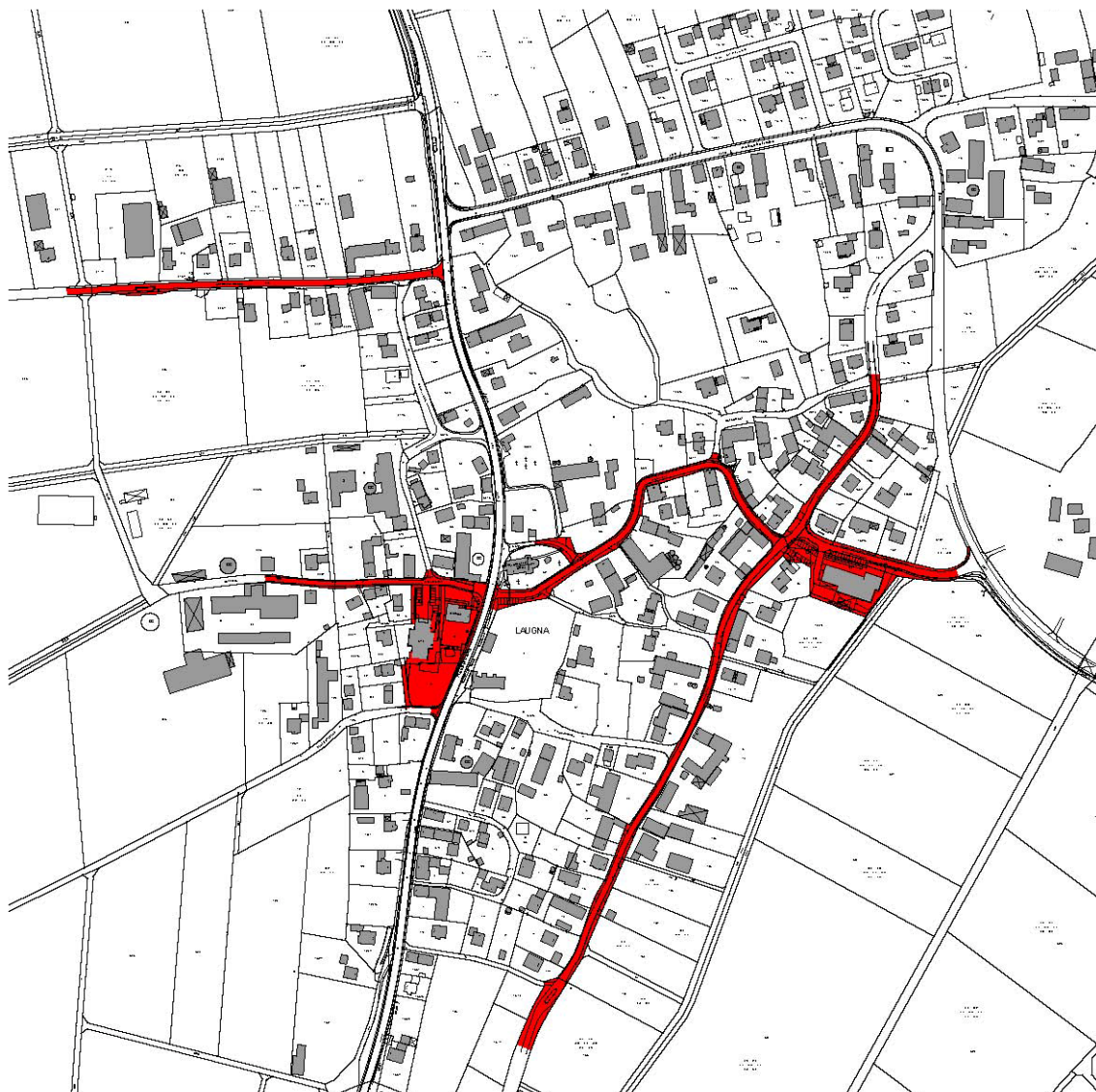


**Teilnehmergemeinschaft Laugna II**  
**Gemeinde Laugna**

**Umgestaltung innerörtliche Straßen: Teilbereich Hettlingerstraße,  
Schulstraße mit Umgriff Rathaus und Bürgerhaus, Bereich entlang  
Schloßmauer, Wirtsgasse, Fuggerstraße, Talstraße, Raiffeisenstraße**

