



Ausbau der Rastanlage Hohenlohe an der A6

## 10.000 Meter Klebebordsteine sorgen für sichere Verkehrsführung

An deutschen Autobahnen fehlen derzeit rund 40.000 LKW-Stellplätze mit Übernachtungsmöglichkeiten. Um zu gewährleisten, dass LKW-Fahrer die vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten können, forciert das Bundesverkehrsministerium seit einigen Jahren den Neu- und Ausbau von Rastanlagen. Insbesondere die Ost-West Verkehrsströme entwickelten sich infolge der Wiedervereinigung in den letzten 25 Jahren besonders stark. Hiervon betroffen ist auch die A6 zwischen Nürnberg und Heilbronn. Aus diesem Grund wird nun die Rastanlage Hohenlohe bei Neuenstein auf beiden Seiten erweitert. Um auf den Erweiterungsflächen für den Schwerlastverkehr eine sichere Verkehrsführung zu ermöglichen, kommen hier besondere Bordsteine zum Einsatz.

Zwischen den Autobahnkreuzen Weinsberg und Feuchtwangen/Crailsheim liegt die in den 70er Jahren an der A6 errichtete Rastanlage Hohenlohe. Der Ausbau von bisher 5 auf 15 Hektar stellt einen wesentlichen Schritt zur Linderung der Parkplatznot auf der Autobahn A6 dar. Die Stellplätze für Lkw werden im Zuge der Baumaßnahme mehr als verdreifacht, zusätzlich werden auf jeder Seite zwölf Busparkplätze, vier Stellplätze für Schwertransporte und sechs Stellplätze für Caravans hergestellt. Die Anzahl der Stellplätze für Pkw wird auf der Südseite um rund fünfzig Prozent vergrößert und auf der Nordseite sogar verdoppelt. Künftig stehen somit insgesamt 205 Lkw-, 24 Bus- und 274 Pkw-Stellplätze zur Verfügung.

### **Bordsteine ermöglichen klare Wegweisung zur jeweiligen Parkierungsfläche**

Wesentliche Gestaltungselemente der Erweiterungsflächen stellen die Grüninseln und die Randbegrenzungen dar, die eine räumliche

Trennung der unterschiedlichen Fahrzeugarten ermöglichen und so die Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen verbessern. Auf diese Weise wird auch eine klare, zielorientierte Wegweisung zur jeweiligen Parkierungsfläche in der Tank- und Rastanlage ermöglicht. Eine besondere Rolle nehmen hierbei die Bordsteine ein. Dipl.-Ing. André Peritz – Bauleiter der Firma Leonhard Weiss aus Satteldorf – erklärt warum: „Bei der Neuanlage von Verkehrsflächen werden in der Regel zuerst die Randbegrenzungen erstellt und erst dann die Fahr- oder Gehwege gepflastert oder asphaltiert. Dies ist dies hier jedoch nicht möglich, da ein Großteil der hier neu befestigten Flächen in hochbelastbarem Beton hergestellt wurde. Die Betonfertiger, die diese Flächen erstellen, haben eine feste Arbeitsbreite und können daher die Räume bis zu den Randsteinen nicht sauber ausfüllen – insbesondere dann nicht, wenn Kurven im Spiel sind. Davon haben wir hier aufgrund der zahlreichen Grüninseln sehr viele“, so Peritz.

### **Gesucht: Lösung, bei der die Bordsteine nachträglich aufgebracht werden**

Gesucht war daher eine Lösung, bei der die Bordsteine für die Fahrbahnen und Parkierungsflächen nachträglich aufgebracht werden. Für die etwa 10.000 Laufmeter Randbegrenzungen entschieden sich die Planer deshalb für ein bestimmtes System der Bordstein-Klebetchnik aus dem Betonsteinwerk Meudt aus Wallmerod. André Peritz erklärt die Vorteile dieses Systems: „Die Bordstein-Klebetchnik hat sich zu einer effizienten Alternative zur herkömmlichen Bauweise von Verkehrs-Leitsystemen entwickelt. Technologisch bedingt war dies hier die einzige realisierbare Lösung. Sämtliche hier verbauten Bordsteine – in erster Linie Hochborde vom Typ HB 15/25 – wurden durch Ab-sägen auf eine exakt gleiche Höhe von 15 cm gebracht. Nachdem die Betondecke an den Stellen, an denen die Bordsteine verklebt werden sollen leicht angefräst wurde, wird in einem Dünnbettklebeverfahren



Maßarbeit: Alle Borde werden exakt auf die gleiche Höhe gesägt und die Betondecke an den Stellen, an denen die Bordsteine verklebt werden sollen mit Wasserhochdruck abgestrahlt. Danach wird in einem Dünnbettklebeverfahren 2-K-Kunststoff aufgebracht und die Bordsteine mit der geschnittenen Seite verklebt.

