

(12)

PATENTCHRIFT

(21) Anmeldenummer: 1217/86

(51) Int.Cl.⁵ : E01F 15/00

(22) Anmeldetag: 7. 5.1986

(42) Beginn der Patentedauer: 15. 4.1990

(45) Ausgabetag: 25.10.1990

(56) Entgegenhaltungen:

AT-PS 376260 AT-PS 357195 CH-PS 402921 US-PS3636829

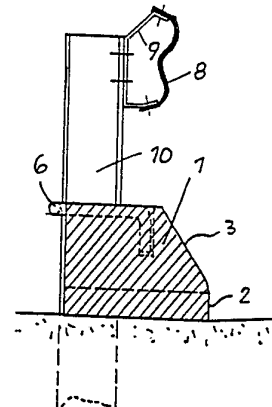
(73) Patentinhaber:

RAUSCH PETER ING.
A-8621 THÜRL, STEIERMARK (AT).

(54) FUSSAUSBILDUNG VON LEITSCHIENENANLAGEN

(57) Es wird die Fußausbildung von Leitschienenanlagen entlang von Verkehrswegen mittels mindestens einseitig angeschrägten Betonsockeln beschrieben.

Die Erfindung sieht vor allem die nachträgliche Verbesserung von bestehenden Leiteinrichtungen aus Metallschienen, die auf Metallpfosten montiert sind, vor, indem erfgm. verkehrsseitig Sockelelemente (1) vorge-
setzt werden, welche eine radabweisende Seitenfläche (2) und eine darüber angeordnete rückführende Steiffläche (3) besitzen und mittels Stahlklammern (6) verbunden sind, welche ggf. die Pfosten (10) der Leitschienen (8) umschließen.



Die Erfindung betrifft die Fußausbildung von Leitschienenanlagen entlang von Verkehrswegen mittels im Querschnitt mindestens angeschrägten Betonsockelabschnitten od. dgl., die mit Metall-Leitschienen zusammenwirken.

Der Stand der Technik kennt Leitschienenanlagen entlang von Verkehrswegen mit mindestens einseitig angeschrägten Betonsockelabschnitten, so wie z. B. in der AT-PS 357 195 beschrieben. Es handelt sich hier jedoch um Anlagen, welche aus Abschnitten aus Beton errichtet sind, ohne mit Metall-Leitschienen zusammenzuwirken.

Auch in der US-PS 3 636 829 sind Leitschienen beschrieben, die aus zusammengefügt Sockelabschnitten gebildet sind. Diese Einrichtung dient vorwiegend der Abgrenzung von Parkplätzen, also eher dem ruhenden Verkehr, und es ist das Zusammenwirken mit Metall-Leitschienen nicht vorgesehen.

Aus der AT-PS 376 260 ist eine gattungsgemäße Leitschienenanlage bekannt. Die schweren Sockelabschnitte sind oberseitig mit Pfosten und Metall-Leitschienen ausgerüstet. Diese gattungsgemäßen Anlagen stellen komplette Einrichtungen dar, welche sich nicht für spätere Verbesserungen bereits bestehender Leitschienenanlagen eignen. Auch ist diese bekannte Leitschienenanlage nur für Verwendung zwischen zwei Fahrbahnen, nicht aber für den Fahrbahnrand, geeignet.

Eine ebenfalls gattungsgemäße Vorrichtung wird in der CH-PS 402 921 beschrieben. Die Fußausbildung aus etwa einseitig angeschrägten Betonsockelabschnitten sieht einen etwa schalen- oder rinnenartigen Radlaufkörper vor, welcher anfahrenen Fahrzeugen das Entlangfahren in der Rinne und das Anschleifen an die Stahlschiene ermöglicht. Das Anschleifen von Fahrzeugen an die oberseitig verlaufende Stahlschiene wird durch die sanfte konkave Form der Fußausbildung und vor allem dadurch begünstigt, daß die als Radabweiser wirksame obere Vorderkante des Fußelementes hinter der Vorderkante der Stahlschiene angeordnet ist.

Die Erfindung geht von der zuletzt beschriebenen CH-PS 402 921 aus und hat zum Ziele, deren Nachteile, welche durch ein begünstigtes Anschleifen von Fahrzeugen vorgegeben sind, sowie die oben beschriebenen Nachteile der AT-PS 376 260, zu beseitigen und eine Fußausbildung von Leitschienenanlagen zu schaffen, die eine radabweisende und rückführende Funktion übernimmt, und welche auch nachträglich als Verbesserung montierbar und sowohl für Einrichtungen an Fahrbahnrandern als auch für solche zur Fahrbahntrennung geeignet ist. Darüber hinaus soll gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen werden, herkömmliche Anlagen aus Metallschienen auf Pfosten durch die Ausstattung mit massigen Sockeln zu verstärken bzw. deren Masse zu erhöhen. Die Erfindung löst ihre Aufgabe vor allem dadurch, daß die Sockelelemente (1) eine radabweisende Seitenfläche (2) und eine darüber angeordnete rückführende Steilfläche (3) aufweisen, und einer Anlage aus Metall-Leitschienen (8) und Pfosten (10) verkehrsseitig vorgesetzt sind, wobei die Sockelabschnitte (1) mittels Stahlklammern (6) od. dgl. verbunden sind, welche ggf. die Pfosten (10) umschließen.

