

Infoblatt

7 Gründe für die cds-Radwegbeschichtung

farbige Beschichtungen auf Außen- und Verkehrsflächen aus Asphalt und Beton

1. Reduzierung der Unfallgefahr durch hohe Griffigkeit und Farbigkeit, auch bei Nässe

Durch die Abstreuerung (im Standard 0,6 - 1,2 mm) gewährleistet die cds-Radwegbeschichtung stets eine hohe Griffigkeit (> 60 SRT). Asphalte, Betone, Pflastersteine oder herkömmliche Markierungsmaterialien auf PMMA-Basis liegen darunter. Speziell bei Farbasphalten kommt hinzu, dass deren Farbwirkung bei Nässe meist verloren geht und sie nahezu schwarz wirken.

2. Mind. 5 mal dauerhafter als herkömmliche Materialien auf PMMA-Basis

Auf einem Prüfstand zur Verschleißsimulation infolge von Verkehrsbeanspruchung sind zwei Systeme geprüft worden. Das PMMA-System (eine hochwertige Reibeplastik eines namhaften Herstellers; 4,5 kg/m²) hat nach 20 Stunden Belastung versagt, der Test der cds-Radwegbeschichtung (2 kg/m²) wurde nach 100 Stunden abgebrochen, da kein weiterer Verschleiß in absehbarer Zeit zu erwarten gewesen wäre. Somit ist eine mind. 5 mal längere Haltbarkeit gegenüber PMMA-Systemen sowie eine hohe Wirtschaftlichkeit nachgewiesen.

3. Keine Rissbildungen und Abplatzungen, da das flexibilisierte Material spannungsarm aushärtet

Die cds-Radwegbeschichtung ist flexibilisiert und härtet in 5 Stunden (bei 20°C) aus, sodass ein Verbund zwischen Material und Untergrund stets gegeben ist. Gerade die schnelleren PMMA-Systeme bauen beim Aushärten Spannungen auf, was nicht nur zu Rissen im Material selbst, sondern teilweise sogar zum Reißen der Asphaltdeckschicht führt.

4. Beständig gegen Frost-Tausalzbeanspruchung und Kraftstoffe

Geprüft und bestanden wurden neben der Frost-Tausalzbeanspruchung ebenfalls die Benzin-, Diesel-, Heizöl- und Fahrzeugölbelastung (DIBt Gruppen 1, 3 und 4c). Zum Teil sind Materialien auf PMMA-Basis nicht beständig (ebenfalls nicht Asphalt!), sodass schnell Flecken oder sogar Auflösungserscheinungen auftreten. Die cds-Radwegbeschichtung schützt den Asphalt dauerhaft und trägt zu seiner Werterhaltung bei.

5. Tagessichtbarkeit gemäß der Deutschen Studiengesellschaft für Straßenmarkierungen

Die Deutsche Studiengesellschaft für Straßenmarkierungen e.V. gibt genaue Spezifikationen für rote Radverkehrsanlagen vor, unter anderem Griffigkeit und Tagessichtbarkeit. Durch den neuen Standardfarbton 3017 (abgestreut mit ziegelrotem Farbsand) wird der sog. Leuchtdichtefaktor erreicht und so die Anforderung an die Tagessichtbarkeit erfüllt.

6. Geringe Herstellungs- und Einbaukosten im Vergleich zu Farbasphalten

Farbasphalte lassen sich nur mit sehr hohen Kosten herstellen und einbauen, da der Reinigungsaufwand sehr hoch ist und spezielle Pigmente verwendet werden müssen. Die Kosten liegen meist beim 4 bis 6-fachen eines normalen Asphalts. Hinzu kommt, dass Farbasphalte in kleinen Mengen nicht produziert werden. Mit der cds-Radwegbeschichtung lassen sich dagegen auch kleine Flächen beschichten.

7. Gute Reparaturfähigkeit der Beschichtung nach Tiefbauarbeiten

Müssen aufgrund von Tiefbauarbeiten die Beschichtung oder kleinere Flächen repariert werden, ist dies ohne weiteres möglich: Ein Anarbeiten mit Bindemittel und Abstreusand gelingt fast nahtlos, lediglich geringe Farbunterschiede zwischen neuem und teils bewittertem / überfahrenem Material sind zu erwarten. Farbasphalte sind für solche Reparaturen in kleinen Mengen i.d.R. gar nicht zu bekommen.

Einsatzbereiche der cds-Radwegbeschichtung



für großflächige Beschichtungen von Außenflächen nutzen Sie bitte cds-Flexit

