

Von Bau-km 0+000 nach Bau-km 0+750

Straßenbaulastträger:

Nächster Ort: Pölchow

Gemeinde Pölchow

Baulänge: ca. 750 m

über

Länge der Anschlüsse: 0 m

Amt Warnow-West

Erläuterungsbericht

Entwurfs- und Genehmigungsplanung

Inhaltsverzeichnis

0	Vorbemerkungen	3
1	Allgemeine Beschreibung der Leistung	3
1.1	Auszuführende Leistungen	3
1.1.1	Art und Umfang	3
1.1.2	Entwässerung	3
1.1.3	Unterbau	3
1.1.4	Oberbau	4
1.1.5	Ausstattung	5
1.1.6	Landschaftsbau.....	5
2	Angaben zur Baustelle	5
2.1	Lage der Baustelle	5
2.2	Baugrundverhältnisse	5
2.3	Schutz- Bereiche und -Objekte	5
2.4	Anlagen im Baubereich.....	6
3	Angaben zur Ausführung	6
4	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	6

0 Vorbemerkungen

Die Gemeinde Pölchow, vertreten durch das Amt Warnow-West möchte den Buchholzer Weg auf einer Gesamtlänge von ca. 750m erneuern.

Kostenträger des Bauvorhabens ist der Auftraggeber, die Gemeinde Pölchow über Amt Warnow-West. Zur Finanzierung sind Fördermittel zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ILERL M-V) beantragt.

Der Buchholzer Weg ist ein ländlicher Verbindungsweg zwischen Pölchow und Orten wie Buchholz, Niendorf oder Groß Stove bzw. Kritzmow. Er wird in erster Linie durch die ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe genutzt, verbessert aber auch die Lebensbedingungen der Einwohner, die z.B. die Einkaufsmöglichkeiten in Kritzmow nutzen.

Der erste Teilbereich (1.BA) zwischen dem Abzweig Kirchweg in nordwestliche Richtung bis zum Soll kurz vor der folgenden Bebauung im Außenbereich wurde in 2015 erneuert.

Im weiteren Verlauf weist die ca. 3,00 m breite Straße viele Risse im Asphalt auf, die auf einen nicht ausreichend tragfähigen Untergrund zurückzuführen sind. Dieser Abschnitt von Bauende 1.BA bis zum bereits erneuerten Bereich im Anschluss an die Landesstraße L132 soll in 2017 ausgebaut werden. Die sichere Benutzung des Verbindungswegs für die Anwohner wird dann durchgängig gewährleistet.

Wegen des unzureichenden Unterbaus lassen sich die tiefen Risse nicht dauerhaft im Rahmen der laufenden Instandhaltung schließen. Geplant sind die Herrichtung eines tragfähigen Unterbaus und die Erneuerung der Asphaltstraße.

1 Allgemeine Beschreibung der Leistung

1.1 Auszuführende Leistungen

1.1.1 Art und Umfang

Die vorh. Fahrbahn ist zu fräsen und der neue Fahrbahnaufbau darauf aufzubauen. Bankette sind herzustellen. Die vorh. Entwässerungsmulde wird bei Bedarf neu profiliert.

1.1.2 Entwässerung

Um den Abfluss des anfallenden Oberflächenwassers gewährleisten zu können, wird eine Querneigung von 2,5% auf der Oberfläche angestrebt. Abweichungen sind im Baufeld durch Anpassungen an den Bestand möglich und sind mit der BÜ/BL abzusprechen.

Die Querneigung wird zu den vorh. Mulden nordöstlich der Fahrbahn hin geführt.

Die Sicherung der Entwässerung der Verkehrsanlage auf der gesamten der Baustrecke erfolgt durch die Profilierung der vorh. Entwässerungsmulden. Die Tiefe der Mulden beträgt im Mittel 0,20 m.

1.1.3 Unterbau

Es ist davon auszugehen, dass der vorhandene Unterbau ausreichend tragfähig ist. Es kann darauf aufgebaut werden.

1.1.4 Oberbau

Die Achse der gepl. Fahrbahn orientiert sich zwangsläufig an der vorhandenen Linienführung.

Die Lage der Gradienten wird ebenfalls durch die bestehende Befestigung vorgegeben.

Folgender Querschnitt ist geplant:

Bankett:	1,00 m
Fahrbahn:	3,00 m
Bankett:	1,00 m

Der Rückbau des vorhandenen Belages wird durch Feinfräsen mit ca. 20 cm Gesamtdicke der Frästiefe erfolgen. Das Fräsgut ist als Recyclingmaterial wiedereinzubauen.

➤ Oberbau Fahrbahn

In Anlehnung an die RStO 12, Tafel 1, Bk 1.0, Zeile 3

4 cm Asphaltdeckschicht	Asphaltbeton AC 8 D N, Bindemittel 70/100 gem. ZTV Asphalt-StB 07/13
10 cm Asphalttragschicht	Asphalttragschicht AC 22 T N, Bindemittel 70/100 gem. ZTV Asphalt-StB 07/13
20 cm Ausgleichsschicht	Baustoffgemisch für Schottertragschichten 0/45 bzw. geeignetes Recyclingmaterial, gem. ZTV SoB-StB 04/07, $E_{v2} \geq 150$ MPa
<hr/>	
ca. 34 cm	Gesamtoberbaudicke

Der Einbau der Ausgleichsschicht dient der notwendigen Auffüllung durch den o.g. Rückbau und der Herstellung erforderlicher Querneigungen. Die Dicke der Ausgleichsschicht kann daher variabel sein. (Abstimmung mit BL/AG)

Die Tragfähigkeit der vorhandenen ungebundenen Tragschicht ist zu prüfen. (Abstimmung mit BL/AG)

Im Bereich des Baustreckenbeginnes und -endes ist die geplante Fahrbahn an den Bestand anzugleichen.

