

Erläuterungsbericht Machbarkeitsstudie

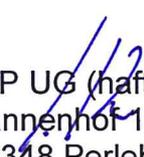
für den Ausbau öffentlicher Verkehrsflächen

Anbindung der zukünftigen

Deponie Luggendorf an die L103

Auftraggeber: P.S. Kieswerke GmbH
Reetzer Chaussee 1
19348 Perleberg/ OT Groß Buchholz

Aufgestellt: im September 2020


IGP UG (haftungsbeschränkt)
Tannenhof 15
19348 Perleberg

Inhalt

1.	Darstellung der Baumaßnahme	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Bestand	3
2.	Planung	4
2.1	Straßenbauliche Planung	4
2.2	Grunderwerb	5
2.3	Fahrbahnaufbau	6
2.4	Technische Gestaltung der Maßnahme	6
2.5	Kostenschätzung	7

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Der Ort Luggendorf mit der geplanten Deponie liegt im nordwestlichen Teil Brandenburgs im Landkreis Prignitz, Gemeinde Groß Pankow. Die zukünftige Deponie befindet sich auf dem Standort einer ehemaligen Kiesgrube.

Die geplante Deponie Luggendorf soll über einen vorhandenen Weg erschlossen werden. Der Weg zweigt ca. 500 m nordöstlich der Ortslage Guhlsdorf direkt zur geplanten Deponie Luggendorf ab. In diesem Entwurf geht es um die Machbarkeit, ob der vorhandene Weg zur Erschließung geeignet ist und welcher Ausbau hierzu notwendig ist.



Abbildung 1 Übersichtskarte (Google Earth 08/2020) rot markiert der Verbindungsweg

1.2 Bestand

Der vorhandene Weg ist derzeit mit einer Schottertragschicht auf einer Breite von 3,5 m ausgebaut und bis auf eine Stelle in einem sehr guten Zustand. Die Oberfläche ist im Laufe der Zeit mit Oberboden vermischt, aber voll befahrbar (Abbildung 2).

Die Seitenbereiche sind zum Teil in vielen Bereichen zugewachsen. Der Weg selbst ist durch den seitlichen Bewuchs (Grasnarbe) zum Teil stark überwachsen. Dies deutet auf eine nicht allzu häufige Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr hin.

Es sind weder Gräben, Durchlässe noch oberirdische Leitungen im Bereich des Weges vorhanden. Die Entwässerung erfolgt über Gefälle in die Seitenbereiche.



*Abbildung 2 Befestigter Weg mit kleiner Schürfe
Foto: Karsten Schulz, Aug. 2020*



*Abbildung 3 Schottertragschicht unterhalb verunreinigter Bodenschicht
Foto: Karsten Schulz, Aug. 2020*

2. Planung

2.1 Straßenbauliche Planung

Die straßenbauliche Erschließung der Deponie soll über eine 3,00 m breite Wegebefestigung gem. Richtlinie für den Ländlichen Wegebau (DWA-A 1 8/2016)

erfolgen. Die gesamte Ausbaulänge beträgt ca. 2000 m. Der Weg soll aus zwei Betonfahrspuren (siehe Abbildung 4) in Anlehnung an die DWA (2.5.7 Entwurfparameter Pkt. f) hergestellt werden. Der Mittelstreifen wird in den Kurvenbereichen vollflächig befestigt. Der restliche Bereich zwischen beiden Fahrspuren wird mit Schottertragschicht aufgefüllt. Dies ermöglicht eine große Versickerung des Oberflächenwassers. Der gesamte Ausbau soll dem Gelände höhenteknisch angepasst werden. Es soll vermieden werden, dass es zu großen Erdbewegungen kommt. Im Anschluss an die Bauarbeiten werden die Seitenräume mit Regioaatgut eingegrünt.

Es werden ausreichend Ausweichen vorgesehen. Die Ausweichen werden 2,50 m breit und ebenfalls mit Betonsteinpflaster befestigt. Die Länge der Ausweichen ergeben sich aus der DWA (Bild 33) mit 20,0 m. Die Gesamtlänge der Ausweichen einschl. beidseitiger Verziehungsstrecke von je 10,0 m beträgt 40,0 m.

Zum Schutz der Fahrbahnränder werden auf der gesamten Ausbaustrecke beidseitig befestigte Seitenstreifen von 0,50 m (Bankette) vorgesehen. Die Höchstgeschwindigkeit sollte 40 km/h nicht überschreiten.