**Erläuterungsbericht vom 28.10.2010**



**Bauvorhaben:** Umgestaltung der innerörtlichen Strassen:  
Teilbereich Hettlingerstraße, Schulstraße mit Umgriff Rathaus und  
Bürgerhaus, Bereich entlang Schloßmauer, Wirtsgasse, Fuggerstraße,  
Talstraße, Raiffeisenstraße  
Gemeinde Laugna, Landkreis Dillingen

**Auftraggeber:** Teilnehmergeinschaft Laugna II  
Dr.-Rothermel-Straße 12  
86381 Krumbach  
Tel.: 08282 / 92-0  
Fax: 08282 / 92-255  
[poststelle@ale-schw.bayern.de](mailto:poststelle@ale-schw.bayern.de)  
[www.ale-schwaben.bayern.de](http://www.ale-schwaben.bayern.de)

Gemeinde Laugna  
Bartholomäus-Holzhauser-Platz 1  
86502 Laugna  
Tel.: 08272 / 2766  
[poststelle@vg-wertingen.de](mailto:poststelle@vg-wertingen.de)  
[www.laugna.de](http://www.laugna.de)

**Planung:** LARS consult GmbH  
Gesellschaft für Planung und Projektentwicklung  
Bahnhofstraße 20  
87700 Memmingen  
Tel.: 08331 / 4904-0  
Fax: 08331 / 4904-20  
[info@lars-consult.de](mailto:info@lars-consult.de)  
[www.lars-consult.de](http://www.lars-consult.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Bestandssituation.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>Allgemeines.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2</b>	<b>Bestand Innerörtliche Straßen .....</b>	<b>4</b>
1.2.1	Bereich Ortsdurchfahrt zwischen Kirche, Forstamt und Einmündung Fuggerstraße. ....	4
1.2.2	Bereich Ortsdurchfahrt zwischen Einmündung Schulstraße und Einmündung Schützenstraße.....	4
1.2.3	Schulstraße.....	4
1.2.4	Umgriff Rathaus und Bürgerhaus .....	4
1.2.5	Wirtsgasse mit Umgriff Kirche und Friedhof .....	5
1.2.6	Talstraße.....	5
1.2.7	Raiffeisenstraße.....	5
1.2.8	Hettlingerstraße .....	6
1.2.9	Fuggerstraße .....	6
<b>1.3</b>	<b>Planung innerörtliche Straßen .....</b>	<b>6</b>
1.3.1	Bereich Ortsdurchfahrt zwischen Kirche, Forstamt und Einmündung Fuggerstraße. ....	6
1.3.2	Bereich Ortsdurchfahrt zwischen Einmündung Schulstraße und Einmündung Schützenstraße.....	6
1.3.3	Die Schulstraße .....	7
1.3.4	Umgriff Rathaus und Bürgerhaus .....	7
1.3.5	Wirtsgasse mit Umgriff Kirche und Friedhof .....	8
1.3.6	Talstraße.....	8
1.3.7	Raiffeisenstraße.....	8
1.3.8	Hettlingerstraße .....	9
1.3.9	Fuggerstraße .....	9
1.3.10	Schützenstraße.....	10
<b>2</b>	<b>Bodengutachten .....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Querschnitt .....</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Kanal und Wasserleitungen.....</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Entwässerung .....</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Umweltverträglichkeit .....</b>	<b>11</b>

