

Der Kreisverkehr liegt in unmittelbarer Nähe zur Air Base und ist stark frequentiert.



Verkehrliche Anbindung an größtes US-Militärhospital außerhalb der USA

## Klebeborde für Turbo-Kreisel

Bereits seit einigen Jahren entsteht in der Westpfalz in Weilerbach bei Kaiserslautern das größte US-Militärhospital außerhalb der USA. Um die verkehrliche Anbindung zu optimieren, wurden in den letzten Jahren rund um die Baustelle zahlreiche Verkehrsknotenpunkte ausgebaut. Der Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern setzt dafür als Alternative zu lichtsignalgesteuerten Anlagen möglichst auf den Bau so genannter Kreisverkehrsplätze. Diese weisen in der Regel eine hohe Durchlassgeschwindigkeit auf und bieten gleichzeitig aufgrund der niedrigen Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge und auch durch die bessere Übersichtlichkeit eine höhere Verkehrssicherheit. Bei Kreisverkehren mit besonders hohem Verkehrsaufkommen bilden Planer heute mit Hilfe so genannter Bypässe abgetrennte Spuren aus, mit deren Hilfe der Verkehr besonders gezielt und schnell um den dann so genannten Turbo-Kreisel geleitet wird. Ein ganz besonderer Turbo-Kreisel wurde nun an der A6 in Kaiserslautern auf Höhe der Ausfahrt Einsiedlerhof errichtet.

Rhine Ordnance Barracks Medical Center Replacement (ROB MCR) – so lautet die offizielle Bezeichnung der neuen US-Klinik, die das 1953 gebaute Landstuhl Regional Medical Center sowie die Ramstein Air Base Clinic ab Ende 2023 ersetzen soll. Mit einer Gesamtgebäudefläche von 190.000 m<sup>2</sup>, 4.680 Räumen und 9 Operationssälen wird es das größte US-Militärhospital außerhalb der Vereinigten Staaten sein. Aufgrund der großen Bedeutung dieser Einrichtung für die Region und der Nähe zur Airbase Ramstein, ist die verkehrliche Anbindung der Klinik seit Baubeginn ein wichtiger Planungsbestandteil für die Verantwortlichen.

#### Bisher nur provisorische Kreisverkehre

Volker Priebe vom Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern erläutert die Maßnahme: „Bereits heute gelangt ein Großteil des Baustellenverkehrs über die Ausfahrt Einsiedlerhof der

A6 zum ca. zwei Kilometer entfernten Klinikneubau. Wir erwarten, dass auch nach Fertigstellung der Baumaßnahme, zahlreiche Verkehrsteilnehmer diesen Weg zur Klinik nutzen werden. Seit ca. 30 Jahren ist die Anschlussstelle Einsiedlerhof in beiden Fahrrichtungen nur über provisorische Kreisverkehre an die A6 angeschlossen. Um dem – durch das nahegelegene neue Klinikum – steigenden Verkehrsdruck standzuhalten, wird der Verkehr künftig über zwei Brücken mit 4 Fahrspuren über die L 369 geführt. Die Verkehrsführung erfolgt auf beiden Seiten der Autobahn jeweils über einen neu angelegten Kreisverkehr“, so Priebe.

#### Turbo-Kreisverkehr mit zwei Bypässen

Das Besondere: Der nördliche Kreisverkehr wird als partiell zweistreifiger Kreisverkehr mit Spiralform als Turbo-Kreisverkehr mit zwei Bypässen ausgebildet. Um einlaufenden

Fahrzeugen ausreichende Sichtfelder für die Ein- und Ausfahrtsituation zu gewähren, beträgt der größte Außendurchmesser dabei 32,5 m. Die zwei geplanten Fahrspuren der Kreisfahrbahnen wurden unter Beachtung der erforderlichen Schleppkurven in einer Breite von 4,5 m ausgeführt. Zusätzlich erfolgte eine 1 m breite bauliche Mitteltrennung zur Vermeidung von unzulässigen Spurwechsellösungen. Die integrierten Bypässe sind mit einer Fahrbahnbreite von 4,5m geplant. Neben der Fahrbahn befindet sich eine 30 cm breite Rinne zur Entwässerung.

#### Bordsteine einfach aufgeklebt

Wie aber wurde die Maßnahme umgesetzt? Hierzu Volker Priebe: „Weil dieser große Kreisverkehrsplatz unter laufendem Verkehr gebaut wurde, haben wir uns dazu entschieden, sämtliche Bordsteine, die hier als Randbegrenzungen zum Einsatz kamen aufzukleben, statt

diese konventionell einzubauen. Die Fahrbahnen wurden zunächst komplett aus Gussasphalt hergestellt, die Flachbordsteine FB 30 x 25 wurden am Schluss einfach auf die fertige Fahrbahn geklebt.“ Geliefert hat die Bordsteine das Betonsteinwerk Meudt aus Wallmerod, das die Steine durch Absägen bereits werkseitig auf eine exakt gleiche Höhe von 16 cm brachte. In einem Dünnbettklebverfahren wurde 2-K-Kunststoff auf dem gereinigten Asphalt aufgebracht und die Bordsteine mit der geschnittenen Seite verklebt.

