Herzlich Willkommen

Fernwärme-Verbindungsleitung

Wiederherstellung der Oberflächen von Straßen und Wegen

wesernetz

Ein Unternehmen von swb

Fernwärme-Verbindungsleitung

Einleitung

Gemäß Wegenutzungsvertrag ist die Verlegung der neuen Fernwärmeverbindungsleitung zwischen Hochschulring und dem Gelände des Heizwerk Vahr an der Richard-Boljahn-Allee überwiegend im öffentlichen Straßenraum geplant.
Für die Verlegung der Rohrleitungen ist ein Rohrgraben mit einer Breite von ca. 3,40 m erforderlich.

Auf den nachfolgenden Seiten stellen wir Ihnen vor, wie wir uns die Wiederherstellung der betroffenen Straßen und Wege vorstellen. Vor Baubeginn werden in einer gemeinsamen Begehung mit ASV und UBB eine Zustandsbewertung durchführen, dann als Grundlage für die auszuführenden Arbeiten dient.

Basis sind die Erkenntnisse aus den vorgenommen Sondierbohrungen.
Nach dem jeweils vorgefundenen Zustand haben wir den derzeitigen Aufbau der Straßen und Wege an Hand der „Anlage zur Baubeschreibung (AzB-HB Jan 18) für die Ausführung von Straßenbauarbeiten im Bereich der Freien Hansestadt Bremen Ausgabe Januar 2018, Anhang 1 und 2" bewertet und den jeweiligen Belastungsklassen zugeordnet.

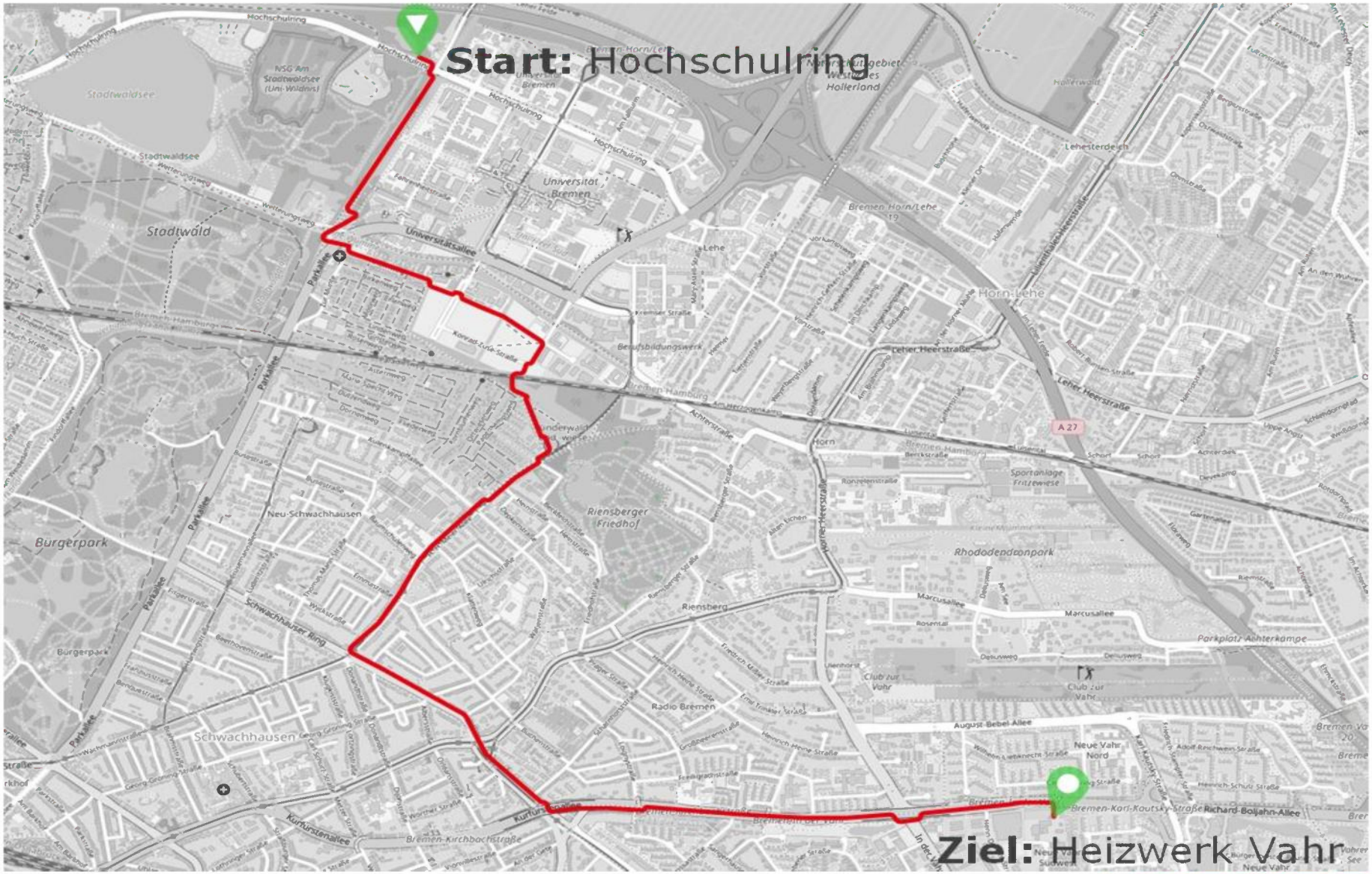
Für die Wiederherstellung der Straßen und Wegen haben wir bei schwankenden Werten die jeweils höchste vorhandene Belastungsklasse vorgesehen.
Bei Wegen und Straßen (z.B. Kuhgrabenweg, Ahornweg), die nur als Baustraße dienen und nicht für hohe Belastungen ausgelegt sind, ist vorsorglich ggf. ein Schutz in Form von Stahlplatten oder Bagger-matten denkbar.

Wir bitten Sie uns mitzuteilen, ob Sie mit unseren Vorschlägen einverstanden sind und ob wir die Wiederherstellung der Straßen und Wege so in unsere Planung aufnehmen können.

Im Voraus schon mal vielen Dank für Ihre Zusammenarbeit.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

