Einheitsgemeinde Stadt Tangerhütte

Gemeinde Weißewarte

Weißewarte

Parkplatz am Wildpark

Erläuterungen

Stand: 25.01.2021

aufgestellt:

Brauer & Richter
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und Tiefbau

Industriestraße 10, 39576 Stendal
Tel. (03931) 6497-0, Fax 6497-19,
e-mail: info@brauer-richter.de

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

Seite

1 Darstellung des Vorhabens 4
1.1 Planerische Beschreibung 4
1.2 Straßenbauliche Beschreibung 5
1.3 Streckengestaltung 6

2 Begründung des Vorhabens 6
2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren 6
2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung 7
2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag 7
2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens 8
2.4.1 Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung 8
2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse 8
2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit 8
2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen 9
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses 9

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie 9
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes 9

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme 10
4.1 Ausbaustandard 10
4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung 10
4.3 Linienführung 10
4.4 Querschnittsgestaltung 11
4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung 11
4.4.2 Fahrbahnbefestigung 12
4.4.3 Hindernisse in Seitenräumen 15
4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten 15
4.6 Besondere Anlagen 15
4.7 Ingenieurbauwerke 15
4.8 Lärmschutzanlagen 15
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen 15
4.10 Leitungen 16

I n h a l t s v e r z e i c h n i s

Seite

4.11 Baugrund/Erdarbeiten 16
4.12 Entwässerung 17
4.13 Straßenausstattung 18

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen 18

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen 19
6.1 Lärmschutzmaßnahmen 19
6.2 Sonstige Immissionschutzmaßnahmen 20
6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz 20
6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen 21
6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete 21
6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht 21

7 Kosten 21

8 Verfahren 22

9 Durchführung der Baumaßnahme 23

10 Literatur- und Quellenverzeichnis 24

Anlage 1 Stellungnahmen

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegenden Unterlagen beinhalten die Maßnahmen für einen nachhaltigen Wiederaufbau des Parkplatzes am Wildpark in der Ortschaft Weißewarte nach dem Hochwasser 2013.

Weißewarte befindet sich im westelbischen Bereich des Landkreises Stendal, im Land Sachsen-Anhalt und ist ein Ortsteil der Stadt Tangerhütte. Die Gemeinde gehört der Einheitsgemeinde Stadt Tangerhütte an.

Der Parkplatz befindet sich am westlichen Ortsrand von Weißewarte, zwischen der Eigenheimsiedlung „Am Wildpark“ und dem Wildpark Weißewarte. Die Zufahrt zum Parkplatz erfolgt über eine Gemeindestraße, die an die Kreisstraße (K) 1469 anbindet. Der Parkplatz wurde für Besucher des Wildparks in Weißewarte errichtet.

Die Stellplatzanlage besteht aus vier Fahrgassen, die miteinander verbunden sind, so dass eine Umfahrung möglich ist.

Die Stellflächen sind entlang den Fahrgassen und an den beiden Verbindungen angeordnet. Es sind insgesamt knapp 90 Stellplätze für PKWs in Senkrechtaufstellung vorhanden. Die Stellflächen sind nicht unterteilt. Zusätzlich sind für ca. 4-5 Busse Stellflächen in Längsaufstellung angeordnet. Die Längsparker werden auch von Transportern oder Fahrzeugen mit Anhängern genutzt. Die Befestigung besteht aus Betonpflaster, Rasengitterplatten und ungebundenen Deckschichten.

Die Stellflächen der PKWs sind durch Pflanzstreifen unterbrochen. In den begrünten Flächen sind Bäume angepflanzt.

Das anfallende Oberflächenwasser wird über das Quergefälle in die begrünten Flächen hinter bzw. zwischen den Pkw-Stellflächen geleitet und versickert dort.

Von Weißewarte bis zum Wildpark verläuft am östlichen Rand des Parkplatzes, entlang der Kreisstraße, ein ca. 1,20 m breiter Gehweg. Über diesen Gehweg erfolgt die fußläufige Anbindung der Ortschaft an den Wildpark.

Überregionale und regionale Radwegrouten (Altmarkrundkurs, Elbe-Tanger-Tour, Radwandern um Tangermünde) verlaufen durch Weißewarte. Durch die Eigenheimsiedlung selbst werden keine Radwegrouten geführt. [12]

Baulastträger dieser Maßnahme ist die Einheitsgemeinde Stadt Tangerhütte.

Lage im vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz

Die Zufahrt zum Parkplatz erfolgt von einer Gemeindestraße vor dem Wildpark.

Die Gemeindestraße vor dem Wildpark verbindet die Kreisstraße 1469 mit der Parkstraße, ebenfalls eine Gemeindestraße. Die Parkstraße schließt westlich an die L 31 an und verläuft in östlicher Richtung weiter als Wirtschaftsweg.

Die K 1469 beginnt in Weißewarte an der L 31 und endet nördlich von Demker an der L 30.

Die Landesstraße 31 beginnt an der L 30 südlich von Tangermünde und führt über Weißewarte und Tangerhütte nach Burgstall. Dort endet sie an der L 29. Vor Burgstall wird die Grenze zum Landkreis Börde überquert.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Bei den geplanten Maßnahmen handelt es sich um eine Wiederherstellung der Befestigung des durch das Hochwasser 2013 beschädigten Parkplatz am Wildpark.

