

Teilnehmergemeinschaft
AOM Infrastrukturprojekt 2



Flurneuordnungsverfahren AOM Infrastrukturprojekt 2

Gemeinde Berggau, Stadt Freystadt, Markt Postbauer-
Heng, Markt Pyrbaum
Landkreis Neumarkt i. d. Opf.
Verfahrenskennzahl: 618 440

I. Erläuterungsbericht

zum Plan über die gemeinschaftlichen und
öffentlichen Anlagen
(Plan nach § 41 FlurbG)

Plangenehmigung 0 (Stand: Februar 2025)

Inhaltsverzeichnis

1.	Das Flurneuordnungsverfahren AOM Infrastrukturprojekt 2.....	1
1.1	Rechtsgrundlage.....	1
1.2	Einleitung des Verfahrens	1
1.3	Lage des Gebiets	2
2.	Allgemeine Planungsgrundlagen.....	2
2.1	Begründung zum Plan	2
2.2	Ziele des Plans	3
2.3	Raumbezogene Planungen	3
2.4	Geschützte Teile von Natur und Landschaft.....	3
2.4.1	Wasserschutzgebiete.....	3
2.4.2	Naturschutz, Landschaftspflege und Vogelschutz	3
2.4.3	Denkmalschutzzonen.....	4
3.	Planungen der Teilnehmergeinschaft für das Verfahrensgebiet	4
3.1	Maßnahmenbereich Flurneuordnung.....	4

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Lage im Raum.....	2
Abbildung 2	Planung der Straßenflächen (MKZ 116 114).....	6
Abbildung 3	Aktueller Zustand des Weges (MKZ 116 114)	7
Abbildung 4	Planung der Straßenflächen (MKZ 116 319).....	10
Abbildung 5	Aktueller Zustand des Weges (MKZ 116 319)	11
Abbildung 6	Planung der Straßenflächen (MKZ 116 327).....	14
Abbildung 7	Aktueller Zustand des Weges (MKZ 116 327)	14
Abbildung 8	Planung der Straßenflächen (MKZ 116 441).....	16
Abbildung 9	Aktueller Zustand des Weges (MKZ 116 441)	17

1. Das Flurneuordnungsverfahren AOM Infrastrukturprojekt 2

1.1 Rechtsgrundlage

Die Schaffung der gemeinschaftlichen und öffentlichen Anlagen sowie die Änderung, Verlegung und Einziehung dieser bedürfen der Planfeststellung nach § 41 Abs. 3 Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) bzw. der Plangenehmigung nach § 41 Abs. 4 FlurbG. Für die Planung ist die Verträglichkeit entsprechend den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und den Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) nachzuweisen. Weiterhin sind die Fachgesetze einschlägig, welche insbesondere das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) zur Herstellung der geplanten Wege, das Bayerische Naturschutzgesetz (BayNatSchG) für Maßnahmen zur Erhaltung, Sicherung und Entwicklung der Eigenart und Vielfalt von Natur und Landschaft, das Wasserhaushaltsgesetz (WHG) bzw. das Bayerische Wassergesetz (BayWG) bei der Herstellung, Beseitigung oder wesentlichen Umgestaltung eines Gewässers sowie die Bayerische Bauordnung (BayBO) umfassen.

Der Plan über die gemeinschaftlichen und öffentlichen Anlagen besteht aus der Karte zum Plan (KzP) und dem Textteil, welcher sich aus diesem Erläuterungsbericht und dem beigelegten Anlagen- und Maßnahmenverzeichnis zusammensetzt. Des Weiteren sind die Objektplanung des beauftragten Verbandes für Ländliche Entwicklung Oberpfalz gesonderte Anlagen.

1.2 Einleitung des Verfahrens

Die Flurneuordnung AOM Infrastrukturprojekt 2 wurde im Dezember 2024 als Verfahren nach §§ 1, 4 und 37 Abs. 1 FlurbG durch das Amt für Ländliche Entwicklung Oberpfalz angeordnet.

1.3 Lage des Gebiets

Der Ortsteil Tyrolsberg der Gemeinde Berggau liegt im Landkreis Neumarkt, Regierungsbezirk Oberpfalz, etwa 5 km westlich der Stadt Neumarkt i.d.OPf.

