



**Umstrukturierung der Zufahrt zum
Neckar-Odenwald-Zentrum in Mosbach**

Klebeborde verhindern Vollsperrung

Bei der Sanierung des öffentlichen Straßenraums verfolgen Planer u.a. das Ziel, den Verkehrsfluss während der Baumaßnahmen so wenig wie möglich zu behindern. Vollsperrungen sollen vermieden - der Verkehrsfluss möglichst mindestens einspurig aufrechterhalten werden. Besondere Bedeutung erlangt dies, wenn es sich um die Sanierung einer frequentierten Durchgangsstraße handelt. Bei der Sanierung der Zufahrt zum Neckar-Odenwald-Zentrum in Mosbach setzten die Planer aus diesem Grund beim Bau der Verkehrsinseln und Querungen auf den Einsatz der Bordstein-Klebeteknik.

Das Neckar-Odenwald-Zentrum in Mosbach – ca. 25 KM nördlich von Heilbronn – ist ein Einkaufsmagnet von überregionaler Bedeutung. Die Zufahrt erfolgt über die Pfalzgraf-Otto Straße mit direktem Anschluss an die B 27 und entsprechend hohem Verkehrsaufkommen. Der in die Jahre gekommene Abzweig mit einigen kleinen Verkehrsinseln und Übergängen sollte im Zuge der Straßensanierung ebenso neu gestaltet werden. Thomas Gellner Geschäftsführer des Bauunternehmens Lintz & Hinninger aus Mosbach schildert die Maßnahme: „Ziel der Maßnahme war es, die Übergänge barrierefrei auszubauen und die Verkehrsführung sicherer zu gestalten. Geplant waren zwei getrennte Querungen, sowie eine deutlich verlängerte Insel, um die gegenläufigen Fahrbahnen besser voneinander zu trennen.“ Ebenso erhielt die Pfalzgraf-Otto Straße in diesem Bereich eine komplett neue Asphaltdecke. Die ursprüngliche Ausschreibung sah es vor, die benötigten Bordsteine für die

Inseln und Übergänge auf konventionelle Art einzubauen. „Uns war aber schnell klar, dass dies eine Vollsperrung der Straße über einen längeren Zeitraum bedeutet hätte“ beschreibt Gellner. „Weil wir bereits bei einigen anderen Maßnahmen mit der Bordsteinklebetechnik aus dem Hause Hermann Meudt aus Wallmerod gute Erfahrung gemacht haben, haben wir uns letztendlich auch hier für diese Bauweise entschieden. Der große Vorteil hierbei bestand darin, dass die Sanierung des Straßenraums in nur zwei Arbeitsgängen erfolgte. Im ersten Schritt wurde die Straße über die ganze Fahrbahn neu asphaltiert, danach die für die 4 Inseln und 2 Übergänge erforderlichen Steine lediglich auf die fertige Fahrbahndecke geklebt“, so Gellner.

Flachbordsteine werden durch Absägen auf eine exakt gleiche Höhe von 16 cm gebracht

Beim Verfahren der Bordsteinklebetechnik werden die hier haupt-

sächlich verbauten Flachbordsteine im Profil FB 30 x 25 (F15) zunächst werkseitig durch Absägen auf eine exakt gleiche Höhe von 16 cm gebracht. In einem Dünnbettklebverfahren wird 2-K-Kunststoff auf dem zuvor gereinigten Asphalt aufgebracht und die Bordsteine mit der geschnittenen Seite verklebt. Die Vorteile: Auf den glatten Flächen hält die Verklebung besonders gut, da die Zementhaut hierbei entfernt wird. Außerdem werden fertigungsbedingte Höhenschwankungen eliminiert und damit die Steine für die Verklebung kalibriert. Maßtoleranzen sind damit nahezu ausgeschlossen. Ein weiterer Punkt: Dank zahlreicher Radien und Formsteine, die das Sortiment aus dem Hause Meudt umfasst, können die zu realisierenden Fahrbahneinfassungen nahezu ohne Schneidaufwand realisiert werden. „Dies spart uns viel Zeit und ermöglicht eine sehr professionelle Ausführung“, erklärt Thomas Gellner. „Im Vergleich zur konventionellen Bauweise haben wir etwa einen Monat gespart, was



ca. 1/3 der Bauzeit beträgt. Auch die Qualität der Asphaltdecke ist beim Einsatz der Borsteinklebetechnik viel besser, denn der fertiger kann kerzengerade durch die Straße fahren – ein mühsames Verdichten der Ränder an den Borden entfällt.“ Das Gute daran: Alle Arbeiten erfolgten stets unter laufendem Verkehr auf einer Fahrspur. Thomas Gellner: „Hätten wir auf die konventionelle Bauweise gesetzt, so wäre dies nur mit einer Vollsperrung der Straße möglich gewesen.“

Getrennte Querungen für seh- und gehbehinderten Personen

Die beiden neu zu erstellenden Übergänge wurden als getrennte Querung nach Din 18040-3 aufgebracht: Für sehbehinderte und blinde Menschen kamen Tastborde mit 6 cm Anschlag zum Einsatz – für Menschen mit rollenden Hilfsmitteln und gehbehinderten Personen baute man daneben Nullabsenkungen mit Hilfe von Rollborden (M 0-3). „Die Firma Meudt liefert hier den

kompletten Baukasten inkl. Übergangsteine sowie Rippen- und Noppenplatten“, erklärt Thomas Gellner.

Weiß reflektierende Flachbordsteine bieten sehr gute Verkehrsleitwirkung

Eine wichtige Aufgabe der Bordsteineinfassungen ist auch deren Verkehrsleitwirkung. Sämtliche eingesetzte Flachborde wurden daher mit einer Spezialbeschichtung mit weißretroreflektierendem Epoxydharz – der so genannten Reflexinbeschichtung versehen. Dies sorgt für eine deutlich bessere Wahrnehmbarkeit im Vergleich zu einer Lösung aus herkömmlichen grauen Bordsteinen. Insbesondere eine erhöhte Nachtsichtbarkeit – auch bei Nässe und unsichtigen Verhältnissen – ist damit gegeben. Auf diese Weise wird Verkehrsteilnehmern deutlich und rechtzeitig die veränderte Verkehrssituation angezeigt und somit eine sehr gute Verkehrsleitwirkung erzielt.

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



In einem Dünnbettklebverfahren wird 2-K-Kunststoff auf der zuvor gereinigten Asphaltdecke aufgebracht und die Flachborde mit der geschnittenen Seite verklebt. (Foto: Lintz & Hinnerger GmbH & Co. KG)

REFERENZEN



Die Firma Meudt liefert den kompletten Baukasten inkl. Übergangsteine sowie Rippen- und Noppenplatten.



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