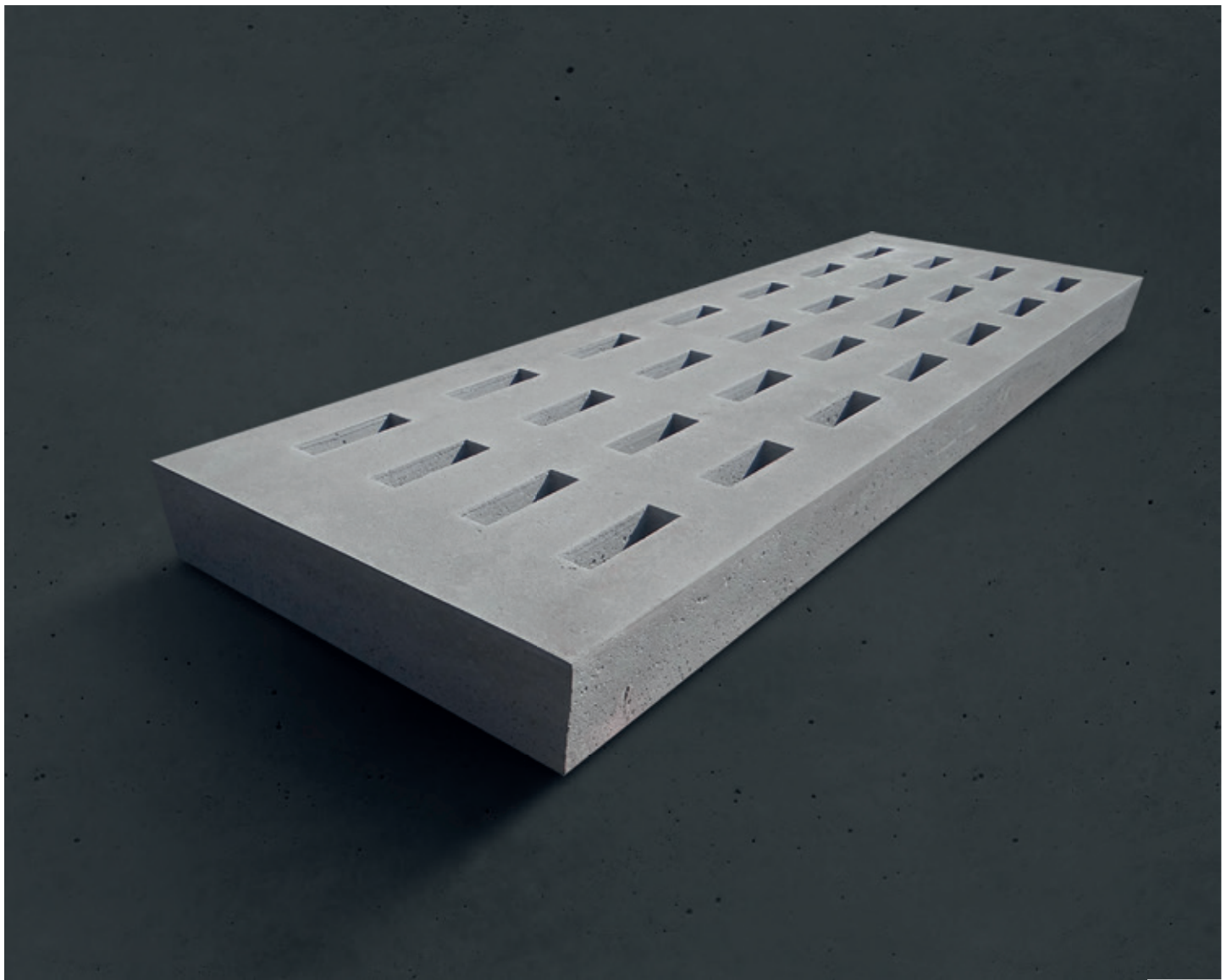


# BetoVia

Naturnaher und ländlicher Wegebau



Schnelle  
Montage



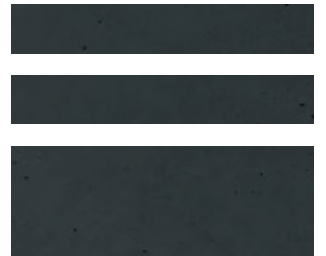
Sickeröffnungen



bei jedem  
Wetter befahrbar



Hohe  
Betongüte



## Betonelemente mit Sickeröffnung

Sickerfähige Beläge sind die ökologisch sinnvollere Lösung für den Wegebau. Regenwasser wird direkt in den Boden geleitet, welches den Wasserkreislauf unterstützt und den natürlichen Reinigungseffekt durch den Boden begünstigt.

**i** In den Öffnungen kann sich zusätzliches Grün, wie Gräser und Kräuter, ansiedeln. Dennoch sind die Wege ganzjährig und bei jeder Witterung befahrbar.



