

Ermittlung der Belastungsklasse

Belastungsklasse

Als Erschließungsstraßen sind der Lerchaweg längs St. Nicolai und der Gartenweg im Planungsgebiet der Straßenkategorie ES V nach RIN und der Entwurfssituation Wohnweg gemäß RSt 06 zuzuordnen. Dieser Ansatz gilt auch für die neu herzustellende Behelfsstraße über das Feld.

Die örtliche Umleitungsführung für Anlieger des Plossens in Richtung stadtauswärts gilt für einen tonnagebeschränkten Verkehr bis 3,5 t unter Einhaltung der o.g. Straßenkategorie und Entwurfssituation.

Als Belastungsklasse wird daher gemäß RStO 2012, Tabelle 2 für die Erschließungsstraßen Lerchaweg, Gartenweg sowie auch die Behelfsstraße die unterste Kategorie **Bk0,3** gewählt.

Befestigungsaufbau Fahrbahn

Aufgrund derzeit nicht vorliegender geotechnischer Untersuchungen wird für den grundhaften Ausbau (Lerchaweg, Gartenweg) bzw. den Neubau von Straßen (Behelfsstraße) im Regelfall ein vollgebundener Oberbau gewählt.

Nach den "Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012", RStO 12, kommt folgender Befestigungsaufbau hierfür zur Anwendung:

Fahrbahn	4	cm	Asphaltbetondeckschicht AC 11 D N, 50/70
	22	cm	Asphalttragschicht AC 22 T N, 70/100
	45 MPa		Planum (OK Frostschuttschicht nachregulieren)
	26	cm	Gesamtdicke

In Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde beschränkt sich der Ausbau im Zufahrtbereich zum Friedhof St. Nicolai auf einen Deckentausch, um Eingriffe in die Wurzelbereiche der geschützten Alleebäume in der Torzufahrt zu minimieren.

Nach den "Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012", RStO 12, kommt folgender Befestigungsaufbau hierfür zur Anwendung:

Zufahrt	4	cm	Asphaltbetondeckschicht AC 11 D N, 50/70
	10	cm	Asphalttragschicht AC 22 T N, 70/100
	45 MPa		Planum (OK Frostschuttschicht nachregulieren)
	14	cm	Gesamtdicke

Die bestehende Fahrbahndecke im Ausbaubereich (Asphalt, Rasengitter bzw. Schotter) ist bis Planumtiefe aufzunehmen und einer Verwertung bzw. Entsorgung (Festlegung nach baugrundtechnischen Untersuchungen im weiteren Planungsverlauf) zuzuführen. Anschließend wird die vorhandene Frostschuttschicht mit Frostschutzmaterial 0/32 nachreguliert und die neue Asphaltdecke als vollgebundener Oberbau bzw. als Deckentausch hergestellt.

Im Feldbereich wird der Oberboden bis Planumtiefe abgeschoben und als seitliche Miete (Aufwallung) angelegt. Bei unzureichender Planumtragfähigkeit (E_{v2} unter 45 MPa) erfolgt ein zusätzlicher Bodenaustausch von mind. 20 cm mit einer Unterlage aus Geotextil.

An den Bauenden wird im Übergang zur bestehenden Fahrbahn die vorhandene Asphaltdecke unmittelbar vor Asphalteinbau geradlinig zurückgeschnitten und die Frostschuttschicht im Übergang nachverdichtet.

Der Asphalteinbau der Deckschicht hat ohne Ausbildung einer Längsnaht in der vollen Breite unter Vollsperrung zu erfolgen (voraussichtlich Nutzung von Gehwegfertigern auf Grund der sehr schmalen Fahrbahnbreite). Alle Randeinfassungen (Borde bzw. Mulden) sind vor dem Asphalteinbau herzustellen. Der Fugenspalt zwischen Bord bzw. Mulde und Fahrbahn ist nachträglich zu vergießen.

Die auszutauschende Pflastermulde am Lerchaweg (im Bestand nur z.T. mittels Großpflaster befestigt) ist aus 3-zeiligem Großpflaster in Anlehnung an den weiterführenden Bestand neu herzustellen und in 20 cm Unterbeton C 20/25 zu betten. Um den Übergang zur Friedhofsmauer/-böschung zu sichern, erfolgt zusätzlich eine Aufkantung neben der Mulde aus einem etwa 5 cm erhabenen Großpflasterstein (Sicherung in Anlehnung an Muldenausbildung längs Lerchaweg bergab).

Die neu anzulegende 5-zeilige Kleinpflastermulde entlang des Gartenweges wird ebenfalls in 20 cm Unterbeton C 20/25 gebettet.

Abschnittsweise anzupassende Randeinfassungen aus Borden und Kantensteinen erhalten eine Bettung aus mind. 20 cm Unterbeton zzgl. Rückenstütze.

Die geplanten Querschnitte sind den Regelquerschnitten in Unterlage 14.6 zu entnehmen.

Befestigungsaufbau Seitenbereiche

Zur sicheren Führung der Fußgänger entlang der Umleitungsführung in den Abschnitten 1 (Lerchaweg) und 2 (Gartenweg) ist die Anlage von prov. Gehwegen erforderlich. Fußgänger werden zuerst am rechten Fahrbahnrand des Lerchaweges im Schutz einer 1,50 m breiten Abmarkierung bis in die Zufahrt zum Friedhof geführt. Ab dort erfolgt die Führung über den geschotterten Parkplatz und einen neu anzulegenden prov. Gehweg aus sandgeschlämmter Schotterdecke, welcher im Parkgelände zwischen den Parkbäumen fortgeführt wird (evtl. Wildwuchs entfernen, kein Abschieben des Oberbodens).

Nach den "Richtlinien für den ländlichen Wegebau" (RLW) kommt folgender Befestigungsaufbau hierfür zur Anwendung:

Prov. Gehweg	<u>80 MPa</u>	5 cm	Deckschicht ohne Bindemittel 0/8
		15 cm	Frostschuttschicht 0/32
	<u>45 MPa</u>		Planum (Unterlage aus Geotextil)
		20 cm	Gesamtdicke

Zum Ende des Friedhofsgeländes werden Fußgänger über eine provisorische Treppenanlage mit Rampe auf die tiefere Ebene des vorh. geschotterten Parkplatzes längs des Gartenwegs geführt. Ab hier wird der rechte Bankettstreifen auf 1,50 m aufgeweitet und dient als prov. Gehweg (Befestigung: 20 cm Bankettmaterial aus Schotterrasen). Nach Aufhebung der Umleitung wird dieses Bankett wieder auf eine Mindestbreite von 50 cm zurückgebaut (Sicherheitstrennstreifen).

Weiterhin muss im Friedhofsgelände eine Wendeschleife als prov. Fahrspur zwischen dem Friedhofsparkplatz und dem derzeitigen Eingang (Umbau in Rampe) eingebaut werden, damit Fahrzeuge in Richtung der Umleitung bergan ausmünden können.

Nach den "Richtlinien für den ländlichen Wegebau" (RLW) kommt folgender Befestigungsaufbau hierfür zur Anwendung:

Prov. Wendeschl.	<u>80 MPa</u>	20 cm	Frostschuttschicht 0/32
	<u>45 MPa</u>		Planum (Unterlage aus Geotextil)
		20 cm	Gesamtdicke