



11. Gestaltungsaspekte

Das Gestalten von Verkehrsflächen dient verschiedenen Zielen z. B.

- die Kraftfahrer über optisch-psychologische Wirkung zu veranlassen, langsamer zu fahren,
- Teile der Straße als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Radwege, Parkplätze usw.) zu kennzeichnen,
- die Anwohner in Wohngebieten einzuladen, ihre Straße intensiv zum Aufenthalt zu nutzen,
- die Verkehrsflächen und ihr Umfeld natürlicher und freundlicher aussehen zu lassen,
- die Straße als städtebaulichen Raum erlebbar zu machen.

Die Asphaltbauweise bietet dem Planer vielfältige Möglichkeiten, seine Vorstellungen durch eine besondere Gestaltung der Verkehrsflächen (Farbe, Struktur, Textur, Einfassungen, Flächenaufteilung, Materialkombinationen) zu verwirklichen.

Hier einige Anregungen:

- Asphalt lässt sich auch auf unregelmäßig begrenzten Verkehrsflächen (z. B. mit geschwungener Linienführung und wechselnden Breiten) mit Straßenfertigern einbauen, wenn man die Möglichkeit der Verstellbohlen nutzt: stufenlose Veränderung der Einbaubreite auf jeder Seite bis etwa 1,25 m.
- Auch beim Handeinbau lässt sich eine gute Qualität erzielen, wenn das Asphaltmischgut während des Transportes und der Wartezeit nicht auskühlt sondern sofort eingebaut und direkt anschließend verdichtet wird. Dafür ist das Asphaltmischgut in wärmegeprägten Transportbehältern anzuliefern und in unmittelbar zu verarbeitenden Teilmengen zu entnehmen. Gegebenenfalls empfiehlt sich der Einsatz von viskositätsverändernden Zusätzen zur Verbesserung der Verarbeitbarkeit des Asphaltmischgutes (siehe auch **DAV-Leitfaden „Temperaturabgesenkte Asphalte“**).
- Gussasphalt wird in speziellen „Rührwerkskesseln“ ständig auf Einbautemperatur gehalten, lässt sich von Hand auch auf kleinsten Flächen und in spitzen Winkeln ohne Qualitätseinbuße einbauen und benötigt dabei keine Verdichtung sondern nur eine Behandlung der Oberfläche.
- Asphalt lässt sich sehr harmonisch mit Pflaster – speziell mit Natursteinpflaster – kombinieren, beispielsweise wenn die Fahrbahn aus Asphalt (mit Straßenfertiger eingebaut) und die Randbereiche aus Pflaster hergestellt werden.
- Asphaltdeckschichten mit mörtelreicher Oberfläche (z. B. Gussasphalt) können „natürlicher“ gestaltet werden, indem grobe, gebrochene Gesteinskörnungen der Lieferkörnung 2/5 (je nach Gesteinsart in unterschiedlicher Farbe) oder auch rundkörnige Gesteinskörnungen der Lieferkörnung 2/4 aufgestreut und in den heißen Mörtel eingewalzt werden. Das Abstreumaterial muss dazu trocken und staubfrei sein. Solche abgestreuten Asphaltbefestigungen sehen aus wie Sand- oder Kieswege, sind jedoch auch bei Regen und Tauwetter gut zu begehen bzw. zu befahren und verursachen nicht die hohen Erhaltungsaufwendungen wie wassergebundene Befestigungen.



- Ein ähnlicher Effekt lässt sich auf jeder Asphaltenschicht mit einer feinkörnigen Oberflächenbehandlung (Anspritzen, Abstreuen, Walzen) erzielen, wenn dazu grobe Gesteinskörnungen der Lieferkörnung 2/5 in der gewünschten Farbe eingesetzt werden.
- Farbige Verkehrsflächen lassen sich herstellen, wenn das Asphaltdeckschichtmischgut aus einfärbbarem, synthetischem Bindemittel auf Mineralölbasis mit Zusatz von Farbpigmenten und entsprechend farbigen Gesteinskörnungen hergestellt wird (z. B. Sandfarben). Verwendet man diese Bindemittel ohne Pigmentzusatz, so kann man Asphaltdeckschichten in natürlicher Gesteinsfarbe herstellen.

Asphaltmischwerk und Straßenfertiger müssen für die Verarbeitung von farbigem Asphaltmischgut umgestellt, vor allem gereinigt werden. Auf alle Fälle sollte man darauf achten, dass der Asphaltmischgutbedarf (Größe der Fläche) in einem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis zu den Kosten der Reinigung und Umstellung von Normalbetrieb auf „Farbe“ steht. Einige Firmen halten separate Mischer und Einbaugeräte für farbiges Asphaltmischgut vor.

Rotbraune Tönungen lassen sich auch durch die Zugabe von (roten) Pigmenten in gewöhnliches Asphaltdeckschichtmischgut (mit normalem Straßenbaubitumen) erreichen.

Weitere Hinweise und Tipps entnehmen Sie bitte der DAV-Veröffentlichung **„Hinweise zum Umgang mit farbigen Asphalten“**.

Ein wirkungsvolles Gestaltungselement für Asphaltbefestigungen sind einfassende „Pflasterbänder“, d. h. versenkte, mit der Fahrbahnoberfläche bündig abschließende ein- oder mehrreihige Pflasterstreifen. Liegen sie bordstein- oder tiefbordartig parallel zur Straßenachse, sind sie bautechnisch einwandfrei herzustellen. In Längsrichtung übernehmen sie häufig auch die Funktion der Entwässerungsrinne (in Rand- und Mittellage).

Von Pflasterbändern in Querrichtung ist allerdings abzuraten. Sie erfordern entweder Handeinbau des Asphalttes oder nachträgliches Ausschneiden maschinell eingebauter Asphaltenschichten. Befriedigend dichte Anschlüsse zwischen Asphalt und Pflaster lassen sich konstruktiv nicht so ausbilden, dass sie dem überrollenden Verkehr dauerhaft standhalten würden, so dass sie häufig den Ausgangspunkt frühzeitiger Zerstörung bilden. Außerdem würden die Vorteile, die die fugenlose Asphaltbauweise den Anliegern (geringerer Verkehrslärm) und Straßennutzern (Fahrkomfort, auch für spielende Kinder) bietet, durch Pflasterquerbänder zunichtegemacht.

Eine weitere Anwendung farbiger oder farblich abgesetzter Deckschichten, die der Verkehrssicherheit dienen, ist es, auf bestehenden Asphaltfahrbahnen farbige Radfahrstreifen auszuweisen. Hier gibt es folgende Möglichkeiten:

- Abfräsen von 1,5 bis 2,0 cm Asphalt und Einbau von farbigem Asphaltmischgut höhengleich mit der bestehenden Fahrbahn (ungestörter Wasserabfluss bei Niederschlägen).
- Auftragen einer wenige Millimeter dicken farbigen Schlämme oder einer Kunststoffbeschichtung und Abstreuen mit feinförmigem Material zur Sicherstellung einer ausreichenden Rutschfestigkeit.

Weitere Gestaltungsmöglichkeiten und Beispiele finden Sie unter www.asphaltberatung.de.

