

FACHVERANSTALTUNG

Bewegung im Kreisel



Moderator Berni Schär und der Organisator des Forum Strasse Dr. Christian Angst von der IMP Bautest AG im Zwiegespräch

Im Kreisel gibt es im doppelten Sinne Bewegung, denn nicht nur der Verkehr bewegt sich, sondern auch die Technologie. Mit diesen Worten eröffnete Dr. Christian Angst das Forum Strasse. Aufgrund der pandemischen Lage wurde das Forum per Livestream aus dem Schulungsraum der IMP Bautest AG durchgeführt. Angst war hocherfreut, an die 300 zugeschaltete Teilnehmer zu begrüßen. Die Bevölkerung nimmt Kreisels-Baustellen als lange, störende Behinderungen wahr und ist sich des Aufwandes nicht bewusst. Da Straßen auch Leitungsträger sind (Stromkabel, Telekommunikation, Gas, Trink- und Abwasser) liegt ein dreidimensionales Problem vor;

zudem müssen Verkehrsfluss und -sicherheit aller Beteiligten dauernd gewährleistet werden. Ein komplexes Problem, welchem sich das Forum Strasse einen Tag lang gewidmet hat.

Vor- und Nachteile

Frau Prof. Marion Dörfel, Berner Fachhochschule BFH, erläuterte Sinn und Zweck eines Kreisels und zeigte auch deren Grenzen auf. Die Vorteile liegen in der Reduktion der Konfliktpunkte, der Verlangsamung des Verkehrs, der hohen Leistungsfähigkeit und in der guten Erkennbarkeit/Übersichtlichkeit.

Xavier Robyr, Bauingenieur aus Sierre im Kanton Wallis, zeigte an-

hand eines Beispiels die Komplexität der Planung von Kreiseln, insbesondere beim Umbau bestehender Kreuzungen unter Verkehr.

Asphalt oder Beton?

Herr Philippe Chifflet, technischer Direktor bei Colas Europa, erläuterte den Einbau bituminöser Beläge im Kreisel.

Und der Unternehmer Daniel Hardegger, Walo Bertschinger AG, konnte aus seinem großen Erfahrungsschatz viele Tipps und Tricks zum Betonbelag im Kreisel vermitteln.

Internationale Erfahrungen

Prof. Sivapatham Pahirangan, Bergische Uni Wuppertal, gab ei-

nen Überblick über die deutschen Erfahrungen und Trends. Für die Asphaltdeckschichten wurde ein spezieller, splittreicher Asphaltbeton AC D SP entwickelt, da mit den bisherigen Mischgutsorten SMA und AC die Erfahrungen nicht befriedigend waren.

Erik van den Kerckhof vom BRRC (Belgian Road Research Centre) gab einen interessanten Überblick über die Anwendungen in Belgien. Der Beton-Straßenbau hat in diesem Land traditionellerweise ein größeres Gewicht als beispielsweise in der Schweiz. So ist es nicht verwunderlich, dass der weltweit erste, durchgehend armierte Betonkreisel in Belgien (1995) erstellt wurde.

Abschließend wurden in einer engagiert durchgeführten Podiumsdiskussion, bei welcher der bekannte Sport-Radio-Moderator Berni Schär die Kontrahenten Hans Peter Beyeler (Direktor Eurobitume Schweiz) und Peter Wellauer (Direktor Marketing Beton-Suisse) gegeneinander antreten ließ, die Vor- und Nachteile der Bauweisen Asphalt und Beton besprochen.

➔ Weitere Informationen

IMP Bautest AG
CH-4625 Oberbuchsiten
www.impbautest.ch

AUFFAHRRAMPE

Fahrbahnübergänge auf Baustellen sicherer gestalten

In einer Zeit, in der das Verkehrsaufkommen auf den Straßen der Welt steigt, sind zwangsläufig auch Baustellen im Gange. Hand in Hand mit Straßenbaustellen sind Stahlplatten unvermeidlich. Diese Stahlplatten werden eingesetzt, um Fahrzeuge, Fahrräder und Passanten sicher über Hindernisse auf den Straßen zu ge-

leiten. Allerdings gilt es einiges beim Einsatz der Stahlplatten zu beachten. Da die Platten einen Absatz von 2,5 bis 4,0 cm haben, stellen sie für viele Verkehrsteilnehmer ein Hindernis dar.

In der Theorie müssten die Bauunternehmer die Platten mit bituminösem Asphalt anrampen, um die Stolpergefahr, die Beschä-

digung der Fahrzeugreifen und die Unfallgefahr für Fahrräder zu minimieren, was allerdings nicht immer umgesetzt wird. Hinzu kommt, dass die Motorfahrzeuge mit einem gewissen Gewicht und Tempo die Platten überqueren, daraus resultiert ein unangenehmer Klapperlärm.

Genau diese Problematiken will

der Straßenbauausrüster Beyeler & Fischer mit seiner Auffahrrampe Fleyg einfach und sicher beheben. Die Rampe ist immer wieder einsetzbar und verfügt über reflektierende Markierungen, um die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf das Hindernis hinzuweisen. Durch die Beschaffenheit der Rampe ist sie nicht nur wasser-