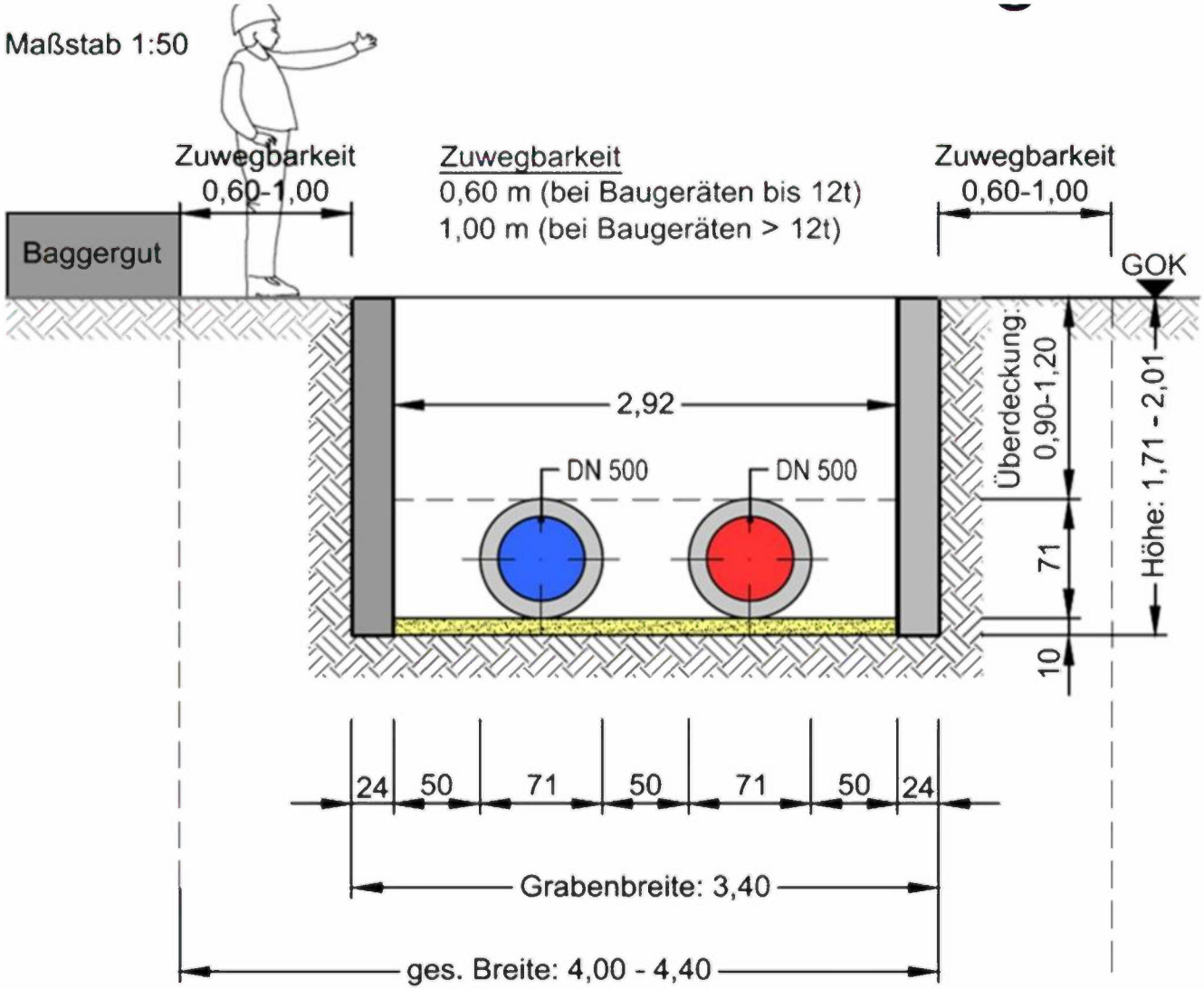
Trassenverlauf Vorzugstrasse F1



wesernetz

Ein Unternehmen von swb

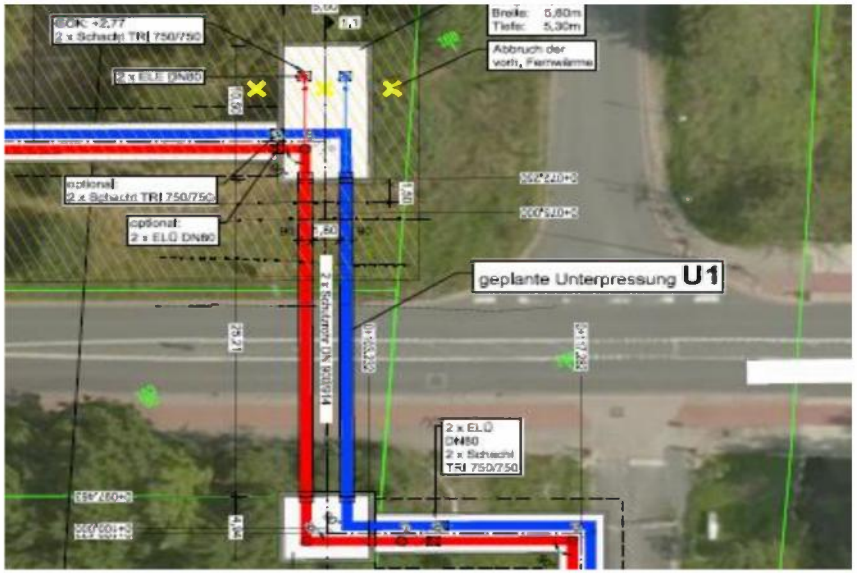
Querschnitt Standard-Rohrgraben



wesernetz
Ein Unternehmen von swb

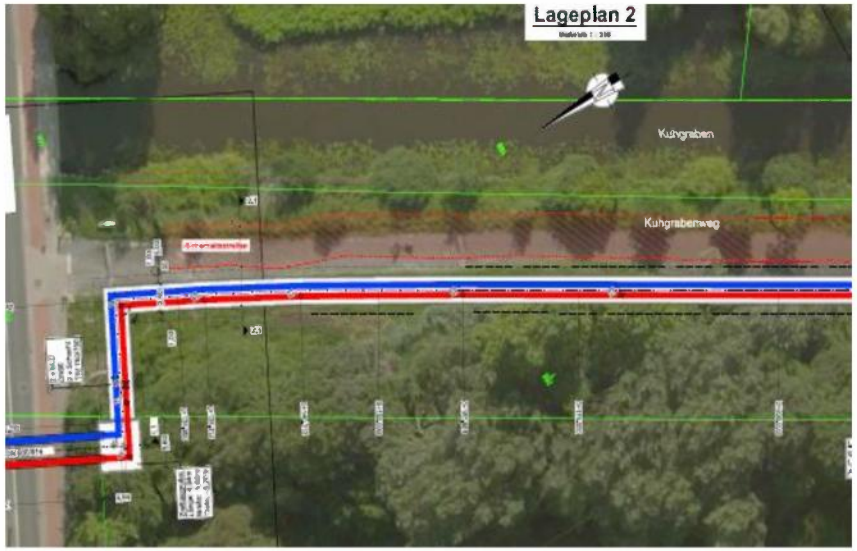
Hochschulring

Die Querung des Hochschulrings ist in Form einer Unterpressung geplant.
Somit erfolgt hier kein Straßenaufbruch.
Aufgrund der Tiefe der Unterpressung ist auch mit einer Beschädigung des Straßenunterbaus nicht zu rechnen.



wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Kuhgrabenweg



Der Rohrgraben ist auf der Seite zur Uni-Wildnis im unbefestigten Gelände neben dem Kuhgrabenweg geplant. Da der Kuhgrabenweg als Baustraße dient ist davon auszugehen, dass zumindest eine Instandsetzung der Deckschicht erforderlich wird.

Istzustand:
Bei den Sondierbohrungen wurde eine Asphaltdeck- und -tragschicht zwischen 6 und 15 cm sowie ein Schotterunterbau zwischen 7 und 28 cm festgestellt. Nach AzB-HB Jan 18 entspricht das einer Belastungsklasse zwischen Bk0,3 und Bk1,0.

Instandsetzung/Wiederherstellung:
Seitens wesernetz wird vorgeschlagen, soweit erforderlich, den gesamten Kuhgrabenweg in der Belastungsklasse Bk1,0 wiederherzustellen.

Alternativ zum zweischichtigen Aufbau gemäß „Vorgaben bei Aufgrabungen in Verkehrsflächen der Freien Hansestadt Bremen (VAV-HB 2016)“:
Eine Asphalttragdeckschicht AC 16 TD, Bindemittel 50/70, Einbaumenge 250 kg/m² in einer Stärke von ca.10 cm als oberste Schicht.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Querung Achterstraße (Teilstück zum Wetterungsweg)

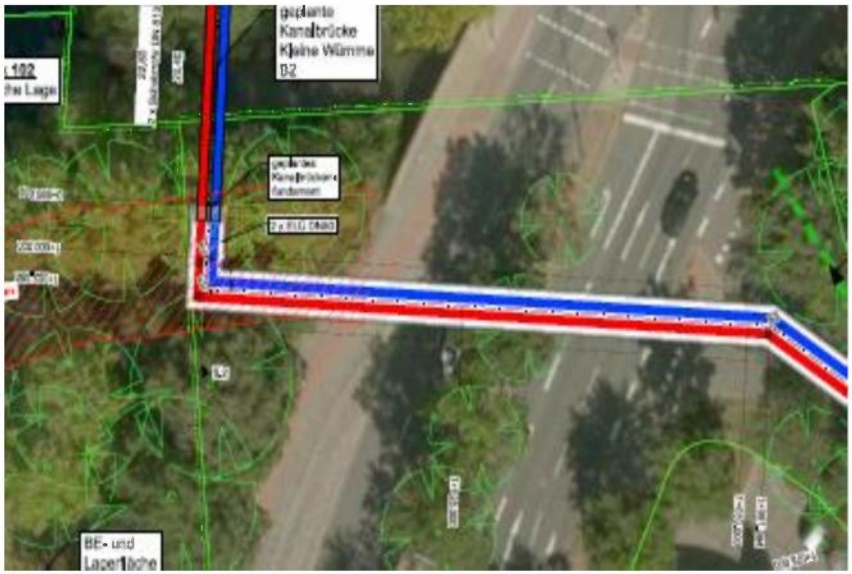
Die Querung der Achterstraße vor der Brücke über den Kuhgraben ist in offener Bauweise geplant.

Istzustand:
Straße, Rad- und Gehwege befinden sich optisch in einem relativ guten Zustand.
Sondierbohrungen im Bereich der Straße wurden hier nicht durchgeführt.
Da es sich um eine Zufahrtsstraße zu Parkplätzen handelt wird davon ausgegangen, dass der Aufbau der Straße Belastungsklasse Bk1,0 entspricht.

