

STADT NORDEN

Sitzungsvorlage

	Wahlperiode 2011 - 2016	Beschluss-Nr: 0462/2013/3.3	Status öffentlich
<u>Tagesordnungspunkt:</u> Sanierung einer Teilstrecke der Hohen Plate			
<u>Beratungsfolge:</u>			
20.02.2013	Bau- und Sanierungsausschuss	öffentlich	
05.03.2013	Verwaltungsausschuss	nicht öffentlich	
12.03.2013	Rat der Stadt Norden	öffentlich	
<u>Sachbearbeitung/Produktverantwortlich:</u> Böschchen, 3.3		<u>Organisationseinheit:</u> Umwelt und Verkehr	

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem verbleibenden Haushaltsrest in Höhe von 99.000,00 € aus der Haushaltsstelle 541-01-916(Hohe Plate) auf einer Länge von ca. 200 m eine Teilstrecke der Hohen Plate zu sanieren.

BÜ	StR	FB	RPA	FD	Erarbeitet von:

Sach- und Rechtslage:

1. Ausgangslage

In der Sitzungsvorlage 0302/2012/3.3 (Ausbau von Wirtschaftswegen) wurde ausführlich über die Fördermöglichkeit und die Abrechnungsfähigkeit nach dem Straßenausbaubeitragsrecht für einen Ausbau einer Teilstrecke der Hohen Plate (ca. 390 m, von der Greetsieler Straße bis zum ersten Hof) berichtet. Als Beschlussvorschlag wurde dem Verwaltungsausschuss empfohlen, diese Maßnahme dem Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (LGLN) für die Umsetzung von Wirtschaftswegebaumaßnahmen im Rahmen des Förderprogramms „Ländlicher Wegebau“ anzumelden. Der Verwaltungsausschuss der Stadt Norden ist dieser Empfehlung gefolgt und der Fachdienst 3.3 hat entsprechend der vorgegebenen Abgabefrist (15.09.2012) einen Vorantrag zur Aufnahme in das Förderprogramm gestellt. Mit Schreiben vom 09.11.2012 (siehe Anlage) hat die LGLN der Stadt Norden mitgeteilt, dass bei einem durchgeführten Rankingverfahren die geplante Maßnahme „Hohe Plate“ **nicht** die erforderlichen Punktwerte erreicht hat, um derzeit, und auch langfristig, in den Genuss einer Förderung zu kommen. Um den aus Sicht des Fachdienstes 3.3 dringend erneuerungsbedürftigen Streckenabschnitt im vorderen Bereich der Hohen Plate sanieren zu können, schlägt die Verwaltung vor, mit dem verbleibenden Haushaltsrest in Höhe von 99.000 € die Schadstellen in diesem Teilabschnitt großflächig zu beheben.

2. Beschreibung des Vorhabens

2.1 Straßenbauliche Beschreibung

Die Hohe Plate verbindet auf einer Länge von ca. 2.080 m die Greetsieler Straße (L 27) mit dem Alten Damm. Die vorhandene 3,50 m breite Betonfahrbahn der Hohen Plate wurde vor ca. 50 Jahren auf einer Länge von ca. 1.400 m hergestellt. Die Dicke der Betonplatte beträgt 16 cm; die darunterliegende Tragschicht besteht aus einer ca. 40 – 50 cm starken Sandschicht. Die Straße wird beidseitig durch grosskronigen Baumbestand in Form von Eschen eingefasst. Zur Abwicklung von Begegnungsverkehr und zur Aufnahme von bauartbedingten Überbreiten von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befindet sich links und rechts am Fahrbahnrand ein unbefestigter Seitenstreifen in einer Breite von ca. 0,50 – 1,00 m.

2.2 Notwendigkeit der Baumaßnahme

Die geplante Ausbaumaßnahme erstreckt sich auf einen ca. 200 m langen Abschnitt der Hohen Plate (siehe anliegenden Lageplan), der ab dem Einmündungsbereich mit der Greetsieler Straße beginnt und nach ca. 200 m endet. Dieser Abschnitt der Straße befindet sich aufgrund von breiten Ermüdungsrissen in der Betonfahrbahn in einem sehr schlechten Zustand und ist allein aus **Verkehrssicherheitsgründen** dringend sanierungsbedürftig. Das Fahrbahnbild in diesem Teil der Hohen Plate zeigt ausgesprochen starke Unebenheiten mit ausgeprägter Rissbildung sowohl in Längs- als auch in Querrichtung. So liegen über weite Bereiche mehrstufige und zum Teil weitklaffende Längsrisse mit bis zu 5 cm Rissweite und Fahrbahnversätze im unteren Dezimeterbereich vor. Im Bereich der Fahrbahnmitte treten eine Vielzahl von Verdrückungen und Vertiefungen auf, die in der Vergangenheit erfolglos zum Teil mit Asphalt aufgefüllt und ausgebessert wurden.

2.3 Wahl der Fahrbahnbefestigung

Als Ausbauvariante wird die Wiederherstellung dieser Teilstrecke in Betonbauweise mit einer Breite von 3,50 m vorgeschlagen. Bei der Befestigung ländlicher Wege spielt Beton seit Jahrzehnten eine wichtige Rolle und hat sich als dauerhafte Befestigungsart bewährt. Nachweislich sind über 50 Jahre alte Betonwege ohne Instandsetzung heute noch in Gebrauch. Betondecken haben eine hohe Tragfähigkeit und übertragen Achslasten auf eine große Bodenfläche. Der Untergrund wird dadurch nur gering beansprucht. Dies ist wie in diesem Fall bei wenig tragfähigen oder bindigen Böden von Vorteil. Betondecken sind gegen Verschmutzungen, mechanische Einwirkungen sowie gegen Wasser und Frost unempfindlich. Spurrinnen

oder Verdrückungen entstehen nicht; Kosten für Unterhalt und Instandhaltung fallen kaum an.

2.4 Fahrbahnaufbau

Da die Schäden durchgehend in diesem Streckenabschnitt zu beseitigen sind und keine Höhenzwangspunkte vorliegen, wird der Ausbau der Fahrbahn im Hocheinbau ausgeführt. Die vorhandenen schadhafte Betonplatten werden dabei in ganzer Breite zertrümmert und ausgefräst. Das gewonnene Fräsgut wird im gleichen Arbeitsgang wiedereingebaut, profiliert und verdichtet und dient somit zur Verstärkung des Unterbaus. Anschließend wird auf dem vorhandenen Unterbau eine ungebundene Tragschicht aus Natursteinschottermaterial (i. M. d=15 cm) als Ausgleichsschicht und zur Baugrundstabilisierung eingebaut. Die Betonplatten werden mit Hilfe eines Gleitschalungsfertiger in einer Breite von 3,50 m und in der gleichen Dicke (16 cm) wie die vorhandenen Betonplatten hergestellt. Eine Verbreiterung der Betondecke auf 4,50 m ist aufgrund der beengten Arbeitsraumverhältnisse und beidseitig verlegter Versorgungsleitungen nicht möglich. Die Befestigung der Seitenstreifen erfolgt mit dem übrig gebliebenen Fräsgut.

Für die Abrechnung der geplanten Sanierung dieser Teilstrecke werden die Anlieger der Hohen Plate zu keinen Straßenausbaubeiträgen herangezogen.