

STRASSEN- & TIEFBAU

05 | 2016
September | Oktober
70. Jahrgang



OFFIZIELLES ORGAN DES STRASSEN- UND TIEFBAUGEWERBES
IM ZENTRALVERBAND DES DEUTSCHEN BAUGEWERBES

Giesel Verlag GmbH
www.baunetzwerk.biz

Ihr Partner in der
modernen Kanalsanierung



PERSÖNLICH · KOMPETENT · SICHER · UMWELTGERECHT



Reparatur · Renovierung · Erneuerung

Erfahren Sie mehr:
swietelsky-faber.com



Swietelsky-Faber GmbH
Kanalsanierung
Hauptstraße 2, D-55483 Schlierschied

Tel. +49 (0) 67 65/9 11-0
Fax +49 (0) 67 65/9 11-29
schlierschied@swietelsky-faber.de



Die „Waldpforte“ erfährt im Rahmen des Großprojektes eine komplette Neuordnung des Straßenraums.

FOTOS: BETONWERK PFENNING

in der Fläche nicht zu dunkel sein. Vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit ist es ebenso von Bedeutung, dass sich das Material sehr eben verlegen lässt und auch dauerhaft gut zu begehen bleibt.“

Spezielle Abstandhalter

Darum setzen die Planer seit einigen Jahren bei solchen und ähnlichen Maßnahmen auf das Pflastersystem Combi-Stabil aus dem nur wenige Kilometer entfernten Betonwerk Pfenning in Lampertheim. Dieses Pflaster im Format 18 x 18 cm bzw. 18 x 30 cm wirkt auf den ersten Blick wie ein ganz normales Betonpflaster, besitzt aber dank seiner Abstandhaltertechnologie spezielle Eigenschaften in Punkto Verlegung und Belastbarkeit. Verantwortlich hierfür sind Verbundelemente an den Steinen, die paarweise so angeordnet sind, dass eine Verschiebung der Steine gegeneinander verhindert wird. Die Fuge kann somit ihre Funktion als elastischer Puffer zwischen den Steinen gut erfüllen. Weil es nur wenige punktuelle Kontakte zwischen den Steinen gibt, bleibt die gesamte Fläche langfristig elastisch. ■

Kein normales Pflaster

Mannheim setzt im Rahmen des ÖPNV-Ausbaus auf ein verschiebesicheres Pflastersystem.

Nach dem Motto „das beste Mittel gegen Stau ist der Ausbau des ÖPNV“ laufen seit Anfang 2013 die Bauarbeiten für das Projekt „Stadtbahn Mannheim Nord“. Gegenstand der Maßnahme ist der Neubau einer 6,4 km langen Bahnlinie, die eine große Lücke im Mannheimer Stadtbahnnetz schließen soll. Neben den 14 zu errichtenden barrierefreien Haltestellen müssen im Rahmen der Baumaßnahme auch zahlreiche Geh-

und Radwege verlegt werden. Die Pflastersteine, die hierbei zum Einsatz kommen, wurden bewusst ausgewählt, denn sie erfüllen einige besondere Kriterien der Planer.

Barrierefreiheit gewährleisten

Das Betonsteinpflaster wird für die Haltestellen und Gehwege auf etwa 6.000 m² verlegt. Steffen Magin von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH

schildert die Anforderungen an das zu verwendende Material: „Im Grunde handelt es sich hier um Standard-Haltestellen, für die auch alternative Pflasterprodukte in Frage kämen. Ein paar Punkte sind uns aber dennoch wichtig, insbesondere das Thema Barrierefreiheit. Damit sich der schwarze Kontraststreifen, der die taktilen Elemente einfasst, gut aus der Pflasterfläche abhebt, darf das angrenzende Pflaster

» **Web-Wegweiser**
Internetadresse

Optimas®

Made in Germany

viel schaffen
statt
viel schuften!

Multi6 Pflaster-Greifer

Anbaugerät für alle gängigen Trägergeräte. Zum Verlegen von allen Pflastersteinsorten.

Telefon 04498 92420

optimas.de



Gehwege und Parkstreifen wurden mit dem gleichen Pflasterformat belegt, allerdings in verschiedenen Farbtönen.