Wiederherstellung:
Seitens wesernetz wird vorgeschlagen, die in Anspruch genommene Fläche der Straße wieder in der Belastungsklasse Bk1,0 herzustellen.
Die gepflasterte Parkfläche für PKW soll in Bk0,3, die Geh- und Radwege entsprechend „Überfahrten für Fahrzeuge bis 7,5 t zul. Gesamtgewicht" wieder hergestellt werden.
Das vorhandene Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Querung Parkallee



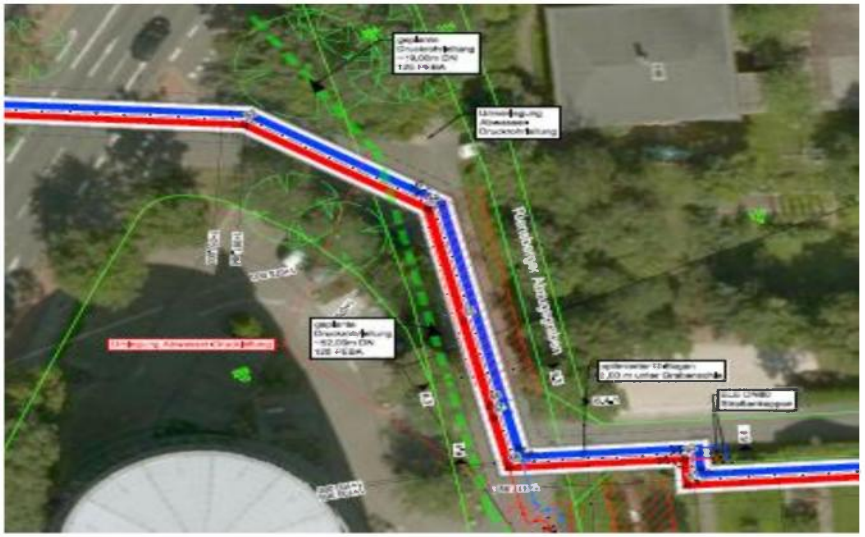
Die Querung der Parkallee hinter der Brücke über die Kleine Wümme ist in offener Bauweise geplant.

Istzustand:
Straße, Rad- und Gehwege befinden sich optisch in einem relativ guten Zustand.
Sondierbohrungen im Bereich der Straße wurden hier nicht durchgeführt.
Da es sich um eine Hauptverkehrsstraße handelt wird davon ausgegangen, dass der Aufbau der Straße mindestens Belastungsklasse Bk3,2 oder sogar Bk10 entspricht.

Wiederherstellung:
Seitens wesernetz wird vorgeschlagen, die in Anspruch genommene Fläche der Straße in der Belastungsklasse Bk10 wiederherzustellen.
Die beidseitigen Rad- und Gehwege sollen entsprechend AzB-HB Jan 18
„Rad- und Gehwege, durchgehende Strecken“ wiederhergestellt werden.
Das vorhandene Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Zur Munte



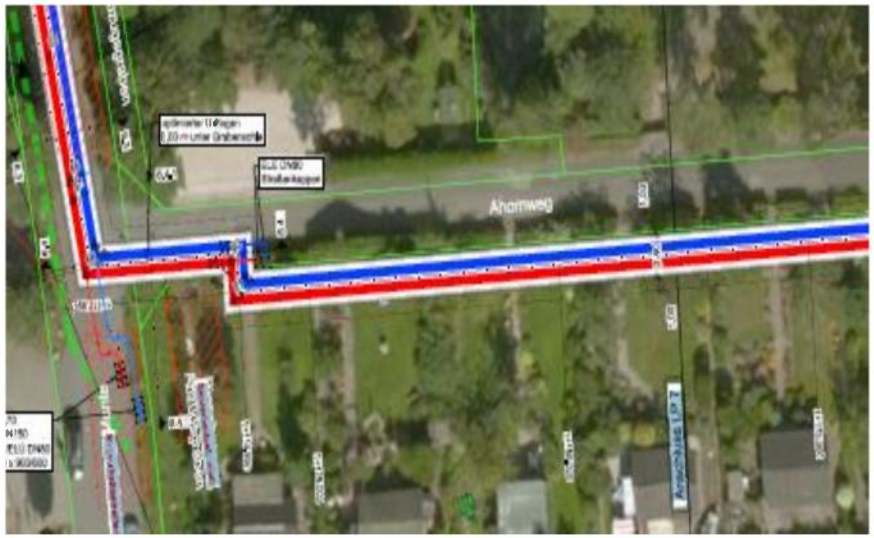
Die Rohrverlegung ist in offener Bauweise geplant. Zusätzlich ist in diesem Bereich die Umverlegung eines Abwasserkanals erforderlich, so dass der gesamte Straßenraum in Anspruch genommen werden muss.

<u>Istzustand:</u>
Die Straße befindet sich optisch in einem mittleren Zustand. Die Randbereiche sind teilweise gebrochen bzw. weisen zahlreiche Flickstellen auf.
Sondierbohrungen im Bereich der Straße wurden hier nicht durchgeführt.
Da es sich um die Zufahrt zur Kleingartenanlage handelt wird davon ausgegangen, dass der Aufbau der Straße max. Belastungsklasse Bk1,0 entspricht.

<u>Wiederherstellung:</u>
Seitens wesernetz wird vorgeschlagen, den betroffenen Abschnitt in der Belastungsklasse Bk1,0 wiederherzustellen.
Alternativ zum zweischichtigen Aufbau:
Eine Asphalttragdeckschicht AC 16 TD, Bindemittel 50/70, Einbaumenge 250 kg/m² in einer Stärke von ca.10 cm als oberste Schicht.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Ahornweg (Im Zuständigkeitsbereich UBB)



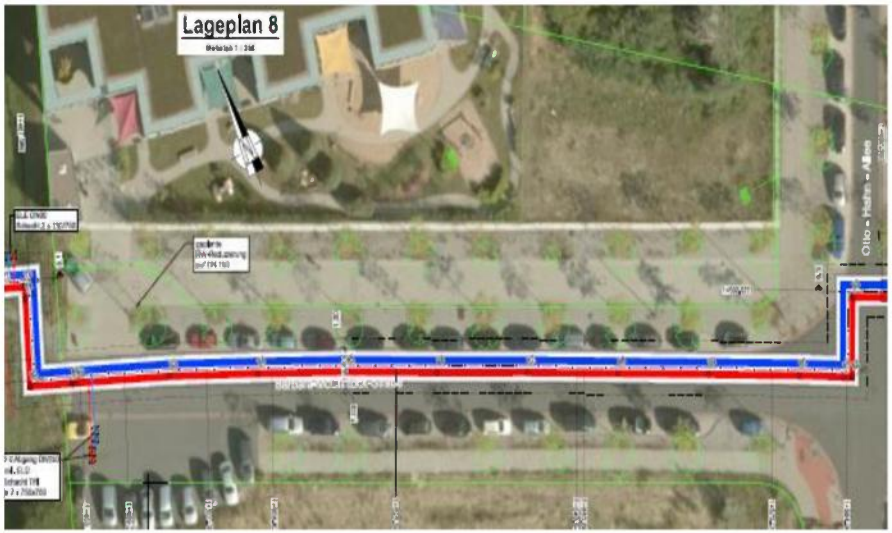
Bis auf die ersten 10 m ist die Rohrverlegung außerhalb des Ahornweges in den Kleingärten geplant. Da der Ahornweg als Baustraße dient ist davon auszugehen, dass zumindest eine Instandsetzung der Deckschicht erforderlich wird.

Istzustand:
Der Ahornweg befindet sich optisch in einem schlechten Zustand mit Schlaglöchern und zahlreichen Flickstellen. Der Randbereich ist unregelmäßig und teilweise gebrochen.
Bei den Sondierbohrungen wurde eine Asphaltschicht zwischen 10 und 15 cm festgestellt, Teilweise besteht der Unterbau aus Bauschutt.
Nach AzB-HB Jan 18 entspricht das einer Belastungsklasse zwischen Bk0,3 und Bk1,0.

Instandsetzung/Wiederherstellung:
Seitens wesernetz wird vorgeschlagen, soweit erforderlich, den gesamten Ahornweg in der Belastungsklasse Bk1,0 wiederherzustellen.
Alternativ zum zweischichtigen Aufbau:
Asphalttragdeckschicht AC 16 TD, Bindemittel 50/70, Einbaumenge 250 kg/m² in einer Stärke von ca.10 cm als oberste Schicht.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Barbara-McClintock-Straße



Die Rohrverlegung ist in offener Bauweise geplant. Der Rohrgraben befindet sich hälftig in der Straße und hälftig im gepflasterten Parkstreifen.

<u>Istzustand:</u>
Die Straße befindet sich, im Gegensatz zum Foto, optisch in einem guten Zustand und verfügt über gepflasterte Parkstreifen sowie durch Grünstreifen getrennte Gehwege.
Sondierbohrungen im Bereich der Straße wurden nur im Randbereich durchgeführt und dabei eine 20 cm Schicht aus Schotter und Split festgestellt.

