



Inhalt

1. Thema Aufwertungskonzept für Schotterstraßen in Großkühnau	2
2. Ziele	2
3. angeregt durch.....	2
4.warum?	2
5. Situation Straßennetz Großkühnau	2
6. Erhaltungsmaßnahmen / vorhandene Schäden.....	4
7. Regenentwässerung in Großkühnau	5
8. Denkmalschutz	7
9. Gemeindestraßen-Leitfaden des Landes Brandenburg aus dem Jahr 2012	7
10. Richtlinien für Gestaltung und Aufbau von Gemeindestraßen.....	8
11. Schadbilder Schotterstraßen Großkühnau.	9
12. Flächen und Handlungsbedarfe in Großkühnau	11
11. Fazit.....	11

1. Thema Aufwertungskonzept für Schotterstraßen in Großkühnau

Aufwertungskonzept für Schotterstraßen in Großkühnau unter Beachtung der gültigen Regelwerke für Gemeindestraßen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität vieler Großkühnauer Bürger durch Entlastung von Schmutz- und Staubbelastungen.

2. Ziele

In dieser Unterlage sollen mittels der gültigen Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen und des Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg Lösungen aufgezeigt werden, wie mit vertretbarem finanziellem Aufwand und bei Beachtung gültiger Regelwerke mittelfristig die vorhandenen Schotterstraßen in Großkühnau so instandgesetzt und aufgewertet werden können, dass:

- die Nutzungsdauer der Straßen deutlich erhöht wird,
- die Unterhaltungskosten zukünftig deutlich reduziert werden und
- insbesondere die Schmutz- und die Staubbelastung für die Anwohner der Schotterstraße signifikant reduziert werden.

3. angeregt durch

Ortschaftsrat Großkühnau

4.warum?

Das über 5 Jahre vorbereitete und dann doch geplatze Bürgerprojekt zur Aufwertung der unbefestigten Straßen am Friedrichsplatz in Großkühnau hat gezeigt, dass grundhafte Ausbauszenarien für diese Anliegerstraßen zu nicht notwendigen und kaum noch vertretbaren Kostenaufwendungen führen und daher von der Mehrheit der Bürger abgelehnt werden.

Eine geeignete Deckschichtverbesserung unter Beibehaltung des gegebenen Konstruktionsaufbaues dieser viele Jahrhunderte alten Straßen sowie die künftige Dauerhaftigkeit dieser verbesserten Deckschichten sind völlig ausreichend, um die Aufenthalts- und Lebensqualität vieler Großkühnauer Bürger schnell und mit vertretbarem finanziellem Aufwand zu verbessern.

5. Situation Straßennetz Großkühnau

In der als Flächendenkmal ausgewiesenen Ortslage von Großkühnau gibt es achtzehn Straßen. Diese sind wichtige Lebensräume und spiegeln mit ihrer spezifischen Gestaltung nicht selten einen Teil der Ortsgeschichte wider. Sie haben daher weit mehr Funktionen als die Abwicklung von Kfz-Verkehr.

Auch dreißig Jahre nach der politischen Wende gibt es im Ort noch acht Schotterstraßen mit einer mehr oder weniger desolaten ungebundenen Deckschicht. Diese durch unzureichende oder mangelhafte Unterhaltungsmaßnahmen über Jahrzehnte geduldete Situation führt zu erheblichen Schmutz- und Staubbelastung für die Bürger, die an diesen Straßen wohnen.

Die Schotterstraßen in Großkühnau bestehen aus einer ungebundenen Tragschicht aus Kies, Schotter oder unsortiertem Gestein. Die Dicke der Tragschicht liegt in der Regel zwischen 20 - 50 cm. Darauf wurde eine ca. 5 cm starke Deckschicht aus Sand, Kiessand oder Splitt-Sand

aufgebracht. Diese wassergebundenen Straßen sind recht unterhaltungsintensiv und leiden seit vielen Jahren unter fehlender bzw. mangelhafter Unterhaltung. Da das Eindringen von Wasser in den tragenden Teil des Straßenkörpers nicht verhindert wurde, haben diese Straßen durchgängig erhebliche Qualitätsverluste erlitten. Durch unzureichende Nachprofilierung konnte das Niederschlagswasser nicht mehr seitliche über bestehende gepflasterte Rinnen und Bordanlagen ablaufen, sondern versickert stattdessen im ungebundenen Oberbau. In der Folge kam es zu flächendeckenden Deck- und Tragschichtschäden und Bildung von unzähligen Schlaglöchern. Wasser und Verkehr führten zu einer Erweiterung und Vertiefung dieser Schlaglöcher bis hin zum völligen Auflösen der Befestigung.

