

# Secutex®

Radweg auf alter Bahntrasse

**Projektname**

Heideradweg von Turnow bis Weichensdorf

**Baufirma (Los 1)**

Eurovia Verkehrsbau Union, Cottbus  
(über Raab Karcher, Cottbus)

**Planung/Bauüberwachung**

WTU Ingenieurgesellschaft GmbH, Bad Liebenwerda

**Auftraggeber/Bauherr**

Landkreis Spree-Neiße, Amt Lieberose

**Produkt**

Secutex® 301 GRK 5 C



**INI Naue**

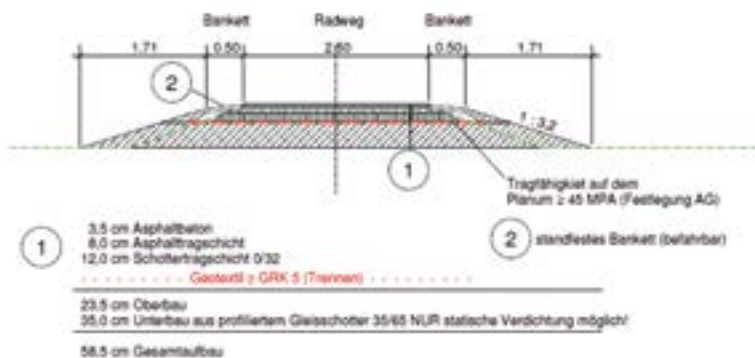


Abb. 1: Querschnitt durch den geplanten Radweg

Mit dem Bau des Heideradweges unterstützt der Landkreis Spree-Neiße den naturnahen und nachhaltigen Tourismus in der Region. Der Radweg ist ein Projekt der Internationalen Naturlandschaft Lieberoser Heide und soll insbesondere angrenzende Projekte der Internationalen Naturlandschaft inhaltlich verknüpfen. Die Gesamtlänge einschließlich bereits ausgebauter Straßen beträgt circa 23,6 Kilometer. Der Radweg verläuft größtenteils auf der stillgelegten Eisenbahnstrecke Cottbus-Frankfurt (Oder) - Los 1. Im Süden grenzt er an verschiedene Fernradwege, in Oelsen soll er perspektivisch an das bestehende Radfernwegnetz angebunden werden.

## Herausforderung

Es war vorgesehen, direkt auf dem statisch verdichteten alten Bahn-schotter (35/65) einen Vliesstoff mit der Geotextilrobustheitsklasse (GRK) 4 ( $\geq 250 \text{ g/m}^2$ ) zu verlegen. Oberhalb des Vliesstoffes war eine 12 cm mächtige Schottertragschicht als Ausgleichsschicht bzw. Grundlage für den weiteren Asphaltaufbau (8,0 cm ATS + 3,5 cm Asphaltbeton) geplant (Abb. 1).

Jedoch erschien der Einsatz eines Vliesstoffes der GRK 4 - unter Berücksichtigung des aktuellen Merkblattes über die Anwendung von Geokunststoffen im Erdbau des Straßenbaus (M Geok E, Ausgabe 2016) - als zu riskant.

## Lösung

Dem zuständigen Planungsbüro sowie dem Auftraggeber wurde ein Vliesstoff mit einer höheren Geotextilrobustheitsklasse (GRK) empfohlen. Somit könnte ein Material der GRK 5 mit einer Mindestgrammatur von  $\geq 300 \text{ g/m}^2$  und einer Stempeldurchdruckkraft von 3.890 N zum Einsatz kommen. Durch die deutlich höhere Robustheit (ca. 40 %) des GRK 5-Vliesstoffes (gegenüber dem GRK 4-Vliesstoff eine um ca. 1.100 N höhere Stempeldurchdruckkraft) verringert sich die Gefahr, dass der Vliesstoff während der Einbau- und Verdichtungsphase durch den scharfkantigen Schotteruntergrund beschädigt wird und somit seine dauerhafte Trenn- und Filterfunktion verliert.



Abb. 2: Probefeld - Einbau Schottertragschicht 0/32 und Verdichtung (oberhalb des Vliesstoffes)

Vor Aufnahme dieses hochwertigen Filter- und Trennvliesstoffes in die Ausschreibung sollte die Praxistauglichkeit beider Produkte in einem 1:1 Probefeld nachgewiesen werden (Abb. 2). Zu diesem Zweck erhielt die Untere Straßenbaubehörde des Landkreises Spree-Neiße als Auftraggeber des Heideradweges jeweils zwei Probestücke des GRK 4- und des GRK 5-Vliesstoffes (Abmessungen: 3,0 m x 6,0 m).

Beide Vliesstoffe zeigten nach dem Praxistest keine sichtbaren Beschädigungen. Da jedoch auf der nur 12 cm starken Schottertragschicht bis zum Einbau der Asphalttragschicht ein nicht zu unterschätzender Baustellenverkehr bestehend aus Raupen, Baggern, LKW etc. zu erwarten ist, wurde letztlich aus Sicherheitsgründen ein GRK 5-Vliesstoff in einer Rollenbreite von 4,00 m in die Ausschreibung übernommen.

Anfang 2022 begannen die Verlegearbeiten auf der Trasse. Die zunächst in entsprechendem Abstand auf der Trasse verteilten Vliesstoffrollen (von denen jede ein Gesamtgewicht von ca. 140 kg und eine ausgerollte Länge von 100 lfm hat) wurden dann mit Hilfe eines Radladers auf dem verdichteten Gleisschotter ausgerollt (Abb. 3).

Im Vorkopfverfahren brachte die Baufirma die Schottertragschicht direkt auf den Vliesstoff auf, verteilte und verdichtete diese mit Hilfe von Raupentechnik in der geforderten Schichtstärke (Abb. 4).

Nach dem Einbau der Asphalttrag- und -deckschicht mit einer Gesamtstärke von knapp 12 cm zieht sich bereits heute - in Teilbereichen sichtbar - ein schwarzes, glattes Band durch scheinbar unberührte Natur (s. Deckblatt).

Dieser einzigartige Radweg wird zukünftig nicht nur Anwohner aus der näheren Umgebung anlocken. Mit Hilfe eines durchdachten Tourismuskonzeptes wird Radenthusiasten aus ganz Deutschland die wunderschöne Gegend zwischen dem Spreewald, dem Schlaubetal und der Lausitzer Seenplatte nähergebracht und die stillgelegte Bahntrasse somit zu neuem Leben erweckt.



Abb. 3: Ausrollen des Vliesstoffes auf dem verdichteten Gleisschotter



Abb. 4: Aufschüttung der Schottertragschicht