

# Ing.- Büro Reglin

Planung, Bauüberwachung und Vermessung  
- Verkehrsanlagen  
- Wasserversorgung  
- Wasserentsorgung  
- Grünanlagen

# IBR

Wehr GmbH  
Nutz- und Schlachtviehhandlung  
Dr.-Boer-Straße 3  
97215 Uffenheim

Anschrift: Am Brennickel 4  
06869 Coswig (Anhalt)  
Tel.: 034903/ 485 770  
Fax: 034903/ 485 772  
Funk: 0177/ 580 30 23

E-Mail: [IBR-Coswig-Anhalt@T-Online.de](mailto:IBR-Coswig-Anhalt@T-Online.de)  
Steuernummer: 114/261/03755

Mein Zeichen  
Herr Reglin

Ihr Zeichen  
Herr Wehr

Datum  
17.04.2020

Bericht: Wehr GmbH 07\_2016\_Fassung\_17.04.2020

Vorhaben: Umnutzung eines Trockensteherstalles in einen Vihsammelstall sowie Errichtung einer Dungplatte auf den Flurstücken 1967 und 1969 der Flur 15 in der Gemarkung Klieken

Hier: Antragsunterlagen zur Erwirkung einer Erschließungsvereinbarung zwischen der Wehr GmbH und der Stadt Coswig (Anhalt)

Auftraggeber: Wehr GmbH  
Nutz- und Schlachtviehhandlung  
Dr.-Boer-Straße 3  
97215 Uffenheim

Bearbeiter: Dipl.-Ing. (FH) E. Reglin

Dipl.-Ing. (FH) Enrico Reglin  
- Geschäftsinhaber -

---

#### Bankverbindung:

Kreditinstitut: Volksbank Dessau e. G. ,  
BLZ: 800 935 74 Konto- Nr.: 502 00 77  
IBAN: DE53800935740005020077 BIC: GENODEF1DS1

Kontoinhaber: Enrico Reglin

## Inhalt

Ing.- Büro Reglin.....	1
1. Aufgabenstellung.....	2
2. Anlagen.....	2
3. Sachverhalt / Ausgangssituation .....	3
4. Darstellung des Istzustandes .....	4
5. Einschätzung und Bewertung, Grundlagen.....	11
6. Wertung der vorgefundenen Wegekonstruktion.....	13
7. Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Erschließungscharakters .....	14
8. Ergebnis.....	16

### 1. Aufgabenstellung

Die Wehr GmbH ist an unser Büro mit folgender Aufgabenstellung herangetreten:

Beurteilung der wegemäßigen Erschließung der Flurstücke 1967 und 1969, Flur 15 in der Gemarkung Klieken hinsichtlich des Ausbauzustandes und der Breite der vorhandenen Zuwegungen. Die vorliegende Unterlage untersucht die Zufahrt zum Kliekener Werder über den Kliekener Aueweg. Im Vergleich zur ursprünglichen Antragsunterlage aus dem Jahr 2018 wurde auf die Maßnahmen an Station 0+750 und 1+050 nach Diskussion mit der Stadt Coswig (Anhalt) verzichtet.

Die vorliegende Unterlage beinhaltet generell den Stand wie in der Fassung von 02/2020 jedoch wurden wieder 3 Ausweichstellen (Maßnahme 3,4 und 10) in den Lageplänen ausgewiesen!

### 2. Anlagen

- |          |   |
|----------|---|
| Anlage 1 | Übersichtslageplan 1 Blatt M 1 : 2500                                       |
| Anlage 2 | Lagepläne 6 Blatt M 1:500   |
| Anlage 2 | Untersuchungsbericht der RAP-Stra Prüfstelle BGI Brambach GmbH St/S/0152/16 |

### 3. Sachverhalt / Ausgangssituation

Der Untersuchungsbereich befindet sich in der Ortslage Coswig (Anhalt) OT Klieken unmittelbar in der Elbaue. Im Norden wird das Gebiet von der B 187 und im Süden von der Elbe eingeschlossen. Östlich verläuft die Bundesautobahn in Nord-Süd-Richtung. Der Kliekener Werder ist teilweise durch einen alten Elbarm eingeschlossen.

