

Sanieren von Kreisstraßen


Mit möglichst wenig Aufwand das Erscheinungsbild
verbessern

Tränkdecken

- Grundsätzliches zur Bauweise der alten Straßen:
 - ❖ Geringer Aufbau ca. 30 cm
 - ❖ Geringe Fahrbahnbreite ca. 4-4,5m
 - ❖ Gewölbte Fahrbahn
 - ❖ Sommerweg

In Zahlen: 60 km Sommerwege, 126 km Tränkdecke

Historie

- * John Loudoun McAdam 1756 - 1836
- * 3 Schichten mit unterschiedlichen Gesteinskörnungen verdichtet - so „Packlage“ verbessert (**Makadam**)
- * wassergebunden - aber: Verkehr, Staub, Belastung
seit 1902 Teer (Bitumen)
- * Man sprach von „teergebundener **Makadam**“ -
Tränkdecke
- * Teer seit 1984 verboten  Bitumen



Quelle: Wikipedia



Dünne Bitumenschicht



Geringer Aufbau

Schotter- und Packlage

Vorher →



↑
Nachher →



Was passiert?

- Sanierung des Fahrbahnrandes
- Aufschultern
- Bankett befestigen
- Naht behandeln
- Oberflächenbehandlung
- Fahrbahnmarkierung





Vorteile

- Werterhaltung (keine Investition)
- Mehr Sicherheit durch Markierung
- Geringe Verbreiterung der Fahrbahn
- Erhöhung der Dauerhaftigkeit durch Versiegelung (OB) und gleichzeitig verbesserte Haftung

Nachteile

- Vorhandener Fahrbahnkörper bleibt alt
- Geringe Verbreiterung der Fahrbahn
- Begegnungsfall LKW/ LKW nur über Seitenstreifen

Bachelorarbeit eines Studenten

„Anwendbarkeitsuntersuchung des RQ 9 für den
Neu- und Umbau von Straßen der
Entwurfsklasse 4, dargestellt am Beispiel des
Bestandsnetzes in den Landkreisen der
Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt,
Regionalbereich Süd“

Abschlussarbeit
zur Erlangung des akademischen Grades
Bachelor of Engineering
im Studiengang Bauingenieurwesen
der Fakultät Bauwesen
an der
HTWK Leipzig
Hochschule für Technik, Wirtschaft und Kultur
Alexander Finger

Inhalt

- Ämter und Behörden über Nutzen und Vorteile des neuartigen RQ 9 informieren und diesen im Straßennetz zu etablieren
- Grundidee der „selbsterklärenden Straße“
- In der Praxis selten durchgesetzt – „Grund sind meist Straßenverkehrsämter und Straßenmeistereien, welche nicht auf eine Leitlinie in der Straßenmitte verzichten wollen und von der neuartigen Randmarkierung nahezu abgeschreckt werden“

Idee

- bei ausbleibenden Gegenverkehr wird die Kernfahrbahn vollständig in Anspruch genommen wird (Kfz in Fahrbahnmitte)
- „Bei Begegnung kann die Leitlinie überfahren werden, so dass die befestigte Breite der Straße komplett genutzt wird.“
- Regionalbereich Süd der Landesstraßenbaubehörde (Initiator der Arbeit), Burgenlandkreis, Saalekreis, Landkreis Stendal

LK Stendal

- Vorreiterrolle
- „2014 wurde damit begonnen, Straßen dieses Erscheinungsbildes im Rahmen von Oberflächensanierungen, Neubauten und Deckensanierungen einzuführen.
- Trotz anfänglicher Skepsis überzeugten die ersten Projekte in der Verkehrssicherheit, so dass das Unfallgeschehen jener Straßen seit 2014 nahezu unauffällig ist.
- Experimentierfreudigkeit und modernes Denken

Fazit

- neuartige Markierung erfüllt ihre angedachte Funktionsweise in der Praxis
- man entfernt sich ein Stück weit von strengen Höchstgeschwindigkeiten, um die Verkehrsteilnehmer vor dem Gegenverkehr zu schützen
- Mechanismen der menschlichen Psyche werden genutzt
- durch optische Reize wird das Gefahrenpotential visualisiert und der Fahrzeugführer beim Überfahren der Leitlinie zu verstärkter Aufmerksamkeit bewegt
- Verdeutlichung der Gefahrensituation, Verkehrsteilnehmer kann seine Geschwindigkeit bei Gegenverkehr nach seinem Ermessen anpassen
- Verringerung des Unfallgeschehens - Optimierung der Sicherheit der Straße, trotz schmaler Fahrbahn



Vielen Dank!