

Vorher



Nachher



A 8 Anschlussstelle Zweibrücken-Ixheim

Klebeborde entschärfen Unfallsschwerpunkt

Stark frequentierte Kreuzungen im Straßenverkehr stellen häufig Unfallschwerpunkte dar. Insbesondere wenn diese nicht lichtsignalgesteuert sind, kommt es immer wieder zu schweren Zusammenstößen von Fahrzeugen. Zur Entschärfung dieser Problematik setzen Planer oft auf den Umbau in Kreisverkehrsplätze (KVP). Diese bieten nicht nur einen gesteigerten Durchlass an Fahrzeugen, sondern auch eine höhere Verkehrssicherheit im Vergleich zu vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzungen, denn die niedrigeren Geschwindigkeiten der Fahrzeuge im Kreisverkehr und die bessere Übersichtlichkeit lassen die Zahl der Verkehrsunfälle schrumpfen und Unfälle glimpflicher verlaufen. Das Dilemma: Um größere Staus zu vermeiden, sollten vor allem Kreuzungen mit einem besonders hohen Verkehrsaufkommen nicht zu lange durch Umbaumaßnahmen behindert werden. Eine gute Lösung hierfür stellt das Verfahren der Bordstein-Klebeteknik dar. Anders als beim konventionellen Einbau von Bordsteinen, der stets erhebliche Aufgrabungen erfordert und damit eine sehr zeitintensive Lösung darstellt, lässt sich diese Bauweise relativ schnell und einfach realisieren, denn die zur Herstellung des Kreisels benötigten Bordsteine werden einfach auf die vorhandene Fahrbahn geklebt. Auch beim Neubau eines Kreisverkehrs an der A8 in Höhe der Anschlussstelle Zweibrücken-Ixheim setzten die Planer auf dieses Bauverfahren.



Auch die Bordsteine für die Querungen an den fünf Zufahrtästen wurden auf die fertige Fahrbahn aufgeklebt statt konventionell eingebaut.



Die Verkehrsinseln am Kreisverkehrsplatz sind als gemeinsame Querungen mit Flachbordsteinen vom Typ FB 30 x 25 realisiert. Die Taktile Rippenplatten und die Einfahrtsteine wurden auf einer Höhe von 3 cm abgesägt und aufgeklebt.

Der Knotenpunkt A 8 / B 424 / L 465 im Bereich der Ortslage Zweibrücken-Ixheim an der A8 in Rheinland-Pfalz ist den Verantwortlichen seit Jahren ein Dorn im Auge. Immer wieder kommt es in dem versetzten, nicht lichtsignalgesteuerten Kreuzungsbereich zu schwereren Unfällen. Aus diesem Grund entschied man sich im Jahre 2020 zu einem Umbau der Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz. Jens Schürmann vom Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern erläutert die Maßnahme: „Die bestehenden Verkehrsflächen im Anschlussbereich wurden teilweise erneuert, rückgebaut und im Trassenverlauf leicht verändert. Die bisher östlich des neuen KVP bestehende Einmündung der L 465 in die B 424 wurde rückgebaut und in einer neuen Trasse ebenfalls unmittelbar an den Kreisel angeschlossen. Der KVP weist einen Außendurchmesser von 50 Metern auf und wurde mit fünf Zufahrtästen angeschlossen. In diesem Zuge wurde auch die Landstraße L 465 neu trassiert und an den KVP angeschlossen. Ebenso erfolgte eine Kurvenaufweitung im Bereich der neuen L 465.“

Bordsteinklebetechnik spart Zeit

Der Einbau des Kreisels erfolgte mit Hilfe der Bordsteinklebetechnik aus dem Betonsteinwerk Meudt aus Wallmerod. Die Verklebung erfolgt dabei über ein Dünnbettklebverfahren, bei dem 2-K-Kunststoff auf dem mit Wasserhochdruck gereinigten Asphalt aufgebracht und die Bordsteine mit der geschnittenen Seite verklebt werden. Auf den glatten Flächen haftet der Kleber besonders gut, da die Zementhaut durch den Schneidprozess entfernt wird. Jens Schürmann zu den Vorteilen dieser Bauweise: „Sämtliche Bord-

steine, die hier als Randbegrenzungen zum Einsatz kamen, wurden auf die fertige Fahrbahn aufgeklebt statt konventionell eingebaut. Ein großer Vorteil der Klebetechnik besteht darin, dass die Flachbordsteine - hier vorwiegend der FB 30 x 25 und 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 Schürmann.

Fertigungsbedingte Höhenschwankungen werden eliminiert

Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass die Steine bereits werkseitig durch Absägen auf eine exakt gleiche Höhe von 16 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 Schneidaufwand realisiert werden. „Auch dies spart uns viel Zeit und ermöglicht eine sehr professionelle Ausführung“, erklärt Jens Schürmann.

Weil Gefahr besteht, dass die Borde immer wieder durch Schwereverkehr an- und überfahren werden, wurde hinter den Borden eine innenliegende Pflasterung auf-

gebracht, die ebenso auf den Asphalt geklebt wurde. Diese soll zur Dauerhaftigkeit und Standfestigkeit der Anlage unter den verkehrlichen Beanspruchungen beitragen.

Nach Fertigstellung des neuen Kreisverkehrsplatzes ist zu beobachten, dass der Verkehr deutlich flüssiger läuft, als vor dem Umbau des Knotenpunktes. Dank der Bordstein-Klebetechnik aus dem Hause Herrmann Meudt wurde der Unfallschwerpunkt gut und ohne größere Behinderungen während der Baumaßnahme entschärft.

Nähere Informationen zur Bordsteinklebetechnik unter:

www.meudt-betonsteinwerk.de

NEWS ♦ NEWS ♦ NEWS



Für eine gute Wahrnehmbarkeit sorgt die optische Gestaltung der aufgeklebten Flachbordsteine (FB 30 x 25). Diese sind abwechselnd in Weiß und Grau gehalten und bieten damit eine gute Verkehrsleitwirkung – ähnlich wie ein Zebrastrifen.