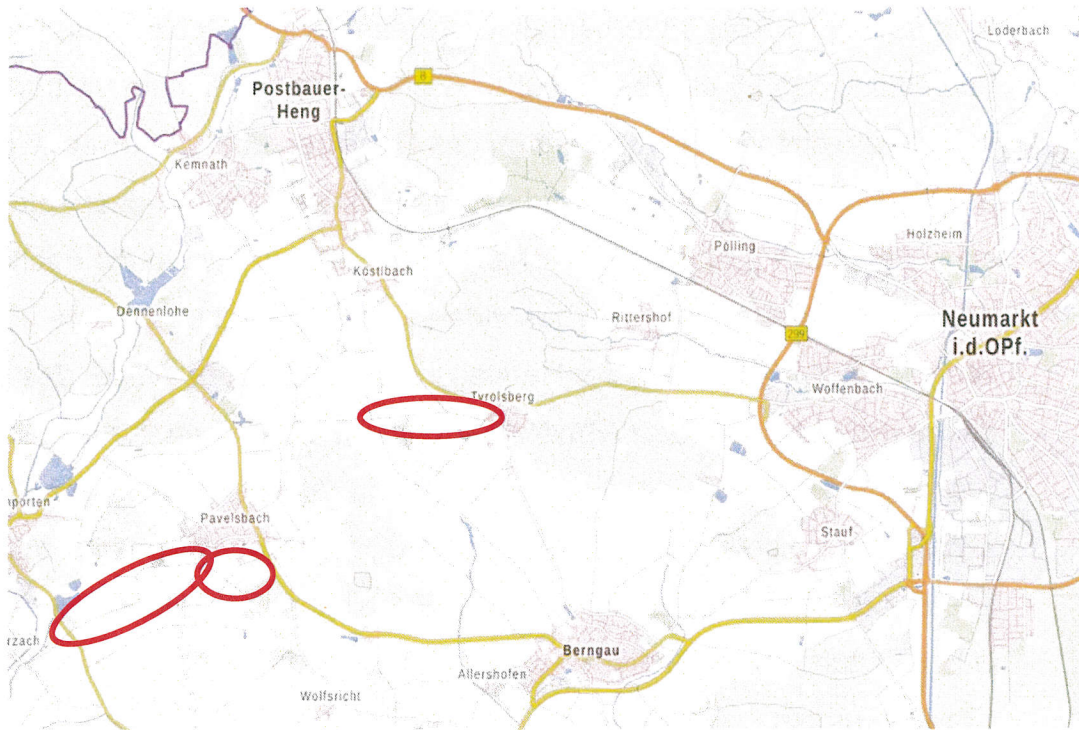


Abbildung 1 Lage im Raum

Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, BayernAtlas – 2025

Pavelsbach gehört zum Markt Postbauer-Heng und befindet sich 4 km südlich der Hauptgemeinde und etwa 8 km südwestlich von Neumarkt i.d.OPf. Der Wegeabschnitt im Gebiet der Marktgemeinde Pyrbaum liegt südlich des Ortsteils Seligenporten und östlich des Ortsteils Schwarzach.

2. **Allgemeine Planungsgrundlagen**

2.1 Begründung zum Plan

Der landwirtschaftliche Weg von Tyrolsberg nach Westen Richtung Pavelsbach genügt in seiner Breite und seinem Zustand nicht mehr den heutigen Anforderungen der Landwirtschaft. Der für den Ausbau geplante Vitusweg im Bereich Pavelsbach von der Kreisstraße NM 44 abgehend in Richtung der GVS Pavelsbach-Möning entspricht ebenfalls nicht mehr den heutigen Anforderungen der Landwirtschaft und zeigt starke

Verdrückungen auf. Die leicht nach Süden versetzte Verlängerung des Vitusweges nach Westen in Richtung der Kreisstraße NM 17 durch die Kommunen Postbauer-Heng und Pyrbaum weist neben den gleichen Gründen oben noch zusätzlich eine nicht funktionierende Grabenentwässerung auf. Dies führte zu einer Durchnässung des Straßenunterbaus und zu starken Verdrückungen und Senkungen.

2.2 Ziele des Plans

- Zeitgemäßen Wirtschaftsweg mit Entwässerungseinrichtung errichten.
- Ökologische Bilanz verbessern.
- Entsiegelung der Wegeflächen

2.3 Raumbezogene Planungen

Das Verfahrensgebiet, welches im Zuständigkeitsbereich des regionalen Planungsverbandes Regensburg liegt, ist der Planungsregion 11 – Regensburg zuzuordnen.

2.4 Geschützte Teile von Natur und Landschaft

Im Verfahrensgebiet befinden sich keine durch Fachgesetze geschützte Teile von Bauwerk, Natur und Landschaft.

2.4.1 Wasserschutzgebiete

Sind von den beabsichtigten Planungen nicht berührt. Es erfolgt durch den Einbau von Wasserbremsen im Wegseitengraben eine Verringerung der Fließgeschwindigkeit und somit eine größere Versickerung. Der Ausbau als Spurweg mit mittigem Grünstreifen verringert die bestehende Versiegelung und führt ebenfalls zu einer höheren Versickerung vor Ort, was sich positiv auf den Wasserhaushalt vor Ort auswirken wird.

2.4.2 Naturschutz, Landschaftspflege und Vogelschutz

Das gesamte Verfahrensgebiet befindet sich nicht in einem Naturpark. Ein Naturdenkmal im Sinne von § 28 BNatSchG ist nicht vorhanden. Weiterhin befinden sich keine kartierten Biotop und schutzwürdige Arten im Verfahrensgebiet.

Der Weg (MKZ 116 114) grenzt von Station 0+000 bis 0+410 im Norden an das Landschaftsschutzgebiet „Tyrolsberg“ (ID: LSG-00557.01), in welches nicht eingegriffen wird durch die Baumaßnahme.

Zwischen Station 0+380 und 0+460 wird das Biotop 6734-1068 (mit den vier Teilflächen 001 – 004) tangiert. Der Bereich der geplanten Ausweichstelle ist bereits jetzt sehr stark ausgefahren bzw. der bestehende Wegseitengraben wird verrohrt. Die überhängenden Äste werden dem benötigten Lichtraumprofil angepasst.

Natura 2000 – Gebiete (Fauna-Flora-Habitat- oder Vogelschutzgebiete) sind von den beabsichtigten Maßnahmen der Teilnehmergemeinschaft nicht betroffen.

2.4.3 Denkmalschutzzonen

Als Bodendenkmal, gem. Art. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG), ist im Planungsgebiet die Aktennummer D-3-6733-0024 (Siedlung der Späthallstatt-/Frühlatènezeit).

3. **Planungen der Teilnehmergemeinschaft für das Verfahrensgebiet**

3.1 Maßnahmenbereich Flurneuordnung

MKZ 116 114 – Oberbauverstärkung

Der geplante Teilausbau beginnt am südlichen Ortsende von Tyrolsberg und führt in westlicher Richtung nach Pavelsbach. Der geplante Ausbau endet an einer Wegkreuzung kurz vor der Gemeindegrenze. Die geplante Ausbaulänge beträgt ca. 1.240 m.

Das zu sanierende Teilstück des Verbindungsweges ist ab Baubeginn auf einer Länge von 1.240 m als Asphaltweg hergestellt. Ab Baubeginn bis St 0+040 befindet sich an der nördlichen Wegseite eine Betonformsteinrinne. Diese endet bei mit einem Straßensinkkasten, weiterführend beginnt ein Wegseitengraben.

Die asphaltierte Fahrbahnbreite liegt bis zur St 0+400 bei ca. 4,20 m, danach verschmälert sich die Fahrbahnbreite auf 3,10 m.

Die mittlere Bestandsdicke der Schwarzdecke beträgt ca. 8 cm. Die Fahrbahnbeläge weisen jedoch erhebliche Schäden (Netzrisse) und Verdrückungen auf. Die Seitenstreifen sind als Humusbankette ausgebildet und weisen bereits tiefe Verdrückungen auf.

