



Eine Neuentwicklung für den Einbau von DSK auf schmalen Wegen

# Breit kann jeder

Ein spezielles Verlegegerät für schmale Wege ermöglicht, Sanierungsarbeiten mit hoher Qualität ausführen zu können.

Das Fahrrad gewinnt nicht nur im urbanen Individualverkehr stetig an Bedeutung. Es wird in der zukünftigen Mobilitätsfrage allein aus umweltpolitischen Gesichtspunkten für die Gesellschaft einen immer höheren Stellenwert erfahren. In der Folge müssen Fahrradwege ebenso wie die „großen“ Verkehrswege erhalten werden. Hinzu kommt, dass allein durch den wachsenden Anteil an Elektrofahrrädern mit den höheren Fahrgeschwindigkeiten auch die Anforderungen an die Oberflächeneigenschaften der Verkehrswege steigen.

Die bauliche Erhaltung von Rad- und Gehwegen hat in der Vergangenheit eher eine untergeordnete Rolle gespielt, da durch fehlende Optionen oftmals nur die Entscheidung zwischen „noch verkehrssicher“ und Neubau getroffen werden konnte.

Genau hier setzte eine Neuentwicklung an. Sie wurde gemeinsam umgesetzt durch die AS Asphaltstraßensanierung

GmbH aus Langwedel und schäfer technic gmbh aus Fellbach, einem auf Straßenerhaltung und Straßensanierung spezialisierten Maschinenhersteller.

### Der Methode folgte die Maschine

Um die hohen Ansprüche an die Oberflächenbeschaffenheit von Radwegen zu erfüllen, wurde sich für den Einbau von DSK (Dünne Asphaltdeckschichten in Kaltbauweise) entschieden. Dieses Bauverfahren ist nicht nur eine wirtschaftliche Erhaltungsmaßnahme, sondern gilt als besonders ressourcenschonende Bauweise durch optimierten Materialeinsatz und positiver Energiebilanz durch den Kalteinbau. Der Hocheinbau kann i.d.R. ohne vorheriges Fräsen naht- und kantenlos ausgeführt werden, um die vorhandene Substanz zu erhalten.

Den Einbau der DSK übernimmt ein Schmalspur-Verlegegerät. Trotz seiner geringen Spurbreite von 1.400 mm und einer Achslast von ca. 2.500 kg ist es in

der Lage, Tagesleistungen von bis zu 3.000 m<sup>2</sup> zu erzielen.

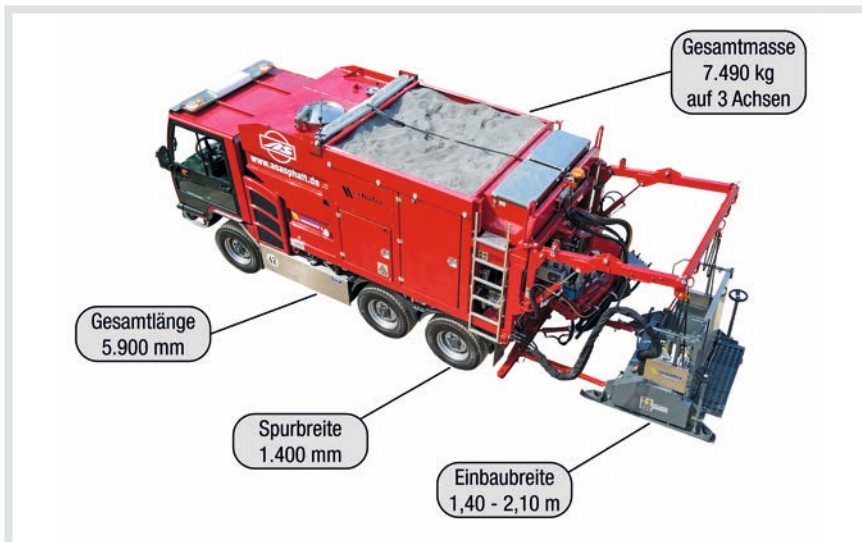
Die Schwierigkeit bestand darin, eine Maschine zu konstruieren, die in Sachen Wendigkeit, Abmessungen und maximaler Achslast perfekt auf die begrenzten Verhältnisse abgestimmt ist, aber zugleich trotz der geringeren Ladevolumen hohe Flächenleistungen erreicht.

### Die Technik dahinter

Zur Realisierung dieser Vorgaben mussten die Ladezeiten des Einbaugeräts auf ein Minimum reduziert werden. Hierfür wurde ein „Beschicker-Lkw“ konzipiert, der das eigentliche Verlegegerät mit den notwendigen DSK-Komponenten – Bitumenemulsion, Gestein, Wasser und Zement – direkt an der Einbaustelle versorgt.

Die gemäß Eignungsprüfung hinterlegten Rezepturen für die unterschiedlichen DSK-Mischgüter (0/3, 0/5, 0/8) werden über einen Touch-Kontroll-Display ausgewählt





Die Konfiguration des 3-Achs Schmalspurgerätes



Der maschinelle Einbau erfolgt in variabler Breite zwischen 1,40 und 2,10 m



Auch farbige Spuren zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind so leicht umzusetzen



Jegliche schmale Verkehrsfläche kann so saniert werden

und in situ gemischt. Der Einbau erfolgt anschließend bedarfsgerecht über eine Variobohle in Breiten von 1,40 bis 2,10 m.

Bei großzügigen dimensionierten Radwegen kann der Einbau entweder nahtlos in 2 Bahnen erfolgen oder bei Verkehrswegen mit ausreichender Tragfähigkeit vom größeren 3-Achs-Lkw in Breiten von 1,90 bis 3,00 m.

### Großes Einsatzspektrum

Mit diesem System kann die DSK mittels Variobohle bedarfsgerecht aufgebracht werden und ist nach 15 bis 30 Minuten wieder befahrbar. Somit können die Verkehrseinschränkungen für Radfahrer und Fußgänger auf ein Minimum reduziert werden.

Das Einbaugerät wurde mit einem hydrostatischen Antrieb ausgestattet, der

für 62 km/h zugelassen ist. Dementsprechend kann die Maschine universell im Verkehrsraum eingesetzt werden, speziell in beengten Verhältnissen.

Die Einsatzmöglichkeiten des Gerätes reichen somit über den reinen Radwege hinaus. Auch Fußwege sind so sanierbar. Oder andere schmale Verkehrsflächen. Auch bei kombinierten Fahrbahnen für den Kfz- und Radverkehr oder in Gefahrenschwerpunkten kann das System farbige Schutzstreifen oder Radwegfurten herstellen, um die Verkehrsteilnehmer optisch zu unterstützen und für mehr Sicherheit zu sorgen. ■

 **Web-Wegweiser:**  
[www.asphalt.de](http://www.asphalt.de)



Am Ende steht eine schnell und kostengünstig sanierte Verkehrsfläche zur Verfügung