



Wegen der zahlreichen radialen Geometrien der Anschlussbereiche wurde unter anderem der Walzenfertiger als Einbauvariante genutzt.

Stahlmulden transportieren; diese kippten den Beton direkt vor den Gleitschalungsfertiger.

Neben der Größe der Fläche war auch deren besondere Geometrie eine Herausforderung. „Beim Betonieren einer Fahrbahn gibt es kaum Probleme; da haben Sie immer die gleiche Breite und ein festes Fundament. Das geht vergleichsweise schnell. In unserem Fall war das anders“, räumt Schmitt ein. Beispielsweise seien die Parkplätze im Fischgrätmuster angelegt. Deshalb und wegen der zahlreichen radialen Geometrien seien die Anschlussbereiche nie gerade wie bei herkömmlichen Fahrbahnsegmenten. „Dadurch mussten wir sämtliche Einbauvarianten nutzen“, ergänzt Schmitt. Für eine dieser Varianten konnte Schnorpfell auch Walzenfertiger einsetzen.

Die Fahrbahnen sind klassisch aufgebaut. So liegt auf einer zehn Zentimeter starken Asphalttragschicht die 26 Zentimeter starke Betondecke auf. Dieser Aufbau wurde auch in den Kreisverkehren gewählt, wo Schub-, Radial- und Bremskräfte sich normalerweise besonders auswirken. „Allerdings sind die Radien mit einem Innenradius von 15 und einer Fahrbahnbreite

## „Die Vorteile der Betonbauweise sollten Straßenbauverantwortliche stets ins Kalkül ziehen.“

Christoph Schemmann

von 11 Metern so großzügig ausgelegt, dass die Stabilität des Untergrunds auch ohne zusätzliche Verstärkung sichergestellt ist“, erklärt Schmitt. Stabilität und Sicherheit waren auch die schlagenden Argumente, als es um den Bau der hochbeanspruchten Bereiche rund um die Lkw-Parkplätze ging. „Hier konnten wir die Verantwortlichen von Hessen Mobil davon überzeugen, alle Borde und Rinnen ähnlich wie die Flächen mit dem Gleitschalungsfertiger einzubauen“, erklärt Schmitt. Der Vorteil: Durch die monolithische Bauweise ist die Anlage viel stabiler und dauerhafter als sie bei einer herkömmlichen Bauweise mittels Bordsteinen und Rückstützen beziehungsweise Muldensteinen wäre.

Überhaupt sei beim Bau von Stellflächen und Kreisverkehren die Betonbauweise eine echte Option, meint Christoph Schemmann, Beratung & Vertrieb Vertriebsregion Nord von HeidelbergCement. Das sei besonders im Hinblick auf den zunehmenden Schwerlastverkehr interessant: „Wenn Lkws und

Neue Rastanlage Kassel Ost

# Platz da!

Hessen hat am Verkehrsknotenpunkt Kassel die bestehende Rastanlage auf mehr als 500 Stellplätze für Pkws, Lkws und Busse erweitert. Bei Material und Bauweise setzt das Land uneingeschränkt auf Nachhaltigkeit. Fahrbahndecke, Parkplätze und Kreisverkehre sind deshalb aus Beton.

Für Autofahrer ist diese Statistik zum Haareräufen. Jahr für Jahr steigt die Zahl der Lkws auf bundesdeutschen Straßen. Waren dort im Jahr 2009 noch knapp mehr als zwei Millionen Lkw unterwegs, sind es nach Angaben des Kraftfahr-Bundesamtes inzwischen mehr als drei Millionen – Tendenz weiter steigend. Doch damit nicht genug. Da die Brummifahrer Lenkzeiten einhalten müssen, benötigen sie Stellplätze. Und die fehlen meist. Fakt ist: Die vorhandenen Park- und Rastplätze platzen aus allen Nähten, besonders an den Autobahnen rund um die Metropolen sowie entlang der stark befahrenen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen. Das bringt die Länder in Zugzwang. Hessen geht mit gutem Beispiel voran. Im Rahmen des Um- und Neubaus der Rastanlage Kassel Ost hat das Land dort, in den vergangenen beiden Jahren rund 500 Stellplätze geschaffen – darunter 181 für LKWs und 13 für Busse. Seit September

sind die Baumaßnahmen abgeschlossen; Rasthof und Parkplätze können nun von beiden Seiten der A7 direkt angefahren werden.

Gerade für den Schwerverkehr sind die zusätzlichen Lkw- und Busstellplätze, zwei Kreisverkehre und eine Buswendeschleife eine echte Entlastung. In Summe umfässt die Fläche circa 45.000 Quadratmeter, das entspricht einer Größe von sechs Fußballfeldern. Insgesamt wurden rund 14.000 Kubikmeter Beton mit einem Gleitschalungsfertiger eingebaut. Angesichts dieser großen Menge entschied sich das verantwortliche Bauunternehmen Schnorpfell direkt vor Ort eine mobile Mischanlage aufzustellen. „Dadurch waren wir unabhängig vom Verkehr und konnten die Baustelle rasch und jederzeit mit der exakt benötigten Menge beliefern“, erklärt Stephan Schmitt, Bauleiter der Heinz Schnorpfell GmbH. Aufgrund der plastischen Konsistenz ließ sich der Baustoff bequem mit

Busse nämlich in den Kurvenbereich einführen, wirken große Schub- und Querkraft an immer gleicher Stelle. Besonders im Sommer kommt es daher leicht zu Spurrinnen und Verdrückungen der Asphaltdecken, sodass dann bereits nach wenigen Jahren eine Sanierung erforderlich wird“, betont Schemmann. Bei Beton hingegen sei, so der Vertriebsexperte, die Nutzungsdauer mit über 30 Jahren viel länger und der Unterhaltungsaufwand wesentlich geringer. „Diese Vorteile der Betonbauweise sollten Straßenbauverantwortliche stets ins Kalkül ziehen“, ergänzt Schemmann. Bedarf an Stellflächen gibt es landauf-landab allemal. Es ist sogar zu befürchten, dass es nie genug Stellplätze geben wird, da die „Brummiflotte“ stets schneller wächst als neuer Platz geschaffen wird.

Dr. Georg Halber

### Objektsteckbrief

<b>Bauprojekt:</b> A 7 Tank- und Rastanlage Kassel Ost
<b>Baumfäng:</b> rund 45.000 Quadratmeter betonierete Fläche (1,1a, 180 Lkw-Stellplätze, 13 Busstellplätze, zwei Kreisverkehre und eine Buswendeschleife)
<b>Bauherr:</b> Hessen Mobil
<b>Baufirma:</b> Heinz Schnorpfell Bau GmbH, Treis-Kärdien
<b>Typ des Gleitschalungsfertigers:</b> Wirtgen SP 500
<b>Beton:</b> Mobile Mischanlage der Fa. Godel-Beton, Stuttgart
<b>Rezeptur:</b> C30/37 LP WS
<b>Zement:</b> HeidelbergCement AG, Werk Paderborn; CEM 142,5 N

➕ Weitere Bilder und einen Infokasten zum Thema Infrastruktur finden Sie unter [www.heidelbergcement.de/infrastruktur](http://www.heidelbergcement.de/infrastruktur)

➔ christoph.schemmann@heidelbergcement.com  
www.heidelbergcement.de/infrastruktur

Insgesamt wurden rund 14.000 Kubikmeter Beton mit einem Gleitschalungsfertiger eingebaut. Angesichts dieser großen Menge wurde vor Ort eine mobile Mischanlage aufgestellt.