<u>Wiederherstellung:</u>
Da die Belastung der Straße nach Bebauung der derzeit noch unbebauten Flächen nicht bekannt ist wird seitens wesernetz vorgeschlagen, die in Anspruch genommene Fläche der Straße in der Belastungsklasse Bk3,2 wiederherzustellen.
Gepflasterte Parkstreifen sollen in Bk0,3 wieder hergestellt werden.
Das vorhandene Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Hildegard-von-Bingen-Straße

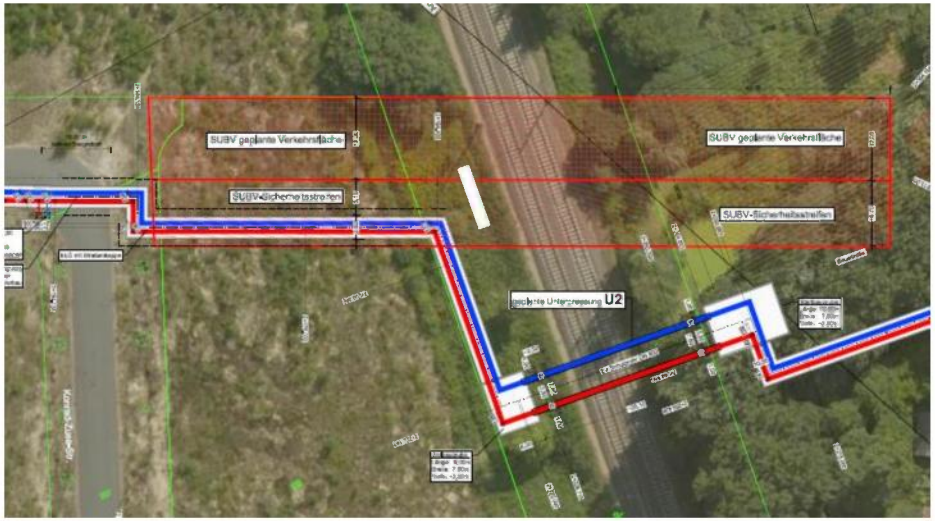
Die Rohrverlegung ist in offener Bauweise geplant. Der Rohrgraben befindet sich hälftig in der Straße und hälftig im gepflasterten Parkstreifen.

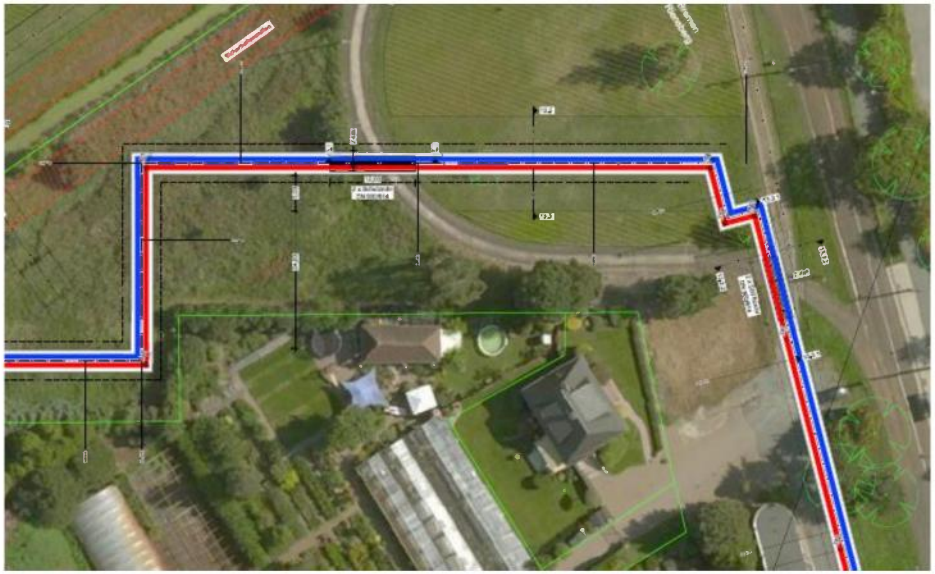
<u>Istzustand:</u>
Die Straße befindet sich optisch in einem guten Zustand und verfügt über gepflasterte Parkstreifen sowie beidseitig durch Grünstreifen getrennte Gehwege.
Sondierbohrungen im Bereich der Straße wurden nicht durchgeführt.

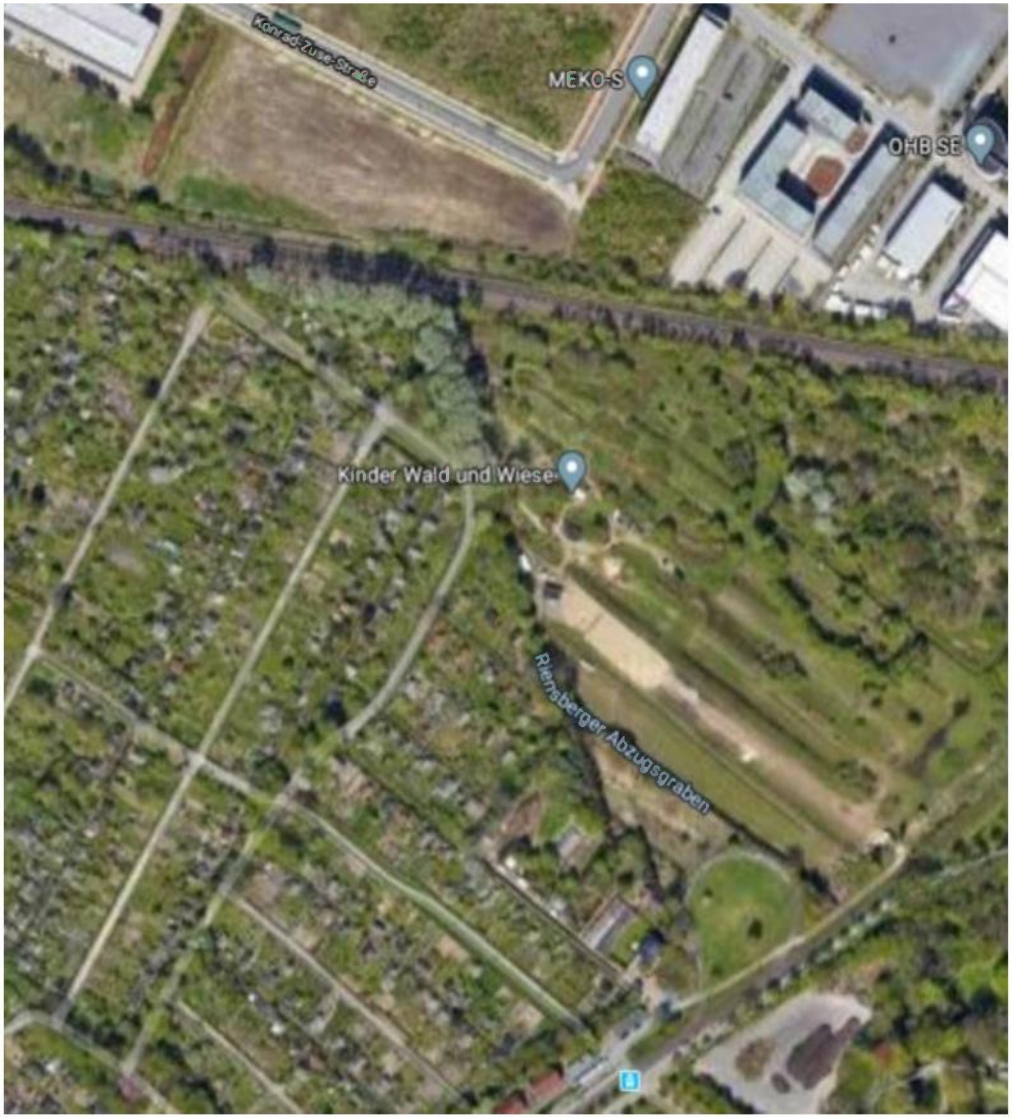
<u>Wiederherstellung:</u>
Da die Belastung der Straße nach Bebauung der derzeit noch unbebauten Flächen nicht bekannt ist wird seitens wesernetz vorgeschlagen, die in Anspruch genommene Fläche der Straße in der Belastungsklasse Bk3,2 wieder herzustellen.
Gepflasterte Parkstreifen sollen in Bk0,3 wieder hergestellt werden.
Das vorhandene Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Verlauf über unbefestigtes Gelände