Die Entwässerung des Oberflächenwassers erfolgt dezentral über die Seitenstreifen in die vorhandenen Wegseitengräben. Mehrere Feld- und Wegzufahrten schließen an den Verbindungsweg an.

Ab St 0+375 bis 0+450 grenzen beidseitig kartierte Biotopflächen an das Ausbauteilstück an, ein Eingriff in die Flächen ist nicht erforderlich bzw. vorgesehen.

Künftiger Zustand

Wegen der erforderlichen Nutzung mit landwirtschaftlichen Schwerlastverkehr wird gemäß Vorgabe der Richtlinien Kernwegenetz von Seiten des VLE ein Ausbau als Betonspurbahn mit einer Ausbaubreite von 3,50m/5,00m angeraten.

Die Fahrbahnverbreiterung erfolgt teilweise an der dem Graben abgewandten Seite bzw. es erfolgt eine gleichmäßige Verbreiterung an beiden Seiten. In diesem Bereich wird der Oberboden abgedeckt und verbleibt zum Angleichen auf der abgetragenen Grundstücksfläche. Der nicht tragfähige Boden im Anbaubereich wird durch Frostschutzmaterial ersetzt.

Geplant ist, nach Herstellung der Oberbauverbreiterung, den vorhandenen Asphaltbelag auf der gesamten Länge abzufräsen. Das Fräsmaterial verbleibt an Ort und Stelle bzw. wird an Ort und Stelle wieder eingebaut. Die Seitenstreifen und Schadstellen werden ausgebaut und durch Frostschutzmaterial ersetzt. Nach Verdichtung des gefrästen Materials erhält die Fläche auf gesamter Breite eine ca. 10-15cm dicke frostsichere Ausgleichsschicht. Als Fahrbahnbefestigung wird auf der gesamten Länge des geplanten Teilstückes eine Betonspurbahn (Ortbeton) mit einer Fahrspurbreite von 2 x 1,30 m, 16 cm dick und mit einem Zwischenstreifen von 90 cm aufgebracht. Die Seitenstreifen werden nach dem Einbau des Betonspuren mit einem Schotter/Splitt/Sandgemisch befestigt. Durch den

Hocheinbau erhöht sich im Bereich der Oberbauverstärkung die neue Fahrbahn um ca. 26-31 cm.

Für die fachgerechten Anschlüsse am Bestand ist ein Straßenvollausbau auf einer Länge von ca. 50m am Bauanfang und ca. 15 m am Bauende vorgesehen. Bestehende Zufahrten werden höhengleich angebunden. Abgehende unbefestigte Wegzufahrten erhalten einen gepflasterten Abstreifer.

