



Ausbau der Rastanlage Rimberg an der A5

# Geklebte Inseln und Fahrbahnteiler für Autobahnraststätte

Nach einer Studie der BASt (Bundesanstalt für Straßenwesen) fehlen an Deutschland Autobahnen rund 23.500 Stellplätze mit Übernachtungsmöglichkeiten für Lkw. Um zu gewährleisten, dass LKW-Fahrer die vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten können, forciert das Bundesverkehrsministerium seit einigen Jahren den Neu- und Ausbau von Rastanlagen. Hiervon betroffen ist auch die Rastanlage Rimberg auf der A5 in Osthessen. Bis Ende 2020 läuft hier eine größere Sanierungsmaßnahme: Neben der Erneuerung der Zufahrtsrampe von der A 5 aus Richtung Norden kommend sowie der Hauptfahrbahn im Bereich des Ausfädelstreifens und des ersten Fahrstreifens, den Schutzeinrichtungen, den Beschilderungen, den Entwässerungseinrichtungen, der Parkplatzbeleuchtung und der Fahrbahnmarkierung, wird in diesem Zuge auch die Stellplatzkapazität für den Schwerlastverkehr erweitert. Um hierfür die Bauzeit möglichst kurz zu halten, werden die neuen Verkehrsinseln und Fahrbahnteiler nach einem besonderen Verfahren eingebaut.

Zwischen dem Hattenbacher Dreieck und der Anschlussstelle Alsfeld Ost liegt die bereits in den 50er Jahren an der A5 errichtete Rastanlage Rimberg. Die bisherigen Stellplatzkapazitäten der Anlage für den Schwerverkehr entsprechen schon seit langem nicht mehr den Anforderungen. Besonders in den Nachtstunden ist die Anlage mit LKW extrem überlastet. Dadurch besteht die Gefahr, dass LKW-Fahrer, die keinen Stellplatz finden, die erlaubten Lenkzeiten nicht einhalten können und so zu einem Sicherheitsrisiko werden. Karsten Büchner von Hessen Mobil aus dem Dezernat Bau BAB Nord schildert die Maßnahme: „Um diese Probleme künftig zu minimieren, plante Hessen Mobil zusätzliche LKW Stellplätze, um den enormen Parkdruck durch LKW's abzubauen. Mit dem Ausbau von bisher 12 auf 48 Stellplätze sollte eine deutliche Linderung der Parkplatznot auf der Rastanlage erreicht werden.“

### **Flächen durchbetonieren und später Bordsteine aufkleben**

Wichtiges Gestaltungselement der Erweiterungsflächen stellen die vier neu geschaffenen Verkehrsinseln und der Fahrbahnteiler im Ausfahrtbereich dar. Sie schaffen eine räumliche Trennung und verbessern die Aufenthaltsqualität für die LKW-Fahrer. Eine besondere Rolle nehmen hierbei die Bordsteine ein. Karsten Büchner 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. Bei dieser Maßnahme wurden aber die LKW-Stellplätze aus hochbe-

lastbarem Beton hergestellt. Da wäre es sehr umständlich um alle Inseln mühsam herumzubetonieren. Auch können Betonfertiger, die solche Flächen erstellen, aufgrund ihrer festen Arbeitsbreite die Räume bis zu den Randsteinen nicht immer sauber ausfüllen – insbesondere dann nicht, wenn wie hier Kurven im Spiel sind. Deshalb haben wir uns dazu entschieden, die Flächen in einem durchzubetonieren und erst in einem späteren Arbeitsgang die Bordsteine für die Verkehrsinseln und Fahrbahnteiler ganz einfach aufzukleben“, so Büchner.