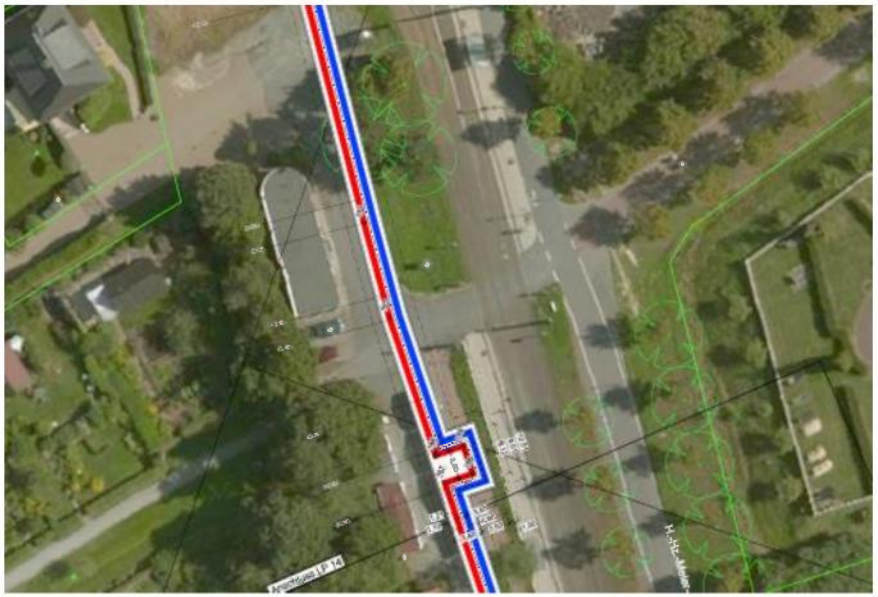




wesernetz

Ein Unternehmen von swb

Hornstückenweg



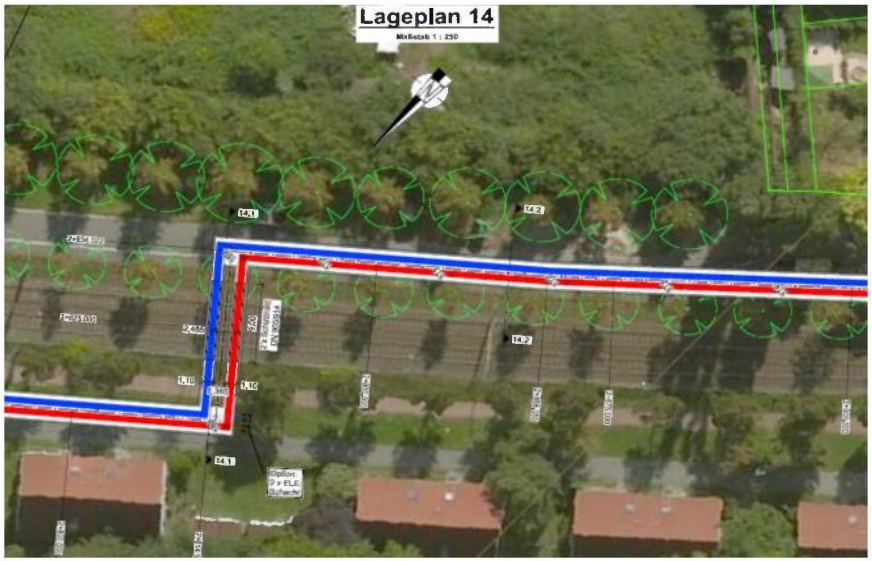
Die Rohrverlegung zwischen alter Wendeschleife der Straßenbahnlinie 6 und dem Bereich vor den Kampa-Häusern ist in offener Bauweise geplant.

Istzustand:
Die Sondierbohrung ergab im Bereich der Überfahrt der Straßenbahngleise eine Asphaltstärke von 14 cm und entspricht damit der Belastungsklasse Bk1,0. Ein Unterbau wurde nicht festgestellt.
Von der Überfahrt bis zur Querung der Straßenbahn handelt es sich um einen gepflasterten Radweg und einen asphaltierten Gehweg, die durch Grünstreifen getrennt sind.

Wiederherstellung:
Für den Bereich der Zufahrt zu den Kleingärten und zum Gartenbaubetrieb Vogt schlägt wesernetz vor, diesen derzeit asphaltierten Weg in Belastungsklasse Bk1,0 wiederherzustellen.
Alternativ zum zweischichtigen Aufbau:
Asphalttragdeckschicht AC 16 TD, Bindemittel 50/70, Einbaumenge 250 kg/m² in einer Stärke von ca.10 cm als oberste Schicht.
Rad- und Gehweg werden entsprechend derzeitiger Oberfläche wiederhergestellt.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

H.-H.-Meier-Allee (Fuß- und Radweg)



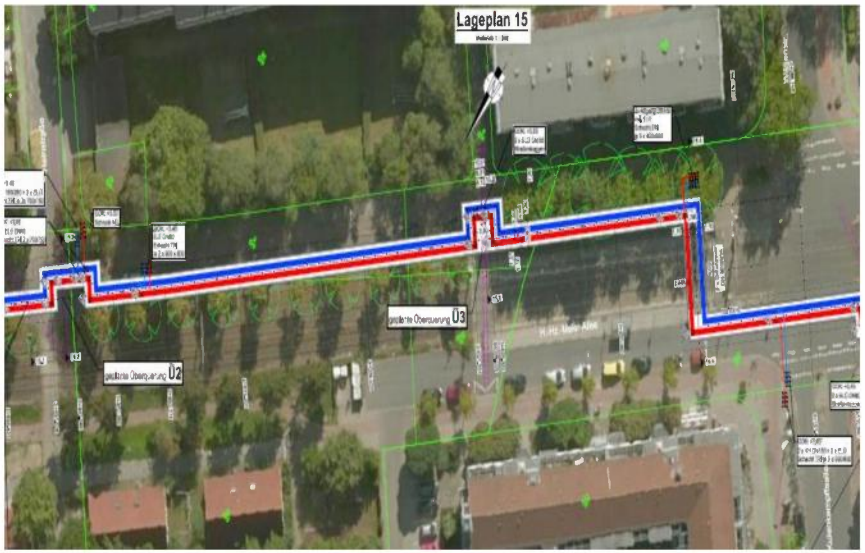
Die Rohrverlegung zwischen der Unterquerung Der Straßenbahngleise vor den Kampa-Häusern bis zur Hainstraße ist in offener Bauweise geplant.

Istzustand:
Der Weg befindet sich optisch in einem guten Zustand, jedoch ohne Randbefestigung.
Die Sondierbohrungen ergaben in diesem Bereich eine Asphaltstärke zwischen 8 und 16 cm und entspricht damit einer Belastungsklasse zwischen Bk0,3 und Bk1,0. Ein Unterbau wurde nicht festgestellt.

Wiederherstellung:
Da es sich derzeit um einen Geh- und Radweg handelt schlägt wesernetz vor, diesen Abschnitt in Belastungsklasse Bk1,0 wiederherzustellen.
Alternativ zum zweischichtigen Aufbau:
Asphalttragdeckschicht AC 16 TD, Bindemittel 50/70, Einbaumenge 250 kg/m² in einer Stärke von ca.10 cm als oberste Schicht.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

H.-H.-Meier-Allee (Heinstraße bis Wätjenstraße)



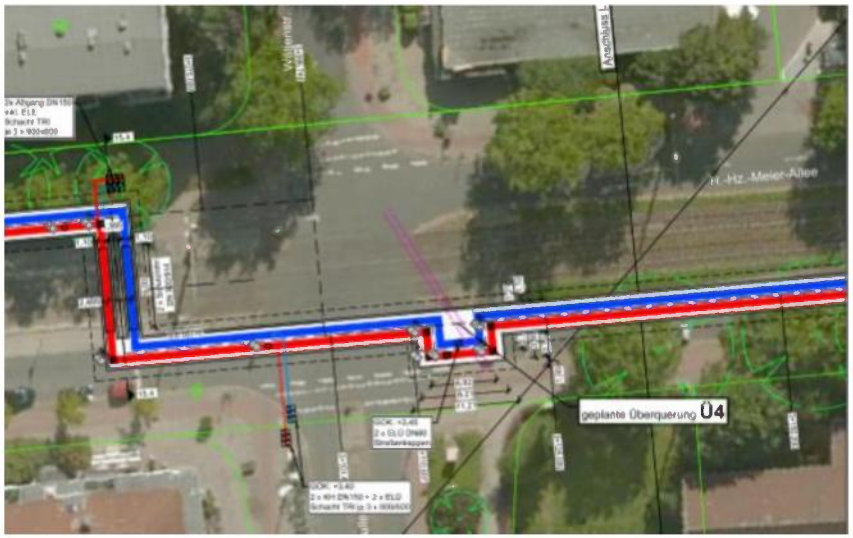
Die Rohrverlegung zwischen Heinstraße und Unterquerung der Straßenbahngleise vor der Wätjenstraße ist in offener Bauweise geplant.

Istzustand:
Die Straße befindet sich optisch in einem mittelmäßigen Zustand ohne Randbefestigung auf der Seite zu Straßenbahn.
Sondierbohrungen ergaben in diesem Bereich eine Asphaltstärke zwischen 6 und 10 cm und entspricht damit einer Belastungsklasse Bk0,3.
Ein Unterbau wurde nicht festgestellt.