# Erläuterungsbericht

## 1 Bestandssituation

### 1.1 Allgemeines

Im Rahmen der bereits abgeschlossenen Vorbereitungsphase zum Dorferneuerungsverfahren Laugna II wurden für den Ortskernbereich der Gemeinde Laugna verschiedene Maßnahmen in Verbindung mit einer Prioritätenliste erarbeitet. Dabei stellte sich heraus, dass vor allem die Straßenräume im Ortskernbereich einer dringenden gestalterischen Verbesserung und Aufwertung bedürfen. Ein großes Defizit für eine lebendige Dorfgemeinschaft ist ebenso der fehlende Kommunikationsort Dorfplatz im Ortskernbereich. Da die Straßenbaubehörde des Staatlichen Bauamtes Krumbach die Ortsdurchfahrt St 2036 auf Grund massiver Straßenmängel ebenfalls erneuern wollte, wurde der Entschluss gefasst, gemeinsam mit der Teilnehmergeinschaft, der Gemeinde und dem Staatlichen Bauamt die Neugestaltung der Ortsmitte sowie der innerörtlichen Straßen zu planen.

Die Teilnehmergeinschaft (TG) Laugna II und die Gemeinde Laugna haben im Anschluss an die Vorbereitungsphase das Planungsbüro LARS consult GmbH in Memmingen mit der Objektplanung zur Umgestaltung der innerörtlichen Straßen beauftragt.

Erste Diskussionsvarianten wurden in Zusammenarbeit mit den Bürgern, den Mitgliedern der Vorstandschaft, der TG und des Gemeinderates zum vorliegenden Entwurf ausgearbeitet. Ziel der Planung ist die Entsiegelung von großen undurchlässigen Flächen, Wiederherstellung bzw. Verbesserung von ehemaligen dörflichen Funktionen in den Straßenräumen. Gehwegbeläge wurden unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und ökologischer Aspekte als Pflasterwege geplant, da zukünftig damit zu rechnen ist, dass in Gehwegen DSL- bzw. Wärmeleitungen verlegt werden. Ein weiteres Ziel ist die Erneuerung und Anpassung der Fahrbahnen an den heutigen Stand der Technik und die Anpassung an die Bedürfnisse der Nutzer. Durch die intensive Einbeziehung der Bürger von Laugna und der Möglichkeit, die Planung vor Ort zu markieren und abzustimmen, sowie durch Diskussionen bei der Vorstellung in der Bürgerversammlung und der Vorstellung vor den gemeinsamen Gremien Vorstandschaft und im Gemeinderat kann von einem hohem Maß an Akzeptanz gegenüber der Planung ausgegangen werden.

## **1.2 Bestand Innerörtliche Straßen**

### **1.2.1 Bereich Ortsdurchfahrt zwischen Kirche, Forstamt und Einmündung Fuggerstraße.**

Die Ortsdurchfahrt liegt mit einer Breite von 6,50 m und teilweise beidseitigen asphaltierten Gehwegen mit einer Breite von 0,80 m bis 1,30 m zwischen den gemeindlichen Grundstücken. Zwischen der Kirche und dem Fuggerschen Forstamt, der Schlossmauer entlang der östlichen Grundstücksgrenze und dem östlichen Fahrbahnrand der Ortsdurchfahrt besteht eine ca. 5,00 bis 6,00 m breite Asphaltfläche die als Gehweg sowie als Bushaltestelle genutzt wurde.

### **1.2.2 Bereich Ortsdurchfahrt zwischen Einmündung Schulstraße und Einmündung Schützenstraße**

Zwischen den Bereichen Einmündung Schulstraße, Rathaus und Einmündung Schützenstraße verbindet ein unterschiedlich breiter Gehweg von 0,80 m bis 1,30 m die genannten Bereiche. Westlich des Gehwegs schließt der eingezäunte Garten des Kindergartens sowie des Rathauses an. Der Gehwegbelag ist in einem schlechten Zustand und führt zum Teil zu erheblichen Nutzungsstörungen für die Fußgänger. Von einer befriedigenden gestalterischen Situation kann nicht gesprochen werden.

### **1.2.3 Schulstraße**

Die Schulstraße umfasst den Bereich zwischen der Einmündung in die Ortsdurchfahrt im Osten und der Ostfassade des Wirtschaftsgebäudes auf der Fl. Nr. 204.