Einzelheiten über die Erfindung können der folgenden Beschreibung der Zeichnung entnommen werden. Hierin ist die Erfindung anhand von Ausführungsbeispielen in 2 Figuren dargestellt. Fig. 1 zeigt eine Schrägansicht eines erfgm. ausgebildeten Sockelelementes samt einer der Verbindung dienenden Stahlklammer. Fig. 2 stellt einen Querschnitt durch eine erfgm. ausgerüstete Leitschienenanlage dar. Beschreibung im einzelnen:

Fig. 1 der Zeichnung zeigt ein erfgm. ausgebildetes Sockelelement (1), welches eine radabweisende Seitenfläche (2) und eine darüber angeordnete rückführende Steilfläche (3) aufweist. Beide befinden sich an der Verkehrsseite und erstrecken sich in Längsrichtung des Elementes. An den Enden des Sockelelementes sind oberseitig Rillen (4) für die Aufnahme von Stahlklammern (6) zwecks Verbindung der Sockelabschnitte angeordnet. Diese Rillen (4) münden in senkrechte Langlöcher, welche für das Einrasten der senkrechten Klammerhaken ausgebildet sind. Die Aussparungen (5) in den Stirnseiten des Sockelelementes dienen als Aussparung für die Pfosten der Leitschienenanlage. Querkanäle (7) sind bodenseitig für die Entwässerung vorgesehen. Die Sockelelemente (1) entsprechen in ihrer Längserstreckung der Pfostenanstellung von Metall-Leitschienenanlagen, oder auch deren Hälfte. Damit wird erreicht, daß die Verbindungsclammern (6) jeweils am Ort der Pfosten (10) montiert sind und diese ggf. umschließen. Auch der Abstand der Aussparungen (5) stimmt damit mit der Pfostenanstellung überein. Der Querschnitt des Sockelelementes ist etwa trapezförmig ausgebildet, die Breite des Elementes ist darauf abgestimmt, daß die vordere radabweisende Seitenfläche (2) etwa 12 - 20 cm vor der Vorderkante der Metallschiene verläuft.

Nach Fig. 2 ist das im Querschnitt etwa trapezförmige Sockelelement (1) einer Leitschienenanlage verkehrsseitig vorgesetzt. Die Leitschienenanlage besteht aus senkrechten im Boden verankerten Pfosten (10), welche mittels verformbarer Bügel (9) die längslaufenden Metallschienen (8) tragen. Das Sockelelement (1) ist mittels Stahlklammer (6) sowohl mit dem Nachbarlement als auch mit dem Pfosten (10) kraftschlüssig verbunden. Die radabweisende längslaufende Seitenfläche (2) hat die Aufgabe, flach anfahrende Fahrzeuge abzuweisen. Die etwa 55 Grad geneigte Steilfläche (3) leitet auffahrende Fahrzeuge in die Fahrbahn zurück. In beiden beschriebenen Fällen beschränkt sich der Kontakt des Fahrzeuges auf den erfgm. ausgebildeten Sockel, womit eine Beschädigung sowohl des Fahrzeuges als auch der Anlage vermieden wird. Erst Fahrzeuge, die über die Steilfläche (3) hinaufkommen, berühren die Leitschiene (8), die in diesem Fall unter Zusammenwirken mit dem Sockel dem Anprall standhält, bei ihrer Verformung Energie aufnimmt, das Fahrzeug abbremst und ggf. wieder in die Fahrbahn leitet.

Es ist unschwer vorstellbar, daß erfgm. ausgebildete Sockelabschnitte auch nachträglich - an bereits bestehende Leitschienen - montiert bzw. im Schadensfalle ausgewechselt werden können.

Die Erfindung ermöglicht somit die Verbesserung und Verstärkung sowohl von Neuanlagen als auch von bestehenden Anlagen und bietet auch Vorteile für ev. Reparaturarbeiten.

Die Erfindung beschränkt sich nicht auf die aufgezeigten Beispiele. Es ist im Sinne des Erfindungsgedankens ohne weiteres möglich, auch andere Ausführungsformen zu wählen, so z. B. eine Doppelausführung für

5

10

PATENTANSPRUCH

15

20

Fußausbildung von Leitschienenanlagen entlang von Verkehrswegen mittels im Querschnitt mindestens einseitig angeschrägten Betonsockelabschnitten od. dgl., die mit Metall-Leitschienen zusammenwirken, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Sockelelemente (1) eine radabweisende Seitenfläche (2) und eine darüber angeordnete rückführende Steilfläche (3) aufweisen und einer Anlage aus Metall-Leitschienen (8) und Pfosten (10) verkehrsseitig vorgesetzt sind, wobei die Sockelabschnitte (1) mittels Stahlklammern (6) od. dgl. verbunden sind, welche ggf. die Pfosten (10) umschließen.

25

30

Hiezu 1 Blatt Zeichnung