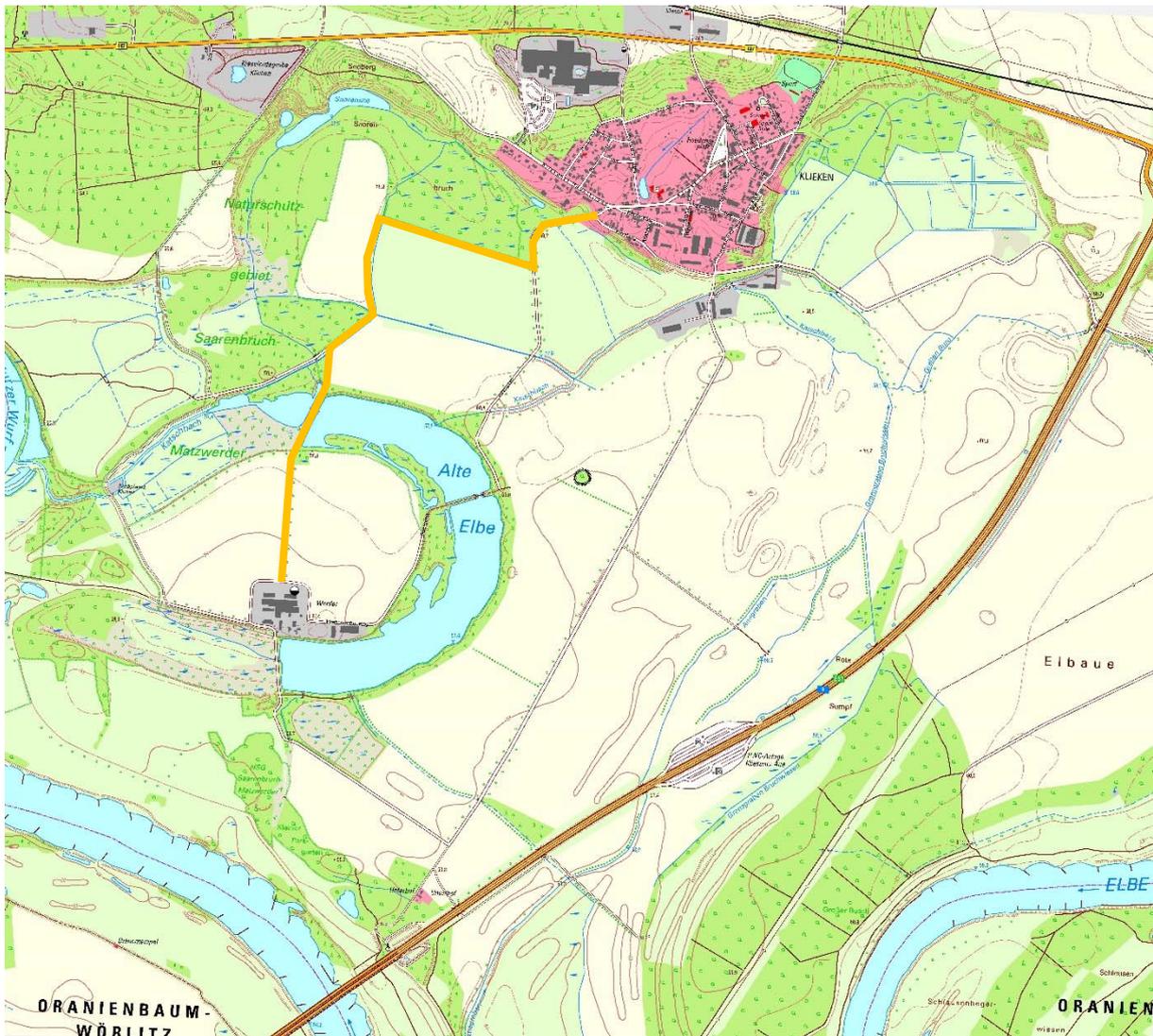


Abbildung 1: Topo Karte des Gebietes (Quelle: LVermGeo Sachsen-Anhalt)

Die Erreichbarkeit des Kliekener Werders ist von der Ortslage Klieken aus durch eine bituminöse Zuwegung (von Norden und Süden her zum Werder) gegeben. Die gelb gekennzeichnete Trasse beginnend -Am Hang- im OT Klieken über den -Auenpfad- ist Gegenstand der vorliegende Unterlage.