Im Bestand sind die Fahrgassen und Stellplätze für Rollstuhlbenutzer mit Betonpflaster befestigt. In den Längsparkflächen und den Stellplätzen für PKW bis zur zweiten Fahrgasse sind Rasengitterplatten verlegt. Ab der dritten Fahrgasse besteht die Befestigung der Pkw-Stellflächen aus einer ungebundenen Deckschicht. Die Befestigung soll wieder mit ökologischen Bauweisen erfolgen.

Insgesamt sind 89 Stellplätze für Pkw herzustellen, davon 4 Stellplätze für Rollstuhlfahrer.

Die Stellflächen Pkw erhalten eine Tiefe von 4,30 m. Der Überhang wird nicht befestigt. Bis auf die Stellplätze für Rollstuhlfahrer erhalten die Stellflächen eine Breite von 2,50 m. Die Stellplätze für Rollstuhlfahrer sind 3,50 m breit anzulegen.

Die Längsparkstreifen sind 3,00 m breit mit Längen von 30 m und 40 m.

Die Fahrbahnen erhalten eine Breite von 6,00 m.

Die Einfassungen erfolgen mit Hochbordsteinen. Schließen Entwässerungsflächen an, sind Wasserleitborde zu setzen. Damit kann das Oberflächenwasser

ungehindert den Sickerflächen zufließen, gleichzeitig wird ein Befahren der Sickeranlagen verhindert.

Die befestigten Flächen erhalten eine Einseitneigung mit einer Querneigung von 1,5-2,0 %.

Am westlichen Rand befindet sich zwischen der Fahrbahn und dem Längsparkstreifen eine Entwässerungsrinne.

Das Oberflächenwasser der befestigten Flächen versickert in den unbefestigten Seitenbereichen vor Ort. Insgesamt sind 4 Mulden neu anzulegen.

Für die erforderliche Regenwasserbehandlung vor der Versickerung in das Grundwasser ist eine 10 cm dicke Oberbodenandeckung gemäß dem Merkblatt der Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser, ATV-DVWK-M 153 [15] ausreichend.

1.3 Streckengestaltung

Da es sich um eine Wiederherstellung des Parkplatzes handelt, sind Änderungen in der Lage nicht vorgesehen.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Das Gebiet befindet sich im Niederungsbereich des Tangers. Der Tanger, dessen Quellgebiet bei Angern liegt, mündet im weiteren Verlauf bei Tangermünde als linker Nebenfluss in die Elbe. Ein Nebenfluss des Tangers ist u. a. der Tangerhütter Tanger, der westlich von Weißewarte verläuft.

Mit dem Steigen des Elbpegels der Elbe wurde der Sommerdeich bei Tangermünde am 07.06.2013 überflutet. Das führte zu Überschwemmungen weiter Teile der Tangerniederung bis unmittelbar vor Klein Schwarzlosen, Schönwalde und Tangerhütte. Die Gemeinde Weißewarte war von fast allen Seiten vom Wasser umschlossen. In Weißewarte wurde ein rund 1,5 m hoher provisorischer Deich aufgeschüttet um den Wildpark und die Gemeinde zu schützen. Der Deich hielt den Wassermassen nicht stand und brach an mehreren Stellen. Dadurch wurden der Wildpark und Teile der Ortschaft Weißewarte von den einströmenden Wassermassen überflutet.

Zum Schutz des Ortes Weißewarte einschließlich des Wildparks erfolgte zwischenzeitlich durch das LHW die Herstellung eines über 5 km langen Deiches um Weißewarte Der Bau wurde 2019 abgeschlossen

Die Schadensaufnahme erfolgte durch eine Vorortbesichtigung im September 2014. Durch die GEO-Metrik-Ingenieurgesellschaft mbH aus Stendal wurden 2016 Vermessungsunterlagen im Lagestatus 150 und Höhenstatus DHHN92 erstellt. Die Untersuchung des Baugrundes zur Ermittlung des Umfangs der baulichen Maßnahmen erfolgte im Mai 2016.

Auf Grundlage der Baugrunduntersuchungen und der Vermessungsunterlagen wurden die vorliegenden Unterlagen erstellt.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind laut Definition im Bundesnaturschutzgesetz Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um eine Wiederherstellung des Parkplatzes in der vorhandenen Befestigung. Zusätzliche Auswirkungen auf die Umwelt entstehen durch die Wiederherstellung der Fahrbahn nicht. Eine Verträglichkeitsprüfung wird nicht erforderlich.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

– entfällt –

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung

Zusammen mit dem Altmarkkreis Salzwedel bildet der Landkreis Stendal eine einheitliche Wirtschaftsregion mit vorwiegend ländlicher Prägung. Die Wirtschaftsstruktur ist durch kleine und mittelständische Unternehmen mit dominierendem Handwerk charakterisiert.