Wiederherstellung:
Da es sich derzeit um keine Durchfahrtstraße handelt schlägt wesernetz vor, diesen Abschnitt in Belastungsklasse Bk1,0 wiederherzustellen.
Alternativ zum zweischichtigen Aufbau:
Asphalttragdeckschicht AC 16 TD, Bindemittel 50/70, Einbaumenge 250 kg/m² in einer Stärke von ca.10 cm als oberste Schicht.
Da der gepflasterte Radweg durch Überfahrung mit Baufahrzeugen voraussichtlich beschädigt wird, soll dieser entsprechend AzB-HB Jan 18 „Rad- und Gehwege, durchgehende Strecken" wiederhergestellt werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

H.-H.-Meier-Allee bis Schwachhauser Ring



Ab der Querung der Straßenbahn vor der Kreuzung Wätjenstraße/Kulenkampffallee bis zur Kreuzung Schwachhauser Ring ist die Rohrverlegung im westlichen Fahrstreifen der H.-H.-Meier-Allee geplant. Ausnahme bildet eine Umgehung in Form eines großen U-Bogens über den Marktplatz an der Ecke Baumschulenweg.

Istzustand:
Die Straße befindet sich optisch in einem guten Zustand.
Sondierbohrungen ergaben in diesem Bereich eine Asphaltstärke zwischen 7 und 15 cm mit einer Schotterschicht zwischen 16 und 37 cm.
Nach AzB-HB Jan 18 entspricht das Belastungsklasse Bk1,0 bis Bk3,2.

Wiederherstellung:
Wesernetz schlägt vor, die für den Rohrgraben in Anspruch genommene Fläche durchgehend nach Belastungsklasse Bk3,2 wiederherzustellen.
Das vorhandene Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Lise-Meitner-Straße

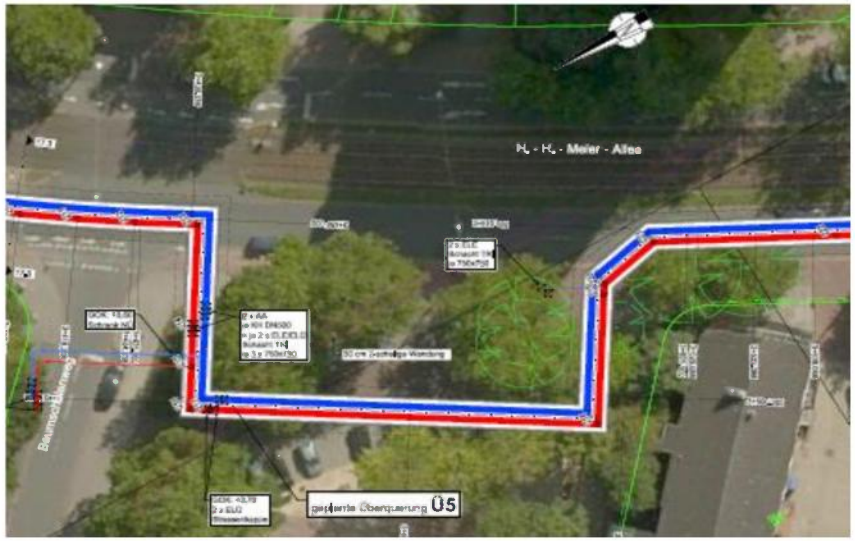
Die Rohrverlegung ist in offener Bauweise geplant. Der Rohrgraben befindet sich hälftig in der Straße und hälftig im gepflasterten Parkstreifen.

<u>Istzustand:</u>
Die Straße befindet sich optisch in einem guten Zustand und verfügt beidseitig über gepflasterte Parkstreifen sowie durch Grünstreifen getrennte Rad- und Gehwege.
Sondierbohrungen im Bereich der Straße wurden nicht durchgeführt.

<u>Wiederherstellung:</u>
Da die Belastung der Straße nach Bebauung der derzeit noch unbebauten Flächen nicht bekannt ist wird seitens wesernetz vorgeschlagen, die in Anspruch genommene Fläche der Straße in der Belastungsklasse Bk3,2 wieder herzustellen.
Gepflasterte Parkstreifen sollen in Bk0,3 wieder hergestellt werden.
Das vorhandene Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Marktplatz H.-H.-Meier-Allee/Baumschulenweg



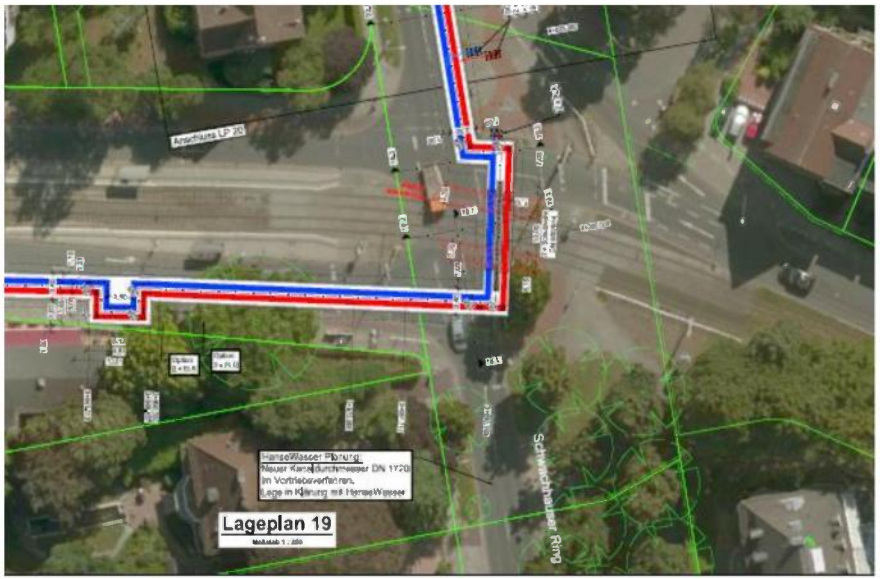
Die Rohrverlegung ist in offener Bauweise geplant. Der im Lageplan eingezeichnete Abgang über den Baumschulenweg wird vor die Einmündung verlegt, so dass die Fahrbahn des Baumschulenweg nicht geöffnet wird .

Istzustand:
Die gepflasterten Flächen befinden sich optisch in einem relativ guten Zustand.
Sondierborungen wurden in diesem Bereich nicht durchgeführt. Da es sich um PKW-Stellflächen und die entsprechende Zufahrt handelt wird davon ausgegangen, dass der Aufbau Belastungsklasse Bk1,0 „Wohnstraßen, Zufahrten zu Abstellflächen für PKW-Verkehr" entspricht.

Wiederherstellung:
Wesernetz schlägt vor, die Flächen entsprechend Belastungsklasse Bk1,0 wiederherzustellen.
Das vorhandene Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Schwachhauser Ring



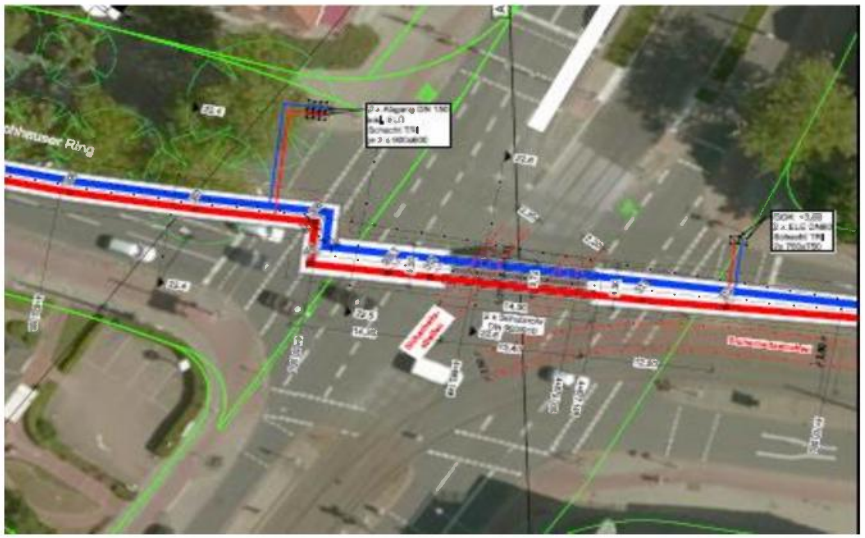
Von H.-H.-Meier-Allee bis Schwachhauser Heerstr. ist die Rohrverlegung in offener Bauweise in der südlichen Fahrspur geplant.

Istzustand:
Die Straße befindet sich optisch in einem relativ guten Zustand.
Sondierbohrungen im Straßenbereich wurden nicht durchgeführt.