2-K-Kunststoff auf der mit Wasserhochdruck gereinigten Betonplatte aufgebracht und die Bordsteine mit der geschnittenen Seite verklebt. Hierdurch ergeben sich zwei Vorteile: Erstens hält die Verklebung auf den glatten Flächen besonders gut da die Zementhaut hierbei entfernt wird. Zweitens werden fertigungsbedingte Höhenschwankungen eliminiert und damit die Steine für die Verklebung kalibriert. Maßtoleranzen sind damit nahezu ausgeschlossen.“

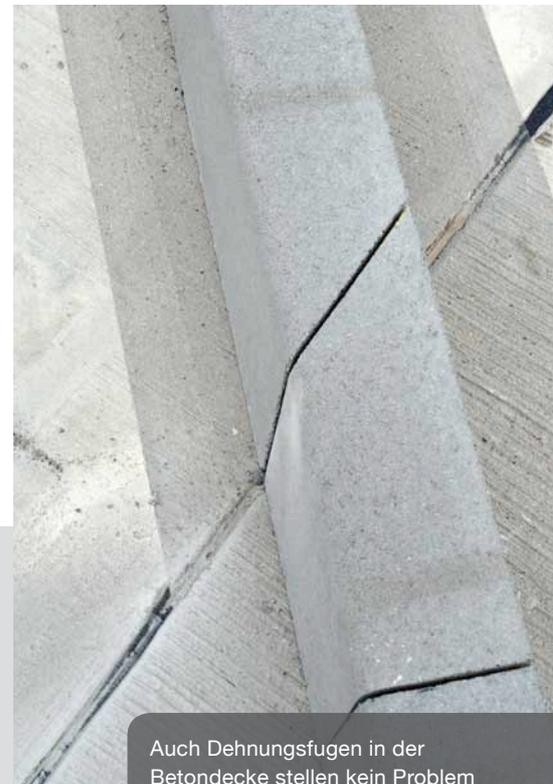
### **Gefunden: Bordstein-Klebetchnik als effiziente Alternative zur herkömmlichen Bauweise von Verkehrs-Leitsystemen**

Diese Bauweise bietet aber noch weitere Vorteile: Dank zahlreicher Radien und Formsteine, die das Sortiment aus dem Hause Meudt umfasst, können die gewünschten geschwungenen Grüninseln und Begrenzungsbereiche nahezu ohne Schneidaufwand realisiert werden. „Dies spart uns viel Zeit und ermöglicht eine sehr professionelle Aus-

führung der Plankontouren“, führt André Peritz aus.

Stellt sich noch die Frage, wie stabil und haltbar aufgeklebte Bordsteine sind? Hierzu André Peritz: „Zahlreiche Projekte aus der Vergangenheit zeigen uns, dass auch eine geklebte Bordsteinlösung dauerhaft haltbar ist.“ Den Beweis hierfür liefert auch der Test, den die Verantwortlichen der Firma Meudt hier vor Ort vor Beginn der Arbeiten mit den original hier verwendeten Materialien gemacht haben. Eine Staplergabel, die mit voller Wucht horizontal gegen den aufgeklebten Bordstein gerammt wurde, konnte der Klebestelle keinen Schaden zufügen. Lediglich der Bordstein brach auseinander. „Aber derartige Belastungen kommen unter normalen Bedingungen zum Glück so gut wie niemals vor“, bemerkt André Peritz. Voraussichtlich bis zum Jahresende 2015 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Der Bund investiert rund 18,9 Millionen Euro in die neue Verkehrsanlage.

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



Auch Dehnungsfugen in der Betondecke stellen kein Problem dar. Der Bordstein wird an der Stelle der Fuge einfach geschnitten.

Dank zahlreicher Radien und Formsteine, die das Sortiment aus dem Hause Meudt umfasst, können die gewünschten geschwungenen Grüninseln nahezu ohne Schneidaufwand realisiert werden.



# NEWS ♦ NEWS ♦ NEWS



Die Bordstein-Klebetchnik hat sich zu einer effizienten Alternative zur herkömmlichen Bauweise von Verkehrs-Leitsystemen entwickelt. Technologisch bedingt war dies auf der Rastanlage Hohenlohe die einzige realisierbare Lösung.