#### 4. Darstellung des Istzustandes

Die zu untersuchende Zufahrtstraße beginnt direkt an der Kliekener Ortsdurchfahrt an der Einmündung zum Hang. Die Länge der Untersuchungsstrecke beträgt ca. 2,6 Kilometer.

Das äußere Erscheinungsbild und die Nutzung der zu untersuchenden Verkehrsflächen entsprechen Verbindungswegen im Sinne des ländlichen Wegebbaus. Verbindungswege verbinden einzelne land- und forstwirtschaftliche Betriebsstätten, Gehöfte und Weiler untereinander sowie mit benachbarten Orten oder schließen diese an das gemeindliche und überörtliche Verkehrsnetz an. Sie verbinden örtliche Wegesysteme und ermöglichen einen übergemeindlichen Verkehr. Sie nehmen sowohl allgemeinen ländlichen Verkehr als

auch land- und forstwirtschaftlichen Verkehr auf. Verbindungswege sind ganzjährig auch mit hohen Achslasten befahrbar. Diese Definition entspricht den Maßgaben des Arbeitsblattes DWA-A 904 [Richtlinien für die Anlage und Dimensionierung Ländlicher Wege(RLW)].

Eine Beurteilung der Zufahrtsstraße nach den Bauweisen entsprechend der RStO 12 ist an dieser Stelle nicht angebracht (vgl. auch Untersuchungsbericht in der Anlage 2).

Für den ländlichen Wegebau werden die Parameter des klassifizierten Straßenbaus (Dicke des frostsicheren Straßenoberbaus usw.) nicht betrachtet!

Beschreibung der vorhandenen Zufahrt:

Die zu untersuchende Zufahrt zum Kliekener Werder besteht aus einer bituminösen Fahrbahn und relativ großzügigen Seitenbereichen. Nach unserem Kenntnisstand wurde die Fahrbahn im Untersuchungsabschnitt in den 1990-iger Jahren als Baustellenzufahrt beim Ausbau der Bundesautobahn 9 (BAB 9) genutzt. Nach Fertigstellung der Autobahn wurde die Hauptzufahrt zwischen den OT Klieken und dem Unterhof am Fuße der Brücke über die Elbe neu ertüchtigt. Dieser Sachverhalt konnte auch durch Bohrkernentnahmen (siehe Anlage 3) bestätigt werden. Wie in Abbildung 5 zu erkennen, wurde hierbei abschnittsweise die alte Fahrbahnbefestigung einschl. der Einfassungen überbaut. Die aus den Bohrkernen gewonnenen Erkenntnisse lassen auf die Bereiche ohne Pflasterüberbauung im Untersuchungsbereich übertragen.

## Dokumentation des Istzustandes Zufahrtstraße

Die Lage der folgenden stationsbezogenen Bilder ist anhand der Stationierung in der Anlage 2 zu entnehmen.



Abbildung 2: Beginn der Zufahrt 2 „Kliekener Aueweg“, Fahrbahnbreite ca. 3,00m zzgl. Seitenstreifen, Station 0+75



Abbildung 3: „Kliekener Aueweg“ bei Station 0+250 Fahrbahnbreite ca. 3,00m zzgl. Seitenstreifen



Abbildung 4: „Kliekener Aueweg“ bei Station 0+320, Fahrbahnbreite ca. 7,50m zzgl. Seitenstreifen als Ausweichstelle



Abbildung 5: „Kliekener Aueweg“ bei Station 0+400, Bituminösen Fahrbahnaufbau von 15cm auf vorhandener Pflasterstraße (im Bild ist die vorhandene Bordeinfassung gut zu erkennen)



*Abbildung 6: Blick in Richtung Süden bei Station 0+440, vorhandene Pflasterstraße (außerhalb des Untersuchungsbereiches aber analoger Fahrbahnaufbau wie bei Bild 5)*



*Abbildung 7: Kliekener Aueweg“ bei Station 1+075, Fahrbahnbreite ca. 3,50m, Innenradius mit einfacher Distanzschutzplanke als Grabenabsturzsicherung*

Der Ausbauzustand des Kliekener Aueweges von Station 1+580 bis 2+550 ist dem bituminösen Ausbauzustand der Zuwegung über die Schulstraße gleichzusetzen. Nach Auskunft der Bauverwaltung der Stadt Coswig (Anhalt) wurden die beiden Abschnitte auch zeitgleich ertüchtigt.