Das Gebiet um Weißewarte befindet sich innerhalb von im Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (LEP-LSA) und im Regionalen Entwicklungsplan Altmark (REP-Altmark) ausgewiesenen Gebieten [9][10]:

- Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems Nr. 14 „Tanger-Unterlauf“
- Vorbehaltsgebiete für Tourismus und Erholung Nr. 8 „Tangerhütte, Birkholz, Wildpark Weißewarte“
- Vorbehaltsgebiete für Erstaufforstungen Nr. 11 „Grieben-Weißewarte“

Anlagen des ruhenden Verkehrs haben nachhaltige Auswirkungen auf die Entwicklung und Struktur von Städten und Gemeinden. Mit der Wiederherstellung des Parkplatzes werden die wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen mittel- und langfristig spürbar verbessert. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung in der Altmark geschaffen.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Der Verkehr wird durch den Besucherverkehr des Wildparks bestimmt. In diesem finden zusätzlich Veranstaltungen statt. Die Anreise zum Wildpark erfolgt überwiegend mit dem Pkw. Zu den Veranstaltungen erfolgen jedoch auch Anreisen mit Reisebussen.

Verkehrszählungen liegen nicht vor. In Abstimmung mit dem Baulastträger kann der Verkehr als gering beurteilt werden.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die Wiederherstellung des Parkplatzes dient der Beseitigung der Schäden durch das Hochwasser 2013. Die Schäden führen zu einer erheblichen Verschlechterung der Gebrauchseigenschaften. Die Unebenheiten in der Fahrbahn und den Stellplätzen werden beseitigt, die Fahrbahnoberfläche wird in ihrer Ebenheit und

ihren Gefälleverhältnissen den Vorschriften und Richtlinien entsprechend ausgebaut.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Durch die geplanten Maßnahmen sind keine wesentlichen Veränderungen bestehender Umweltbeeinträchtigungen zu erwarten.

2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ergeben sich aus der örtlichen Situation durch die Beschädigungen der Fahrbahnen und der Stellplätze während des Hochwassers 2013 (siehe Punkt 2.1). Es liegt im Interesse der Bevölkerung und der Gemeinde als Verantwortlichem für die Straße einschließlich der Nebenanlagen diese Zustände zu verbessern.

3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um die Wiederherstellung der Stellplatzanlage am Wildpark. Eine Variantenuntersuchung erfolgt nicht.

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Weißewarte liegt im südöstlichen Teil der Altmark, einer historischen Kulturlandschaft. Die Bodendeckung zeichnet sich durch eine starke Verzahnung von Ackerland und Wäldern aus, wobei in den meisten Teilen das Ackerland überwiegt.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Landkreis Stendal innerhalb der Landschaftseinheit „Tangergebiet“ in der Tangerniederung. Die Tangerniederung stellt das Tal eines alten postglazial-frühholozänen Elbelaufes dar. Eine entsprechende breite Talsandterrasse liegt in einer Höhe von 41 bis 35 m NN. Geologie und Geomorphologie sind wesentlich durch eiszeitliche Vorgänge und eiszeitliche und nacheiszeitliche Ablagerungen geprägt.

Das Gebiet wird vom Tanger und seinen Zuflüssen (Sandbeiendorfer Tanger, Mahlwinkeler Tanger und Lüderitzer Tanger) entwässert, der ein sehr geringes Gefälle von 0,2 – 0,4 % besitzt. [11]

Natura 2000 – Gebiete befinden sich nordwestlich von Weißewarte, berühren den Ort selbst jedoch nicht. [13]

Trinkwasserschutzgebiete werden nicht berührt.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

Der Parkplatz zählt zu den Anlagen des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum, die dem Abstellen von Fahrzeugen dienen. Zur Bemessung werden die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05) sowie die „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) [6] herangezogen. Diese enthalten Grundsätze und Hinweise für die Planung.

Die Erschließung benachbarter Flächen erfolgt über das bestehende Wegenetz. Änderungen am Wegenetz erfolgen nicht.

Die Anlagen werden mit den entsprechenden Regelbreiten hergestellt. Die Nutzung des Parkplatzes erfolgt auch durch Reisebusse, die bei der Bemessung der Stellflächen zu berücksichtigen sind.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Es erfolgen keine Änderungen im Straßennetz.

4.3 Linienführung

Änderungen an der Straßenführung erfolgen nicht.

Zwangspunkte im Grund- und Aufriss sind

- die Anbindungen an der Gemeindestraße,
- die Lage der Fahrgassen,
- der Baumbestand,
- das angrenzende Gelände zur Anlage von Sickereinrichtungen und
- die Grundstücksgrenzen.

Zusätzliche Maßnahmen an der Linienführung im Grund- und Aufriss erfolgen nicht. Die Fahrbahnen verlaufen in Geländehöhe.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Es sollen alle Stellplätze wiederhergestellt werden.

Im Bestand sind die Fahrgassen jeweils ca. 6,00 m breit. Die PKW-Stellflächen weisen eine Tiefe von 4,30-5,00 m auf, davon besitzen nur die an den äußeren Fahrbahnen liegenden Stellplätze eine Tiefe von 5,00 m. Eine Unterteilung der Stellflächen ist nicht vorhanden. Die für Rollstuhlfahrer ausgewiesenen Stellplätze sind 3,50 m breit. Für ca. 4-5 Busse sind Stellflächen in Längsaufstellung mit einer Tiefe von ca. 3,00 m angeordnet.