28 Loch

## Fahrbahnplatten für maximale Belastung SLW 60



20 Loch



geschlossen

mit 28 oder 20 Öffnungen und geschlossen lieferbar:

Betonfestigkeit: C40/50

Expositionsklassen: XC4, XD3, XF1, XA1

**Länge** 3000 | 3100 | 3200 mm  
**Breite** 1000 mm  
**Höhe** 200 mm

## Beton ist der ideale Baustoff für den Wegebau und bietet viele Vorteile

- Durch die hohen Festigkeiten bei jeder Temperatur den Belastungen durch das Befahren gewachsen
- Hohe Oberflächentemperaturen, wie etwa bei Asphalt, können nicht entstehen und die Wege sind auch im Hochsommer für Kleintiere passierbar
- Bei Beschädigungen leicht auswechselbar
- Werkmäßige Vorfertigung und damit witterungs-unabhängige Verlegung
- Dauerhafte und nachhaltige Lösung durch lange Nutzungsdauer und geringen Unterhaltskosten

## Merkblatt zur Ausführung von dauerhaften Flächen mit Weg- und Fahrbahnplatten der Suding Betonfabrik

### 1. Allgemeines

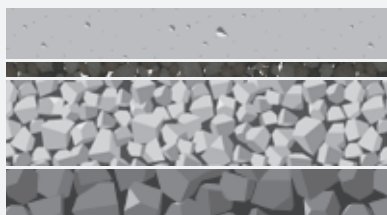
Beton ist der ideale Baustoff für den Wegebau. Er ist infolge seiner hohen Festigkeiten bei jeder Temperatur den Belastungen durch das Befahren gewachsen. Hohe Oberflächentemperaturen, wie etwa bei Asphalt, können nicht entstehen. Weitere Vorteile sind eine werksmäßige, witterungsunabhängige Vorfertigung in hoher Qualität, leichte Auswechselbarkeit und die Lieferbarkeit in unterschiedlichen Abmessungen und Oberflächenstrukturen. Vorbedingung eines jeden Bauvorhabens ist die genaue Planung und Festlegung der zu erwartenden Verkehrsbelastung und Art der Nutzung der zu befestigenden Fläche. Eventuelle spätere Nutzungsänderungen sollten gegebenenfalls bereits berücksichtigt werden.

### 2. Baugrund

Ein bauseits nach den Regeln der Technik gut verdichteter, tragfähiger Baugrund (Verformungsmodul  $EV2 \geq 45 \text{ MN/m}^2$ ) ist die Voraussetzung für eine problemlose Verlegung der Betonplatten. Bei nicht einwandfrei verdichtetem Baugrund können nachträgliche Setzungserscheinungen auftreten, die die Tragfähigkeit der Platten beeinträchtigen und Nachregulierungen erforderlich machen.

### 3. Oberbau

Der Oberbau wird in ungebundener Bauweise ausgeführt und setzt sich aus Frostschuttschicht, Tragschicht, Feinplanum und Betonplatte zusammen. Wir empfehlen eine Mindesteinbaustärke von 70 cm inkl. Suding-Wegplatten. Empfohlene Oberbaukonstruktion für Verkehrsflächen bis max. 100kN Radlast (Radaufstandsfläche 0,6 x 0,2 m):



- Suding Weg- und Fahrbahnplatte
- 3-5 cm Bettung aus Hartstein-Splitt 2/5 mm gem. ZTV-Pflaster
- 30-40 cm Schottertragschicht 0/32 STS gem. ZTV-SoB ( $EV2 \geq 150 \text{ MN/m}^2$ )
- 10-20 cm Tragfähiger Baugrund Frostschuttschicht FSS gem. ZTV-SoB ( $EV2 \geq 45 \text{ MN/m}^2$ )

Bei Nichteinhaltung der geforderten Werte sind Verbesserungen vorzunehmen. Die Tragschichten müssen ausreichend wasserdurchlässig sein, damit das durch die Öffnungen in die Konstruktion eindringende Wasser abgeleitet werden kann. Weiterhin wird der Einbau von Schottertragschichten empfohlen, um die Anforderungen an eine gute Verdichtung und einer hohen Steifigkeit zu erfüllen. Die Tragschicht muss über die gesamte Querschnittsbreite der Platte einschließlich des Randstreifens reichen. Das Feinplanum muss in eine Dicke von 3-5 cm mit Hartstein-Splitt der Korngröße 2/5 mm ausgeführt werden. Das Gestein muss einen hohen Widerstand gegen Kornzertrümmerung aufweisen, platte Körnung ist zu vermeiden.

### 4. Verlegung

Die Verlegung erfolgt mittels Traversen mit T-Haken, die in die Öffnungen eingelassen werden. Die Traversen sind ausschließlich für den bodennahen Transport vorgesehen. Bei einem Transport über längere Strecken und Höhen müssen die Betonplatten z. B. in Schlaufen gebunden werden. Die Platten werden horizontal auf das Feinplanum abgesetzt und anschließend die Verlegehaken entfernt. Ein nachträgliches Ausrichten bzw. Verschieben der Platten ist mittels einer Kantholzes an der Unterseite der Platte vorzunehmen, um Kantenabbrüche zu vermeiden. Die Betonplatten dürfen nie ungeschützt mit Walzen, Rüttelplatten oder Kettenfahrzeuge befahren werden.

**Wir weisen auf folgendes hin:** Es ist auf eine ausreichende Tragfähigkeit und Eignung der Traversen, Kräne, Radbagger usw. zu achten. Für die Geeignetheit der verwendeten Arbeitsgeräte übernimmt die SUDING GmbH keine Haftung.