#### Standfester als bei einem konventionellen Einbau

Volker Priebe erläutert die Vorteile: „Durch den Schneidprozess werden fertigungsbedingte Höhen-schwankungen eliminiert und damit die Steine für die Verklebung kalibriert. Maßtoleranzen sind so nahezu ausgeschlossen. Ein weiterer Vorteil ist der trotz der vielen zu reali-

sierenden Bypässe, Fahrbahnteiler und Fahrbahneinfassungen geringe Schneideaufwand. Er resultiert aus den zahlreichen Radien und Formsteinen, die das Sortiment aus dem Hause Meudt umfasst, ermöglicht ein sauberes Arbeiten und spart letztendlich beim Einbau viel Zeit. Der entscheidende Vorteil ergibt sich aber aus der Klebtechnik: Auf den gering porigen glatten Flächen hält die Verklebung besonders gut. Unserer Erfahrung nach liegen die Bordsteine bei dieser Bauweise daher deutlich standfester als bei einem konventionellen Einbau“, so Priebe.

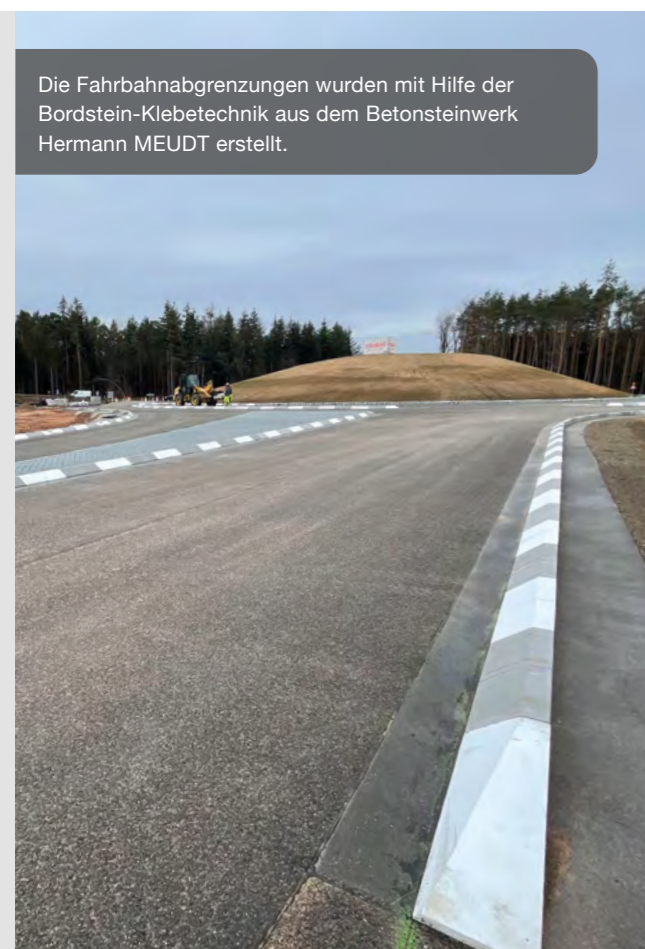
#### Gute Wahrnehmbarkeit dank Zebrastreifenoptik

Weil Gefahr besteht, dass die Borde immer wieder durch Schwerlastverkehr an- und überfahren werden, wurde hinter den Borden eine innenliegende Pflasterung aufgebracht, die ebenso auf den Asphalt geklebt wurde. Diese soll zur Dauer-

haftigkeit und Standfestigkeit der Anlage unter den verkehrlichen Beanspruchungen beitragen. Für eine gute Wahrnehmbarkeit sorgt die optische Gestaltung der aufgeklebten Flachbordsteine. Diese sind abwechselnd in Weiß und Grau gehalten und bieten damit eine gute Verkehrsleitwirkung – ähnlich wie ein Zebrastreifen. Die Entwässerung der Fahrbahnflächen erfolgt über Straßenabläufe in die geplanten Entwässerungsleitungen bzw. über geöffnete Bordanlagen in die unbefestigten Seitenbereiche.

Ende 2023 soll das neue US-Militärklinikum ROB MCR fertig gestellt sein – erst dann wird sich herausstellen, ob die verkehrliche Anbindung über den Turbo-Kreisverkehrsplatz den Verkehrsfluss verbessert.

Nähere Informationen zur Bordsteinklebetechnik unter: [www.meudt-betonsteinwerk.de](http://www.meudt-betonsteinwerk.de)



Die Fahrbahnabgrenzungen wurden mit Hilfe der Bordstein-Klebetechnik aus dem Betonsteinwerk Hermann MEUDT erstellt.



Weil Gefahr besteht, dass die Borde immer wieder durch Schwerlastverkehr an- und überfahren werden, wurde hinter den Borden eine innenliegende Pflasterung aufgebracht, die ebenso auf den Asphalt geklebt wurde.



Kreisverkehren mit besonders hohem Verkehrsaufkommen: In Kaiserslautern-Einsiedlerhof wurden mit Hilfe so genannter Bypässe abgetrennte Spuren ausgebildet, mit deren Hilfe der Verkehr besonders gezielt und schnell um den dann so genannten Turbo-Kreisel geleitet wird.



Die Entwässerung der Fahrbahnflächen erfolgt über Straßenabläufe in die geplanten Entwässerungsleitungen bzw. über geöffnete Bordanlagen in die unbefestigten Seitenbereiche.