



Alle Fotos: © Richard Watzke

Österreichische Granite prägen das Pflaster am Wiener Stephansplatz.

Die Helden des Alltags

Wir treten sie mit Füßen, befahren sie mit breiten Reifen, lagern schwere Lasten darauf. Kein Bauteil im urbanen Raum wird so stark beansprucht wie ein Pflasterstein. Wie sich Bodenbeläge aus Naturstein bewähren, erörtert DI Wolfgang Ablinger, Bereichsleiter Bau- und Erhaltungsmanagement, Stadt Wien – Straßenverwaltung und Straßenbau.

Wie unterscheiden sich Beläge aus Beton, Asphalt und Naturstein in Reinigung, Unterhalt und Reparatur?

Wolfgang Ablinger: Die Belagsarten Asphalt, Beton und Pflaster haben Vor- und Nachteile. Jede für sich hat im modernen Straßenbau ihre Berechtigung und ihren Anwendungsbereich. Bei der Auswahl der

jeweiligen Belagsart sind unter anderem die Verkehrsbelastung, die Wirtschaftlichkeit, die Stadtgestaltung als auch ökologische Gesichtspunkte in Betracht zu ziehen. Ein sicherlich großes Problem für Pflasterflächen (vor allem mit ungebundenen Fugenfüllungen) ist eine intensive maschinelle Reinigung, da unter Umständen das ungebundene Fugenfüllmaterial ausgekehrt wird und in weiterer Folge massive Folgeschäden entstehen können. In Wien wurde

gemeinsam mit der Stadt Wien – Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark ein Modus Vivendi gefunden, um diese Problemstellung zu verringern. Insgesamt sind aber aus dem Blickwinkel der Reinigung Pflasterflächen gegenüber Oberflächen aus Beton oder Asphalt ungünstiger zu beurteilen. In Anbetracht des Umstandes, dass ungebundene Fugenfüllungen bei Pflasteroberflächen „Wartungsfugen“ sind, bedingen Pflasterflächen sicherlich auch hö-

Richard Watzke



here Aufwendungen bei der Wartung als geschlossene Oberflächen aus Asphalt oder Beton. Demgegenüber stehen aber Aufwendungen und ökologische Aspekte bei Reparaturarbeiten bzw. bei Aufgrabungen für die Erneuerung von Ver- und Entsorgungsleitungen wie etwa Gas, Wasser, Strom, Telekommunikation und so weiter, da bestehendes Pflastermaterial wiederverwendet werden kann. Eine Deponierung bzw. aufwendige Aufbereitung von Asphalt oder Beton entfällt. Es ist aber anzuraten, sich bei der Auswahl von Baumaterialien nicht nur auf monetär bewertbare Aspekte zu fokussieren. Beispielsweise werden im Allgemeinen gepflasterte Oberflächen aus stadtbildgestalterischer Sicht positiver zu beurteilen sein als Beläge aus Beton oder Asphalt. Pflasterflächen helfen auch nachweislich, die Hitze in der Stadt zu senken, da sie die Sonneneinstrahlung reflektieren, während dunkle Asphaltflächen mehr Hitze abstrahlen und zur Temperaturerhöhung

Die Churhausgasse wurde im Zuge der Neugestaltung des Stephansplatzes ebenfalls neu gepflastert.

beitragen. Dadurch tragen Pflasterflächen positiv zur Verbesserung des städtischen Mikroklimas bei und entlasten darüber hinaus aufgrund der geringeren Versiegelung das Kanalsystem. Für eine gesamtheitliche Betrachtung bei der Auswahl von Baumaterialien im Straßenraum werden in Zeiten des Klimawandels auch derartige nicht monetäre Aspekte immer wichtiger werden. In Anbetracht des Umstandes, dass derzeit bereits über 50 Prozent der Weltbevölkerung in Städten leben und bis zum Jahr 2050 dieser Prozentsatz auf 80 Prozent ansteigen wird, werden klimarelevante Entscheidungskriterien immer wichtiger werden. Persönlich sehe ich für den innerstädtischen Raum aus diesen Themenkreisen heraus sehr viele Vorteile von gepflasterten Oberflächen gegenüber Asphalt und Beton.

In welchen Situationen verbauen Sie Naturstein in gebundener bzw. ungebundener Bauweise?

