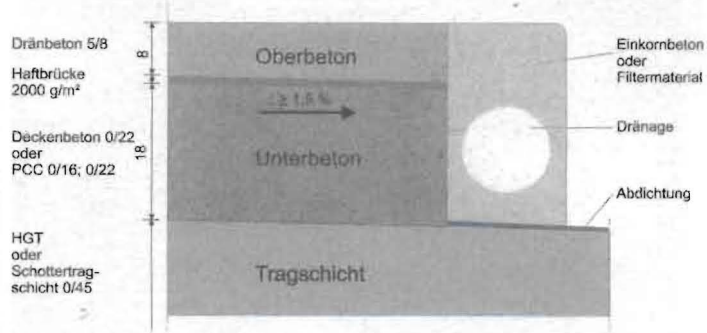
Taumittel) ist Dränbeton für diese Bauweise in der Regel mit einer hochwertigen Kunststoffdispersion modifiziert.
Mit Ausnahme einiger weniger Laborversuche wurden alle bisherigen Praxisversuche mit kunststoffmodifizierten Rezepturen gefahren. Die zweischichtige Bauweise – Dränbeton auf dichtem Unterbeton mit Haftbrücke – wurde in den zurückliegenden drei Jahren im Rahmen von kleineren Versuchsstrecken insgesamt fünf Mal ausgeführt. Ein weiterer Versuch, nämlich Dränbeton auf einem frisch hergestellten PCC ohne Haftbrücke einzubauen, brachte nicht den erhofften Erfolg in bezug auf einen intakten Schichtenverbund.
Erste Laborversuche mit Dränbeton auf Asphaltuntergrund sind positiv verlaufen. Weitere umfangreiche Laborversuche in bezug auf Dauerhaftigkeit müssen noch vor einer baupraktischen Anwendung durchgeführt werden.

Baustoffe

Bei den bisherigen Versuchen wurde für den Unterbeton ein klassischer Fahrbahndeckenbeton als B35 mit Luftporenbildner bzw. ein PCC mit LP mit einer Druckfestigkeit von größer 35 N/mm² verwendet. Die Rezeptur des Dränbetons als Oberbeton war so berechnet, daß bei einem Hohlraumgehalt von 20 Vol.-% eine Druckfestigkeit von mindestens 25 N/mm² zu erreichen war. Die Praxisversuche wurden mit Zementgehalten zwischen 300 und 350 kg/m³ Portlandzement der Festigkeitsklasse 32,5 R gefahren.
Als Zuschlag wurde ausschließlich Moräne-Edelsplitt 5/8 mm verwendet.
Die Kunststoffdispersion wurde zwischen 15 und 20 % vom Zementgewicht dosiert.
Der effektive Wasserzementwert lag zwischen 0,25 und 0,27.

3: Ausstellungsfläche auf der BAUMA 95, befestigt mit Dränbeton

4: Mit Dränbeton befestigte Pkw-Parkstände auf dem Hockenheim-Ring



5: Zweischichtiger Fahrbahndeckenaufbau mit Dränbeton

6: Dränbeton-Versuchsstrecke auf der BAB A 5 bei Bruchsal

7: Neue Zufahrtsstraße zum Fahrerlager auf dem Hockenheim-Ring mit Dränbeton