

Verkehrsoptimierung in Haiger-Langenaubach

Aufgeklebte Buswendeschleife

Müssen Busse am Ende einer Fahrstrecke ihre Richtung ändern, um wieder in die Gegenrichtung zu fahren, so stellt dies vor allem bei beengten Straßenverhältnissen eine erhebliche Herausforderung dar. Busfahrer sind dann häufig gezwungen, auf kleine Neben- und Wohnstraßen auszuweichen, um wieder auf die Hauptverkehrsachse zu gelangen. Dies führt oft nicht nur zu erhöhtem Verkehrsaufkommen in sensiblen Wohngebieten, sondern auch zu Lärm- und Sicherheitsbelastungen für Anwohner. Eine bewährte Lösung für dieses Problem ist der Bau von Buswendeschleifen – vorausgesetzt, die örtlichen Platzverhältnisse lassen eine solche Maßnahme zu. Ein Beispiel hierfür zeigt der gezielte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Haiger-Langenaubach. Hier wurde Anfang 2026 ein Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Funktionalität im öffentlichen Raum erfolgreich umgesetzt. Im Fokus der Maßnahme standen der Neubau einer Buswendemöglichkeit sowie die Anlage eines Fahrbahnteilers, die insbesondere den Anforderungen des ÖPNV sowie der Verkehrsberuhigung gerecht werden.

Bei der Anlage einer neuen Buswendeschleife in Haiger-Langenaubach kam die Bordsteinklebetechnik vom Betonwerk Hermann Meudt zum Einsatz.

(Foto: Hermann MEUDT Betonsteinwerk GmbH)

Bisher musste der Bus in Haiger-Langenaubach im mittelhessischen Lahn-Dill-Kreis über schmale Anliegerstraßen wenden, um die Rückfahrt aufzunehmen. Dabei kam es des Öfteren zu Schwierigkeiten mit parkenden Fahrzeugen, welche die Durchfahrt behinderten. Diesem Missstand wollten die Verantwortlichen der Stadt nun durch die Anlage einer Buswendmöglichkeit beseitigen. „Durch den Rückbau einer benachbarten Bahntrasse einhergehend mit dem Abriss einer Bahnbrücke und des Bahndammes haben sich neue Möglichkeiten zur Schaffung einer Buswendmöglichkeit ergeben“, erklärt Burkhard Klein vom Magistrat der Stadt Haiger. „Weil sich zudem in der Vergangenheit gezeigt hat, dass die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h auf der L 3044 häufig nicht beachtet wurde und dies vermehrt zu gefährlichen Situationen für den einmündenden Verkehr führte, hat die Stadt Haiger in Abstimmung mit Hessen Mobil entschieden, mit Hilfe eines Fahrbahnteilers sowie der Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h, welche durch die erforderliche Auslenkung auch eingehalten werden muss, die Unfallgefahr und Lärmbelästigung in diesem Bereich erheblich zu reduzieren. Hierzu galt es, den Ausbaubereich so umzugestalten, dass sich die Anzahl der gefährlichen Einbiegevorgänge auf die L 3044 verringern“, so Klein.

Bordsteinklebetechnik als wirtschaftliche Bauweise

Ein zentrales Element der Umsetzung beider Verkehrsleitanlagen war der Einsatz der Bordsteinklebetechnik vom Betonsteinwerk Hermann Meudt aus Wallmerod, die sich zunehmend als effiziente

Alternative zur konventionellen Bauweise etabliert. Dabei werden Bordsteine nicht klassisch in ein Mörtelbett gesetzt, sondern mittels spezieller Klebesysteme direkt auf die Asphaltfahrbahn geklebt. Ausgebildet wurde der Fahrbahnteiler in Anlehnung an die Vorgaben der RAST 06 für geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen. Seine Grundform ist oval und nach beiden Seiten symmetrisch versetzt. Die Mittelinsel weist eine Breite von max. 6,25 m auf. Um die Beschädigung der Bordsteine durch den Winterdienst auszuschließen, wurde abweichend von der RAST 06 eine Fahrbahnbreite von 3,75 m gewählt. Mit Beginn der Aufweitungen der geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahme wurde ein Flachbord 20 x 25 x 100 cm mit reflektierender Beschichtung und mit einem Anlauf von 10 cm als Fahrbahnbegrenzung vorgesehen. Dieser wurde einfach auf die vorher erstellte Deckschicht geklebt, dahinter eine Rückenstütze in Asphaltbauweise eingebracht. Ebenso im Bereich des Fahrbahnteilers wurde die Bordanlage auf diese Weise hergestellt. Auch die Buswendeanlage und die dazugehörige Mittelinsel wurden mit den beschriebenen Flachbordsteinen in Klebetechnik eingefasst. Der Außenradius der Wendemöglichkeit beträgt 12,50 m. Somit entspricht diese auch den Vorgaben der RAST 06 für die Benutzung durch Gelenkbusse.

Verkürzte Bauzeit und hohe Präzision

„Weil wir bereits vor einiger Zeit beim Bau zweier Kreisverkehre mit der Bordsteinklebetechnik sehr gute Erfahrungen gesammelt hatten, haben wir uns auch hier für diese Bauweise entschieden“, erklärt Burkhard Klein. „Die Vorteile dieser

Technik liegen auf der Hand: Durch den Wegfall aufwändiger Fundamentarbeiten und längerer Abbindezeiten konnte die Bauzeit erheblich verkürzt werden. Dies führte zu einer schnellen Verkehrsfreigabe und minimierte Beeinträchtigungen für Anwohner und Verkehrsteilnehmer“, so Klein. „Ein weiterer Vorteil ergibt sich in Punkto Bauqualität. Die Klebetechnik ermöglicht eine sehr exakte Ausrichtung der Bordsteine, was insbesondere bei der Gestaltung von Verkehrsinseln und geschwungenen Linienführungen von Vorteil ist. Durch den Schneidprozess der Flachbordsteine werden diese exakt auf das gleiche Maß gebracht – Höhentoleranzen sind damit nahezu ausgeschlossen.“

Nach Abschluss der Baumaßnahme und den ersten Nutzungswochen im Frühjahr 2026 wird erkennbar, wie harmonisch sich die Flachbordsteine in das Gesamtbild der Anlage einfügen und wie gut sie gleichzeitig alle funktionalen Anforderungen an Belastbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllen. In Kombination mit der Klebetechnik konnte eine dauerhaft stabile und zugleich optisch ansprechende Lösung realisiert werden. Die Stadt Haiger investierte hierfür ca. 500.000,- €.

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



Nach Abschluss der Baumaßnahme und den ersten Nutzungswochen im Frühjahr 2026 wird erkennbar, wie harmonisch sich die Flachbordsteine in das Gesamtbild der Anlage einfügen.



Die Klebetechnik ermöglicht eine sehr exakte Ausrichtung der Bordsteine, was insbesondere bei der Gestaltung von Verkehrsinseln und geschwungenen Linienführungen von Vorteil ist.



Bei der Maßnahme wurde ein Flachbord 20 x 25 x 100 cm mit reflektierender Beschichtung und mit einem Anlauf von 10 cm als Fahrbahnbegrenzung vorgesehen.

NEWS ♦ NEWS ♦ NEWS



In einem Dünnbettklebverfahren wird 2-K-Kunststoff auf der zuvor gereinigten Asphaltdecke aufgebracht und die Flachborde mit der geschnittenen Seite verklebt.
(Foto: Hermann MEUDT Betonsteinwerk GmbH)