In den EAR 05 [5] sind folgende Abmessungen für Stellflächen und Fahrgassen bei Senkrechtaufstellungen für einen Pkw ausgewiesen:

Länge des Parkstandes:	4,30 m
Breite des Parkstandes:	2,50 m
Breite des Parkstandes für Rollstuhlfahrer:	3,50 m
Breite des Überhangstreifens:	0,70 m
Fahrgassenbreite:	6,00 m

Insgesamt werden 89 Pkw-Stellplätze mit einer Tiefe von 4,30 m wiederhergestellt. Der Überhang befindet sich bei allen Stellplätzen hinter der Stellplatzbegrenzung.

Regelparkstandsbreiten für Busse betragen bei Längsaufstellung 3,00 m. Ab einer Parkstandslänge von 15 m kann ein 12-m-Bus unabhängig ausfahren. Die Parkstandslängen betragen 30 und 40 m, so dass keine Einschränkungen vorhanden sind. Neben Längsparkstreifen sind Fahrgassen von mindestens 6,50 m Breite erforderlich. Nach der RASt 06 [6] trifft diese Breite für sich begegnende Busse zu. Bei geringer Begegnungshäufigkeit kann dieses Maß mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen und unter Verzicht auf den Sicherheitsraum auf 6,00 m reduziert werden. Da der Begegnungsfall auf dem Parkplatz sehr gering ist, wird die zur Verfügung stehende Breite von 6,00 m als noch ausreichend angesehen. Eine Verbreiterung der Fahrspuren gegenüber dem Bestand erfolgt nicht.

Entlang der Längsparker sind Gehwege mit einer Breite von 1,50 m vorhanden. Diese Gehwege sind nicht Bestandteil einer Hauptgehwegbeziehung, sondern stellen Nebengehwege dar. Diese werden von der RASt 06 [6] und den „Empfeh-

lungen für Fußgängeranlagen“ (EFA) [19] nicht erfasst. Die Breite sollte nach der DIN 18040-2 mindestens 1,20 m betragen. Die vorhandene Breite von 1,50 wird beibehalten. Beide Gehwege erhalten eine barrierefreie Anbindung an die Fahrbahn.

Zwischen den Stellflächen sind gestalterische Elemente in Form von Grünflächen mit teilweisem Baumbestand vorhanden, die auch der Versickerung des Oberflächenwassers vor Ort dienen. In Abhängigkeit des vorhandenen Baumbestandes werden die Pkw-Stellflächen teilweise verschoben, um die Eingriffe in den Wurzelbereich der Bäume zu minimieren. Eine Änderung der Anzahl der Stellflächen erfolgt dabei nicht.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Zur Bestimmung des Aufbaus der Flächenbefestigungen werden die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO 12). [7] und die „Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Schichten ohne Bindemittel im Straßenbau“ (ZTV SoB-StB 04/07) [16] herangezogen.

Die Festlegung erfolgt anhand von Belastungsklasse (Bk) nach der RStO 12. [7] Für Abstellflächen können die in der Tabelle 5 der RStO 12 aufgeführten Belastungsklassen zugeordnet werden. Für den Pkw-Verkehr ist eine Bk 0,3 ausreichend. Nicht ständig vom Schwerverkehr genutzte Flächen werden in die Bk 1,0 oder 1,8 eingeordnet. Der Busverkehr ist zur Bemessung ausschlaggebend. Da die Verkehrsbelegung weniger als 15 Busse/Tag beträgt, wird unter Berücksichtigung der Tabelle 3 die niedrigere Belastungsklasse gewählt.

Entsprechend der Baugrunduntersuchung besitzt das erbohrte Tragschichtmaterial verwitterungsanfällige Fremdstoffanteile (ca. 30 %). Dieses Material ist vollständig auszubauen. Unter der Tragschicht wurde in etwa 60 – 65 cm Tiefe ein gewachsener feinsandiger, schwach schluffiger Mittelsand angetroffen.

In baurelevanter Tiefe steht damit ein frostsicherer Boden an, so dass die Bemessung nach der Tragfähigkeit erfolgen kann.

Die Fahrgassen und Stellplätze für Rollstuhlbenutzer erhalten eine Befestigung mit Betonpflaster. In den Längsparkflächen und den Stellplätzen für PKW bis zur zweiten Fahrgasse sind Rasengitterplatten geplant. Ab der dritten Fahrgasse erhalten die Pkw-Stellflächen eine ungebundene Deckschicht.

Nach der Tafel 3 der RStO 12 [7] muss bei Bauweisen mit Pflasterdecken auf der Tragschicht ein Verformungsmodul von Ev2 150 MPa für die Bk 1,0 und 120 MPa für die Bk 0,3 erreicht werden. Die Festlegung der erforderlichen Tragschichten ohne Bindemittel erfolgt nach der Tabelle 8 der RStO 12 [7].