Wiederherstellung:
Entsprechend Abstimmung zwischen ASV und hanseWasser (Protokoll vom 25.10.2019 zum Abstimmungstermin am 27.09.2019) über die Straßenwiederherstellung nach Bohrungen für Kampfmittel soll die Straße nach Belastungsklasse Bk10 wiederhergestellt werden.
Wesernetz wird den Straßenaufbau im Bereich des Rohrgrabens entsprechend ausführen.
Inwieweit die gesamte Fahrbahn im Anschluss an den Kanal- und Fernwärmeleitungsbau wiederhergestellt werden muss, hängt vom Verfahren der Kanalverlegung durch hanseWasser ab.
Ob auch wesernetz Bauleistungen für das ASV ausführen soll, muss noch geklärt werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Querung Schwachhauser Heerstraße

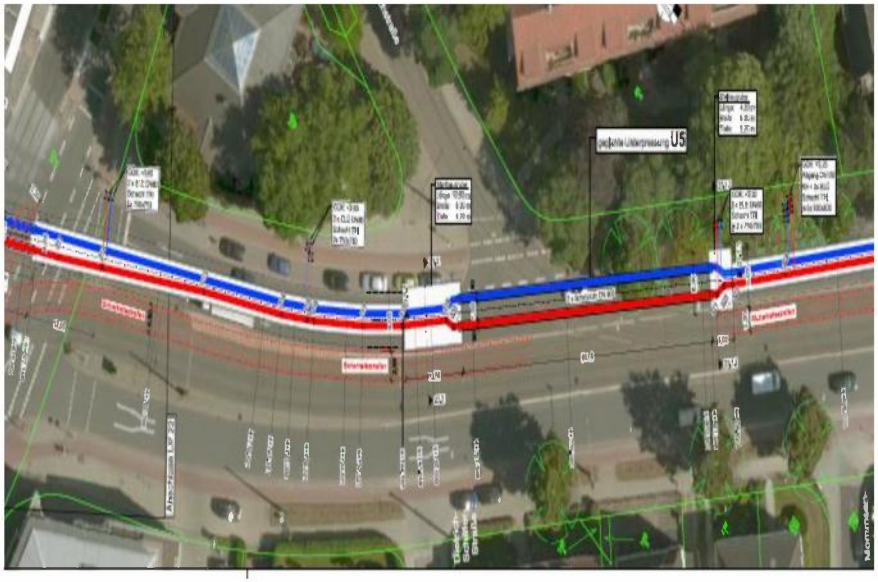


Die Querung der Schwachhauser Heerstraße ist in offener Bauweise geplant. Die Unterquerung der Straßenbahngleise soll im Tunnelbauverfahren erfolgen.

Istzustand:
Der Kreuzungsbereich befindet sich optisch in einem guten Zustand.
Sondierbohrungen im Straßenbereich wurden nicht durchgeführt.

Wiederherstellung:
Da es sich bei der Schwachhauser Heerstraße um eine stark befahrene Hauptverkehrsstraße handelt schlägt wesernetz vor, die in Anspruch genommene Fläche in Anlehnung an die Abstimmungen zum Schwachhauser Ring ebenfalls in Belastungsklasse Bk10 wiederherzustellen.

Kirchbachstraße



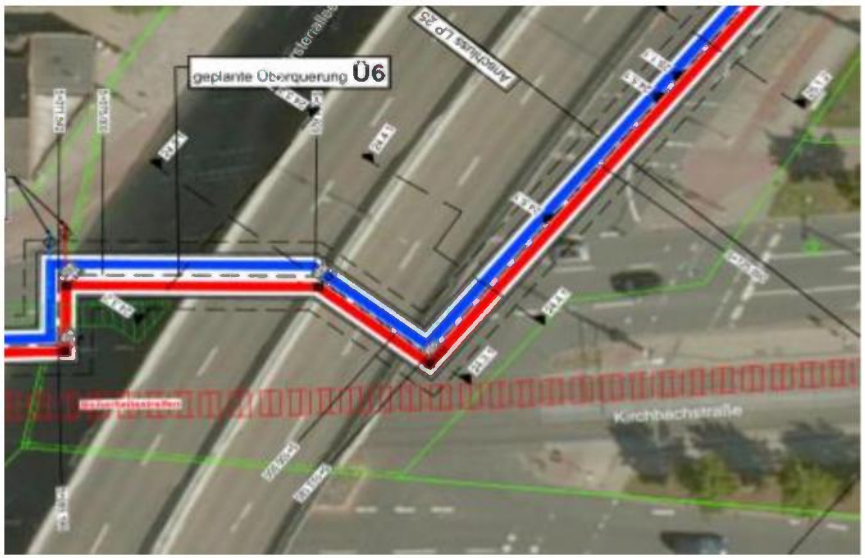
Die Rohrverlegung in der Kirchbachstraße ist in offener Bauweise in der östlichen Fahrbahn geplant. Ausnahme bildet die Unterpressung der Straßenbahngleise an dem zur Schwachhauser Heerstraße abbiegenden Teil der Straße.

Istzustand:
Die Kirchbachstraße befindet sich optisch in gutem Zustand.
Sondierbohrungen ergaben eine Asphaltstärke von 10 bis 29 cm und eine Schotterschicht von 7 bis 22 cm. Nach AzB-HB Jan 18 entspricht das einer Belastungsklasse Bk3,2.

Wiederherstellung:
In Anlehnung an den Schwachhauser Ring und die Schwachhauser Heerstraße schlägt wesernetz vor, die Wiederherstellung des Straßenaufbaus im Bereich des Rohrgrabens und der Pressgruben nach Belastungsklasse Bk10 vorzunehmen. Vorhandenes Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Kurfürstenallee (Auffahrt von Kirchbachstr.)



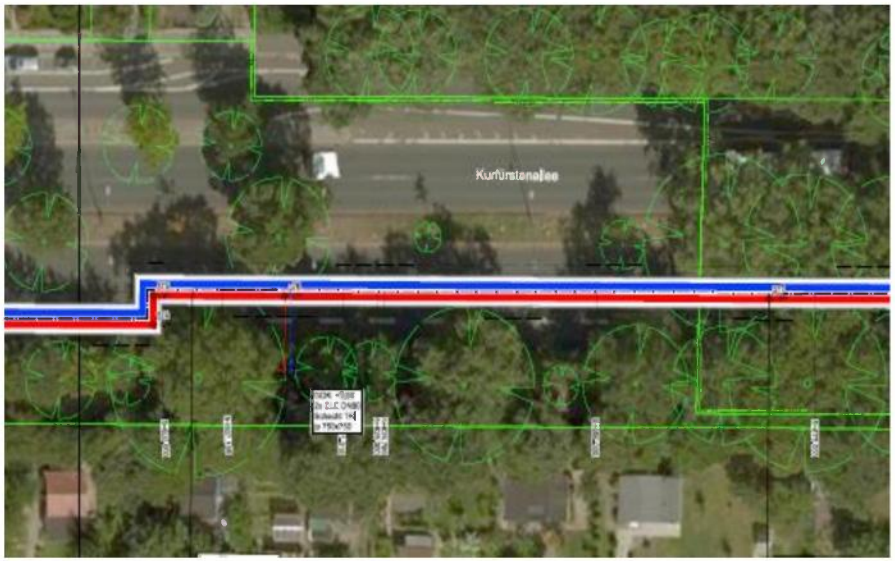
Die Rohrverlegung ist in offener Bauweise im südlichen Fahrstreifen der Auffahrt geplant. Durch notwendige Anpassungen der Lage von zwei Gasleitungen muss der Rohrgraben rechts und links etwas erweitert werden.

Istzustand:
Die Straße befindet sich optisch in einem guten Zustand. Bei den Sondierbohrungen wurde eine Asphaltdicke von 17 bis 38 cm und ein Unterbau aus Basaltstein sowie Schotterschicht von 15 bis 30 cm festgestellt. Nach AzB-HB entspricht das einer Belastungsklasse Bk32.

Wiederherstellung:
Wesernetz schlägt vor, den durch den Rohrgraben in Anspruch genommenen Bereich wieder nach Belastungsklasse Bk32 herzustellen, jedoch ohne Wiedereinbau des Basaltsteins.
Vorhandenes Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.
Sollte die Ein- und Ausfahrt der ARAL-Tankstelle in Anspruch genommen werden, wird diese mit dem vorhandenen Pflaster in BK3,2 wieder hergestellt.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Kurfürstenallee (Hauptfahrbahn)



Die Rohrverlegung ist in offener Bauweise in der nördlichen Fahrspur (am Mittelstreifen) geplant. Durch technisch notwendige Ausdehnungsbögen ist teilweise auch die südliche Fahrspur betroffen.

Istzustand:
Die gesamte Fahrbahn befindet sich optisch in einem guten Zustand.
Bei den Sondierbohrungen wurde eine Asphaltdicke von 17 bis 25 cm und ein Unterbau aus Basaltstein sowie Schotterschicht von 15 bis 23 cm festgestellt. Nach AzB-HB entspricht das einer Belastungsklasse Bk32.

