



Fahrbahnteiler aus Klebebordsteinen auf der Oberbaumbrücke in Berlin

Mehr Sicherheit für Radfahrer

Sprechen Berliner von „der schönsten Brücke der Hauptstadt“, dann ist oft die Rede von der Oberbaumbrücke im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Das Bauwerk verbindet die beiden Stadtbezirke über die Spree. Von 1961 bis 1989 teilte sie die Stadt und wurde zum Grenzübergang. Hier stand bis 1989 die Berliner Mauer. Erbaut wurde die Brücke 1723 auf königlichen Befehl – damals noch aus Holz mit Klappen für den Schiffsverkehr. Ihren Namen „Oberbaum“ verdankt die Brücke durch Sperren mit Baumstämmen um Wegzölle auf der Spree einzutreiben. Erkennungsmerkmal der Brücke sind die unterschiedlich gestalteten Turmspitzen, die Reliefs des Berliner Bären und des Brandenburgischen Adlers tragen. Die Oberbaumbrücke wird von der Berliner Bevölkerung und Touristen stark frequentiert. Sie ist eine echte Sehenswürdigkeit und zugleich auch ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur für Straßenverkehr, Radwege, Fußgängerbereiche sowie für den Nahverkehr. Zählungen zufolge ist die Brücke einer der am stärksten vom Radverkehr frequentierten Orte in Berlin. Um Unfälle zu vermeiden, wurden im Frühjahr 2022 die beiden Radspuren über die Brücke mit Fahrbahnteilern aus Klebebordsteinen ausgestattet.

REFERENZEN ♦ Mehr Sicherheit für Radfahrer ♦ Juni 2022

Bereits Anfang 2019 wurde die Fahrbahn auf der Oberbaumbrücke komplett erneuert. Anschließend erfolgte eine Neuaufteilung der Verkehrsfläche, die von ursprünglich sechs Meter Breite pro Fahrtrichtung auf je 4,45 m beschränkt wurde. Laut Festlegungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, sollten die beidseitigen Radwege je zwei Meter breit werden. Nach Fertigstellung des Brückenumbaus stellte sich jedoch heraus, dass die Neuanlage der Radstreifen mit einer maximalen Breite von nur 1,85 m erfolgt war und sie damit zu schmal zum sicheren Überholen seien. Außerdem wurden sie nicht baulich vom Autoverkehr abgetrennt, was ein Verstoß gegen das Mobilitätsgesetz bedeutete. Daher erfolgte im Jahre 2020 eine Verbreiterung der Rad-

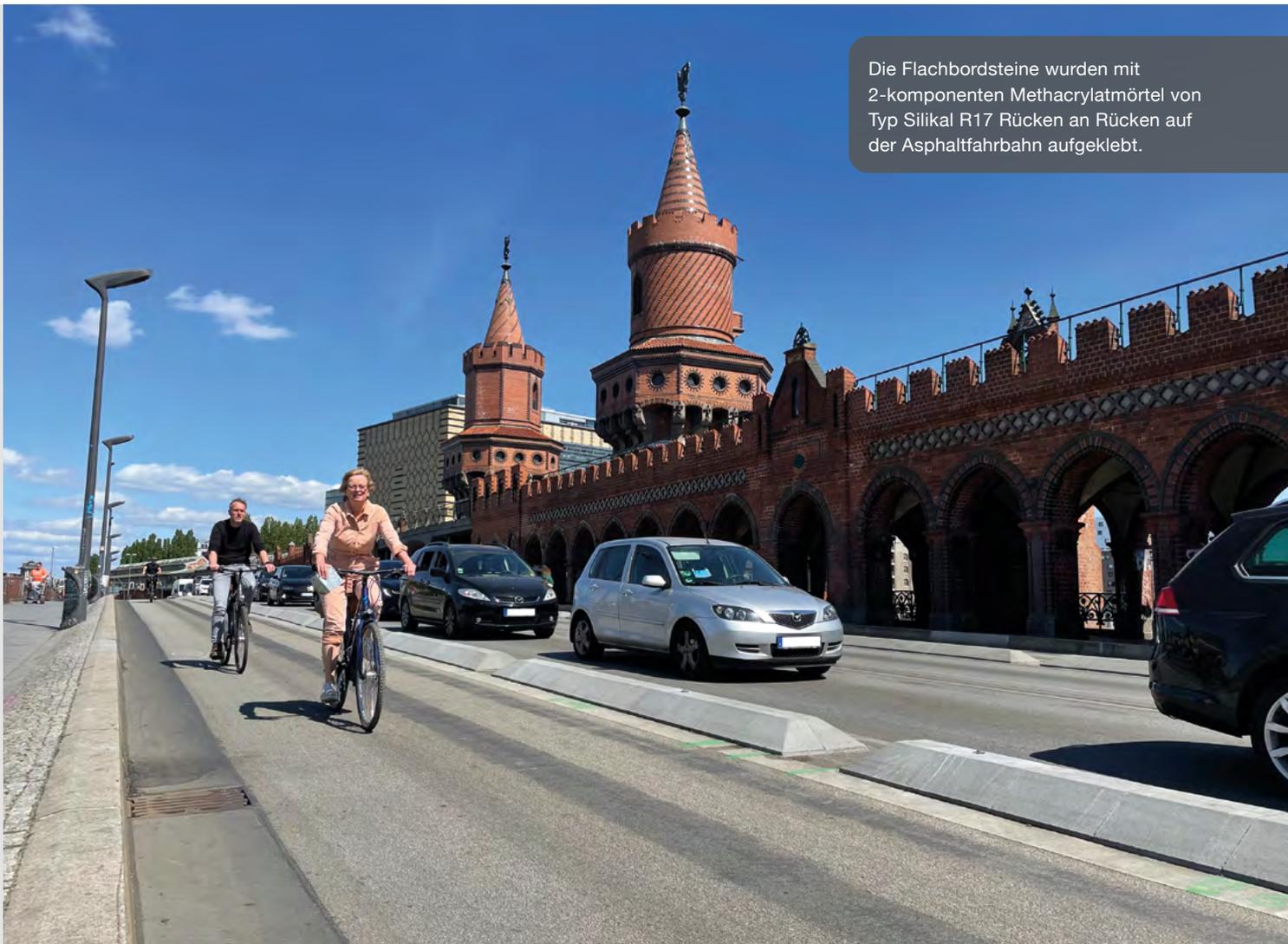
spuren auf das erforderliche Maß. Nach den Umbauarbeiten wurden aber schnell Stimmen laut, die die neu geschaffenen, breiteren Fahrradstreifen als zu schlecht vor dem Autoverkehr geschützt bemängelten – und das obwohl diese mit provisorischen Baken von den Autospuren getrennt waren.

