

KREISEL BIRSECKSTRASSE / TALSTRASSE ARLESHEIM

Viele Kreisverkehrsplätze wurden ursprünglich mit Innenpflasterungen ausgeführt. Da diese Pflasterungen den laufend steigenden Belastungen der Fahrzeuge nicht mehr stand halten können, müssen diese Innenpflasterungen sehr häufig saniert oder durch stabilere Materialien ersetzt werden.

Im Zuge der Erneuerung dieser Kreisinnenringe erfolgt häufig auch eine Überprüfung der Knoten. Kontrolliert werden am Kreisel vor allem die Ablenkwinkel, Knotensichtweiten, Schleppkurven für Busse und noch grössere Fahrzeuge, Führung des Fuss- und Radverkehrs und auch die vorhandene Beleuchtung. Um die gemäss Norm erforderlichen Ablenkwinkel zu erreichen und damit Velos nicht im Kreisel überholt werden können, werden heutzutage die Kreisinnenringe häufig verbreitert. Diese bauliche Fahrbahnbeschränkung, die nur für grössere Fahrzeuge befahrbar sein sollte, wird mit einem um 4 cm von der eigentlichen Fahrbahn erhöhten (Kante abgefast) und farblich abgetrennten Innenring erstellt. Vornehmlich erfolgt der Bau dieses Innenringes aus unarmiertem, eingefärbtem Beton (löst weniger Unterhaltsarbeiten aus und verfügt über eine ausreichende Stabilität).

Beim Kreisel am Knoten Birseckstrasse/Talstrasse in Arlesheim musste neben dem defekten Belag auch die defekte Pflasterung im Innenring des Kreisels erneuert werden. Im Zuge dieser Erneuerungen wurde anstelle der 2 m breiten Pflasterung ein neu 3 m breiter Betoninnenring erstellt. Durch die Verengung der Kreiselfahrbahn von 6 m auf 5 m und Verbreiterung des Kreiselinnenringes von 2 m auf 3 m konnten grössere Ablenkwinkel im Kreisel erreicht werden, was der Verkehrssicherheit zu Gute kommt.

Dieser Betoninnenring mit Dicke von 22 cm und einem Absatz gegenüber der Fahrbahn von 4 cm wurde in einer Bauetappe unter Verkehr erstellt. Das Betonieren erfolgte einerseits direkt an den bestehenden Randabschluss der Kreiselinneninsel, andererseits an den Belag. Diese Kante musste vorgängig exakt mittels Kleinfräse aus dem bestehenden Belag gefräst werden. Als Foundation für die Betonplatte wurde eine 10 cm dicke Heissmisch-Fundationsschicht eingebaut. Der eigentliche Belagsersatz der Kreiselfahrbahn erfolgte nach dem Betonieren und Aushärtung des Kreiselinnenringes.

Bauherrschaft	Tiefbauamt Basel-Landschaft, Kantonsstrassen/Kreis 1
Referenzperson	Herr R. Leu (TBA BL, Kantonsstrassen Kreis 1)
Bausumme	CHF 250'000
Erbrachte Leistungen	Ausführungsplanung, Ausschreibung, Bauleitung und Inbetriebnahme
Zeitraum	März 2017 bis Oktober 2018



Abb. 1: Unterlage abgebrochene alte Pflasterung und «Abschalung» neuer Betoninnenring

Abb. 2: Betoninnenring mit neuem Fahrbahnbelag und neuer Markierung

KNOTENPUNKTE

Die Gestaltung eines Knotenpunktes wird durch viele Parameter beeinflusst. So müssen meist auf engen Platzverhältnissen möglichst viele Fahrbeziehungen für Autos, Tram, Bus, Velo und Fussgänger angeboten werden. In den letzten Jahren werden auch immer mehr Knotenpunkte zu Kreisverkehrsplätzen umgestaltet.

Diese Knotenform kann unter bestimmten Voraussetzungen Verbesserungen bezüglich Gestaltung, Verkehrsfluss, Sicherheit und zum Teil auch bezüglich Leistungsfähigkeit bringen. Andererseits ermöglichen gesteuerte Knoten auch die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs oder die Beeinflussung einzelner Verkehrsströme.