



Neuer Kreisverkehr an der B 62 in Bad Laasphe

Gute Lösung für überdimensionale Fahrzeuge

Zur Beschleunigung des Verkehrsflusses und zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten haben sich Kreisverkehrsplätze (KVP) als gute Lösung etabliert. Diese bieten einen, gesteigerten Durchlass an Fahrzeugen und eine höhere Verkehrssicherheit im Vergleich zu vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzungen. Je nach verkehrlicher Situation werden KVP's unterschiedlich dimensioniert. Im innerstädtischen Bereich allein aus Platzgründen zumeist mit etwas schmalen Fahrstreifen. Außerhalb von Ortschaften darf es oft etwas großzügiger sein. Bei der grundhaften Erneuerung eines KVP's in Bad Laasphe im Wittgensteiner Land in Westfalen, setzten die Planer auf eine ganz besondere Lösung, die auch für überdimensional lange Fahrzeuge ausgelegt ist.

Die Stadt Bad Laasphe befindet sich im Oberen Lahntal südöstlich des Hauptkamms des Rothaargebirges. Sie liegt an der B62, einer der längeren Bundesstraßen quer durch das Zentrum Deutschlands. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens hatte der Knotenpunkt Bahnhofstraße/Marburger Straße vor der Ortsdurchfahrt immer schon eine besondere Bedeutung für die Kleinstadt. Im Zuge des weiterhin steigenden Verkehrsaufkommens entschieden sich die Verantwortlichen in 2023 zu einer grundhaften Erneuerung des bisher als Kreisverkehr ausgebauten Knotenpunktes. Dipl.-Ing. Stefan Färber, Geschäftsführer des Ingenieurbüros Leakcon GmbH aus Olpe schildert sie Maßnahme: „Neben der Gewährleistung einer besseren Entwässerung und dem Umbau von zwei Haltestellen des ÖPNV im erweiterten Knotenpunktbereich an der B62, stand bei der Sanierungsmaßnahme vor allem eine Optimierung der Verkehrsführung im Fokus. Ziel war es einerseits, den hier häufig passierenden überlangen Schwertransportern (z.B. für Windräder oder für militärische Zwecke) eine ordnungsgemäße Durchfahrt zu ermöglichen, ohne dass Randsteine beschädigt werden, andererseits sollte die Fahrbahn optisch so schmal bleiben, dass der normale Verkehr nicht mit zu hoher Geschwindigkeit den Kreisel durchfährt“, so Färber.

Bordsteinklebetechnik aus dem Betonsteinwerk Hermann Meudt

Der Einbau des Kreisels erfolgte mit Hilfe der Bordsteinklebetechnik aus dem Betonsteinwerk Hermann Meudt aus Wallmerod. Die Verklebung erfolgt dabei über

ein Dünnbettklebverfahren, bei dem die Bordsteine mit der geschnittenen Seite verklebt werden. Stefan Färber zu den Vorteilen dieser Bauweise: „Während die Innensteine des Kreisels auf den Binder geklebt wurden, könnten sämtliche anderen Bordsteine, die hier als Randbegrenzungen zum Einsatz kamen, auf die fertige Fahrbahn aufgeklebt statt konventionell eingebaut werden. Ein großer Vorteil der Klebetechnik besteht darin, dass die Flachbordsteine – hier vorwiegend der FB 20 x 20 – einfach auf die vorhandene Fahrbahn geklebt werden. Weil die Fahrbahn in einem Schritt durchasphaltiert werden kann, spart man sich im Vergleich zur konventionellen Bauweise, bei der zunächst die Bode gesetzt und erst dann die Fahrbahn oft mühsam angearbeitet werden muss, viel Zeit. Die Behinderungen während des Umbaus der Kreuzung konnten daher auf ein Mindestmaß reduziert werden“, so Färber.

Überfahrbare Randstreifen für den Schwerlastverkehr

Aber insbesondere die Optimierung der Verkehrsführung wurde hier besonders elegant gelöst. Hierzu Stefan Färber: „Um zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit die geforderte Auslenkung durch die Kreismittelinsel zu erzielen und gleichzeitig die Befahrbarkeit für den Schwerverkehr zu gewährleisten, wurde ein Innenring zur Unterteilung der Kreisfahrbahn geplant. Für die Befahrbarkeit für Sonderzwecke wurde eine Fahrspurbreite von durchgehend min. 4,75 m bzw. 7,30 m Fahrbahnbreite geplant. Im Bereich der Fahrbahnteiler des Kreisverkehrsplatzes wurden diese

mittels überfahrbarer Randstreifen sichergestellt. Diese wurden mit einem Flachbord (FB 20 x 20) als Klebebord ausgeführt.“