Abbildung 4 Musterweg
Foto: Steffen Schmelzer, Aug. 2020

2.2 Grunderwerb

Nach der vorliegenden Liegenschaftskarte ist kein Grunderwerb notwendig. Die gesamte Trasse liegt auf Gemeindegrundstücken. Sollte sich in weiteren Planungsphasen ergeben, dass doch Grunderwerb notwendig werden sollte, so ist dies anhand einer exakten Vermessung zu ermitteln.

2.3 Fahrbahnaufbau

Für die Bemessung wurde die Betriebsanweisung über Waldwegebaumaßnahmen des Landesbetrieb Forst Brandenburg vom 02.02.2012 und die Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RSTO12) herangezogen.

Der Weg wird durch den Lieferverkehr zur Deponie stark beansprucht. Erwartet werden 4 Anlieferungen und damit verbunden 4 Leerfahrten je Stunde. Dies bedeutet, dass die Fahrspuren Verkehrslasten bis zu 44 t je Anlieferung und Fahrzeug, ganzjährig, standhalten muss. Um die Nutzung ganzjährig zu gewährleisten, müssen auch die Ausweichen diesen Belastungen standhalten. Der gewählte Aufbau ist auch für weiteren landwirtschaftlichen Verkehr ausgelegt, wobei keine verwertbaren Zahlen über eine Nutzung durch den landwirtschaftlichen Verkehr vorliegen.

Das Oberflächenwasser wird über ein Gefälle von 3 % beidseitig zur Versickerung in die belebte Bodenzone abgeleitet.

Ein Baugrundgutachten liegt zur Zeit noch nicht vor, es wird die Frostempfindlichkeitsklasse F3 angesetzt. Daraus ergibt sich Gesamtaufbau von 60 cm Stärke. Sollte sich durch ein Baugrundgutachten ergeben, dass der Untergrund aus frostsicherem Material besteht und die geforderte Tragfähigkeit vorliegen, kann die Frostschutzschicht in einer Stärke von 25 cm entfallen und der Eingriff in die Natur wäre noch geringer.

2.4 Technische Gestaltung der Maßnahme

Es werden unterschiedliche Aufbauten für den Fahrweg und den befahrbaren Seitenstreifen/Bankette gewählt. Die Aufbauten sind in den Tabellen 1 und 2 jeweils zu entnehmen. Diese Tabellen ergeben sich aus der RSTO 12 bei einer Belastungsklasse von 1,8.

Dicke	Schicht	Material	E_{v2}
10 cm	Verbundsteinpflaster	Beton	
4 cm	Pflasterbettungssplitt	Splitt	
25 cm	Tragschicht	Schotter 0/45, RC	$\geq 150 \text{ MN/m}^2$
25 cm	Frostschutzschicht	Kiesgemisch, RC	$\geq 120 \text{ MN/m}^2$
	anstehender Boden		$\geq 45 \text{ MN/m}^2$

Tabelle 1 Deckenaufbau Fahrweg (Tafel 3; BK 1,8 RSTO 2012)

Dicke	Schicht	Material	E_{v2}
14 cm	Schotterrasen/Bankette	Naturstein 0/16	$\geq 150 \text{ MN/m}^2$
25 cm	Tragschicht	Schotter 0/45, RC	$\geq 120 \text{ MN/m}^2$
25 cm	Frostschutzschicht	Kiesgemisch, RC	$\geq 45 \text{ MN/m}^2$

Tabelle 2 Deckenaufbau befahrbarer Seitenstreifen, Bankette

2.5 Kostenschätzung

Da weder eine Baugrunduntersuchung noch eine Vermessung vorliegen, kann nur von groben Werten ausgegangen werden. Die Baukosten werden mit ca. 170,00 €/laufenden m angesetzt. Dies würde bei der Ausbaustrecke von 2.000 m Länge, Baukosten in Höhe von ca. 340.000,00 € netto bedeuten.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersichtskarte (Google Earth 08/2020) rot markiert der Verbindungsweg	3
Abbildung 2 Befestigter Weg mit kleiner Schürfe	4
Abbildung 3 Schottertragschicht unterhalb verunreinigter Bodenschicht	4
Abbildung 4 Musterweg.....	5
Tabelle 1 Deckenaufbau Fahrweg	6
Tabelle 2 Deckenaufbau befahrbarer Seitenstreifen, Bankette.....	6