



In den Kreuzungsbereichen der Weichen müssen Steine unweigerlich geschnitten werden.

Gleiserneuerung in Leimen

Betonpflaster + ECOPREC[®] im Gleisbereich

Stehen in Straßen, in denen Gleise verlaufen Sanierungs- oder erneuerungsmaßnahmen an, so bieten sich den Verantwortlichen unterschiedliche Möglichkeiten der Eindeckung an. Sehr häufig greifen Planer auf Asphalt zurück, denn insbesondere die Bereiche zwischen den Gleisen lassen sich damit schnell und einfach befestigen. Neben der Verwendung von Natursteinen beobachtet man aber immer häufiger auch den Einsatz von Betonpflastersteinen im Gleisbereich. Damit diese Art der Befestigung auch dauerhaft hält, setzt die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH bei der Verlegung von Betonpflaster im Gleisbereich auf das spezielle Bettungs- und Fugenmaterial ECOPREC[®] von der SF-Kooperation.

SF-Kooperation

Der internationale Verbund
führender Betonsteinhersteller





Punktuelle Aufgrabungen sind mit der ECOPREC® - Bauweise viel einfacher machbar, als wenn Fugen vergossen werden – von Asphaltbefestigung mal ganz zu schweigen.

Steffen Magin, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH



Im Straßenabschnitt vor dem Leimener Kurpfalz-Centrum wurde der 2-gleisige Ausbau verlängert.

Im nordwestlichen Baden-Württemberg rund sieben Kilometer südlich von Heidelberg liegt die Stadt Leimen. Sie ist nach Weinheim und Sinsheim die drittgrößte Stadt des Rhein-Neckar-Kreises. Bereits seit einigen Jahren laufen hier umfassende Sanierungsmaßnahmen des Stadtkerns. Einen weiteren Schwerpunkt bilden Gleis-, Tief- und Straßenbauarbeiten für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnlinie 23 vom Kurpfalz-Centrum bis zum Friedhof, sowie einer 90 m langen Gleiserneuerung direkt nördlich daran anschließend. Neben drei Stadtbahnhaltestellen und zwei Bussteigen wurde von März 2020 bis März 2022 der gesamte Straßenraum mit Fahrbahn-, Park-, Gehweg-, Radverkehrs- und Grünflächen erneuert. Verantwortlich für die Arbeiten im Gleisbereich zeichnet die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) aus Mannheim. Steffen Magin aus der Bauabteilung der rnv beschreibt, warum man sich rund um die neue barriere-

freie Haltestelle am Kurpfalz-Centrum für die Pflasterbauweise entschieden hat: „Als Baustandard wäre hier eine Eindeckung mit Asphalt vorgesehen gewesen. Aufgrund gestalterischer Anforderungen (Stadtkernsanierungsgebiet) und optischen Aspekten haben wir uns dann für die Verwendung von Betonpflastersteinen entschieden. Pflaster bietet uns einfach mehr Gestaltungsmöglichkeiten und wirkt viel attraktiver als Asphalt. Schließlich verfolgen wir mit der Stadtkernsanierung auch das Ziel, die Aufenthaltsqualität in der Leimener City zu erhöhen. Das VS 5 Pflaster aus dem Hause braun-steine aus Amstetten wirkt in der edelstahlkugelgestrahlten Oberfläche Lambada in der Sonderfarbe Leimen sehr edel und fügt sich in die bestehenden, angrenzenden Pflasterflächen sehr gut ein. Die Formate 15/15/12,8 und 22,5/15/12,8 lassen sich ohne großen Schneideaufwand zwischen den Gleisen verlegen.“

Bituminöses Fugen- und Bettungsmaterial ECOPREC®

Aber hält Pflaster auch den hohen Belastungen stand, die der Verkehr auf der Fläche verursacht? Hierzu Steffen Magin: „In der Tat wird die etwa 1.200 m² große Fläche auch von Linienbussen befahren, so dass wir es hier wirklich mit größeren Schub- und Scherkräften zu tun haben, die auf die Fläche einwirken. Das VS 5 Pflaster verfügt über eine 5-seitige Verschiebesicherung. Seine Rundumverzahnung und die gekerbte Unterseite sorgen dafür, dass es auch bei stark beanspruchten Flächen nicht zu Verschiebungen von Steinen kommt. Um zusätzlich auf Nummer sicher zu gehen, haben wir hier das Fugen- und Bettungsmaterial ECOPREC® von der SF-Kooperation eingesetzt“, so Magin. Dabei handelt es sich um ein bitumenhaltiges Material, das auf die Tragschicht im Heiß- oder Kalteinbau aufgetragen wird. Hier in Leimen



Das VS5-Pflaster wurde auf einer 3,5 cm starken ECOPREC® - Bettung verlegt und auch mit diesem Material verfugt.

wurde die ECOPREC® Cold Variante in einer Dicke von 3,5 cm zur Ausführung gebracht. Dabei wird das Schüttgut erkaltet und rieselfähig angeliefert, der Einbau erfolgt wie bei einer herkömmlichen Splittbettung. Steffen Magin: „Der große Vorteil von ECOPREC® liegt in seinen Produkteigenschaften. Einerseits sorgt das bituminöse Material für eine dauerhaft stabile Fuge. Die üblichen Probleme, die man von Pflasterflächen kennt, bei denen sich Fugenmaterial auswäscht und es dann zu Schäden kommt, sind hier daher kein Thema“, so Magin. „Andererseits ist ECOPREC® nahezu wasserundurchlässig. Schäden durch eindringendes Wasser sowie Frostschäden müssen

wir daher nicht befürchten, denn auftretendes Oberflächenwasser fließt einfach ab. Das ist eine wesentliche Voraussetzung für eine dauerhaft stabile Gleislage.“

Ein weiterer Vorteil dieser Bauweise sind die reduzierten Instandhaltungskosten gegenüber der Verwendung von Asphalt. „Immer wieder kann es vorkommen, dass punktuelle Aufgrabungen erforderlich werden“, erklärt Magin. „Dies ist mit der ECOPREC® – Bauweise viel einfacher machbar, als wenn Fugen vergossen werden – von Asphaltbefestigung mal ganz zu schweigen.“

Bautafel

Baujahr:	2021
Adresse:	Römerstraße, 69181 Leimen
Bauherr:	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
Pflaster:	VS 5 im Format 15/15/12,8 und 22,5/15/12,8 cm
Lieferant:	braun-steine GmbH Hauptstraße 5-7 73340 Amstetten Deutschland
Menge:	1.200 m ² : ECOPREC® Cold

SF-Kooperation GmbH Beton-Konzepte
Emdener Str. 19
D-45481 Mülheim an der Ruhr
fon: +49 (0) 208 / 46 91 68 22
kontakt@sf-kooperation.de
www.sf-kooperation.de

ECOPREC®
BETTUNGSMATERIAL FÜR STABILERE PFLASTERFLÄCHEN

SF-Kooperation 
Der internationale Verbund
führender Betonsteinhersteller