Flexibilität bei provisorischen Verkehrsführungen

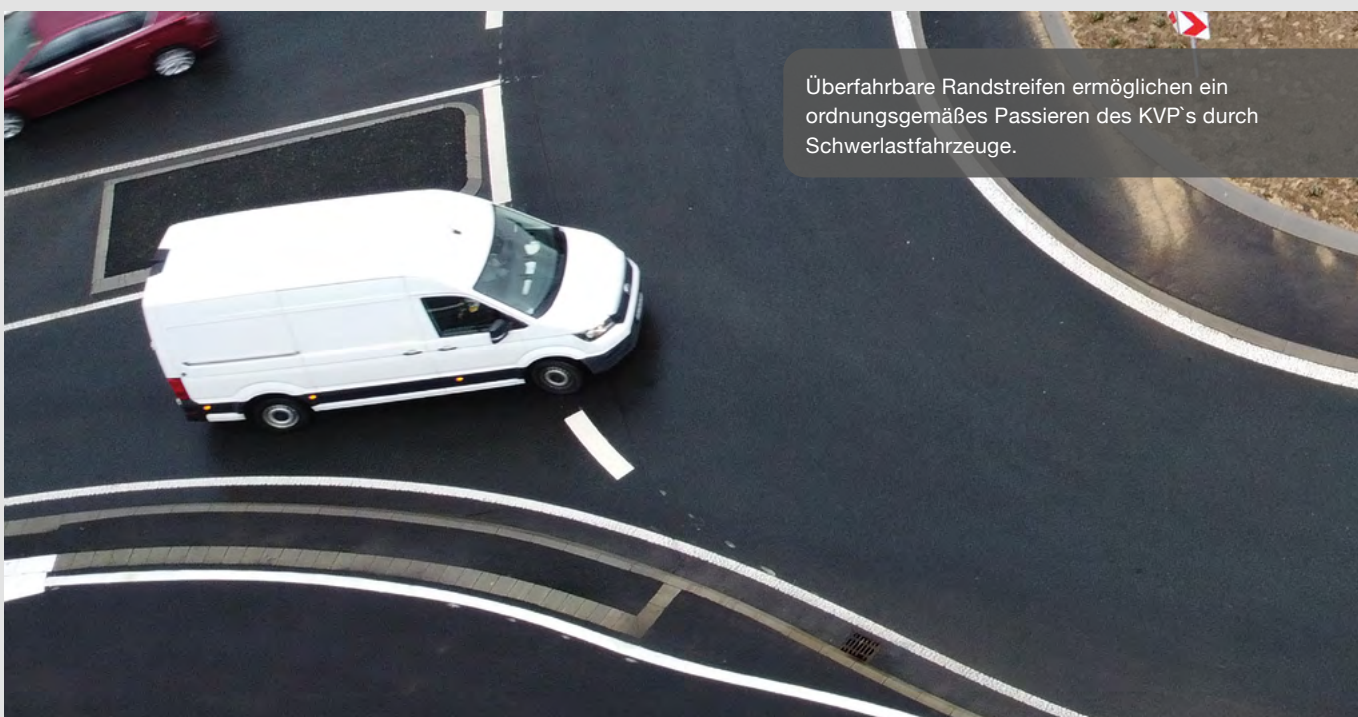
Entsprechend der Gestaltungsgrundsätze für KVP wurden zusätzlich Fahrbahnteiler an der freien Strecke in allen vier Kreiszufahrten angelegt. Diese wurden auch als Überquerungshilfen für den Fußgängerverkehr ausgebildet. Um eine homogene Trag- und Binderschicht herstellen zu können, wurden die Borde der Fahrbahnteiler auf der Asphaltbinderschicht als Klebebord ausgeführt. Stefan Färber zu den Vorteilen der Bordsteinklebetechnik: „Ein Grund für die Ausführung mit Klebeborden war die hohe Flexibilität bei provisorischen Verkehrsführungen während der Bauzeit. Ein weiterer Vorteil besteht für uns darin, dass die Steine bereits werkseitig durch Absägen auf eine exakt gleiche Höhe von 15 cm gebracht werden. Fertigungsbedingte Höhenschwankungen werden dadurch eliminiert und damit die Steine für die Verklebung sozusagen kalibriert. Maßtoleranzen sind damit nahezu ausgeschlossen.“ Dank zahlreicher Radien und Formsteine, die das Sortiment aus dem Hause Meudt umfasst, können die zu realisierenden Querungen und Fahrbahneinfassungen nahezu ohne Schneideaufwand realisiert werden. „Auch dies spart uns viel Zeit und ermöglicht eine sehr professionelle Ausführung“, erklärt Stefan Färber.

Nähere Informationen sind unter www.meudt-betonsteinwerk.de abrufbar.

Entsprechend der Gestaltungsgrundsätze für KVP wurden in allen vier Kreiszufahrten barrierefreie Fahrbahnteiler angelegt.



Überfahrbare Randstreifen ermöglichen ein ordnungsgemäßes Passieren des KVP's durch Schwerlastfahrzeuge.



Um zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit die geforderte Auslenkung durch die Kreismittelsinsel zu erzielen und gleichzeitig die Befahrbarkeit für den Schwerverkehr zu gewährleisten, wurde ein Innenring zur Unterteilung der Kreisfahrbahn geplant.



NEWS ♦ NEWS ♦ NEWS

Während die Innensteine des Kreisels auf den Binder geklebt wurden, könnten sämtliche anderen Bordsteine, die hier als Randbegrenzungen zum Einsatz kamen, auf die fertige Fahrbahn aufgeklebt statt konventionell eingebaut werden.