Straßenliste Großkühnau

Spalte1	Straße	Zustand
1	Alsenstr.	asphaltiert
2	Baumschulenweg	unbefestigt
3	Brambacher Str.	asphaltiert
4	Burgkühnauer Str.	Großpflaster/Sommerweg
5	Burgreinaer Str.	asphaltiert
6	Ebenhahnstr.	unbefestigt
7	Erlenbuschstr.	unbefestigt
8	Friedrichsplatz	unbefestigt
9	Hechtweg	unbefestigt
10	Kirchweg	asphaltiert
11	Kleinkühnauer Str.	Großpflaster/Sommerweg
12	Neekener Str.	Großpflaster/Sommerweg
13	Neuer Acker	unbefestigt
14	Rietzmecker Str.	unbefestigt
15	Rösickestr.	unbefestigt
16	Seeweg	asphaltiert
17	Steutzer Str.	asphaltiert
18	Stockgasse	unbefestigt

Abgesehen von der Aufwertung des Kirchenvorplatzes wurde die letzte, Straßenbaumaßnahme in Großkühnau durch den Baulastträger in den achtziger Jahren durchgeführt.

Dem Landesbetrieb für Hochwasserschutz ist es zu verdanken, dass in den letzten fünfzehn Jahren drei Schotterstraßen in Großkühnau mit einer verbesserten Deckschicht und einer Anpassung der Regenentwässerung ausgestattet wurden. Diese Deckschichtverbesserungen mittels Asphalteinbau unter Beibehaltung des gegebenen Konstruktionsaufbaues wurden mit vertretbarem finanziellem Aufwand in den Jahren 2005 und 2016 ausgeführt und helfen dem Baulastträger seit dem Unterhaltkosten zu sparen. Die Großkühnauer die an diesen Straßen wohnen sind seit Jahren von Schmutz und Staub befreit und mit der errichteten Qualitätsverbesserung zufrieden. Die Deckschichten weisen trotz vieljähriger Nutzung keinerlei Deckschichtschäden durch Verkehrsbelastungen oder Frost auf.

6. Erhaltungsmaßnahmen / vorhandene Schäden

Eine regelmäßige Wartung der Verkehrsflächen und der Nebenanlagen durch die Stadt soll den Gebrauchswert der Wohnstraßen langfristig gewährleisten. Je länger die anstehenden Wartungsarbeiten aufgeschoben werden, desto aufwändiger sind die erforderlichen Reparaturen, bis hin zur vollständigen Erneuerung. Die Maßnahmen der sogenannten betriebliche Unterhaltung (Wartung und Kontrolle) und die bauliche Unterhaltung (beschränkt auf akute Kleinstreparaturen) ist in der ZTV BEA-StB geregelt.

Fahrbahnen mit ungebundenen Deckschichten erfordern im Vergleich zu anderen Befestigungsarten einen höheren Aufwand zur Überwachung sowie eine konsequente und laufende Unterhaltung. Durch den Charakter der notwendigen Arbeiten lassen sich Maßnahmen der Unterhaltung und der Instandsetzung nicht strikt trennen. Die Maßnahmen betreffen: Erhaltung und Herstellung der erforderlichen Quer- und Längsprofils von Straßenoberflächen und Seitenstreifen, Beseitigung von Spurrinnen und Aufhöhungen, Beseitigung von Schlaglöchern, Seitliche Abführung des Oberflächenwassers bei nicht einwandfreiem Querprofil, Entfernen grober Verschmutzungen.

Typische Schadbilder sind auf allen Schotterstraßen in Großkühnau umfangreich erlebbar. Meist kommt es bereits unmittelbar nach Einsatz des Straßenhobels zu unerwünschter Anreicherung von Wasser in den Spurrinnen und damit verbundener Zerstörung der Deck- und Tragschicht.