Regelaufbau für Fahrbahnen der Bk 1,0 in Pflasterbauweise auf F1 - Untergrund
(in Anlehnung RStO 12, Tafel 3, Zeile 3):

10 cm	Pflaster (Betonpflaster, Rasengitterplatten)
4 cm	Bettung
35 cm	Schottertragschicht
49 cm	Regelaufbau

Regelaufbau für Fahrbahnen der Bk 0,3 in Pflasterbauweise auf F1 - Untergrund
(in Anlehnung RStO 12, Tafel 3, Zeile 3):

10 cm	Pflaster (Betonpflaster, Rasengitterplatten)
4 cm	Bettung
30 cm	Frostschutz-/Tragschicht
44 cm	Regelaufbau

Es ist eine nachhaltige Wiederherstellung mit einem versickerungsfähigen Betonpflaster zur Reduzierung des Oberflächenabflusses vorgesehen. Zum Einsatz soll ein Sickerfugenpflaster mit umlaufender Verschiebesicherung (z.B. LP5, Fa. Lithonplus GmbH) kommen. Bei versickerungsfähigen Pflasterflächen ist zusätzlich das „Merkblatt für Versickerungsfähige Pflasterflächen (M VV)“ [18] zu berücksichtigen. Um die Funktionsfähigkeit einer versickerungsfähigen Verkehrsfläche zu gewährleisten ist eine auf den Untergrund abgestimmte Auswahl der Baustoffe für den Oberbau eine wesentliche Voraussetzung. Für Tragschichten ohne Bindemittel sind möglichst grobkörnige Baustoffgemische mit einem Größtkorn von 32 mm, 45 mm oder 56 mm zu verwenden.

Die Kammern der Rasengitterplatten werden mit Splitt verfüllt.

Die weniger genutzten Stellflächen erhalten, wie bereits im Bestand, eine Befestigung in einer einfacheren Bauweise mit einer ungebundenen Deckschicht. Die Festlegung der erforderlichen Tragschichten ohne Bindemittel erfolgt nach der Tabelle 8 der RStO 12 [7].

Regelaufbau für ungebundene Deckschichten auf F1 - Untergrund

(nach RStO 12, Punkt 5.4):

6 cm	ungebundene Deckschicht
30 cm	Frostschutz-/Tragschicht
36 cm	Regelaufbau

Für die begehbaren Flächen kann die Tragschicht ebenfalls unmittelbar auf dem F1-Boden angeordnet werden. Die Dicke ist der Tabelle 8 entnommen.

Regelaufbau für Gehwege auf F1 - Untergrund

(in Anlehnung RStO 12, Tafel 6, Zeile 2):

10 cm	Pflaster
4 cm	Bettung
15 cm	Tragschicht
29 cm	Regelaufbau

Es erfolgt bis zum Planum eine Auffüllung mit einem Kies-Sand-Gemisch, welches in der Baumaßnahme „Weißewarte, Eigenheimsiedlung Am Wildpark“ ausgebaut wird. Dabei handelt es sich um einen homogen ausgebildeten, nicht frostempfindlichen kiesigen Sand.

Die befestigten Flächen erhalten eine Querneigung von 1,5-2,0 %.

An den Rand schließen 1,00 m breite, unbefestigten Bankette ca. 3 cm tiefer an, diese sind mit einer Querneigung von 6 – 12 % anzulegen. Innerhalb dieser Bankette befindet sich der 0,70 m breite Überhang der Stellflächen in Senkrechtaufstellung.

Böschungen zur Anpassung an den Bestand werden mit einer Regelneigung von 1:1,5 hergestellt und erhalten eine 10 cm starke Oberbodenandeckung mit einer Rasenansaat.

Einfassungen

Die Einfassungen erfolgen in der Regel mit einem Hochbordstein. Um den Abfluss von Oberflächenwasser in die angrenzenden unbefestigten Flächen zu gewährleisten, wird der Hochbordstein durch einen Wasserleitbord (z. B. Fa. Pebüso-Betonwerke) ersetzt. Dieser dient gleichzeitig als Anfahrschutz für Sickermulden. Die Höhe des Anfahrschutzes beträgt 8 cm. Die gleiche Auftrittshöhe er-

halten alle an unbefestigte Flächen angrenzende Hochborde. Schließen Gehwege an, wird der Auftritt auf 12-17 cm erhöht. Die Ausrundungen an den Stellplätzen erfolgen mit einem Eckstein.

Die unterschiedlichen Befestigungsarten werden durch einen Tiefbordstein getrennt. Eine Unterteilung der einzelnen Stellflächen erfolgt nicht.

4.4.3 Hindernisse in Seitenräumen

Hindernisse in den Seitenräumen stellen Bäume am Fahrbahnrand dar. Die Bäume im Bereich des Parklatzes besitzen einen Durchmesser $\leq$ 0,20 m. Da die Geschwindigkeiten auf dem Parkplatz < 50 km/h betragen, werden zusätzliche Maßnahmen nicht erforderlich.

4.5 Knotenpunkte, Weganschlüsse und Zufahrten

Die Anbindung des Parkplatzes erfolgt an die zwischen dem Wildpark und dem Parkplatz verlaufende Straße, die die Parkstraße mit der Kreisstraße verbindet. Die Anbindung an die Kreisstraße wurde bereits im Zuge der Erneuerung der Kreisstraße ausgebaut.

Es erfolgt ein Anschluss an bituminös befestigte Gemeindestraße. Die dort bereits vorhandenen Tiefborde bleiben bestehen, so dass keine zusätzlichen Maßnahmen an diesen Straßen erforderlich werden.