Die ungebundene Bauweise stellt gemäß den einschlägigen Richtlinien die Regelbauweise von Pflasterungen dar. Von der Stadt Wien werden grundsätzlich gepflasterte Oberflächen in dieser Regelbauweise hergestellt, lediglich in ganz wenigen Ausnahmesituationen wird hiervon abgewichen. Beispielsweise wird des Öfteren entlang von Hausfassaden die gemischte Bauweise – Bettung ungebunden und die Fugenfällung unter Zusatz von Bindemitteln – gewählt, um hier ein Auswaschen der Fugenfällung hintanzuhalten. Insgesamt werden Pflasterungen in gemischter oder gebundener Bauweise nur in einem äußerst untergeordneten Ausmaß hergestellt.

Wie und wie oft werden die Pflasterungen Mariahilfer Straße, Am Graben und Kärtner Straße gereinigt?

Diese Straßenzüge sind hoch frequentierte Fußgängerzonen und Geschäftsstraßen. Hier ist aufgrund der enorm hohen Anzahl an Besucherinnen und Besuchern gegenüber dem untergeordneten Straßennetz ein höherer Reinigungsbedarf gegeben. Circa ein bis drei Mal pro Tag erfolgt daher eine maschinelle Reinigung.

Wie bewähren sich die Plattenstärken mit 14 Zentimetern?

Bisher hat die Stadt Wien hinsichtlich der Dauerhaftigkeit mit Plattenstärken von 14 Zentimetern sehr gute Erfahrungen gemacht. →

*Wolfgang Ablinger, MA 28
Straßenverwaltung Stadt Wien*



Beispiel Nikolaigasse: Geschätzt beträgt der Anteil an wiederverwendeten Pflastermaterialien in Wien bis zu 75 Prozent.

Wie viele „Leben“ kann ein Pflasterstein haben?

Wenn die Pflasteroberfläche nach den heutigen Normen und Richtlinien hergestellt wurde und auf die ordnungsgemäße Instandhaltung der Pflasterfläche (Fugenpflege, ordentliche Wiederherstellung nach Aufgrabungen etc.) geachtet wird, kann eine Pflasterfläche mehrere Menschenleben überdauern. Pflastermaterialien können unter Umständen mehrmals wiederverwendet werden und sind daher sowohl in ökologischer als auch wirtschaftlicher Hinsicht sehr positiv zu bewerten.

In welchen Zeiträumen werden die von Fiakern befahrenen Pflasterungen erneuert?

In Anbetracht der veränderten Nutzungsansprüche an den öffentlichen Straßenraum, insbesondere aufgrund des begrüßenswerten erhöhten Anteils an Fahrradfahrerinnen und -fahrern, sind gebrauchte „historische“ Pflastermaterialien, wie etwa 7-Zoll-Granitwürfel, Halbgutsteine etc., für den befahrbaren Bereich durchaus kritisch

Der Judenplatz und in die angrenzenden Straßenzüge wurden im Jahr 2000 mit gebrauchten Granitplatten und -steinen gestaltet.





zu betrachten, vor allem wenn dieses Material im Bereich von verordneten Fiackerrou-ten liegt. Wegen der Abnutzung durch die Fiackerperde ergibt sich infolge des Sub- stanzverlustes beim Steinmaterial ein sehr charakteristisches Schadensbild, nämlich stark abgerundete Formen an der Oberseite. Daraus resultieren wiederum sehr große Fugenbreiten an der Fahrbahnoberkante. Für schmale Radreifen kann dies durchaus problematisch werden. Ebenso wird da- durch der Fahrkomfort für alle

Verkehrsteilnehmer massiv eingeschränkt. Ein weiterer negativer Effekt ist, dass sich durch dieses Schadensbild das Abrollge- räusch von Fahrzeugen verändert sowie verstärkt, was immer wieder zu Beschwer- den von Anrainerinnen und Anrainern führt. Um die Befahrbarkeit wieder herzustellen bzw. den Fahrkomfort wieder zu erhöhen, wird oftmals ein bituminöser Fugenverguss eingebracht. Beispielhaft sei der Michaeler- platz genannt, wo durch eine derartige Maßnahme eine bessere Befahrbarkeit

Am Schulhof grenzen historische Sieben-Zoll-Granitwürfel Fußgänger- bereich und Fahrbahn voneinander ab.

– insbesondere für Radfahrer – erzielt wurde. Durch die Elastizität dieser Fugenverguss- masse ist diese Maßnahme hinsichtlich der Dauerhaftigkeit als zweckmäßig zu betrach- ten. Aus stadtbildgestalterischen Gründen ist ein derartiger bituminöser Verguss auf gepflasterten Flächen klarerweise sehr pro- blematisch, weshalb dies tendenziell nur dann zur Ausführung gelangt, wenn mittel- fristig ein Straßenumbau in Aussicht ist. •

P

POSCHACHER

NATURSTEIN IMMER DA MIT UNS





www.poschacher.com