Ackerzufahrten werden analog der Fahrbahn befestigt. Die Befestigung ist trapezförmig in einer Tiefe von 1,00 m herzustellen (Breite in Grundstücksrichtung: 4,00 m, Breite an Fahrbahn: 6,00 m). Bis zur Grundstücksgrenze ist darüber hinaus eine Angleichung mit vorhandenem Material (bzw. mit Schottermaterial, wenn keine Befestigung vorhanden ist) vorzunehmen. Tiefborde sind zu setzen.

Die Fahrbahn wird an die Grundstückszufahrten angeglichen.

Zwei vorh. Ausweichen werden ebenfalls erneuert die Gesamtfahrbahnbreite beträgt im Bereich mit Ausweiche 6,50m.

Vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen sind während der Bauausführung zu schützen. Es sind verschiedene Medien in den Seitenbereichen der Baustrecke vorhanden.

1.1.5 Ausstattung

Beschilderung / Markierung
entfällt

Sonstiges

Sämtliche Schieber, Armaturen und Schächte sind auf die neue Befestigungshöhe zu setzen.

1.1.6 Landschaftsbau

Die Bestimmungen der Baumschutzsatzung vom 12.12.2001, der RAS-LP 4 (Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil: Landschaftspflege) und der DIN 18920 (Schutz der Bäume, Pflanzenbestände und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen), der ZTV-Baumpflege (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege, Ausgabe 2001) sowie die Richtlinien aus dem Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen, Ausgabe 1989 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, sind einzuhalten.

Im Rahmen der Baumaßnahme ggf. in Anspruch genommene Vegetationsflächen sind schonend zu behandeln und ordnungsgemäß wieder herzustellen.

2 Angaben zur Baustelle

2.1 Lage der Baustelle

Die geplante Maßnahme befindet sich im Landkreis Rostock im Bereich der Gemeinde Pölchow.

2.2 Baugrundverhältnisse

Es wurde kein Baugrundgutachten erstellt.

2.3 Schutz- Bereiche und -Objekte

- **Bodendenkmale**

Es sind keine Bodendenkmale bekannt.

- **Wasserschutzgebiete**

Die Baumaßnahme befindet sich in der Trinkwasserschutzzone III der Oberflächenwassererfassung Warnow.

- **Geodätische Festpunkte**

Vorhandene geodätische Festpunkte sind zu schützen. Eine Veränderung der Lage darf nur durch das Landesvermessungsamt erfolgen.

Im Baubereich befindet sich ein TP-Punkt Nr. 613032910. Zur Sicherung der mit dem Boden verbundenen Vermessungsmarken des Lage-, Höhen- und Schwerefestpunktfeldes darf eine kreisförmige Schutzfläche von zwei Metern Durchmesser weder überbaut noch abgetragen oder auf sonstige Weise verändert werden. Um die mit dem Boden

verbundenen Vermessungsmarken auch zukünftig für satellitengestützte Messverfahren (z.B. GPS) nutzen zu können, sollten im Umkreis von 30 m um die Vermessungsmarken Anpflanzungen von Bäumen oder hohen Sträuchern vermieden werden.

2.4 Anlagen im Baubereich

Arbeiten im Bereich von Leitungen sind mit angemessener Vorsicht (ggf. Handschachtung!) durchzuführen. Zur Ortung vorhandener Anlagen sind Suchschachtungen durchzuführen. Vor Beginn der Baumaßnahme sind bei den Versorgungsträgern aktuelle Informationen einzuholen. Der Baubeginn ist den Versorgungsträgern anzuzeigen und diese Anzeige dem AG vorzulegen.

Für den Schutz der vorhandenen Kabel und sonstigen Versorgungsleitungen im Bereich der Baumaßnahme ist der AN allein verantwortlich. Kabelmerksteine, Schieberkappen, Hydranten usw. sind stets frei und zugänglich zu halten sowie an die neuen Gegebenheiten anzupassen.

3 Angaben zur Ausführung

- **Verkehrsführung (während der Bauzeit)**

Die Durchführung der Bauarbeiten erfolgt weitestgehend unter Vollsperrung der Fahrbahn (Regelplan B I/17). Geeignete Umleitungsstrecken sind auszuweisen und werden im weiteren Planungsverlauf präzisiert.

- **Verkehrssicherung**

Maßgebend für die Verkehrssicherung sind die StVO und die Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA).

4 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahme führt zu keiner zusätzlichen Grundflächenversiegelung, da ein Ausbau der Fahrbahn in der vorh. Breite erfolgt.

Daher werden aus derzeitiger Sicht keine Ausgleichsmaßnahmen notwendig.

Aufgestellt: Rostock, Mai 2016

Dipl.-Ing. Jörn Meyer