Durch dieselbe Problematik ergibt sich die Bildung von Schlaglöchern. Wasser und Verkehr führen zu einer Erweiterung und Vertiefung der Schlaglöcher bis hin zum völligen Auflösen der Befestigung. Beide Schäden sollten schnellstmöglich, aber spätestens innerhalb eines Jahres, behoben werden. Hierzu müsste die Schotterschicht aufgefräst, neues Material aufgebracht, vermischt und eingeebnet werden. Dann wäre ein einseitiges Profil oder Dachprofil herzustellen, zu verdichten.

Durch das Fräsen müsste die Verschleißschicht bis unter die Schlaglöcher aufgerissen werden, so dass eine Vermischung erreicht werden kann, wodurch eine homogene Schicht mit Verbund zum Unterbau hergestellt wird. Die Schotterstraßen könnten dann eine abriebfeste Oberfläche erhalten.

Da diese Wartungsarbeiten in der vorgeschriebenen Qualität nicht geleistet oder über Jahre aufgeschoben wurden, sind die Schotterstraßen in Großkühnau mit Schlaglöchern übersät und die ungebundenen Deck- und Tragschichten sind seit Jahren großflächig zerstört.

7. Regenentwässerung in Großkühnau

Wesentlich für die Erhaltung der definierten Eigenschaften des Straßenoberbaues und für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist das wirksame Abführen der Niederschläge. Mit Bezug auf die Satzung der Stadt soll Niederschlagswasser versickert werden, sofern keine Gefahr für eine Verunreinigung des Grundwassers besteht oder andere Belange dem nicht entgegenstehen. Wenn es die Bodenverhältnisse und der städtebauliche Kontext zulassen, sollte so viel Niederschlagswasser wie möglich im Straßenraum oder entlang der Straße versickert werden. Grundsätzlich ist die Wartung und Instandhaltung der Entwässerungsanlagen von entscheidender Bedeutung für den Instandhaltungsaufwand und die Nutzungsdauer des Straßenkörpers.

Nachdem die Errichtung der Schmutzwasserkanäle in Großkühnau im Jahr 2007 im Wesentlichen abgeschlossen war, wurde im Jahr 2010 durch die Ingenieurgesellschaft Prof. Dr.-Ing. E. Macke mbH im Auftrag des Straßenbaulastträgers eine umfangreiche Entwässerungskonzept für die Niederschlagswasserbeseitigung in Dessau-Großkühnau erarbeitet. Hierbei wurde die bestehende Vorplanung aus dem Jahr 1992 überarbeitet und aktualisiert. Neben Untersuchungen zu Morphologie, Geologie und Grundwasser wurden vorhandene Entwässerungssysteme in der Ortslage auf ihre Leistungsfähigkeit geprüft. Insgesamt ist festzustellen, dass versickerungsfähige Böden direkt unterhalb des Mutterbodens oder unterhalb der Deckschichten aus anthropogenen Auffüllungen und/oder Resten der Aueböden (Lehm, Schluff) in allen Bereichen der Ortslage anstehen. Besonders starke derartige Deckschichten sind in den Bereichen-Nordwest (westlich des Dorfteiches) mit etwa 2m und-Mitte mit 1m bis 2m zu verzeichnen.

Insgesamt wurden neun Entwässerungsgebiete erkundet, die ihre Funktionsfähigkeit insbesondere in den historischen Teilen der Ortslage bereits über Jahrhunderte unter Beweis stellen.

Weiterhin wurde die hydraulische Leistungsfähigkeit des Weidebuschgrabens, als wesentliche Vorflut für die Dorfentwässerung hydraulisch berechnet und die Ergebnisse modelliert.

Im Entwässerungskonzept wurden aber auch Empfehlungen zum Straßenausbau gegeben. Unter dem grundsätzlichen Ansatz des weitestgehenden Belassens des Niederschlagswassers am Ort des Anfalls und der Sammlung und des Transportes des Niederschlagswassers möglichst an der Oberfläche, werden im Konzept folgende Empfehlungen gegeben: Vorhandene typische des Dorfbild prägende Gliederungen in befestigte Gehwege mit Hochbord, gepflasterte Seitenrinnen, ungebunden befestigten Seitenstreifen und gepflasterte Fahrbahnen sollten beibehalten und ggf. durch Aufnahme und fachgemäße Wiederherstellung des Großpflasters aufgewertet werden. Regeneinläufe in Bereichen mit ungebundenen befestigten Seitenstreifen sind großflächig zu umpflastern und mit großen Schlammfängen auszurüsten. Wo bisher gänzlich ungebundene Befestigungen ersetzt werden sollen ist (soweit dieses gestalterisch zulässig ist) auf Sickerpflaster oder auch Dränasphalt zu orientieren. Dabei sind grundsätzlich die RAS-EW und die Richtlinie für die Planung, Ausführung und Unterhaltung von begrünbaren Flächenbefestigungen zu beachten.