KFZ sollen nicht auf den Radweg gelangen

Aus diesem Grund entschieden sich die Planer, die bereits existierenden Radfahrstreifen auf einer Länge von ca. 950m mit einer baulichen Protektion in Form von Klebebordsteinen aus Beton zu versehen, um sie gegen das regelwidrige Befahren von Kfz abzusichern. Andreas Woyack, Projektleiter beim Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co. KG

aus Berlin zu den Details: „Auf der Brücke existieren pro Fahrtrichtung jeweils ein Radfahrstreifen und ein Kfz-Fahrstreifen. Dazwischen befindet sich ein jeweils ein Meter breiter Sicherheitstrennstreifen, der bisher durch Kaltplastik mit einem Breitstrich und einem Schmalstrich markiert war. Gesucht war hier eine Lösung, die es Fahrzeugen unmöglich macht, auf die Radspur zu gelangen. Bordsteine aus Beton waren hier die geeignete Lösung. Die Deckschicht besteht im gesamten zu bearbeitenden Bereich aus Asphalt. Weil man in den Brückenbelag jedoch nicht bohren kann, haben wir uns dann für die Bordsteinklebetechnik entschieden“, so Woyack. Der Fahrbahnteiler wurde aus Flachborden im Querschnitt 30 x 17 (F15) aus grauem Beton angelegt, welche einheitlich auf

Die Flachbordsteine wurden mit 2-komponenten Methacrylatmörtel von Typ Silikal R17 Rücken an Rücken auf der Asphaltfahrbahn aufgeklebt.



eine Höhe von 17 cm geschnitten wurden. Geliefert wurden die Steine aus dem Betonwerk Hermann Meudt in Wallmerod. Anschließend hat man die Borde ohne Abfräsen mit 2-komponenten Methacrylatmörtel von Typ Silikal R17 Rücken an Rücken geklebt, so dass die Protektionsfläche zwischen dem Breitstrich und dem Schmalstrich ausgefüllt wird. Die Unterseite der Borde sowie die Asphalt-Deckschicht wurden zuvor mit 2-Komponenten Kunstharzvorbeschichtung Silikal R51 vorbereitet.

Bessere Nachtsichtbarkeit durch Glasmarker

Um die Nachtsichtbarkeit der Anlage zu verbessern brachte das Bauunternehmen Matthäi in regelmäßigen Abständen auf der dem Kfz-Verkehr zugewandten Seite

ein 360° Glasmarker mittels Kernbohrung in den Bordstein ein. Zur Entwässerung wurde jeweils nach 5 Metern Bordlinie ein Bereich von 0,5 m Länge frei von Einbauten gehalten. Ein Segment besteht somit aus 2 Ecksteinen 30 x 15 x 50 cm und 8 Flachborden FB 30 x 25 x 50 auf die Höhe 17 cm geschnitten.

Insgesamt acht Mal wurde die Brücke im März und April 2022 zwischen 22 Uhr am Abend und 6 Uhr am Morgen gesperrt, um die Bauarbeiten ungestört durchführen zu können. Andreas Woyack bemerkt abschließend: „Die Bordsteinklebetechnik aus dem Betonwerk Hermann Meudt stellte sich hier als sehr gute Lösung dar. Wir sind sehr zuversichtlich, dass Radfahrer auf diese Weise künftig deutlich gefahrloser über die Brücke kommen.“

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



Um die Nachtsichtbarkeit der Anlage zu verbessern wurden in regelmäßigen Abständen auf der dem Kfz-Verkehr zugewandten Seite 360° Glasmarker mittels Kernbohrung in den Bordstein eingebracht.

REFERENZEN



Sicherer unterwegs sind Radfahrer ab sofort auf der „schönsten Brücke von Berlin“.



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