Die Schulstraße liegt mit einer Breite von 5,50 m zwischen den öffentlichen Grenzen und erweckt den Eindruck einer Dorfstrasse mit einer starken Verbindungsfunktion, sie endet in einem Feldweg untergeordneter Funktion. Im Bereich des Benefiziatenhauses, das unter Denkmalschutz steht, führt der Fahrbahnrand direkt an der Fassade entlang. Dies ergibt technische wie auch optische Mängel die beseitigt werden sollten. Bei der Besichtigung vor Ort durch die Vorstandschaft und der Gemeinderäte wurde festgestellt, dass der schlechte bauliche Zustand 50 % der Fahrbahn betreffen.

### **1.2.4 Umgriff Rathaus und Bürgerhaus**

Der Umgriff des Rathauses umfasst den Bereich zwischen Gehweg entlang der Ortsdurchfahrt im Osten, der Schulstraße im Norden, dem bestehenden alten Feuerwehrhaus im Süden und der Zufahrt zum neuen Bürgerhaus im Westen. Die östliche und nördliche

Grenze ist mit Mauern und Sockelmauern mit Zäunen eingefasst, die zum größten Teil zu erneuern sind bzw. aus gestalterischen Gründen entfernt werden. Die vorhandenen Zugänge und Treppen sind nicht mehr verkehrssicher und zu erneuern.

### **1.2.5 Wirtsgasse mit Umgriff Kirche und Friedhof**

Die Wirtsgasse beginnt an der Einmündung Ortsdurchfahrt direkt entlang der südlichen Friedhofsmauer und endet östlich an der Einmündung Talstraße. Über diese Verbindung erreicht der östliche Ortsbereich die Dorfmitte. Die Wirtsgasse ist im gesamten öffentlichen Bereich asphaltiert, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 5,50 und breiter und wird von Gehwegen in einer Breite von ca. 0,80 m bis 1,30 m eingefasst. Der Fahrbahnbelag, der Unterbau und die Entwässerungseinrichtungen befinden sich in einem schlechten Zustand, was zu Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmer führt. Außerdem kann nicht von einer befriedigenden gestalterischen Situation gesprochen werden.

Zum Umgriff Kirche und Friedhof gehören die Bereiche zwischen Fahrbahnrand Ortsdurchfahrt und Friedhofsmauer im Norden und Osten, dem Grundstück Pfarrhof, dem neuen Friedhof und dem landwirtschaftlichem Anwesen. Die Flächen sind zum Teil unbefriedigend gestaltet, bereits begonnene Gestaltungen sind zu ergänzen. Gleichzeitig sind die Zugänge zur Kirche und Friedhof behindertengerecht herzustellen.

### **1.2.6 Talstraße**

Die Talstraße beginnt im Norden an der Einmündung Kanalstraße, führt in leichten Radien in Richtung Süden und endet am südlichen Ortsausgang. Die Fahrbahn besitzt eine asphaltierte Breite von ca. 5,00 m. Die Fahrbahnränder sind nicht eingefasst. Die Entwässerung erfolgt über die Fahrbahnschulter, das Oberflächenwasser soll im öffentlichen Grün versickern. Der Zustand der Fahrbahn zeigt schwere Mängel auf. Zudem leidet die Tragfähigkeit der Fahrbahn durch die permanente Vernässung der Tragschicht, ausgelöst durch die nichtfunktionierende Ableitung des Oberflächenwassers.

### **1.2.7 Raiffeisenstraße**

Die Raiffeisenstraße ist die östliche Ortszufahrt nach Laugna und dient hauptsächlich der örtlichen Landwirtschaft als Verbindungsstrasse zu den landwirtschaftlichen Flächen im Osten. Gleichzeitig liegt die Raiffeisenstraße am Lagerhaus und am Festplatz.

Der Geltungsbereich der Raiffeisenstraße beginnt an der Einmündung in die Talstraße und endet am Grabendurchlass am östlichen Ortseingang. Ab dem Durchlass führt später

eine Gehwegverbindung bis zur Asbacherstraße. Zum Bereich der Raiffeisenstraße zählen alle Flächen um das Lagerhaus, des überdachten Veranstaltungsbereiches und des gemeindlichen Bauhofes. Der Bereich ist zum Größten Teil asphaltiert, mit technischen Mängeln der Tragschichten und der Entwässerung sowie großen gestalterischen Mängeln. Durch den Abbau der alten Trafostation und der Neuorganisation der Stromversorgung wurde eine große Fläche zur gemeindlichen Nutzung frei.