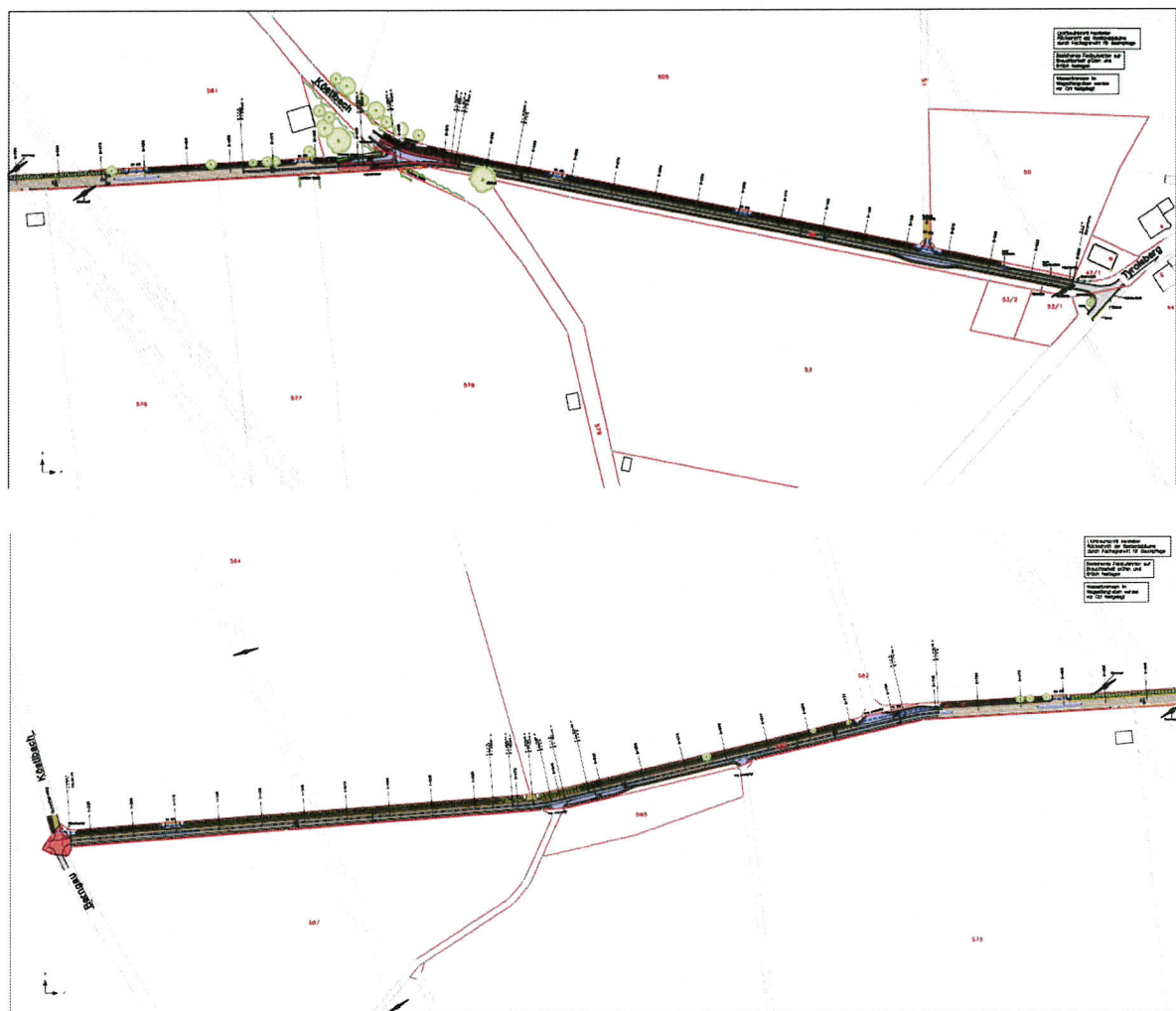


Abbildung 2 Planung der Straßenflächen (MKZ 116 114)
Quelle: VLE Oberpfalz

Zur dauerhaft wirksamen Entwässerung des Erdplanums ist die Wiederherstellung des vorhandenen Wegseitengrabens geplant. Die Ableitung des Grabenwassers erfolgt über weiterführende Grabenanlagen. Zur Verminderung der Abflussgeschwindigkeit des Grabenwassers ist der Einbau von Wasserbremsen aus Granitsteinen in der Grabensohle geplant und führt somit zu einer Verbesserung der Wasserrückhaltung. Die hergestellten Böschungsköpfe bei verrohrten Zufahrten und bei Querverrohrungen werden mit Wasserbausteinen umpflastert.



Abbildung 3 Aktueller Zustand des Weges (MKZ 116 114)

MKZ 116 319 – Oberbauverstärkung

Die Verbindungsstraße beginnt am südlichen Ortsrand von Pavelsbach an der GVS Pavelsbach – Möning und endet an der Kreisstraße NM 44. Die Straße ist vom Bauanfang bis ca. 0+375 betoniert und im weiteren Verlauf bis zum Bauende bei 0+895 asphaltiert. Die Fahrbahnbreite beträgt durchgehend ca. 3,00 m. Die mittlere Dicke der Betonschicht beträgt 14 cm, die der Asphaltschicht 4 - 6 cm. Der Fahrbahnbelag weist erhebliche Schäden, Risse und Verdrückungen auf. Die Seitenstreifen sind als

Humusbankette ausgebildet. Die Entwässerung des Oberflächenwassers erfolgt über die Seitenstreifen in einen bestehenden Wegseitengraben.

Dieser hat bei ca. 0+275 einen Hochpunkt, von hier läuft das Oberflächenwasser Richtung Bauanfang. Bei ca. 0+075 befindet sich eine Verrohrung DN 300, in die der Wegseitengraben mündet, im weiteren Verlauf verläuft diese Verrohrung Richtung Bauanfang durch einen vorhandenen Schacht, unter der GVS in den Straßengraben der GVS und schließlich zum Lohgraben.

Ab dem Hochpunkt bei ca. 0+275 verläuft der Wegseitengraben in südöstlicher Richtung bis zur 90° Kurve bei 0+362. Ab hier verläuft der Wasserlauf des Grabens in südwestlicher Richtung, weg vom überplanten Weg in südwestlicher Richtung. Im weiteren Verlauf quert dieser Graben die GVS Pavelsbach – Möning und mündet in den Lohgraben.

Bei ca. 0+475 befindet sich wieder ein Hochpunkt, von diesem läuft das Oberflächenwasser in südwestlicher Richtung dem oben beschriebenen Grabensystem zu, in nordöstlicher Richtung zum Tiefpunkt bei ca. 0+675. Hier befindet sich eine Verrohrung DN 400, die in den Lohgraben mündet.

Bei ca. 0+775 befindet sich wieder ein Hochpunkt, ab hier läuft das Oberflächenwasser Richtung Bauende, wo er, wie bisher, in den Straßengraben der Kreisstraße NM 44 mündet. Dieser verläuft weiter zum Lohgraben.

Ab ca. 0+ 675 befinden sich rechts und links ein Wegseitengraben nach Prüfung wird eventuell der linke Graben verfüllt und nur noch der rechte Graben genutzt.

Alle bestehenden Ableitungen und Verrohrungen funktionieren und werden nicht verändert.

Das Baugrundinstitut Dr.G.Pedall entnahm 4 Bohrkerne sowie 4 Proben im Bankettbereich. Gemäß Baugrundgutachten vom 11.07.2022 wurden folgende mittlere Bestandstärken ermittelt:

4 - 6 cm Asphalt bzw.

14 cm Betondecke

Grund- oder Schichtenwasser wurde bei keiner Bohrung angetroffen.

Der PAK-Gehalt der Asphaltdecke liegt unter der Nachweisgrenze und ist somit als Ausbauasphalt ohne Verunreinigung einzustufen. Der Zuordnungswert nach LAGA Boden der Bankettproben ist Z 1.1, nach Deponieverordnung DK II. Dieser Wert ergibt sich aufgrund eines erhöhten Thalliumgehalts, der nach Ansicht des Baugrundinstituts geogen bedingt ist.

Künftiger Zustand

Wegen der Nutzung mit landwirtschaftlichen Schwerlastverkehr wird eine Betonspurbahn mit einer Ausbaubreite von 3,50m/5,00m vorgeschlagen. Es ist geplant, die vorhandene Tragschicht (Breite 3,00 m) ca. 25 cm tief durchzufräsen.

Das Fräsmaterial verbleibt an Ort und Stelle. Nach Verdichtung des gefrästen Materials erhält die Fläche auf gesamter Breite eine ca. 15 cm dicke frostsichere Ausgleichsschicht. Die Seitenstreifen werden abgetragen und mit Frostschutzmaterial aufgeholt und die Fahrbahn verbreitert. Teilabschnitte im Bereich der Feldzufahrten und Schadstellen werden ausgebaut und durch Frostschutzmaterial ersetzt.

Als Fahrbahnbefestigung wird auf der gesamten Länge des geplanten Teilstückes eine Betonspurbahn (Ortbeton) mit einer Fahrspurbreite von 2 x 1,30 m, 16 cm dick und mit einem Zwischenstreifen von 90 cm aufgebracht. Die Seitenstreifen werden danach mit einem Schotter/Splitt/Sandgemisch befestigt. Durch den Hocheinbau erhöht sich im Bereich der Oberbauverstärkung die neue Fahrbahn um ca. 26-31 cm. Vorhandene Durchlässe bei Feldzufahrten werden ausgewechselt, mit Böschungsköpfen versehen und mit Wasserbausteinen umpflastert. Höhenlage und Ablaufrichtung der Durchlässe sowie Vorflutverhältnisse werden nicht verändert.