### **Schneller Einbau dank Bordstein-Klebeteknik**

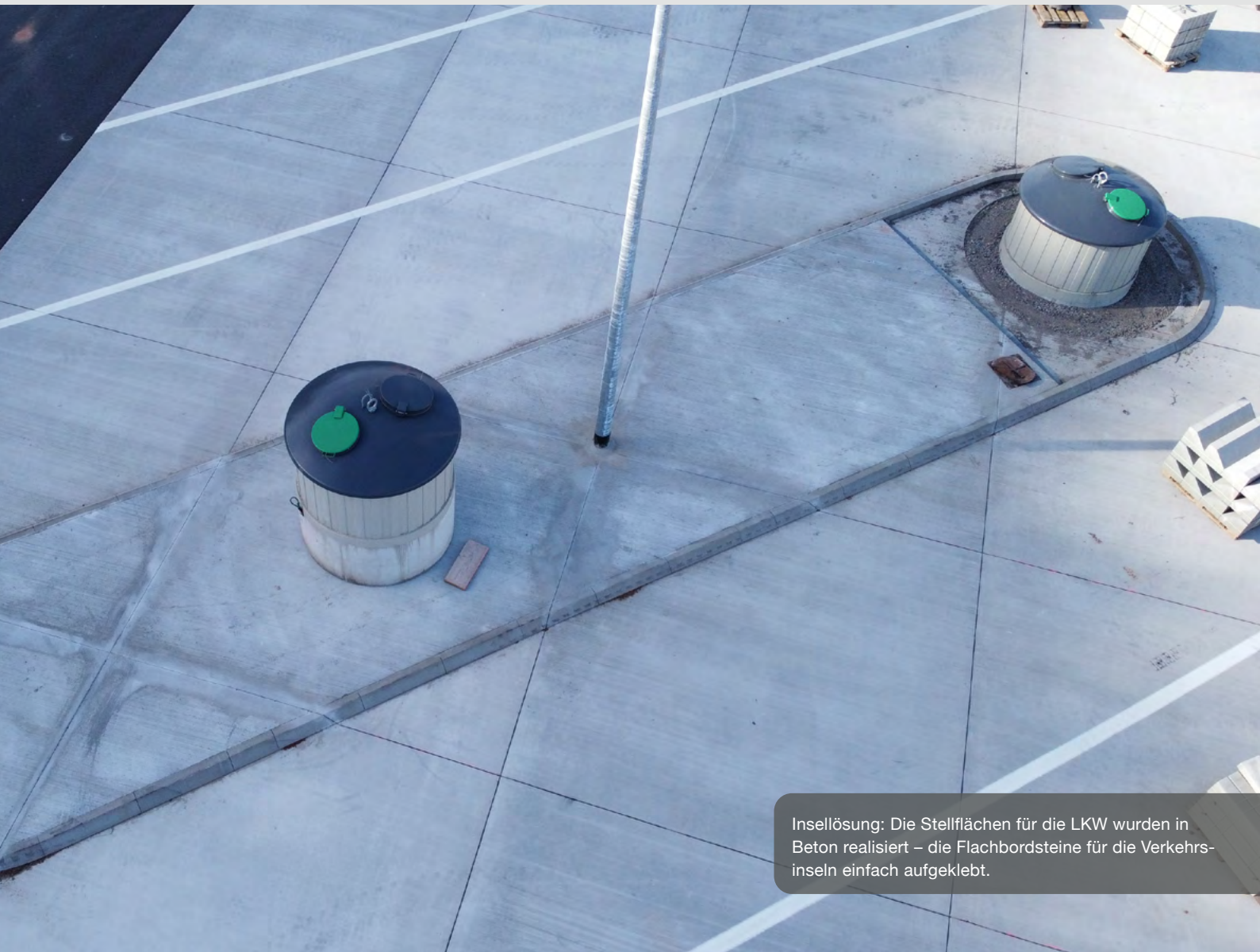
Hierbei kamen Flachbordsteine (FB 20 x 25) und das Klebeteknikverfahren des Betonsteinherstellers Hermann Meudt aus Wallmerod zum Einsatz. Sämtliche Bordsteine, die hier als Randbegrenzungen verbaut sind, wurden auf die fertige Betondecke aufgeklebt statt konventionell eingebaut. Die Verklebung erfolgte dabei über ein Dünnbettklebverfahren, bei dem 2-K-Kunststoff auf dem zuvor mit einer Fräse aufgerauten und anschließend mit Wasserhochdruck gereinigten Beton aufgebracht und die Bordsteine mit der geschnittenen Seite verklebt werden. Nach Aussage des Herstellers Meudt haftet der Kleber auf den glatten Flächen besonders gut, da die Zementhaut durch den Schneidprozess entfernt wird. 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 Schneid- aufwand realisiert werden.

### **Auch aufgeklebte Bordsteine halten auf Dauer gut**

Der gesamte Einbau erfolgt im Vergleich zur konventionellen Bauweise deutlich schneller und ermöglicht eine sehr professionelle Ausführung. Ein großer Vorteil der Klebeteknik besteht aber auch darin, dass die Flachbordsteine durch Absägen bereits werkseitig auf eine exakt gleiche Höhe gebracht werden. Fertigungsbedingte Höhenschwankungen werden dadurch eliminiert und damit die Steine für die Verklebung sozusagen kalibriert. Maßtoleranzen sind damit nahezu ausgeschlossen. Wie sieht es aber mit der Stabilität der aufgeklebten Bordsteine aus? Halten diese den täglichen Beanspruchungen stand? Hierzu Karsten Büchner: „Wir haben schon einige Maßnahmen mit dem Verfahren der Bordsteinklebeteknik realisiert. Zahlreiche Projekte aus der Vergangenheit zeigen uns, dass auch eine geklebte Bordsteinlösung dauerhaft haltbar ist.“

Nähere Informationen zur Bordsteinklebeteknik unter:

[www.meudt-betonsteinwerk.de](http://www.meudt-betonsteinwerk.de)



Insellösung: Die Stellflächen für die LKW wurden in Beton realisiert – die Flachbordsteine für die Verkehrsinseln einfach aufgeklebt.



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 Inseln nahezu ohne Schneidaufwand realisiert werden.

# NEWS ♦ NEWS ♦ NEWS

Im eingebauten Zustand ist der Unterschied zwischen geklebten und konventionell eingebauten Bordsteinen kaum zu erkennen.



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