8. Denkmalschutz

Die Ortslage ist durch das Land Sachsen-Anhalt als Flächendenkmal ausgewiesenen und Bestandteil des Denkmalrahmenplanes des Gartenreiches Dessau- Wörlitz (vorliegende Fassung vom 10. Dezember 2007). Im dort enthaltenen denkmalpflegerischen Zielplan wird der komplette Bereich der Ortslage nördlich der Brambacher Straße von der Burgkühnauer Straße im Osten bis einschließlich der Neekener Straße im Westen als historische Siedlungsfläche (1851) definiert. Im zugehörigen Denkmalschützerischen Maßnahmenplan wird für die Entwicklung der Freiflächen die Umgestaltung des Straßenbelages auf kombinierte Bauweisen Pflaster/ Asphalt und Pflaster/ wassergebundene Decke orientiert. Vorschläge zur Gestaltung der Regelprofile für die Freiflächengestaltung sind nicht im Maßnahmenplan enthalten.

9. Gemeindestraßen-Leitfaden des Landes Brandenburg aus dem Jahr 2012

Die weiteren Ausführungen nehmen u.a. Bezug auf den *Gemeindestraßen-Leitfaden des Landes Brandenburg* aus dem Jahr 2012. Dieser als Anlage diesem Konzept beigefügte Leitfaden, zeigt seit Jahren in unserem Nachbarland Brandenburg den Städten/Gemeinden, den Straßenbauinitiativen und interessierten Bürger auf, dass der Bau und die Erhaltung von Anliegerstraßen auch mit weniger Geld möglich sind.

Der Leitfaden enthält eine auf Grundlage bautechnischer Erfahrungen aktualisierte Handlungsanleitung für Erneuerung und Ausbau von Anliegerstraßen mit sehr niedrigen Belastungsklassen. Ausgehend von den bestehenden Straßenbefestigungen wurden vier Erneuerungsvarianten und dazugehörige Bemessungshilfen für den Asphaltoberbau erarbeitet. Als Grundlage für wirtschaftliches Bauen werden umfangreiche Hinweise zu Voruntersuchungen gegeben, die für die Erneuerung und den Ausbau der Straßen notwendig sind.

Grundlage ist das neueste technische Regelwerk des Straßenbaus, die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12).

In Ergänzung dazu werden Finanzierungsmöglichkeiten für den Anliegerstraßenbau kurz erläutert sowie anhand neuerer Rechtsprechung auch die Abgrenzung zum Straßenausbau(beitrags)recht dargestellt.

Der Anhang dieses Leitfadens enthält eine Handlungsempfehlung, der das Herangehen für den Ausbau und die Erneuerung von Wohngebietsstraßen (Anliegerstraßen) unter Nutzung der bestehenden Tragfähigkeiten und/oder Wiederverwertung vorhandener Konstruktionschichten aufzeigt. Die Handlungsempfehlung gilt für die Erneuerung und den Ausbau von Wohngebietsstraßen (Anliegerstraßen).

Es handelt sich hierbei in der Regel um Straßen der untersten Belastungsklasse nach den RStO 12 wie z. B. die Schotterstraßen in Großkühnau ohne Busverkehr.

Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 RASt 06

10. Richtlinien für Gestaltung und Aufbau von Gemeindestraßen

Für die Dimensionierung von Straßenkonstruktionen existiert ein umfangreiches technisches Regelwerk. Darin sind exakte Angaben für die Dicke und Art der einzelnen Konstruktionsschichten in Abhängigkeit von der Verkehrsbeanspruchung enthalten. RStO, FGSV 2012 und RDO Asphalt. Ausgehend von der Art und Zusammensetzung der Schichten im Zusammenwirken mit den Gründungsverhältnissen, kann relativ zuverlässig auf das Verhalten des Oberbaues bei einer definierten Dicke geschlossen werden. Die Unterschiede im Verhalten gleicher Gesamtkonstruktionen haben ihre Ursachen meist im Tragfähigkeitsverhalten von Untergrund/Unterbau. Der Untergrund bei dünnen Gesamtbefestigungen ist sehr viel entscheidender als bei dickeren Straßenkonstruktionen. Die richtige Beurteilung der Ausgangssituation (Baugrund/vorhandene Befestigung) ist von entscheidender Bedeutung für die künftige Dauerhaftigkeit des gewählten Konstruktionsaufbaues. Die prognostizierten Lastwechselzahlen können schadlos ertragen werden, wenn die vorhandene Tragfähigkeit der Unterlage mindestens so hoch ist, wie in den Regelwerken vorausgesetzt wurde. Ein Einsparpotential entsteht dann und kann genutzt werden, wenn das Tragverhalten der vorhandenen, in der Straßenkonstruktion verbleibenden Schichten bei der Dimensionierung des neuen Straßenaufbaus berücksichtigt wird. Für Wohnstraßen und -wege werden im beiliegendem Leitfaden Hinweise und Öffnungsklauseln des geltenden Regelwerkes aufgezeigt, um kostengünstige Bauweisen zu ermöglichen.

Bei schwierigen Gründungsverhältnissen und Unsicherheiten bei der Ansprache des Baugrundes und der vorhandenen Straßenbefestigung wird in dem Leitfaden häufig aus wirtschaftlichen und technologischen Gründen die Erneuerungsvariante 4 für die Deckschicht empfohlen.

Erneuerungsvariante 4 (kombinierter Hoch- und Tiefbau mit Verfestigung)

<p>E-Var. 4</p>	<p>Erneuerung im Hocheinbau bei teilweisem Ersatz und Verfestigung der vorhandenen Straßenbefestigung</p> <p>nach Verbesserung der Tragfähigkeit der verbleibenden Tragschichten durch Verfestigung (Kombinierter Hoch- und Tiefbau mit zusätzlicher Verfestigung)</p>	<p>vorzugsweise bei Vorhandensein von Höhenzwangspunkten und schlechter Tragfähigkeit oder Befahrbarkeit der vorhandenen Tragschichten und/oder</p> <p>bei inhomogenen Tragschichten oder Untergrundverhältnissen,</p> <p>bei ungünstigen hydrologischen und/oder Witterungsbedingungen,</p> <p>bei zwischenzeitlicher Befahrung der Tragschichten,</p> <p>bei höherer Verkehrsbelastung z. B. $B > 0,1$ bis $\leq 0,3$,</p> <p>bei begrenzter Aushubtiefe, z. B. zur Vermeidung von Umverlegungen vorhandener Versorgungsleitungen und dgl.</p>
------------------------	--	---

Diese Erneuerungsvariante der Deckschicht ist generell bei Wohnstraßen mit Tragschichten zu empfehlen, die nur eine geringe Tragfähigkeit aufweisen und bei denen sich vor allem durch höhere Verkehrsbelastungen zu große Asphaltschichtdicken für die Erneuerung ergeben würden.

Vorteilhaft ist diese Erneuerungsvariante besonders zum Ausgleich von Tragfähigkeitsunterschieden in Quer- und Längsrichtung der Straße sowie innerhalb der alten Tragschicht oder bei Verbreiterungen. Die Erneuerungsvariante 4 eignet sich darüber hinaus auch für alte Tragschichten, die bezüglich ihrer Beschaffenheit (z. B. im Hinblick auf ihre Kornzusammensetzung und stofflichen Zusammensetzungen) nicht den heutigen

Anforderungen entsprechen. Durch Verfestigung dieser zum Teil sehr inhomogenen Tragschichtmaterialien, die auch Bauschutt und dergleichen enthalten können, lässt sich kostengünstig eine hochwertige, homogene, dauerhaft tragfähige Schicht herstellen. Dabei kann bei entsprechenden Unterhaltungsarbeiten gemäß RStO von einem Nutzungszeitraum von 30 Jahren ausgegangen werden. Erhaltungsmaßnahmen an der Deckschicht werden in Abhängigkeit von der konkreten Verkehrsbelastung und dem Zustand der Deckschicht in bestimmten Zeitintervallen notwendig. Im Leitfaden Seite 69 sind weiterführende Ausführungen und Bilder zur Ausführung ersichtlich.

