



Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen in Wittlich-Wengerohr

Schneller und weniger aufwändig

Wie handhabt man eine Baumaßnahme, bei der in einem noch recht frisch sanierten Abschnitt einer stark frequentierten Straße zwei gegenüberliegende Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut werden sollen? Vor dieser Frage standen die Planer in Wittlich-Wengerohr im Jahr 2023. Muss im Zuge der Neuanlage von Haltestellen und Querungseinseln auch der Fahrbahnbelag komplett erneuert werden oder gibt es eine andere Möglichkeit, die mit weniger Aufwand verbunden ist, die sowohl Zeit als auch Kosten einspart und den Verkehrsfluss weniger behindert? Eine Lösung fanden die Planer in der Bordsteinklebetechnik aus dem Betonsteinwerk Hermann Meudt aus Wallmerod. Dieses bietet ein Kompletต์programm an barrierefreien Verkehrsleitsystemen an, die einfach auf vorhandene Verkehrsflächen geklebt werden können.

Bild oben: Die Bushaltestellen in der Bernkasteler Straße in Wittlich-Wengerohr wurden barrierefrei umgestaltet, damit diese mit Niederflurbussen angefahren werden können.

Wengerohr ist nach der Einwohnerzahl der größte Stadtteil von Wittlich in Rheinland-Pfalz. Noch bis vor einigen Jahren war die Bernkasteler Straße in der Ortsdurchfahrt Wengerohr als B 50 eine überregionale Verkehrsverbindung, sowie als direkte Verbindung der Mittelzentren Wittlich und Bernkastel von großer Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen bestand hier fast ausschließlich aus Durchgangsverkehr und hatte aufgrund der Nähe zu einem Gewerbegebiet einen sehr hohen Schwerverkehrsanteil. Mit dem Bau der L 53 als Ortsumgehung Wengerohr im Jahre 2013 hat sich das Verkehrsaufkommen in der Bernkasteler Straße wesentlich verringert. Die Straße wurde in eine Landesstraße abgestuft, frisch saniert und erhielt in diesem Zuge eine neue Asphaltdecke. Weil heute die Verkehrsbelastung der Bernkasteler Straße nur noch überwiegend aus innerörtlichem Quell- und Zielver-

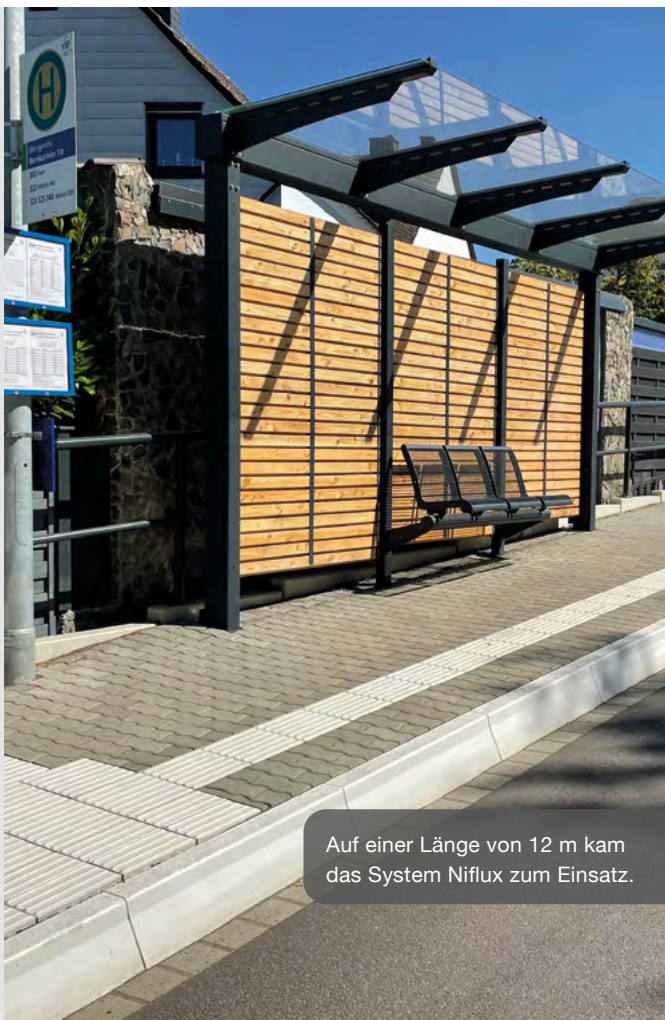
kehr, aus Durchgangsverkehr und einem geringen Anteil an Schwerverkehr besteht, und die Anwohner sich für eine strikte Verkehrsberuhigung stark gemacht hatten, waren die alten Busbuchten nicht mehr von Bedeutung. Daher entschieden sich die Verantwortlichen im Jahr 2024 dazu, die bestehenden Bushaltestellen barrierefrei umzugestalten, damit diese mit Niederflurbussen angefahren werden können. Außerdem wurden breite Aufenthaltsbereiche für ein- und aussteigende Fahrgäste geschaffen und ein neuer Fahrgastunterstand in Fahrtrichtung Wittlich errichtet.