*Abbildung 8: Zuwegung bei Station 1+680, Grabenquerung Katschbach mit beidseitiger Spundwandsicherung. Die Fahrbahn ist hier mit Stahlbetonplatten (ländlicher Wegebau) befestigt.*



*Abbildung 9: Zuwegung bei Station 830, Bituminöse Fahrbahnbefestigung 3,00 – 3,20m breit, teilweise saniert aber sanierungsbedürftig*



*Abbildung 10: Zuwegung bei Station 750, Übergang auf Stahlbetonplatten (ländlicher Wegebau)*



*Abbildung 11: Zuwegung bei Station 570, Bituminöse Fahrbahnbefestigung mit Netzrisse in der Deckschicht, sanierungsbedürftig !!*



*Abbildung 12: Zuwegung bei Station 500, Bituminöse Fahrbahnbefestigung mit Netzfisssen in der Deckschicht, sanierungsbedürftig*

#### Zusammenfassung Zustandserfassung vorhandene Zuwegung

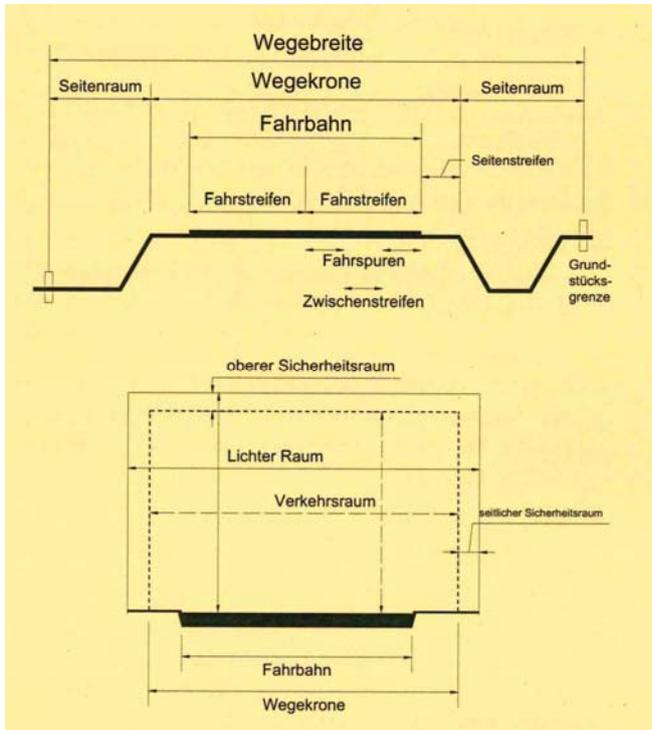
Die Befestigung der Zuwegung besteht von Station 0+000 bis 1+580 teilweise aus Asphalt oder Stahlbetonplatten. Die bituminösen Bereiche in diesem Abschnitt zeigen keine Setzungserscheinungen durch die Verkehrsbelastungen auf. Lediglich teilweise großflächige Netzfisssen sind festzustellen. Diese sind auf altersbedingte Ausmagerungen des Bindemittels in der Deckschicht zurückzuführen. Diese Bereiche sind mittelfristig zu sanieren um die Nutzungsfähigkeit weiterhin zu gewährleisten. Die mittels Stahlbetonplatten befestigten Bereiche sind sehr langlebig und weiterhin ausreichend tragfähig für den Verkehr des ländlichen Betriebes.

Entlang der untersuchten Zuwegung zum Kliekener Werder sind insgesamt 11 Ausweichstellen angeordnet. Diese Ausweichstellen sind teilweise in bit. Bauweise hergestellt. Teilweise handelt es sich um ausgebaute Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen. Die vorhandenen Ausweichstellen sind in den Lageplänen durchgehend beschriftet.

