

**A 62 Pirmasens - Landstuhl**

Zwei geklebte Kreisel für neue Anschlussstelle

Mit einer Gesamtlänge von nur 79 Kilometern zählt die Autobahn 62 zu den eher kürzeren Autobahnen in Deutschland. Sie verbindet die Stadt Pirmasens am südwestlichen Rand des Pfälzerwalds mit der Gemeinde Nonnweiler im nördlichen Saarland. Ein wichtiges Teilstück zwischen Landstuhl und Pirmasens wurde erst in den 1990er Jahren fertiggestellt – aufgrund des geringen Verkehrs zum großen Teil aber mit nur einer Richtungsfahrbahn ausgestattet. Im Zuge des weiteren Ausbaus der A 62 wurde nun als Ersatz für die provisorische Anbindung über zwei Parkplätze im Bereich Höheinöd durch zwei räumlich getrennte Kreisel eine verkehrssichere und regelkonforme Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes an die A 62 hergestellt. Der Einbau dieser Kreisel erfolgte mit Hilfe der Bordsteinklebetechnik, die sich für derartige Anwendungsfälle als sehr wirtschaftliche Lösung durchgesetzt hat.

Bis zum Jahre 2014 wurde der Verkehr von der A 62 provisorisch über eine Rastanlage bei Höheinöd abgeleitet. Im Zuge des vierspurigen Ausbaus zwischen Thaleischweiler-Fröschen und Bann musste dieses Provisorium dann geschlossen werden – die Planungen für einen Neubau begannen. Im Jahre 2018 erfolgte dann in nur 8 Monaten Bauzeit der Bau der Anschlussstelle Höheinöd.

Jens Schürmann vom Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern erläutert die Maßnahme: „Die westliche Anbindung (Richtungsfahrbahn Pirmasens) erfolgte vom bestehenden ortsnahen Kreisverkehrsplatz L 474 / K 24 über eine ca. 125 m kurze Verbindungsspanne und weiterführenden Einrichtungsfahrbahnen hin zu den vorhandenen Ein- und Ausfädelungsspuren der A 62. Hierbei wurde die vorhandene westliche Parkplatzfläche der A 62 als Ausfahrtsrampe genutzt. Die kurze Zufahrtsrampe zur A 62 mit anschließender Einfädelungsspur war schon größtenteils im Bestand vorhanden. Die neue Verbindungsspanne wurde mit einem zusätzlichen Anschlussast des bestehenden Kreisverkehrs L 474 / K 24 an das nachgeordnete Straßennetz angebunden. Die Verbindungsspanne wurde als 7,50 m breite 2-streifige Fahrbahn hergestellt. Die beiden einstreifigen Rampen (Zu- und Ausfahrt) wurden 6,0 m breit ausgebaut. Die östliche Anbindung (Fahrtrichtung Landstuhl) an das nachgeordnete Straßennetz liegt ca. 900 m nördlich der geplanten AS West an die Kreisstraße Nr. 24. Hier war die Anbindung (Zu- und Ausfahrt) an die A 62 mit einer „Holländischen Rampe“ vorgesehen. Die Ausbaulängen der einstreifigen Rampen betragen rd. 260 m für die Ausfahrt und ca. 220 m für die neue Zufahrt zur A 62. Die

Rampen wurden ebenfalls mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m hergestellt“, so Schürmann.

Kreisverkehrsanlagen werden auf fertige Fahrbahn geklebt

Eine wichtige Rolle spielen in diesem Zusammenhang die beiden räumlich getrennten Kreisverkehre (Ost und West), die die Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz sehr komfortabel regeln. Bei der westlichen Anbindung wurde der bestehende Kreislauf ausgebaut und auf einen Außendurchmesser von 40 m vergrößert. Die beiden östlichen Anschlussrampen, als auch die beiden anzupassenden Wirtschaftswege wurden durch eine neue Kreisverkehrsanlage an die K 24 angeschlossen. Der Einbau beider Kreisel erfolgte mit Hilfe der Bordsteinklebetechnik aus dem Betonsteinwerk Meudt aus Wallmerod. Jens Schürmann erklärt die Vorteile dieser Bauweise: „Sämtliche Bordsteine, 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 durch Absägen bereits werkseitig 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. 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“,

so Schürmann. Ein weiterer Vorteil: Dank zahlreicher Radien und Formsteine, die das Sortiment aus dem Hause Meudt umfasst, können die zu realisierenden Fahrbahnteiler und Fahrbahneinfassungen nahezu ohne Schneidaufwand realisiert werden. Schürmann: „Dies spart uns viel Zeit und ermöglicht eine sehr professionelle Ausführung.“

Gute Verkehrsleitwirkung dank „Zebrastrifenoptik“

Weil Gefahr besteht, dass die Borde immer wieder durch Schwerlastverkehr an- und überfahren werden, wurden die aufzuklebenden Flachborde des Innenkreis und der Außenbegrenzung mit dahinter aufgeklebten Pflastersteinen im Format 15/20/16 cm zweireihig verstärkt. 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. Das Oberflächenwasser der L 474 sowie der K 24 wird im Bereich des bestehenden Kreisverkehrsplatzes über Entwässerungsrinnen, Straßenabläufe und Entwässerungsleitungen in Regerückhaltebecken abgeleitet. Stellenweise sind Bordanlagen mit Öffnungen vorgesehen. Im Bereich der freien Strecke wird das Oberflächenwasser über Entwässerungsmulden und über die Bankette in das angrenzende Gelände abgeleitet.

Die Kosten für die reinen Bauarbeiten der Anschlussstelle betragen gesamt 1,8 Mio €. Davon trug 81 % der Bund und 19% der Landkreis Südwestpfalz. Nähere Informationen zur Bordsteinklebetechnik sind unter www.meudt-betonsteinwerk.de abrufbar.



Bei der westlichen Anbindung wurde der bestehende Kreislauf mit Hilfe der Bordstein-Klebeteknik ausgebaut und auf einen Außendurchmesser von 40 m vergrößert.



Sämtliche Bordsteine, die hier als Randbegrenzungen zum Einsatz kamen, wurden auf die fertige Fahrbahn aufgeklebt statt konventionell eingebaut.



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 Zebrastreifen.



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

NEWS ♦ NEWS ♦ NEWS



Hermann Meudt Betonsteinwerk GmbH
Frankfurter Str. 38 · 56414 Wallmerod/Ww.
Tel.: 06435 5092-0 · Fax: 06435 5092-25
info@meudt-betonsteinwerk.de
www.meudt-betonsteinwerk.de