4.6 Besondere Anlagen

– entfällt –

4.7 Ingenieurbauwerke

– entfällt –

4.8 Lärmschutzanlagen

Siehe Punkt 6.1

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

– entfällt –

4.10 Leitungen

Im Bereich des gesamten Bauabschnittes sind Anlagen verschiedener Versorgungsträger vorhanden. Die genaue Lage und Tiefe ist nicht von allen Versorgungsunternehmen bekannt.

Es befinden sich Anlagen der Energieversorgung, der Telekommunikation und Straßenbeleuchtung im Bereich des Parkplatzes. Diese verlaufen jedoch entlang des Gehweges an der K 1496 und befinden sich somit am östlichen Rand des Parkplatzes.

Da nur eine Wiederherstellung erfolgt, ist von Maßnahmen an diesen Anlagen nicht auszugehen.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Für den Straßenabschnitt wurde durch die IHU aus Stendal im Mai 2016 eine Baugrunduntersuchung durchgeführt (siehe Unterlage 3).

Entsprechend der Untersuchung wurde unter dem Betonpflaster eine i.M. 51 cm dicke Schicht aus Beton-RC-Material als Tragschichtmaterial angetroffen. Der gewachsene Boden besteht aus feinsandigem, schwach schluffigen Mittelsand, der bis zur Endteufe nicht durchfahren wurde.

Ausbaumaterialien

Im Bohrgut waren keine Anzeichen für eine Kontamination zu erkennen.
Die Ausbaustoffe (Tragschichtmaterial) sind der Verwertungsklasse Z 1.1 zuzuordnen.

Grund-/ Schichtenwasser

Der Grundwasserstand wird nach hydrogeologischem Kartenwerk bei 34 m HN angegeben. Die Grundwasserfließrichtung ist mit einer nach Nord/Nordwesten gerichteten Fließrichtung zum Vereinigten Tanger angegeben.

Bei den Erkundungsarbeiten wurde Grundwasser in der Bohrung 1 bei 1,45 m unter Gelände angetroffen. Während vorangegangener Untersuchungen im Umfeld (Süppling, nördlich des Wildparkes) wurden Grundwasserschwankungen von ± 0,20 m festgestellt.

Der Bereich um Weißewarte wird direkt durch die Wasserstandsschwankungen von Elbe und Tanger beeinflusst. Besonders bei Hochwasserereignissen kann es schnell zu einem starken Anstieg der Grundwasseroberfläche kommen.

Im Untersuchungsgebiet muss von folgenden Wasserständen ausgegangen werden:

- Niedrigwasserstand (MW) ca. 33,75 m HN
- Mittelwasserstand (MW) ca. 34 m HN
- Wiederkehrender Hochwasserstand (mHGW) ca. 34,25 m HN
- Höchster Grundwasserstand (HGW) ca. 34,50 m HN

4.12 Entwässerung

Oberflächenentwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser wird über die Querneigung der befestigten Flächen zum Rand geführt und versickert dort breitflächig oder in den Mulden.

Eine Genehmigung zur Einleitung von Oberflächenwasser in das Grundwasser durch Versickerung ist für den Parkplatz nicht vorhanden und wird im Zuge der Planung mit beantragt.

Zur Reduzierung des Oberflächenabflusses ist eine nachhaltige Wiederherstellung der Fahrbahnen und Stellflächen für die Rollstuhlfahrer mit einem versickerungsfähigen Betonpflaster vorgesehen. Zum Einsatz soll ein Sickerfugenpflaster mit umlaufender Verschiebesicherung (z.B. LP5, Fa. Lithonplus GmbH) kommen.

Da die zur Verfügung stehenden Teilbereiche für eine breitflächige Versickerung nicht ausreichen, müssen insgesamt vier flache Mulden angelegt werden. Die Sohlhöhen befinden sich bei 35,30 m und 35,50 m. Da an die befestigten Stellflächen in Senkrechtaufstellung ein Überhang von 70 cm anschließt, beginnen die Mulden erst 1 m hinter den Bordanlagen. Die Mulden erhalten eine Tiefe von 10 – 15 cm, es erfolgt in den Mulden ein Einstau von 3-6 cm.

Behandlung von Regenwasser

Es erfolgt eine Einleitung von Oberflächenwasser in das Grundwasser durch Versickerung. Zur Behandlung des Oberflächenwassers wird der Nachweis der Behandlung des Oberflächenwassers für die Versickerungsflächen in der Wassertechnischen Untersuchung geführt.

Als Behandlungsmaßnahme ist eine Versickerung durch 10 cm bewachsenem Oberboden ausreichend.

4.13 Straßenausstattung

Der Parkplatz erhält die Grundausstattung an Markierung und Beschilderung. Von einschlägigen Richtlinien abweichende Maßnahmen sind nicht vorgesehen.

Markierungs- und Beschilderungspläne sind im Zuge der weiteren Planung zu erstellen.

Die vorhandenen Papierkörbe/Mülleimer werden wieder aufgestellt.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

Der Parkplatz grenzt an den nördlichen Rand der Eigenheimsiedlung „Am Wildpark an. Gegenüber dem Bestand erfolgt eine unmittelbare Beeinflussung des Schutzgutes Mensch nur während der Wiederherstellungsarbeiten und ist damit zeitlich eingegrenzt.