## 5. Einschätzung, Bewertung, Grundlagen

Im ländlichen Wegebau werden u.a. folgende Querschnittselemente unterschieden:

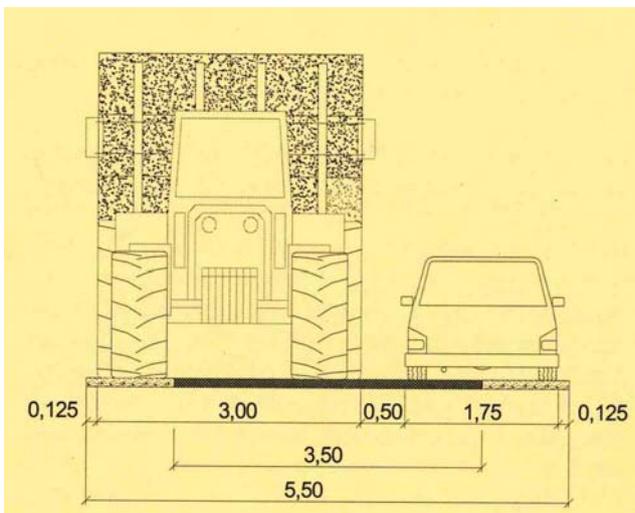
- Fahrbahn
- Fahrstreifen
- Seitenstreifen
- Seitenräume



Quelle: DWA-A 904

Abbildung 13: Querschnittselemente gem. DWA-A 904

Zum eigentlichen Verkehrsraum im Sinne des ländlichen Wegebaus gehören neben der Fahrbahn somit auch die Seitenstreifen. Diese beiden Elemente bilden die sogenannte Wegekronen. Bei dem zu untersuchenden Streckenabschnitt handelt es sich um einen einstreifigen Verbindungsweg. Nach DWA-A 904 sind diesbezüglich folgende Begegnungsfälle möglich und nachzuweisen:



Quelle: DWA-A 904

Abbildung 14: Begegnungsfall Traktor/Pkw auf einstreifigem Verbindungsweg

Der zu untersuchende Verbindungsweg verfügt über Fahrbahnbreiten von 3,00m bis 5,00m. An Ausweichstellen sind sogar Breiten von 7,50m zu verzeichnen. Hinzu kommen noch die befestigten Seitenbereiche von je 1,50m i.M.. Diese sollten in regelmäßigen Abständen gemäht und freigeschnitten werden.

Zur Erkundung des Aufbaus der bituminösen Fahrbahndecke wurde eine anerkannte RAP-Straprüfstelle hinzugezogen. Die Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau erfolgt durch die Oberste Straßenbaubehörde des zuständigen Bundeslandes. Sie wird nach den "Richtlinien für die Anerkennung von Prüfstellen für Baustoffe und Baustoffgemische im Straßenbau (RAP Stra)" durchgeführt. Durch die BGI Brambach GmbH wurden an zwei repräsentativen Stationen Bohrkern des Oberbaus entnommen. Die detaillierte Auswertung ist der Anlage 3 zu entnehmen. Neben der bituminösen Fahrbahn grenzen zu beiden Seiten unmittelbar befestigte Seitenstreifen an. Diese Streifen haben nahezu eine durchgängige Breite von je ca. 1,50m i.M.. Wie im ländlichen Wegebau üblich, sind diese Streifen mit gebrochen Mineralstoffen der Körnung 0/32 befestigt worden (siehe Bild 7) und somit befahrbar ausgebaut.

**Die vorgenannten Querschnittselemente ergeben somit eine nutzbare Wegekronenbreite von 6,00m (3+1,5+1,5) bis 8,00m (5+1,5+1,5) Breite. Diese resultierende Wegekronenbreite ermöglicht den mit Bild 14 dargestellten Begegnungsfall ohne die Schaffung zusätzlicher Ausweichstellen. Ausnahmen bilden einzelne Standorte von Freileitungsmasten der Deutschen Telekom AG und einzelne Baumstandorte im Zuge der Ost-West-Achse des Untersuchungsbereiches.**



Abbildung 155: Begegnungsfall Lkw / SUV mit Nutzung der befestigten Bankette bei Stat. 2+550

**Lediglich in Bereichen von Krümmen und Anbindungen (siehe Bild 8) sind die Bankette profilgerecht nachzuarbeiten. Die auch als Bankett bezeichneten Seitenstreifen können den gelegentlichen Ausweichverkehr schadlos aufnehmen.**

Eine weitere Funktion der Seitenstreifen ist die Entwässerung der eigentlichen Fahrbahn. Bei der Unterhaltung ist dies zu berücksichtigen (regelmäßiges Mähen bzw. Schälen der Bankette/Seitenstreifen). Zur ständigen Gewährleistung des Lichtraumprofils der zur Verfügung stehenden Wegekronen ist das Profil regelmäßig freizuschneiden und somit freizuhalten. Insbesondere in Bereichen von Krümmen und Anbindungen ist dies hinsichtlich der Sichtweiten zwingend erforderlich.