Der fachgerechte Anschluss am Bestand beim Bauanfang und -ende erfolgt durch Anfräsen der bestehenden Asphaltdecken. Bestehende

Zufahrten werden höhengleich angebunden. Abgehende unbefestigte Wegzufahrten erhalten einen gepflasterten Abstreifer.

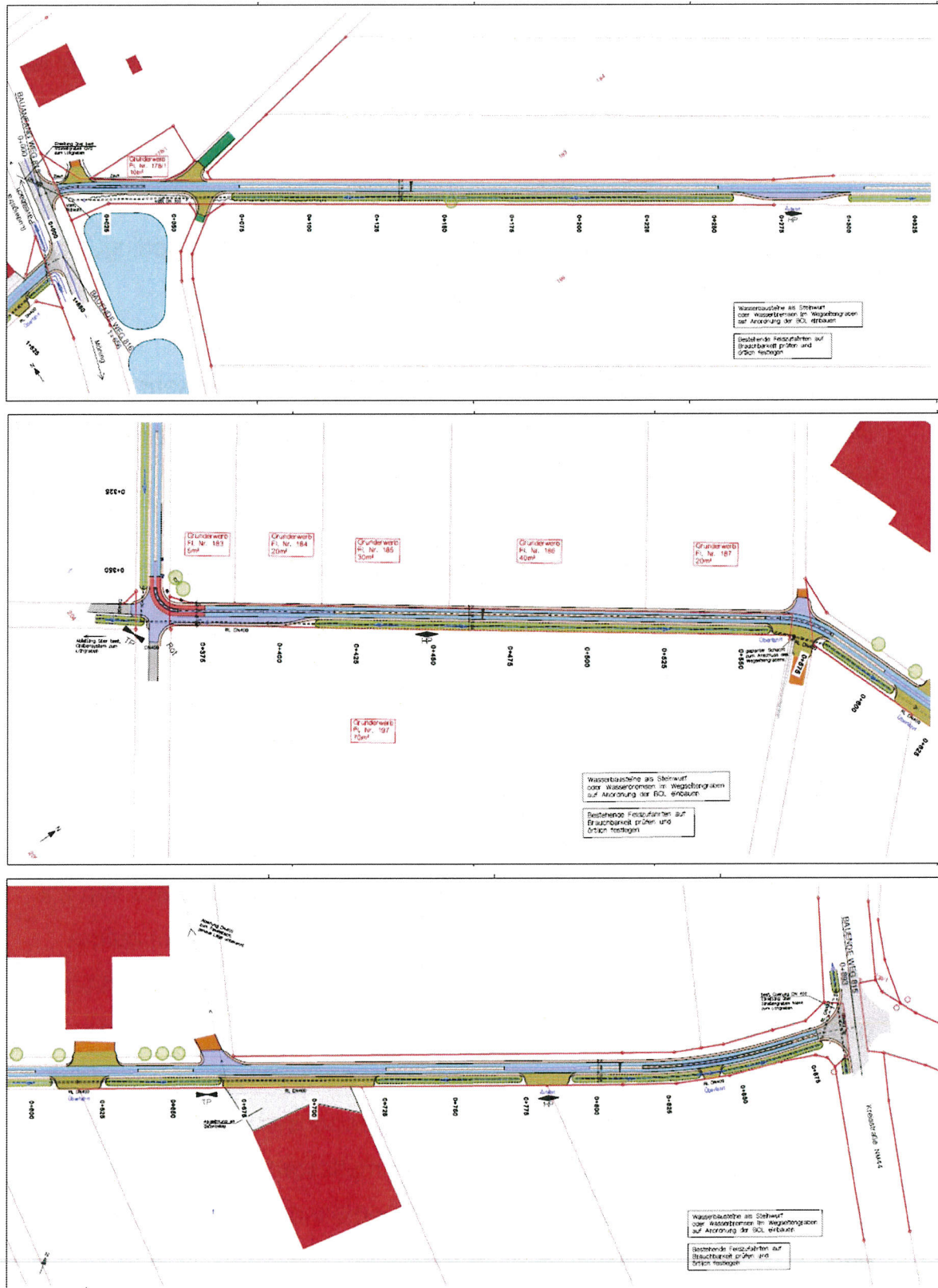


Abbildung 4 Planung der Straßenflächen (MKZ 116 319)
Quelle: VLE Oberpfalz



Abbildung 5 Aktueller Zustand des Weges (MKZ 116 319)

MKZ 116 327 – Oberbauverstärkung

Die Verbindungsstraße beginnt am Bauende des Weges MKZ 116 441 an der Gemeindegrenze der Marktgemeinden Pyrbaum und Postbauer-Heng und ist ein Teilabschnitt eines Verbindungsweges zwischen der NM17 und der GVS Pavelsbach – Möning. Die Straße ist vom Bauanfang bis ca. 0+650 asphaltiert und im weiteren Verlauf bis zum Bauende bei 1+655 betoniert. Die Fahrbahnbreite beträgt durchgehend ca. 3,00 m. Die mittlere Dicke der Asphaltschicht beträgt 4 - 6 cm, die Betonschicht 12 – 14 cm. Der Fahrbahnbelag weist erhebliche Schäden, Risse und Verdrückungen auf. Die Seitenstreifen sind als Humusbankette ausgebildet.

Die Entwässerung des Oberflächenwassers erfolgt über die Seitenstreifen in einen bestehenden Wegseitengraben. Lediglich zwischen 0+650 und 0+900 ist kein Wegseitengraben vorhanden. Der vorhandene Wegseitengraben hat bei ca. 0+380 einen Tiefpunkt, von hier läuft das Oberflächenwasser durch eine bestehende Verrohrung DN 300 zum Lohgraben. Bei ca. 0+980 befindet sich ein weiterer Tiefpunkt, hier kreuzt ein namenloser Graben, der ebenfalls zum Lohgraben führt. In diesen Graben münden die Wegseitengräben einerseits von 0+910 und andererseits vom Bauende.