Dieser kombinierte Hoch- und Tiefbau mit Verfestigung der vorhandenen Straßenbefestigung wurde in Großkühnau durch den Landesbetrieb für Hochwasserschutz in den Jahren 2005 und 2016 bereits in der Alsenstraße, im Seeweg und in der Steutzer Straße erfolgreich angewendet. Auch hier konnte nach entsprechenden Untersuchungen die vorhandene Substanz der Befestigungen für die Deckschichterneuerung genutzt werden. Es gibt demnach schon seit 15 Jahren funktionierende Beispiele für die, im Leitfaden ausführlich beschriebene Erneuerungsvariante 4 in Großkühnau

Die Umsetzung eines entsprechenden Aufwertungskonzeptes zur Einsparung von Unterhaltsmitteln und zur Beseitigung von Schmutz und Staub in der vielbefahrenen Rietzmecker Straße in Großkühnau scheiterte im Jahr 2014 an der fehlenden Genehmigung des Baulastträgers, obwohl diese Deckschichtverbesserung aufgrund der enormen Staubbelastung hier dringend benötigt wurde und von den Anliegern mehrfach einstimmig schriftlich eingefordert wurde.

Eine Wiederholung dieser beispielgebenden und verlässlichen Erneuerungsvariante zur Aufwertung der Schotterstraßen in Großkühnau ist dringend notwendig und kann zeitnah mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand bei einer Lebensdauer der erneuerten Deckschicht vom 30 Jahren umgesetzt werden.

Die so aufzuwertenden Schotterstraßen müssen die über eine funktionierend Regenwasserabführung verfügen.

Wenn man das umfangreiche Entwässerungskonzept für die Niederschlagswasserbeseitigung in Großkühnau auswertet, wird schnell deutlich, dass die Schotterstraßen bereits über eine funktionierendes Regenwasserabführung verfügen und entsprechende Vorfluten vorhanden sind.

11. Schadbilder Schotterstraßen Großkühnau.

Friedrichsplatz



Aufwertungskonzept für Schotterstraßen in der Ortschaft Großkühnau



Rietzmecker Straße



Burgkühnauer Straße Zustand 2008



Burgkühnauer Straße Zustand 2010



Baumschulenweg



12. Flächen und Handlungsbedarfe in Großkühnau

Kostenbewertung grundhafter Straßenausbau - vs. –Erneuerung Deckschicht nach Erneuerungsvariante 4 kombinierter Hoch- und Tiefbau Asphalt mit Verfestigung in reduzierter Fahrbahnbreite 4,1m gemäß Regelquerschnitt aus dem Entwässerungskonzept

acht unbefestigte Straßen Fläche ca.14.000 m², Fläche neue Deckschicht ca. 6.750 m²

Prio	Straße	Zustand	Länge	Breite	Fläche [m ²]	Kosten grundhafter Ausbau 180 €/m ²	[m ²]Fahrbahn Asphalt Breite 4,10m	Kosten red. Bitumen-ausbau 63 €/m ²
Großkühnau								
1	Rietzmecker Straße	unbefestigt	220	10	2.200	396.000 €	902	56.826 €
2	Friedrichsplatz	unbefestigt	261	5,5	1.436	258.390 €	1.070	67.416 €
3	Erlenbuschstraße	unbefestigt	230	8,5	1.955	351.900 €	943	59.409 €
4	Ebenhanstraße	unbefestigt	70	10,5	735	132.300 €	287	18.081 €
5	Baumschulenweg	unbefestigt	280	12	3.360	604.800 €	1.148	72.324 €
6	Roesickestraße	unbefestigt	160	11,5	1.840	331.200 €	656	41.328 €
7	Hechtweg	unbefestigt	110	10	1.100	198.000 €	451	28.413 €
8	Neuer Aker	unbefestigt	400	3,2	1.280	230.400 €	1.280	80.640 €
					13.906	2.502.990 €	6.737	424.437 €