## 6. Wertung der vorgefundenen Wegekonstruktion

Die detaillierten Ergebnisse der Bohrkernentnahme zur Erkundung des Konstruktionsaufbaus des zu untersuchenden Zuwegung ist der Anlage 3 zu entnehmen.

Aus dem im Laufe der Jahre entstandenen Konstruktionsaufbau der Zufahrt (Untergrundverfestigung in Kombination mit einer Überbauung durch eine zweite bituminöse Deckschicht) resultiert die höchste Ausbaustufe gem. den Richtlinien für den ländlichen Wegebau (DWA-A 904) im Hinblick auf die Aufnahmefähigkeit von Verkehrsbelastungen.

Diese hohe Beanspruchung beinhaltet folgende Parameter:

- häufige Überfahrten
- zentrale Funktion im Wegenetz
- maßgebende Achslast 11,5t
- großer Schwierigkeitsgrad

Die maßgebende Achslast nach DWA-A 904 ist wie folgt zu deuten:

Beispiel Sattelzug:

Fahrzeug	Gesamtgewicht	Anzahl der Achsen	Lastannahme je Achse
Sattelkraftfahrzeug beladen ( z.B. Holz, Rüben)	38 t	4	5t / 10t / 2 x 11,5t

## 7. Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Erschließungscharakters

Neben den schon erwähnten 11 vorhandenen Ausweichstellen sind weitere Maßnahmen zur Gewährleistung der Erschließungsfunktion erforderlich. In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen inhaltlich kurz beschrieben und mengenmäßig erfasst.

Die Maßnahme 1 dient der fachgerechten Ausbildung der Anbindung des Kliekener Aueweges an die Dorfstraße. Die Radien sind aktuell teilweise unbefestigt und stark ausgefahren. Bei den Maßnahmen 3, 7, 8 und 11 handelt es sich um reine Unterhaltungsmaßnahmen des Straßenbaulastträgers.

lfd. Nummer	Maßnahme	Menge	Einheit
1	Erweiterung Einfahrtsradius an Dorfstraße, Material: Asphalt mit neuer Bordanlage	50,00	m <sup>2</sup>
2	Schaffung Ausweichstelle, Material: gebrochene Mineralstoffe, Natursteinschotter 0/32	80,00	m <sup>2</sup>
3	Instandsetzung vorhandenes Bankett	80,00	m <sup>2</sup>
4	Ertüchtigung vorhandenes Bankett(ca. gegenüber der Sitzbank)	60,00	m <sup>2</sup>
5	Ertüchtigung vorhandenes Bankett (vgl. Bild 15)	60,00	m <sup>2</sup>
6	Schaffung Ausweichstelle, Material: gebrochene Mineralstoffe, Natursteinschotter 0/32	40,00	m <sup>2</sup>
7	Instandsetzung vorhandenes Bankett	200,00	m <sup>2</sup>
8	Sanierung der bituminösen Fahrbahndecke im Rahmen der Unterhaltung von Station 1+700 bis Stat. 1+850, Fräsen + DSH oder ADS	550,00	m <sup>2</sup>
9	Anpassung vorh. Ausweichstelle Nr. 11, Material: gebrochene Mineralstoffe, Natursteinschotter 0/32	40,00	m <sup>2</sup>
10	Ertüchtigung vorhandenes Bankett (zwischen vorhandenen Baumstandorten)	100,00	m <sup>2</sup>
11	Schälen und Nacharbeiten der Bankette zur Gewährleistung der Entwässerung des Straßenoberbaus im Rahmen der Unterhaltung (beidseitig) von Stat. 2+200 bis Stat. 2+620	840,00	m <sup>2</sup>

Bei der Maßnahme 9 handelt es sich um Anpassungen der bereits vorhandenen Bankettbefestigung bzw. Ausweichstelle Nr. 11.