### **1.2.8 Hettlingerstraße**

Die Hettlingerstraße führt von Westen aus Richtung Hettlingen in einer Gerade, abschüssig direkt nach Laugna. Viele Verkehrsteilnehmer wie auch der Schwerverkehr benützen die Hettlingerstraße als Abkürzung zwischen St 2027 über die St 2036 in Richtung Gersthofen. Dies führt zu massiven Geschwindigkeitsüberschreitungen am westlichen Ortseingang und zu erheblichen Beeinträchtigungen für alle Anlieger und Verkehrsteilnehmer in der Hettlingerstraße.

### **1.2.9 Fuggerstraße**

Der Bereich Fuggerstraße umfasst die Einmündung in die Ortsdurchfahrt, die Einmündung in die Talstraße mit deren unzureichender Entwässerung.

## **1.3 Planung innerörtliche Straßen**

### **1.3.1 Bereich Ortsdurchfahrt zwischen Kirche, Forstamt und Einmündung Fuggerstraße.**

Der Straßenraum im Ortskernbereich wurde auf Grund der Reduzierung der Fahrbahnbreite, dem Wegfall der bisherigen Bushaltestelle sowie dem Rückbau der Grünflächen am Rathaus vergrößert und somit eine großzügige Dorfmitte geschaffen. Die auf der östlichen Seite der Ortsdurchfahrt eine 4,00 m bis 5,00 m breite in Betonpflaster verlegte Gehwegfläche ergibt ausreichend Platz für den Weihnachtsmarkt und andere Veranstaltungen. Entlang der Fahrbahn entstehen Längsparkbuchten als Betonrasenpflasterflächen mit einer durchgehenden Baumreihe.

### **1.3.2 Bereich Ortsdurchfahrt zwischen Einmündung Schulstraße und Einmündung Schützenstraße.**

Der Rückbau der Grünflächen am Rathaus gestattet eine ausreichende Aufenthaltsfläche zwischen Rathaus und westlichem Fahrbahnrand, auf der die Kinder sicher zum Kinder-

garten gelangen und auch Fahrgäste ungestört auf die Busse warten können. Der Platz gliedert sich in eine quadratische wassergebundene Fläche die mit vier Bäumen umpflanzt ist sowie in den mit Betonpflaster belegten Gehwegbereich, der abgesetzt durch eine Grünfläche, in Richtung Süden zur Einmündung Schützenstrasse weiterführt. Der Neubau erfolgt im Vollausbau.

### **1.3.3 Die Schulstraße**

Die Schulstraße wird entsprechend des geringen öffentlichen Verkehrs im Einmündungsbereich zur Ortsdurchfahrt auf 5,00 m, im übrigen Bereich auf 4,50 m Breite reduziert.

Der Fahrbahnrand wird entlang des Benefiziatenhauses um 1,50 m abgesetzt, um der Bedeutung des denkmalgeschützten Gebäudes Rechnung zu tragen. Die Fahrbahneinfassung wird auf der gesamten Länge einseitig als Granitgroßpflastereinzeiler, die einseitige Entwässerungseinrichtung als Granitgroßsteinpflaster 2 Zeiler / Homburgerkante hergestellt. Der Teilausbau der Tragschichten erfolgt zur Hälfte im Vollausbau, die andere Hälfte als Rückbau. Die Asphalttragschicht wird entlang der Fahrbahneinfassungen ergänzt, im Vollausbaubereich neu eingebaut. Die gesamte Fahrbahn wird mit einer Asphaltdecke überzogen. Die restlichen Seitenbereiche werden in Schotterrasen, die Hofzufahrten als Betonrasenpflaster ausgeführt.