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn soll vor Ort versickern. Eine Reinigung des Oberflächenwassers erfolgt durch eine 10 cm dicke Oberbodenschicht mit einer Rasenansaat.

Die geplante Maßnahme hat keine negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

Landschaftsschutzgebiete und Natura 2000-Gebieten werden durch die Maßnahme nicht berührt.

Es erfolgen keine zusätzlichen Flächenbefestigungen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nicht erforderlich.

6 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) [3] in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). [2] Nach der Verkehrslärmschutzverordnung liegt eine wesentliche Änderung vor, „*wenn*

1. *Eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen..... baulich verändert wird oder*
2. *Durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird*
3. *Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel .... von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht für Gewerbegebiete.“*

Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach entsteht dann, wenn eine der für die „wesentliche Änderung“ genannten Alternativen zutrifft und im Falle der Lärmsteigerung um 3 dB (A) die im § 2 festgelegten Grenzwerte für die entsprechende Gebietsnutzung überschritten sind.

„Kennzeichnend für einen ‚erheblichen baulichen Eingriff‘ sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Der Eingriff muss eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straße abzielen. Für Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV [2] ist erforderlich, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Lärms erhöht wird. Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist (nur) von Bedeutung, wenn sie auf den erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführen ist; d.h. die Lärmsteigerung muss ihre Ursache ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben. Der Einfluss der allgemeinen Verkehrsentwicklung, für die der bauliche Eingriff nicht ursächlich ist, ist zu neutralisieren. “

Als Beispiel für einen nicht erheblichen baulichen Eingriff werden in der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) [1] die Grunderneuerung sowie Erneuerung der Fahrbahnoberfläche im Straßenquerschnitt aufgeführt.

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um die Wiederherstellung des Parkplatzes in der vorhandenen Geometrie, es erfolgt eine Erneuerung die Fahrbahnoberfläche und keine Verbreiterung des Querschnittes. Somit liegen keine Anspruchsvoraussetzungen (wesentliche Änderung) der 16. BImSchV [2] vor.

6.2 Sonstige Immissionschutzmaßnahmen

Durch die Ausbaumaßnahme kommt es durch den Bestand des Parkplatzes zu keiner Erhöhung der derzeitigen Hintergrundbelastung/Vorbelastung im Gebiet. Da sich somit eine Zusatzbelastung nicht ergibt, schließt dies auch die Ermittlung einer bauverursachenden neuen Gesamtbelastung aus. Somit erübrigt sich eine Betrachtung nach der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes, Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV). [4]

6.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Das Vorhaben befindet sich teilweise im Überschwemmungsgebiet gem. § 76 Abs. 2 WHG „Elbe und Vereinigter Tanger“. Die besonderen Schutzvorschriften während der Bauausführung sind zu beachten.

Grundwasser wurde während der Baugrunderkundung bei 1,45 m unter Gelände angeschnitten. Das Grundwasser ist während der Baumaßnahme vor schädlichen Einflüssen zu schützen.

Das Oberflächenwasser der Fahrbahn wird durch Versickerung in das Grundwasser eingeleitet. Als Behandlungsmaßnahme vor der Einleitung in das Grundwasser ist eine Versickerung durch mindestens 10 cm bewachsenem Oberboden vorgesehen. Der Nachweis nach den Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser ATV-DVWK-M 153 (M 153) [15] wurde erbracht (siehe Anhang 1).

Das Oberflächenwasser soll vor Ort versickern. Eine wasserrechtliche Erlaubnis ist nicht vorhanden und wird beantragt.

Negative Auswirkungen auf die Gewässer durch die Einleitung des Regenwassers sind nicht zu erwarten.

6.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Gemäß § 14 BNatSchG [8] handelt es sich bei dem geplanten Bauvorhaben um keinen erheblichen Eingriff in den Naturhaushalt, da die Gestalt und die Nutzung von Grundflächen nicht verändert werden.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nicht erforderlich.

6.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die Erneuerung des Parkplatzes erfolgt in der vorhandenen Befestigungsart. Gegenüber dem Bestand soll versickerungsfähiges Betonpflaster in Form von Sickerfugenpflaster zum Einsatz kommen.

6.6 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Die Maßnahme befindet sich nach derzeitigem Kenntnisstand nicht im Vorhabensbereich archäologischer Kulturdenkmale.

7 Kosten

Die Kosten wurden entsprechend den Vorgaben des Landesverwaltungsamtes (LVwA) aufgestellt.

Die Kostenberechnung erfolgte auf Grundlage der durch die GEO-Metrik Ingenieurgesellschaft mbH Stendal erstellten Bestandsunterlagen sowie der durch die IHU mbH durchgeführten Baugrunduntersuchung einschließlich einer Vorortbesichtigung.

Die Kosten sind der Unterlage 2 enthalten. Die Gesamtbaukosten der Maßnahme belaufen sich nach der Kostenberechnung vom 25.01.2021 auf:

Baukosten	0,310 Mio. Euro
Grunderwerbskosten	0,000 Mio. Euro
Gesamtbaukosten	0,310 Mio. Euro

Kostenträger für die Wiederherstellung ist die Einheitsgemeinde Stadt Tangerhütte.

