestaltung zu erzielen.

6. Konstruktion und Verlegung

Zur Sicherstellung eines dauerhaft funktionsfähigen Unterbaus sind die Anforderungen der RStO bezüglich der angestrebten Bauklassen unbedingt einzuhalten.

6.2 Bettung und Fugenmaterial

Für Verkehrsflächen der Bauklassen III bis VI sind Bettungsmaterialien 0/4, 0/5 und 0/8 mm zu verwenden, die den Anforderungen der TL Pflaster-StB an den Verlauf der Korngrößenverteilung entsprechen.

Als Fugenmaterial sollte zur Sicherstellung einer vollständigen Fugenfüllung aufgrund der systembedingt geringen Fugenweite ein Material 0/2 eingesetzt werden.

6.3. Fugen

Vor dem Abrütteln sind die Fugen vollständig zu füllen und ggf. einzuschlämmen.

Die Fugen müssen auch während der Nutzung vollständig gefüllt bleiben.

Durch Verkehrsbeanspruchung oder Reinigung ausgewaschenes Fugenmaterial ist daher umgehend zu ersetzen.

Es wird empfohlen anfangs nicht maschinell zu kehren, um einen Materialaustrag vor der Verfestigung des Fugenmaterials zu vermeiden.