Das Baugrundinstitut Dr.G.Pedall entnahm 6 Bohrkernsowie 6 Proben im Bankettbereich. Gemäß Baugrundgutachten vom 11.07.2022 wurden folgende mittlere Bestandstärken ermittelt:

4 - 6 cm Asphalt bzw.

12 – 14 cm Betondecke

25 - 35 cm Tragschicht

Grund- oder Schichtenwasser wurde bei keiner Bohrung angetroffen.

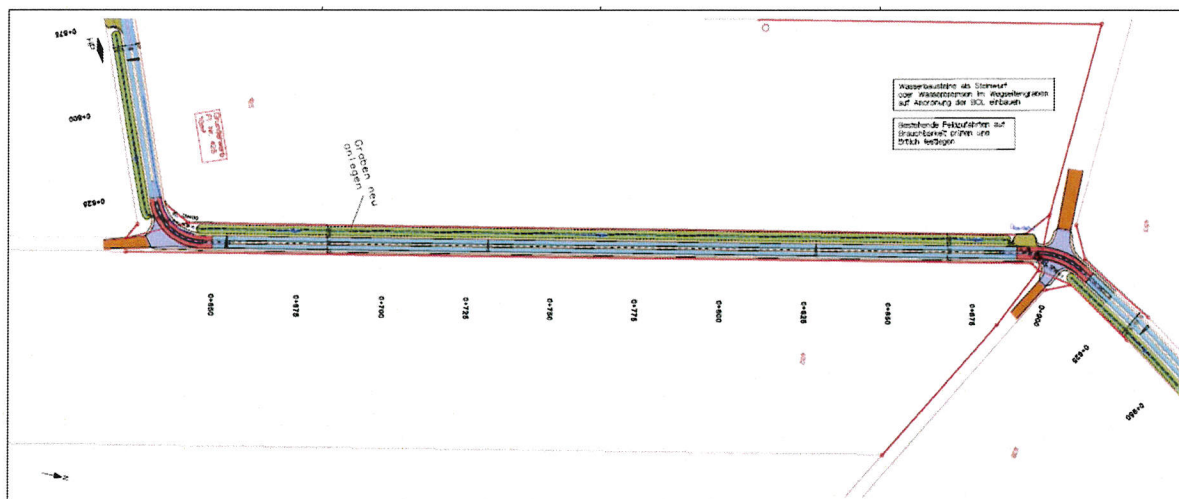
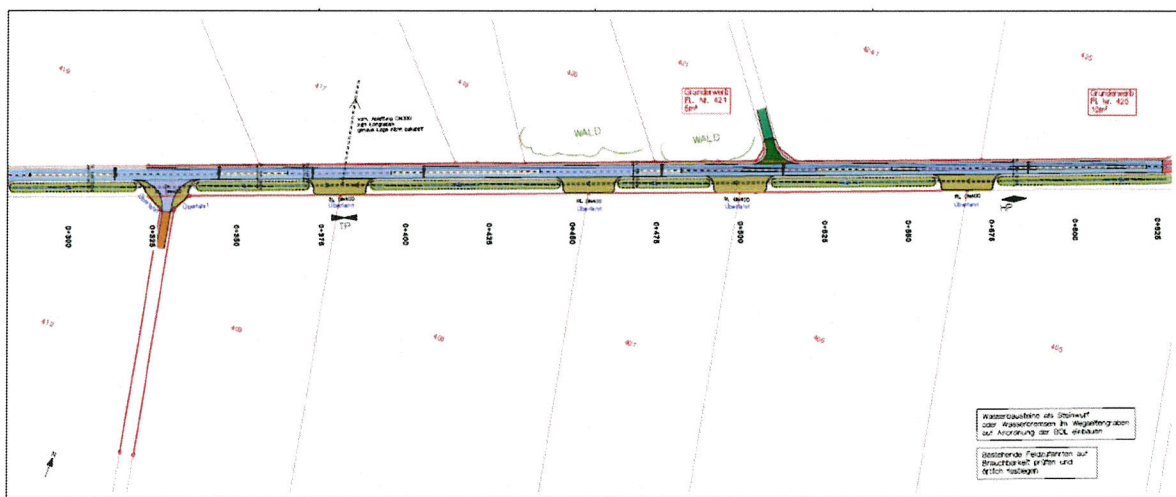
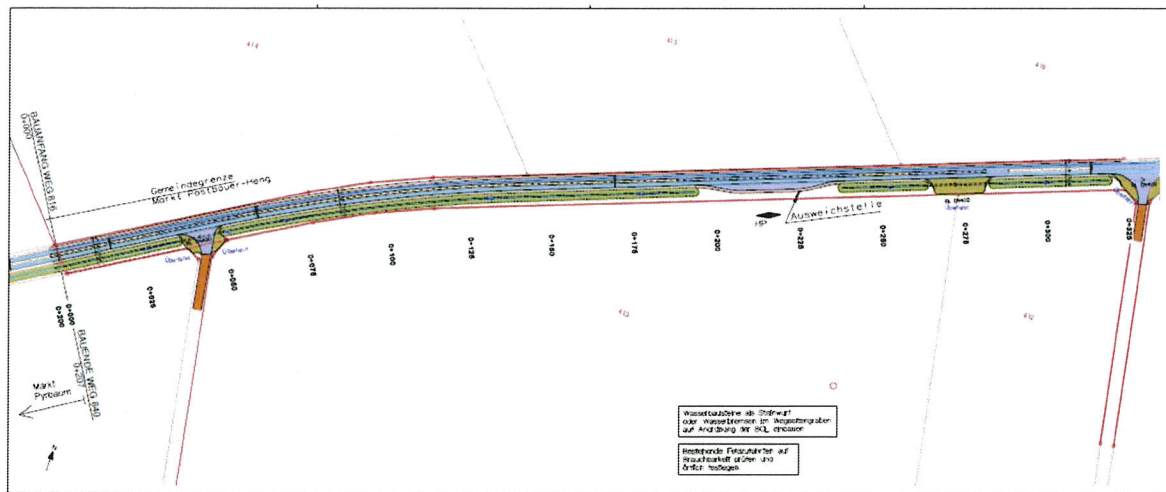
Der PAK-Gehalt der Asphaltdecke liegt unter der Nachweisgrenze und ist somit als Ausbauasphalt ohne Verunreinigung einzustufen.