Gegenüber den Vorplanungsunterlagen erhöhen sich die Baukosten um 0,065 Mio Euro durch die Ergebnisse aus der Baugrunduntersuchung hinsichtlich des vorhandenen Tragschichtmaterials.

8 Verfahren

Mit den Trägern öffentlicher Belange ist das Einvernehmen herzustellen.

Zusätzliche Flächen werden nicht beansprucht. Die Wiederherstellung erfolgt auf Flächen, die sich in Eigentum der Stadt Tangerhütte befinden.

Bereits vorhandene Zustimmungen bzw. Stellungnahmen sind dem Anhang des Erläuterungsberichtes beigefügt.

Aussagen Dritter zur Planung

Bauleitplanung: Die Maßnahme befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches des qualifizierten Bebauungsplanes Nr. 1/91 „An der Christianennachtweide“ der Ortschaft Weißewarte. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind im Weiteren zu gewährleisten.

Untere Denkmalschutzbehörde: Aus dem betroffenen Bereich sind archäologischen Kulturdenkmale nicht bekannt.

Untere Straßenverkehrsbehörde: Keine Einwände.

Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde: Altlastverdachtsflächen sind nicht bekannt.

Untere Immissionsschutzbehörde: Keine Einwände. Immissionsschutzrechtliche Belange werden während der Bautätigkeit berührt.

Untere Naturschutzbehörde: Dem Vorhaben wird naturschutzrechtlich zugestimmt. Das Grundstück ist nicht Bestandteil eines naturschutzrechtlichen Schutzgebietes. Gemäß § 14 ff BNatSchG handelt es sich um keinen erheblichen Eingriff in den Naturhaushalt.

Untere Wasserbehörde: Für die Einleitung des Niederschlagswassers in das Grundwasser durch Versickerung ist eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen.

Die Maßnahme befindet sich teilweise im Überschwemmungsgebiet gem. § 76 Abs. 2 WHG „Elbe und Vereinigter Tanger“. Die besonderen Schutzvorschriften sind zu beachten.

Kreisplanung: Mit dem Auffinden von Kampfmitteln ist nicht zu rechnen. Gleichwohl können Kampfmittelfunde jeglicher Art niemals ganz ausgeschlossen werden.

9 Durchführung der Baumaßnahme

Da der Parkplatz nur von Besuchern des Wildparks genutzt wird und keine weiteren Stellplätze zur Verfügung stehen, wird eine Unterteilung in Abschnitte erforderlich.

Dazu erfolgte bereits eine Vorortabstimmung mit der Gemeinde Weißewarte und der Einheitsgemeinde Stadt Tangerhütte.

Die Verkehrsführung während der Bauzeit soll über provisorische Verkehrslenkungsmaßnahmen und –einrichtungen erfolgen.

Die Gesamtbauzeit wird auf 5,5 Monate geschätzt.

bearbeitet: Stendal, den 25.01.2021

Richter

10 Literatur- und Quellenverzeichnis

[1] VlärmSchR 97 = Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, bekannt gegeben mit ARS 26/97 vom 02.02.1997; Bundesministerium für Umwelt

[2] 16. BImSchV = Verkehrslärmschutzverordnung – Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, vom 12.06.1990, zuletzt geändert 18.12 2014; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

[3] BImSchG = Bundes-Immissionsschutzgesetz – Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge, vom 15.03.1974, zuletzt geändert 08.04.2019; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

[4] 39. BImSchV = Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes; vom 02.08.2020, zuletzt geändert 18.07.2018; Bundesamt für Justiz und Verbraucherschutz

[5] EAR 05 = Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs; Ausgabe 2005; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen

[6] RASt 06 = Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006/2008; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen

[7] RStO 12 = Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen; Ausgabe 2013; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen

[8] BNatSchG = Bundesnaturschutzgesetz - Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege, vom 29. Juli 2009, zuletzt geändert 13.05.2019

[9] LEP-LSA = Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt 2010 vom 14.12.2010, www.sachsen-anhalt.de

[10] REP-Altmark = Regionaler Entwicklungsplan für die Planregion Altmark; vom 14.02.2005, zuletzt geändert 14.01.2013; Regionale Planungsgemeinschaft Altmark

[11] Landschaftsgliederung Sachsen-Anhalt (Stand 01.01.2001); Ministerium für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt, Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt

[12] Radkarte Altmark Ost, 2012; Verlag Estebauer

[13] Geodatenportal Sachsen-Anhalt, MetaVer.de, www.gedatenportal.sachsen-anhalt.de

[14] AKVS 2014 = Anweisungen zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen; vom 07. April 2015; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,

[15] ATV-DVWK-M 153 = Merkblatt der Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser; Deutsche Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V

[16] ZTV SoB-StB 04 = Zusätzlich Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Schichten ohne Bindemittel im Straßenbau; Ausgabe 2004 / Fassung 2007; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen

[17] TL SoB-StB 04 = Technische Lieferbedingungen für Baustoffgemische und Böden zur Herstellung von Schichten ohne Bindemittel im Straßenbau; Ausgabe 2004 / Fassung 2007; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen

[18] M VV = Merkblatt für Versickerungsfähige Verkehrsflächen; Ausgabe 2013; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen

[19] EFA = Empfehlungen für Fußgängeranlagen; Ausgabe 2002; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen