

Strandweg Elmenhorst

Kurzerläuterung

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung der Maßnahme	3
2	Notwendigkeit der Baumaßnahme.....	3
3	Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	3
4	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	4
5	Durchführung der Baumaßnahme	5

1 Darstellung der Maßnahme

Im Zuge der Maßnahme ist die Fahrbahnerneuerung des Strandweges in Elmenhorst vorgesehen. Der Baubereich befindet sich nördlich der geschlossenen Ortslage und verläuft vom Ortsrand ca. 1460m in nördliche Richtung. Das Baustreckenende befindet sich im Bereich eines dort vorhandenen Parkplatzes.

Es werden vorh. Betonplatten und Asphaltflächen aufgenommen und durch eine neue Asphaltfahrbahn ersetzt. Für den Bau der Fahrbahn wird nach Entfernung der vorh. Betonplatten teilweise in Abschnitten die Verrohrung oder die Verfüllung des vorhandenen Grabens nötig. Die Bankette werden mit einer Oberbodenandeckung sowie einer Rasenansaat versehen.

Die Oberflächenentwässerung wird analog dem Bestand weitestgehend über die vorhandenen Entwässerungsgräben sichergestellt werden.

Auftraggeber und Kostenträger der Maßnahme ist die Gemeinde Elmenhorst-Lichtenhagen.

2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

Insbesondere in den Sommermonaten ist der Strandweg stark frequentiert (Badegäste). Aufgrund der unzureichenden Fahrbahnbreite ist im Zuge von Begegnungsfällen ein Ausweichen des PKW-verkehrs auf die unbefestigten Seitenbereiche unumgänglich. Die Fahrbahnoberfläche der vorh. Betonplatten weist neben den Verschleißerscheinungen auch Verschiebungen der Platten und Fahrbahnversackungen auf. Über die Jahre wurden Einzelflächen repariert und bituminös aufgebaut. Der Unterhaltungsaufwand für die Fahrbahn ist auf Grund der Fahrbahnschäden überdurchschnittlich groß.

Mit dem Fahrbahnausbau des Strandweges soll die Qualität des Verkehrsablaufes wesentlich verbessert werden.

3 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Die vorh. Betonplatten sind auszubauen.

Nach dem Entfernen der Betonplatten ist der neue Fahrbahnaufbau wie folgt herzustellen:

Oberbau Fahrbahn in Anlehnung an die RLW

4 cm	Deckschicht	AC 8 D N, Bindemittel 70/100, gem. ZTV LW 99/07/11
8 cm	Asphalttragschicht	AC 22 T N, Bindemittel 70/100, gem. ZTV LW 99/07/11
20 cm	Schottertragschicht	Baustoffgemisch für Schottertragschichten 0/45 gem. ZTV LW 99/07/11, $E_{v2} > 120$ MPa auf der OK
20 cm	Frostschuttschicht	Baustoffgemisch für Frostschuttschichten 0/45 gem. ZTV LW 99/07/11, $E_{v2} > 100$ MPa auf der OK
52 cm	Gesamtdicke	

Als Abstumpfungsmaßnahme zur Erhöhung der Anfangsgriffigkeit ist ca. 1,0 kg/m² eine leicht bituminierte Lieferkörnung 1/3 mm auf die Deckschicht gleichmäßig aufzubringen und einzuwalzen.

Das Abstumpfmaterial muss auf die heiße Deckschicht, jedoch nicht vor dem zweiten Walzgang aufgetragen werden, da sonst zu viel Material ungleichmäßig an der Oberfläche eingebunden wird. Nichtgebundenes Material muss durch saugende Kehrmaschinen beseitigt werden.

Jede bituminöse Schicht ist vor Aufbringen der nächsten Lage zur Sicherung einer einwandfreien Verklebung mit der erforderlichen Menge Bitumenemulsion (250-350 g/m², C60BP1-S) anzuspitzen.

Die Flankenfläche des hochliegenden Randes der Asphaltsschichten ist abzudichten durch heiß aufzubringendes Bindemittel.

Die Bankette werden als Kantensicherung aus einem Schottertragschichtmaterial in einer Breite von 1,0 m und 0,25 m Dicke hergestellt. Sie sind mit einer 10cm dicken Oberbodenandeckung und einer Rasenansaat zu versehen.

Die Querneigung der befestigten Flächen wird grundsätzlich mit 2,5 % festgelegt.

In Bereichen, in denen das erforderliche Verformungsmodul von 45 MPa auf dem Planum nicht erreicht werden kann, ist ein zusätzlicher Bodenaustausch in einer Dicke von ca. 0,20m mit gut verdichtbarem Material durchzuführen.

Zur Sicherstellung der Entwässerung sind die vorhandenen Entwässerungsgräben bereichsweise zu profilieren.

In Bereichen in denen der Entwässerungsgraben verrohrt wird, werden Betonrohre DN 600 verlegt. Von Bauanfang bis ca. Station 0+337 wird der Graben verrohrt und dann als Durchlass durch die Straße geführt. Hier wird das Regenwasser in den offenen Graben geleitet. Dieser wird profiliert. Die vorh. Durchlässe sind zu erneuern und mit Betonrohr DN 600 neu zu ersetzen. Bei Station 1+100 wird das Regenwasser mittels eines neu herzustellenden Durchlass aus dem dort endenden Graben durch die Fahrbahn geführt und in einer RW-Leitung DN 600 B bis zum Bauende geleitet. Hier wird ein neuer Schacht gesetzt und dieser an einen vorh. Schacht angeschlossen. Der vorh. Schacht ist ebenfalls zu erneuern wie auch der vorh. Durchlass DN 500 B in Richtung Norden hinter dem Parkplatz. Der Durchlass erhält auch ein Betonrohr DN 600.

Vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen sind während der Bauausführung zu schützen.

4 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahme führt zu einer zusätzlichen Grundflächenversiegelung, die durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren ist.

Die detaillierte Bilanzierung dieser Maßnahmen erfolgt im weiteren Planungsablauf in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

5 Durchführung der Baumaßnahme

Zum Schutz von unterirdischen Anlagen, Kabeln und Versorgungsleitungen hat sich der Auftragnehmer vor Aufnahme der Arbeiten einen genauen Überblick über die Lage der einzelnen Leitungen zu beschaffen und diese gegen Beschädigung zu schützen. Der Baubeginn ist bei den betreffenden Versorgungsunternehmen anzuzeigen. Vor Beginn der Baumaßnahme sind bei den Versorgungsträgern aktuelle Informationen einzuholen.

Die DIN 18920 „Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ sowie die RAS- LG 4 „Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“ sind einzuhalten.

Bäume sind im Rahmen des Straßenausbaus zu fällen.

Aufgestellt: Neustadt-Glewe, im September 2015

gez. Dipl.-Ing. Jörn Meyer