Der Zuordnungswert nach LAGA Boden der Bankettproben ist Z 1.2, nach Deponieverordnung DK II. Dieser Wert ergibt sich aufgrund eines erhöhten Thalliumgehalts, der nach Ansicht des Baugrundinstituts geogen bedingt ist.

Künftiger Zustand

Wegen der Nutzung mit landwirtschaftlichen Schwerlastverkehr wird eine Oberbauverstärkung gemäß RStO 12 mit einer Ausbaubreite von 3,50 m/5,00 m vorgeschlagen.

Es ist geplant, die vorhandene Tragschicht (Breite 3,00 m) ca. 25 cm tief durchzufräsen. Das Fräsmaterial verbleibt an Ort und Stelle. Nach Verdichtung des gefrästen Materials erhält die Fläche auf gesamter Breite eine ca. 15 cm dicke frostsichere Ausgleichsschicht. Die Seitenstreifen werden abgetragen und mit Frostschutzmaterial aufgeholt und die Fahrbahn verbreitert. Teilabschnitte im Bereich der Feldzufahrten und Schadstellen werden ausgebaut und durch Frostschutzmaterial ersetzt. Als Fahrbahnbefestigung wird auf der gesamten Länge des geplanten Teilstückes eine Betonspurbahn (Ortbeton) mit einer Fahrspurbreite von 2 x 1,30 m, 16 cm dick und mit einem Zwischenstreifen von 90 cm aufgebracht. Die Seitenstreifen und der Mittelstreifen werden danach mit einem Schotter/Splitt/Sandgemisch befestigt.



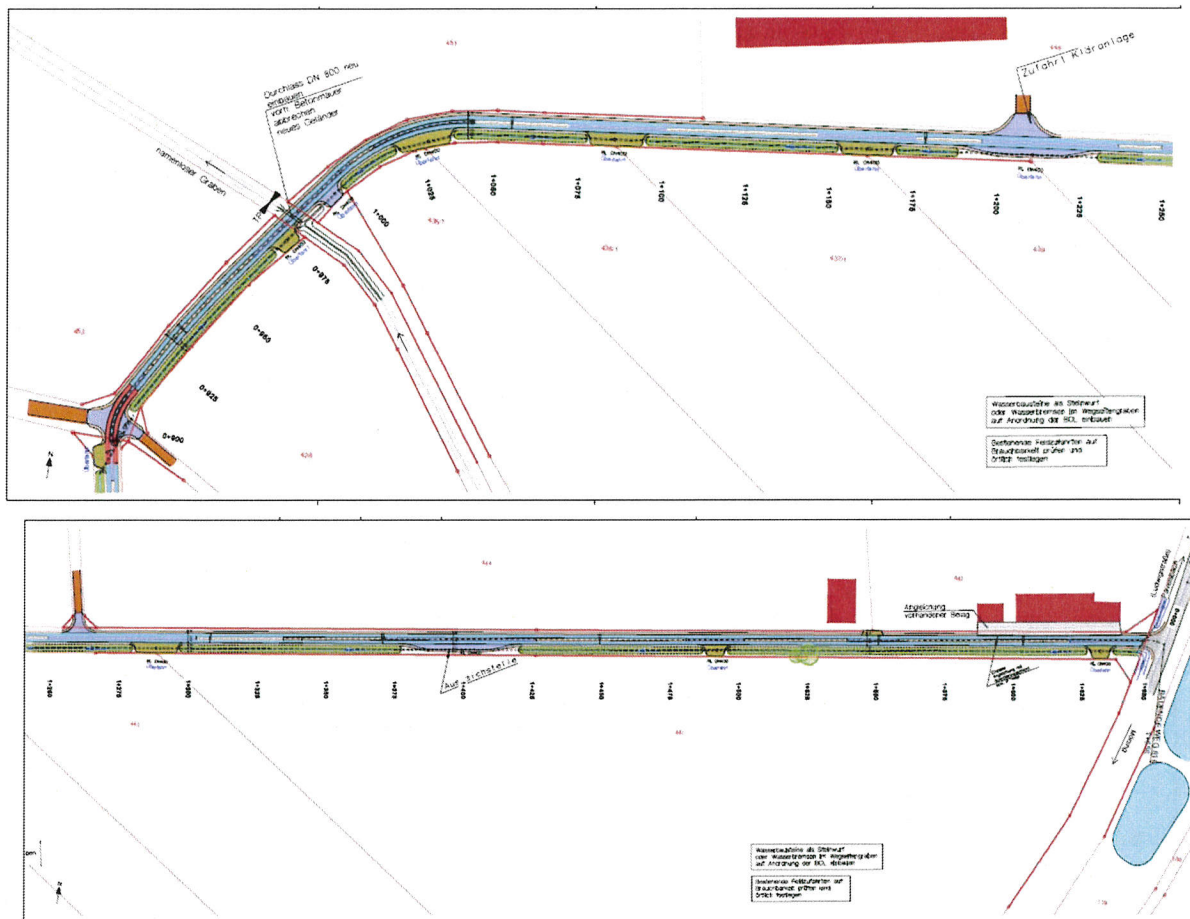


Abbildung 6 Planung der Straßenflächen (MKZ 116 327)
Quelle: VLE Oberpfalz

Von ca. 1+585 bis ca. 1+630 beim Bauende ist am linken Fahrbahnrand ein Einzeiler vorgesehen, um die Zufahrt zu den vorhandenen Hallen zu ermöglichen. Vorhandenes Pflaster bzw. Schotterfläche wird höhenmäßig angeglichen. Durch den Hocheinbau erhöht sich die neue Fahrbahn um ca. 26-31 cm.