Der Einmündungsbereich in die Ortsdurchfahrt wird zur optischen Verlängerung der Ortsmitte, als gesägtes und kugelgestrahltes Granitpflaster mit 14 cm Einbindetiefe vorgesehen.

### **1.3.4 Umgriff Rathaus und Bürgerhaus**

Die Zugänge zum Rathaus und zum Kindergarten werden in Betonpflaster neu angelegt, die vorhandenen Sockelmauern mit Einfriedungen entfernt. Die anstehenden Böschungen werden im südlichen Bereich neu moduliert um die Sicht zum Rathaus zu öffnen und dadurch optisch die Dorfmitte zu stärken. Das Bürgerhaus mit Feuerwehr erhält an der Nordseite 14 Stellplätze in wassergebundener Decke, der Übungsbereich vor den Feuerwehrgaragen wird in Asphalt ausgeführt. Der Zugang von der Ortsdurchfahrt zum Bürgerhaus wird über 11 Granitblockstufen und einem 3,00 m breiten Betonpflasterweg hergestellt. Auf Grund der notwendigen Befahrbarkeit der Pflasterwege durch PKW und evtl. Traktoren bei der An- und Abfahrt der Mosterei wurde die Einspannung der Betonpflasterung durch Granitpflasterzeilen notwendig.



### **1.3.5 Wirtsgasse mit Umgriff Kirche und Friedhof**

Die asphaltierte Fahrbahn der Wirtsgasse wird auf 5,00 m reduziert. Gleichzeitig wird ein 1,50 m breiter Gehweg, als direkter Gehweg von der östlich an der Asbacherstraße gelegenen Bushaltestelle über die Raiffeisenstraße bis zur Dorfmitte führend, auf der Nordseite der Fahrbahn angelegt. Der südlich gelegene Gehstreifen wird zurückgebaut und als Schotterrasenfläche, im Bereich der Hofzufahrten als Rasenpflaster, angelegt.

Die Fahrbahneinfassung wird auf der gesamten Länge einseitig als Granitgroßpflastereinzeiler, die einseitige Entwässerungseinrichtung als Granitgroßsteinpflaster 2 Zeiler / Homburgerkante, die zugleich die Gehwegeinfassung übernimmt, hergestellt.

Der Einmündungsbereich in die Ortsdurchfahrt wird zur optischen Verbesserung der Abgrenzung zwischen bevorrechtigter und untergeordneter Fahrbahn, als gesägtes und kugelgestrahltes Granitpflaster mit 14 cm Einbindetiefe vorgesehen.

Die entlang der Schlossmauer vorgesehenen zehn Senkrecht- und Längsstellplätze sind als Betonrasenpflasterflächen vorgesehen.

Der gesamte Neubau erfolgt als Vollausbau.

### **1.3.6 Talstraße**

Die Fahrbahn wird auf eine Breite von 5,00 m reduziert. Die Fahrbahneinfassung wird auf der gesamten Länge einseitig als Granitgroßpflastereinzeiler, die einseitige Entwässerungseinrichtung als Granitgroßsteinpflaster 2 Zeiler / Homburgerkante hergestellt. Damit soll durch die geordnete Entwässerung die Tragfähigkeit der Fahrbahn verbessert werden. Im Bereich der Einmündung Wirtsgasse und Raiffeisenstraße wird die Talstraße, um die Einsehbarkeit aus der Wirtsgasse zu verbessern, ca. 3,00 m Richtung Osten verschoben. Zur Reduzierung der Geschwindigkeit an der südlichen Ortseinfahrt ist eine Verkehrsinsel im Vollausbau vorgesehen.

Sämtliche Flächen zwischen Fahrbahn und Grundstücksgrenze werden als Schotterrasenfläche ausgeführt. Um den durchgehenden Grünstreifen optisch zu verstärken werden die dazwischen liegenden Hofzufahrten in Betonrasenpflaster ausgeführt.

Die Asphalttragschichten im Bereich des Teilausbaus werden ergänzt und im gesamten Bereich der Talstraße mit einer Asphaltdecke versehen.