funktionsfähige Regenentwässerung

11. Fazit

In der als Flächendenkmal ausgewiesenen Ortslage von Großkühnau gibt es achtzehn Straßen. Hiervon sind im Jahr 2020 immer noch acht Straßen mit einer Fläche von ca. 14.000 m² Schotterstraßen mit desolater Oberflächenbefestigung ausgeführt. Zwei weitere Straßen verfügen über einen sogenannten unbefestigten "Sommerweg". Durch unzureichende Unterhaltungsmaßnahmen kam es in den letzten zehn Jahren zur Zerstörung der Deck- und Tragschicht und Bildung von Schlaglöchern. Wasser und Verkehr führte zu einer Erweiterung und Vertiefung der Schlaglöcher bis hin zum völligen Auflösen der Befestigung. Eine jährliche Behandlung dieser unterhaltungsintensiven Straßen mit einem „Straßenhobel“, konnte diese tiefgreifenden Mängel an den Befestigungen der Trag- und Deckschichten nicht abhelfen.

Für Wohnstraßen und -wege werden in dem beiliegenden *Gemeindestraßen-Leitfaden des Landes Brandenburg* aus dem Jahr 2012 mit Bezugnahme auf das neueste technische Regelwerk des Straßenbaus (RStO 12) Hinweise und Öffnungsklauseln des geltenden Regelwerkes aufgezeigt, um kostengünstige Bauweisen zur Erneuerung von Deckschichten für Schotterstraßen zu ermöglichen.

Bei schwierigen Gründungsverhältnissen wird in dem Leitfaden häufig aus wirtschaftlichen und technologischen Gründen die Erneuerungsvariante 4 (kombinierter Hoch- und Tiefbau mit Verfestigung) empfohlen. Dieses Verfahren wurde durch den Landesbetrieb für Hochwasserschutz bereits an drei Straßenoberflächen in Großkühnau angewendet. Die Großkühnauer die an diesen Straßen wohnen sind seit Jahren von Schmutz und Staub befreit und mit der errichteten Qualitätsverbesserung zufrieden. Die Deckschichten weisen trotz vieljähriger Nutzung keinerlei Schäden durch Verkehrsbelastungen oder Frost auf und helfen dem Baulastträger seit über zehn Jahren Unterhaltskosten zu sparen.

Aufwertungskonzept für Schotterstraßen in der Ortschaft Großkühnau

Bei Umsetzung dieser wirtschaftlichen und lange haltbaren Erneuerungsvariante zur Aufwertung der Schotterstraßen in Großkühnau nach dem empfohlenen Regelquerschnitt aus dem Entwässerungskonzept, werden nur ca. 25 % der Straßenoberflächen versiegelt.

Ohne grundhaften Ausbau könnte für diese Schotterstraße in Großkühnau bei vertretbarem finanziellem Aufwand, die Nutzungsdauer der Straßen deutlich erhöht werden, die Unterhaltungskosten zukünftig deutlich reduziert werden und insbesondere die Schmutz- und die Staubbelastung für die Anwohner signifikant reduziert werden.

Unter Beachtung der Ergebnisse des Entwässerungskonzeptes, der vorliegenden Schadensbilder und der verkehrlichen Nutzung wurde eine Priorisierung dieser dringend aufzuwertenden Schotterstraße vorgenommen und in einer Tabelle auf Seite 11 dargestellt. Unter Verwendung von belastbaren Budgetkostenansätzen wurde die finanziellen Aufwendungen für einen grundhaften Ausbau der Anliegerstraßen den Aufwertungskosten für die Erneuerung der Deckschicht gegenübergestellt. Mit einem finanziellen Aufwand von ca. 500T€ können diese regelwerkskonformen Aufwertungsmaßnahmen an allen Schotterstraßen in Großkühnau umgesetzt werden. Hierdurch kann die Aufenthalts- und Lebensqualität vieler Großkühnauer Bürger signifikant verbessert werden. Demgegenüber stehen etwa fünffach höhere Straßenausbaubedarfe, um die aus Sicht der Anwohner sehr vordringlichen Missstände zu beseitigen.

Der Ortschaftsrat von Großkühnau wird die Einstellung entsprechender finanzieller Mittel für die dringend erforderlichen Aufwertungsmaßnahmen in den Haushalten 2021/2022 über das Referat Ortschaften beantragen und hofft auf die Genehmigung dieser schnell realisierbaren Aufwertungsmaßnahmen durch die Stadtverwaltung und auf politische Unterstützung zur Durchsetzung der längst überfälligen Maßnahmen.

Fred Kitzing

OBM Großkühnau

28.04.2020