Als Material kommt generell begrünbarer Rasenschotter mit gebrochenen Mineralstoffen zum Einsatz. Die Breite der Anpassungen beträgt max. 1,50 bzw. 2,00m ab der Asphaltkante. Die Arbeiten sind ausschließlich auf das Grundstück des Straßenbaulastträgers (gem. BOV) beschränkt.

## 8. Kostenannahme

Ifd. Nummer	Maßnahme	Menge	Einheit	Einheitspreis	Gesamtpreis	Kostenträger	
						Wehr GmbH	Stadt Coswig (Anhalt)
1	Herstellung Einfahrtsradius an Dorfstraße, Material: Asphalt mit neuer Bordanlage	50,00	m <sup>2</sup>	100,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	
2	Schaffung Ausweichstelle, Material: gebrochene Mineralstoffe, Natursteinschotter 0/32	80,00	m <sup>2</sup>	35,00 €	2.800,00 €	2.800,00 €	
3	Instandsetzung vorhandenes Bankett	80,00	m <sup>2</sup>	25,00 €	2.000,00 €		2.000,00 €
4	Ertüchtigung vorhandenes Bankett (Sitzbank), Nachschottern	60,00	m <sup>2</sup>	15,00 €	900,00 €	900,00 €	
5	Ertüchtigung vorhandenes Bankett, Nachschottern	60,00	m <sup>2</sup>	15,00 €	900,00 €	900,00 €	
6	Schaffung Ausweichstelle, Material: gebrochene Mineralstoffe, Natursteinschotter 0/32	40,00	m <sup>2</sup>	35,00 €	1.400,00 €	1.400,00 €	
7	Instandsetzung vorhandenes Bankett	200,00	m <sup>2</sup>	25,00 €	5.000,00 €		5.000,00 €
8	Sanierung der bituminösen Fahrbahndecke im Rahmen der Unterhaltung von Station 1+700 bis Stat. 1+850, Fräsen + DSH oder ADS	550,00	m <sup>2</sup>	20,00 €	11.000,00 €		11.000,00 €
9	Anpassung vorh. Ausweichstelle Nr. 11, Material: gebrochene Mineralstoffe, Natursteinschotter 0/32	40,00	m <sup>2</sup>	35,00 €	1.400,00 €	1.400,00 €	
10	Ertüchtigung vorhandenes Bankett (zwischen vorhandenen Baumstandorten), Nachschottern	100,00	m <sup>2</sup>	15,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	
11	Schälen und Nacharbeiten der Bankette zur Gewährleistung der Entwässerung des Straßenoberbaus im Rahmen der Unterhaltung (beidseitig) von Stat. 2+200 bis Stat. 2+620	840,00	m <sup>2</sup>	19,00 €	15.960,00 €		15.960,00 €
						13.900,00 €	33.960,00 €
						2.641,00 €	6.452,40 €
						16.541,00 €	40.412,40 €

In Summe kann formuliert werden, dass bei den Maßnahmen 2, 4, 5, 6, 9 und 10 Nachschotterarbeiten bzw. Instandsetzungsarbeiten an den vorhandenen Banketten zur Wiederherstellung bzw. Ertüchtigung (auch visuell) von Ausweichstellen erfolgen müssen. Alle anderen aufgeführten Arbeiten dienen der ohnehin erforderlichen Unterhaltung bzw. Instandsetzung von vorhandenen Verkehrs- bzw. Bankettanlagen.

## 9. Ergebnis

Nach Auswertung der örtlichen Gegebenheiten und der Zustandserfassung durch die BGI Brambach GmbH ist somit festzustellen, dass die wegemäßige Erschließung der Wehr GmbH im Kliekener Werder hinsichtlich des Ausbaustandes der Wegekonstruktion und hinsichtlich der Breite der Zuwegungen mit den aufgeführten Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen gegeben ist. Die aufgezeigten Maßnahmen dienen dem Erhalt und der Verbesserung des Erschließungscharakters der vorhandenen Verkehrsanlage.



Enrico Reglin  
Dipl.-Ing.(FH)

### Anlage:

- Anlage 1      Übersichtslageplan 1 Blatt M 1 : 2.500
- Anlage 2      Lagepläne 6 Blatt M 1:500
- Anlage 3      Übersicht der zu erwartenden Bau- und Planungskosten
- Anlage 4      Untersuchungsbericht der RAP-Stra Prüfstelle BGI Brambach GmbH St/S/0152/16