### **1.3.7 Raiffeisenstraße**

Durch die klare Gliederung des Straßenraumes und durch den Rückbau der Y- Einmündung der Raiffeisenstraße in die Talstraße werden vormals unvorteilhafte Flächen sinnvoll

nutzbar. Durch die Verschiebung der Raiffeisenstraße in Richtung Norden und durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5,00 m entsteht ausreichend Fläche für 13 Senkrechstellplätze in wassergebundener Decke, einen durchgehenden 1,50 m breiten asphaltierten Gehweg zur Asbacherstraße und zur Bushaltestelle sowie eine durchgehende Baumreihe.

Die Fahrbahneinfassung wird auf der gesamten Länge einseitig als Granitgroßpflastereinzeiler, die einseitige Entwässerungseinrichtung als Granitgroßsteinpflaster 2 Zeiler / Homburgerkante hergestellt. Entlang des nördlichen Fahrbahnrandes ist eine 1,00 m breite Bankette als multifunktionaler Streifen in wassergebundener Ausführung vorgesehen.

Der asphaltierte Gehweg wird durch Graniteinzeiler eingefasst.

Die ehemals nur teilweise nutzbare Fläche im Bereich der Trafostation nimmt 15 Stellplätze sowie die Wertstoffcontainer auf. Der gesamte Bereich wird als wassergebundene Fläche ohne Einfassungen vorgesehen. Die Ausführung der gesamten Maßnahme erfolgt im Vollausbau.

### **1.3.8 Hettlingerstraße**

Zur Reduzierung der Geschwindigkeit der einfahrenden Fahrzeuge wird die vorgesehene Verkehrsinsel in den Bestand eingebaut sowie die Verbreiterung der asphaltierten Fahrbahn in Richtung Süden im Vollausbau erstellt.

Die Insel wird mit Granitgroßsteineinzeiler eingefasst, die Verbreiterung erhält keine Einfassung. Der südliche Gehweg wird bis zur Einmündung des Baugebiets in Asphalt hergestellt.

Der Einmündungsbereich in die Ortsdurchfahrt wird zur optischen Verbesserung der Abgrenzung zwischen bevorrechtigter und untergeordneter Fahrbahn, als gesägtes und kugelgestrahltes Granitpflaster mit 14 cm Einbindetiefe vorgesehen.

### **1.3.9 Fuggerstraße**

Der Einmündungsbereich in die Ortsdurchfahrt wird zur optischen Verbesserung der Abgrenzung zwischen bevorrechtigter und untergeordneter Fahrbahn als gesägtes und kugelgestrahltes Granitpflaster mit 14 cm Einbindetiefe vorgesehen.

Zur Verbesserung der Entwässerung im Bereich der Einmündung in die Talstraße werden zusätzlich zwei Bergstraßeneinläufe vorgesehen.

### 1.3.10 Schützenstraße

Der Einmündungsbereich in die Ortsdurchfahrt ist zur optischen Verbesserung der Abgrenzung zwischen bevorrechtigter und untergeordneter Fahrbahn als gesägtes und kugelgestrahltes Granitpflaster mit 14 cm Einbindetiefe vorgesehen.

## 2 Bodengutachten

Die Gemeinde Laugna hat im Zuge der Baumaßnahmen das Büro HPC HARRESS PICKEL CONSULT AG, Marktplatz 1, 86655 Harburg beauftragt, für den Ortsbereich Laugna ein Bodengutachten zu erstellen (siehe Gutachten vom 13. Juli 2009).

Nach den Aufschlussergebnissen ist überwiegend mit einem sehr frostempfindlichen Untergrund zu rechnen. Entsprechend ergibt sich unter Berücksichtigung der Bauklassen III/IV, der Forstempfindlichkeitsklasse F3 sowie der Frosteinwirkungszone II eine Mindestdicke für den frostsicheren Aufbau von 0,65 m. Bei Auslegung der Straßen auf die Bauklasse V verringert sich der frostsichere Gesamtaufbau um 10 cm.