System Niflux vom Betonsteinwerk Hermann Meudt

Thomas Pitsch vom Ingenieurbüro Stra-tec GmbH aus Wittlich erläutert die Maßnahme: „Der ganze Bereich, der zuvor eher für die Nutzung durch Schwerlast-

verkehr ausgelegt war, sollte nun verkehrsberuhigt werden. Daher wurde in der überbreiten Fahrbahn der Bernkasteler Straße eine Überquerungshilfe angelegt. Aus Richtung Wittlich kommend blieb die Lage der Bordsteinvorderkante im Bereich der Bushaltestelle unverändert. Der bestehende Hochbordstein wurde jedoch auf einer Länge von 12 m durch Sonderbordsteine für Niederflurbusse mit 20 cm Abstich ersetzt“, so Pitsch. Hier setzten die Planer auf das System Niflux vom Betonsteinwerk Hermann Meudt.

Dieser zweistufige Niederfler-Busbordstein im Format 18 x 36 cm (Niflux 20) verfügt über eine zurückgesetzte Bordkante und ermöglicht damit ein noch schonenderes Herantasten des Reifens an die Busbucht. In der Gegenrichtung erfolgte der Rückbau des „Einschwenkbereiches“ der



Auf einer Länge von 12 m kam das System Niflux zum Einsatz.



Der zweistufige Niederfler-Busbordstein im Format 18 x 36 cm (Niflux 20) verfügt über eine zurückgesetzte Bordkante und ermöglicht damit ein noch schonenderes Herantasten des Reifens an die Busbucht.



bisherigen Busbucht. Die freiwerdende Fläche wird nun als Fahrbahn genutzt. Der neue Wartebereich verläuft jetzt parallel zur Grundstücksgrenze der Straßenparzelle. Hierdurch entsteht an der Vorderkante der neuen Bordanlage ein längeres Geradenstück, an das die Busse bequem heranfahren können. In diesem Bereich kommt auf einer Länge von 12 m ebenso das System Niflux zum Einsatz. Auf beiden Seiten wurden im Anschlussbereich zur vorhandenen Hochbordanlage und zu den Einfassungssteinen im Bereich der Überquerungshilfe entsprechende Übergangsbordsteine des Systemherstellers verwendet. Die Sonderbordsteine und die Übergangsteine bestehen aus frost- und tausalzbeständigem Beton und sind zur besseren Erkennbarkeit weiß beschichtet. Im Bereich der Bushaltestelle und der Überquerungshilfe wurden taktile Leitsysteme in

Form von geriffelten und genoppten Betonfertigteilen verbaut, um Menschen mit Sehbeeinträchtigungen eine Orientierung zu ermöglichen.

Bordsteine kleben statt konventionell einbauen

Soweit zur Maßnahme. Worin aber liegt die Besonderheit? Hierzu Thomas Pitsch: „Zum Zeitpunkt der Maßnahme befand sich die Asphaltdecke der Straße in diesem Bereich in einem noch sehr guten Zustand. Daher war es unser Ziel, den barrierefreien Ausbau der Haltestellen mit möglichst wenig Eingriffen in den Straßenbelag zu gestalten. Aus diesem Grund haben wir uns gegen einen konventionellen Einbau der Verkehrsleitsysteme entschieden und stattdessen auf die Bordsteinklebetechnik aus dem Betonsteinwerk Hermann Meudt aus Wallmerod gesetzt.“ Die Verklebung erfolgte dabei über ein

spezielles Klebverfahren, bei dem die Bordsteine mit der geschnittenen Seite verklebt werden. Thomas Pitsch zu den Vorteilen dieser Bauweise: „Sämtliche Bordsteine, die hier als Randbegrenzungen zum Einsatz kamen, konnten auf die fertige Fahrbahn aufgeklebt statt konventionell eingebaut werden. Ein großer Vorteil der Klebetechnik besteht darin, dass die Flachbordsteine – hier vorwiegend der FB 20 x 25 – einfach auf die vorhandene Fahrbahn geklebt werden. Die Behinderungen während des Umbaus der Haltestellen konnten daher auf ein Mindestmaß reduziert werden“, so Pitsch.

Nähere Informationen und weitere Referenzen 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.



Im Bereich der Bushaltestelle und der Überquerungshilfe wurden taktile Leitsysteme in Form von geriffelten und genoppten Betonfertigteilen verbaut, um Menschen mit Sehbeeinträchtigungen eine Orientierung zu ermöglichen.



NEWS ♦ NEWS ♦ NEWS

Ein großer Vorteil der Klebetechnik besteht darin, dass die Flachbordsteine – hier vorwiegend der FB 20 x 25 – einfach auf die vorhandene Fahrbahn geklebt werden.
(Foto: Hermann MEUDT Betonsteinwerk GmbH)