Wiederherstellung:
Wesernetz schlägt vor, den durch den Rohrgraben in Anspruch genommenen Bereich wieder nach Belastungsklasse Bk32 herzustellen, jedoch ohne Wiedereinbau des Basaltsteins.
Vorhandenes Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Kurfürstenallee (Abfahrt zu In der Vahr)

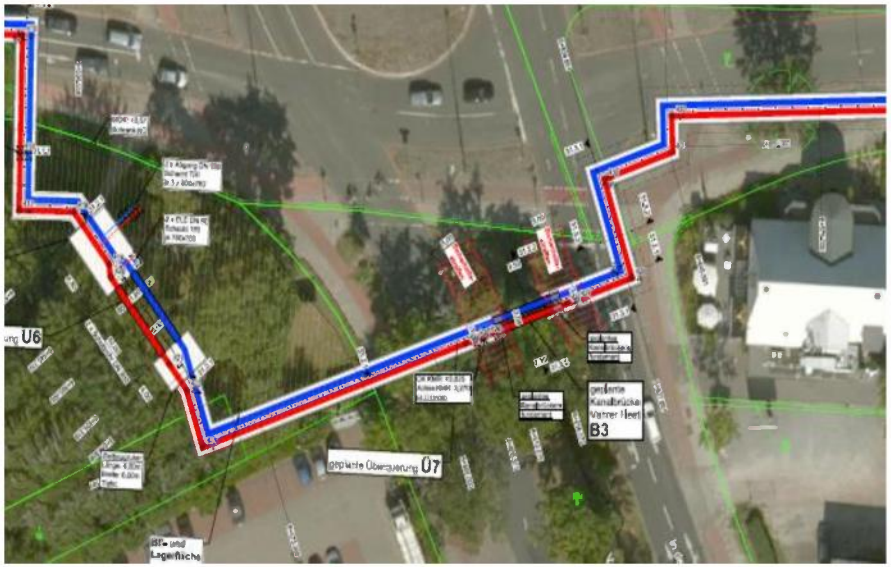
Die Rohrverlegung in offener Bauweise ist in der südlichen Fahrspur und teilweise im Grünstreifen und Radweg geplant. Durch technisch notwendige Ausdehnungsbögen ist teilweise auch die nördliche Fahrspur betroffen.

Istzustand:
Die gesamte Fahrbahn befindet sich optisch in einem guten Zustand.
Bei den Sondierbohrungen wurde eine Asphaltdicke von 36 bis 39 cm festgestellt. Zum Unterbau gibt es keine Aussagen.

Wiederherstellung:
Wesernetz schlägt vor, den durch den Rohrgraben in Anspruch genommenen Bereich entsprechend den Erkenntnissen zu den vorhergehenden Abschnitten ebenfalls nach Belastungsklasse Bk32 wiederherzustellen.
Vorhandenes Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Querung der Fahrbahnen In der Vahr



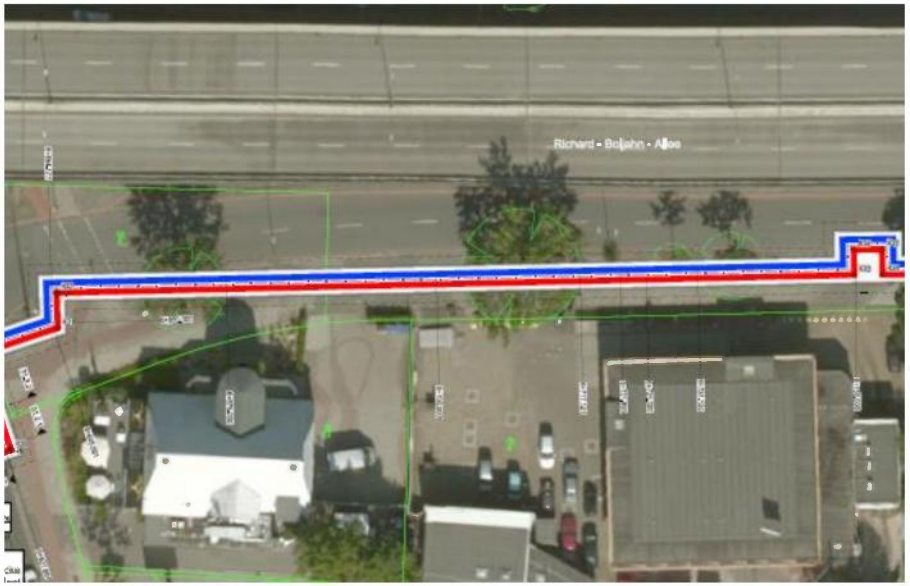
Die Querung beider Fahrbahnen ist in offener Bauweise geplant. Für die Überquerung des Vahrer Fleet ist eine Rohrbrücke vorgesehen.

<u>Istzustand:</u>
Beide Fahrbahnen weisen einen optisch guten Zustand auf.
Sondierbohrungen im Fahrbahnbereich wurden nicht vorgenommen. Wir gehen davon aus, dass der Straßenaufbau mindesten Bk3,2 entspricht.

<u>Wiederherstellung:</u>
Aufgrund des starken Verkehrs auf dieser Straße schlägt wesernetz vor, die für den Rohrgraben in Anspruch genommene Fläche in Belastungsklasse Bk10 wiederherzustellen.
Vorhandenes Pflaster- und Bordmaterial soll wieder eingebaut werden.
Die Rad- und Gehwege sollen entsprechend derzeitigem Zustand wieder hergestellt werden.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Richard-Boljahn-Allee (Auffahrt)



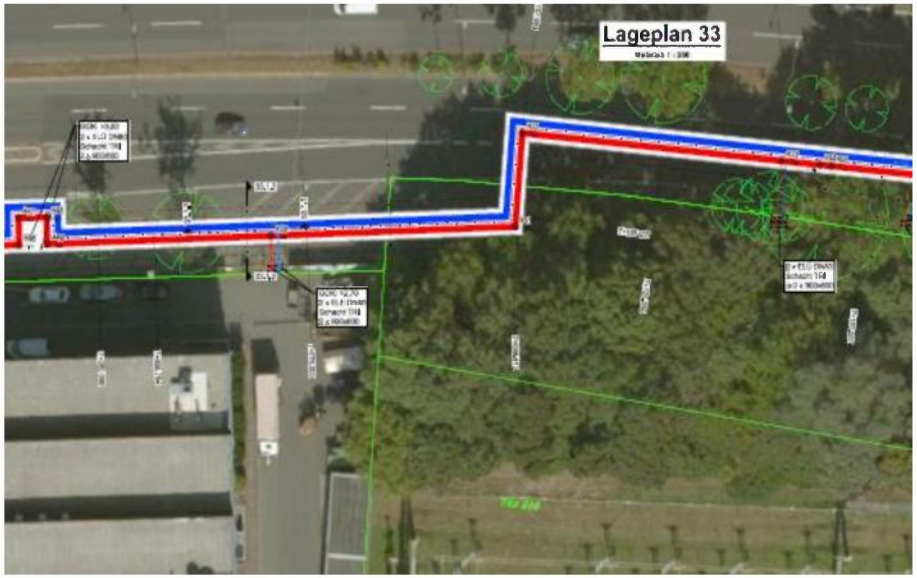
Die Rohrverlegung ist in offener Bauweise in der südlichen Fahrspur geplant.

Istzustand:
Die Auffahrt befindet sich optisch in einem guten Zustand.
Sondierbohrungen wurden nur im gepflasterten Randbereich durchgeführt.
Für diese Auffahrt gehen wir von den gleichen Bedingungen wie bei der Kurfürstenallee aus.

Wiederherstellung:
Analog zur Auffahrt Kurfürstenallee schlägt wesernetz vor, auch diese Auffahrt entsprechend Belastungsklasse Bk32 wiederherzustellen.
Für die Ein- und Ausfahrt der Shell-Station gilt das Gleiche wie für die ARAL-Tankstelle an der Auffahrt zur Kurfürstenallee.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Richard-Boljahn-Allee (Hauptfahrbahn)



Für die Hauptfahrbahn der Richard-Boljahn-Allee gelten die gleichen Bedingungen wie für die Kurfürstenallee.

wesernetz
Ein Unternehmen von swb

Sondermaßnahme Henri-Dunant-Str.
Zusätzliche Ausfahrt Polizeipräsidium

Während der Baumaßnahme in der Auffahrt von In der Vahr zur Richard-Boljahn-Allee ist die Ausfahrt vom Polizeipräsidium zur Richard-Boljahn-Allee nicht möglich.
Mit der Polizei und dem Grundstückseigentümer WfB wurde abgestimmt, dass eine zusätzliche Ausfahrt zur Henri-Dunant-Straße eingerichtet werden soll.