Für den Mindestaufbau wird vorausgesetzt, dass im Niveau des Erdplanums eine ausreichende Tragfähigkeit gegeben ist. Auf dem Erdplanum ist mittels Plattendruckversuch ein E V2 -Wert  $> 45 \text{ MN/m}^2$  nachzuweisen. Stehen im Niveau des Erdplanums sandige oder kiesige Auffüllböden an (vgl. RKS 1-4), so ist im Allgemeinen eine ausreichende Tragfähigkeit gegeben bzw. kann diese durch eine Nachverdichtung erreicht werden.

Bei bindigen Böden werden die Anforderungen an die Tragfähigkeit des Erdplanums voraussichtlich nicht erreicht. Entsprechend ist hier ein zusätzlicher Bodenaustausch von mind. ca. 20 – 30 cm, in Bereichen weichkonsistenter Auelehme sogar mit mind. ca. 40 cm und der Verlegung eines Geotextils zu kalkulieren bzw. muß das Erdplanum, z.B. durch die Zugabe eines Mischbinders, verbessert werden.

## 3 Querschnitt

Da für die innerörtlichen Straßen keine Verkehrszählung vorhanden ist, kann nach Tab. 4 RStO 01 Zeile 4 von Pkw-Verkehr mit geringem Schwerverkehrsanteil (Lieferverkehr frei), mit Bauklasse IV/V ausgegangen werden.

Es wird daher empfohlen nach Profilierung des Erdplanums die Tragfähigkeit mittels Plattendruckversuchen zu überprüfen.

Die Fahrbahnbreite wird verkehrsgerecht mit maximal 5,00 m gewählt.

Die Bemessung des bituminösen Oberbaus erfolgt nach RStO 01, Tafel 1.

Es wird folgender Oberbau für die Fahrbahn vorgeschlagen:

100 kg/m <sup>2</sup> AC11 DS	ca. 4 cm
250 kg/m <sup>2</sup> AC32 TS	ca. 10 cm
Kiestragschicht	ca. 51 cm
<hr/>	
Oberbau	ca. 65cm

#### **4 Kanal und Wasserleitungen**

Die Gemeinde Laugna hat im Zuge des Neubaus der Ortsdurchfahrt die Mischwasserkanalisation erneuert. Gleichzeitig wurde im Bereich der Ortsdurchfahrt die DSL Leitungen verlegt. Die Wasserleitungen sind überprüft und bedürfen keiner Erneuerung. Die sonstigen Versorger wie Telekom oder LEW sind über den Neubau der Ortsdurchfahrt, der Gehwege und der Seitenbereiche benachrichtigt und werden vor Baubeginn in den Bauablauf einbezogen, um eventuelle Neuverlegungen einzubringen. Diese Vorgehensweise gilt für alle Baumaßnahmen der Gemeinde innerhalb der Ortschaft.

Vor Baubeginn einer Maßnahme werden durch die Träger alle Versorgungsleitungen überprüft, ob Maßnahmen der Sanierung bzw. Neuverlegungen notwendig werden.

#### **5 Entwässerung**

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt über Granitgroßstein 2 Zeiler als Homburgerkante bzw. über eine V-Rinne über Straßeneinläufe niedere Bauart, ohne Schlammfang mit Kunststoff Rohrleitungen DN 150 in den vorhandenen Mischwasserkanal.

#### **6 Umweltverträglichkeit**

Durch die geplante Maßnahme wird aufgrund der Entsiegelungsmaßnahmen und der veränderten Gestaltung des öffentlichen Raumes die Reduzierung der Geschwindigkeit erreicht und damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht. Unter Verwendung von wasserdurchlässigen Pflasterbelägen sowie der Pflanzung von Bäumen, die städtebauliche Räume und Pflanzachsen betonen, wird der überplante Bereich in ausreichendem

Maß durchgrünt und weist dadurch eine eindeutige Verbesserung in ökologischer, wirtschaftlicher und gestalterischer Hinsicht auf.

Die Maßnahme ist eindeutig umweltverträglich.

Memmingen, 28.10.2010

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Zettler', with a large loop at the end.

Harald Zettler, Dipl.Ing.