Abbildung 7 Aktueller Zustand des Weges (MKZ 116 327)

MKZ 116 441 – Oberbauverstärkung

Die Verbindungsstraße beginnt am beginnt an der Kreisstraße NM17 und führt 207 m in östliche Richtung. Die Straße ist auf ganzer Breite asphaltiert, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 3,00 m. Die mittlere Dicke der Asphalt-schicht beträgt 4 cm. Der Fahrbahnbelag weist erhebliche Schäden und Verdrückungen auf. Die Seitenstreifen sind als Humusbankette ausgebildet.

Die Entwässerung des Oberflächenwassers erfolgt über die Seitenstreifen in einen bestehenden Wegseitengraben. Dieser hat bei ca. 0+170 einen Tiefpunkt, von hier läuft das Oberflächenwasser durch eine bestehende Verrohrung DN 300 zum Kesselweiher.

Das Baugrundinstitut Dr.G.Pedall entnahm einen Bohrkern sowie zwei Proben im Bankettbereich. Gemäß Baugrundgutachten vom 20.04.2022 wurden folgende mittlere Bestandstärken ermittelt:

4 cm Asphalt

20 cm Tragschicht

Grund- oder Schichtenwasser wurde bei keiner Bohrung angetroffen. Die Asphaltdecke weist einen PAK-Gehalt von 8,4 mg/kg auf und ist somit als Ausbauasphalt ohne Verunreinigung einzustufen. Der Zuordnungswert nach LAGA Boden der Bankettproben ist Z 0, nach Deponieverordnung DK 0.

Künftiger Zustand

Wegen der Nutzung mit landwirtschaftlichen Schwerlastverkehr wird eine Betonspurbahn mit einer Ausbaubreite von 3,50m/5,00m vorgeschlagen. Es ist geplant, die vorhandene Tragschicht (Breite 3,00 m) ca. 25 cm tief durchzufräsen.

Das Fräsmaterial verbleibt an Ort und Stelle. Nach Verdichtung des gefrästen Materials erhält die Fläche auf gesamter Breite eine ca. 15 cm dicke frostsichere Ausgleichsschicht. Die Seitenstreifen werden abgetragen und

mit Frostschutzmaterial aufgeholt und die Fahrbahn verbreitert. Teilabschnitte im Bereich der Feldzufahrten und Schadstellen werden ausgebaut und durch Frostschutzmaterial ersetzt.

Als Fahrbahnbefestigung wird auf der gesamten Länge des geplanten Teilstückes eine Betonspurbahn (Ortbeton) mit einer Fahrspurbreite von $2 \times 1,30 \text{ m}$, 16 cm dick und mit einem Zwischenstreifen von 90 cm aufgebracht. Die Seitenstreifen werden danach mit einem Schotter/Splitt/Sandgemisch befestigt. Durch den Hocheinbau erhöht sich im Bereich der Oberbauverstärkung die neue Fahrbahn um ca. 26-31 cm.

Vorhandene Durchlässe bei Feldzufahrten werden ausgewechselt, mit Böschungsköpfen versehen und mit Wasserbausteinen umpflastert. Höhenlage und Ablaufrichtung der Durchlässe sowie Vorflutverhältnisse werden nicht verändert.

Der fachgerechte Anschluss am Bestand beim Bauanfang erfolgt durch Anfräsen der bestehenden Asphaltdecken. Bestehende Zufahrten werden höhengleich angebunden. Abgehende unbefestigte Wegzufahrten erhalten einen gepflasterten Abstreifer.

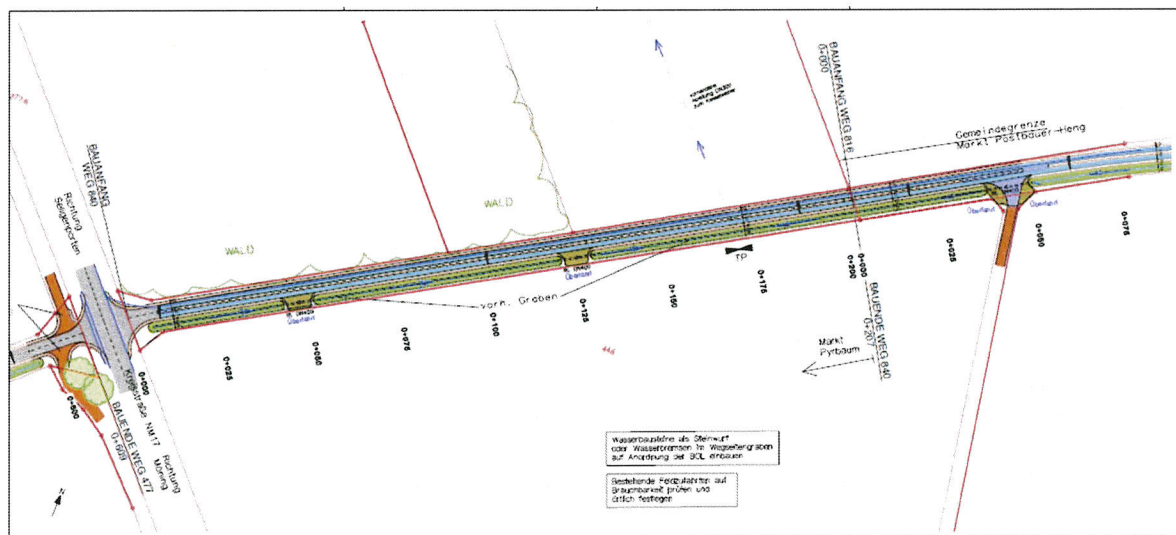


Abbildung 8 Planung der Straßenflächen (MKZ 116 441)
Quelle: VLE Oberpfalz



Abbildung 9 Aktueller Zustand des Weges (MKZ 116 441)

Allgemein:

Für alle oben aufgeführten Wege gilt, dass die Richtung des Wasserabflusses gegenüber dem aktuellen Zustand nicht verändert wird. Es werden versiegelte Flächen verringert, was zu einer besseren Versickerung vor Ort führt und der Wasserabfluss als solches wird durch den Einbau von Wasserbremse verringert.

Tirschenreuth, 13.02.2025

gez.
Michael Kraus, TAR
Vorsitzender des Vorstands

