

Bauvorhaben:

**Dorferneuerung Hausen**

**Neugestaltung der Ortsdurchfahrt und des Kirchplatzes**

Bauherr:

**Teilnehmergemeinschaft Hausen**

**Amt für Ländliche Entwicklung**

**Zeller Straße 40**

**97082 Würzburg**

# Entwurfserläuterung

Entwurfsverfasser:

**FMP design engineering GmbH**

**Architekten + Ingenieure**

**Karl-Götz-Straße 5**

**97424 Schweinfurt**

Aufgestellt, Schweinfurt den 30.01.2021

## 1. Darstellung der Baumaßnahme

### 1.1 Planerische Beschreibung

Der vorliegende Entwurf umfasst den Neubau der Hausener Hauptstraße bis zum Kirchplatz ein Teilstück des Mühlenweges, den Anschluss der Friedhofstraße, ein Teilstück der Schulgasse und die Umgestaltung des Kirchplatzes.

Der Ausbaubereich befindet sich innerorts.

Die Dorferneuerung Hausen erfolgt durch die Teilnehmergeinschaft Hausen mit der Förderung durch das Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken. Für die Fahrbahn der „Hausener Hauptstraße“ von Bau-km 0+000 bis 0+51,50 (Landkreisgrenze) ist der Landkreis Schweinfurt Bauträger. Bei einem Ortstermin mit Herrn Kraus, LRA Schweinfurt, wurde die Planung vorgestellt. Im Aktenvermerk 41-631/7/2-26 vom 29.07.2020 wurde die Zustimmung der Baumaßnahme erteilt.

### 1.2 Strassenbauliche Beschreibung „Hausener Hauptstraße“

Der Ausbau der Hauptstraße erfolgt auf einer Länge von 435,10 m. Baubeginn der Maßnahme ist am südlichen Ortseingang auf Höhe der Trafostation bei Bau-km 0+000 und endet am best. Brückenbauwerk bei Bau-km 0+435,10. Die Fahrbahnbreiten der Hauptstraße variieren zwischen 4,24 m und 5,50 m. Die Kurvenbereiche weisen die Fahrbahnbreiten zwischen 6,74 m – 7,23 m auf.

In dem Straßenabschnitt zwischen Mühlenweg und Friedhofstraße existieren Einengungen der Fahrbahn  $b = 4,24$  m, hier müssen die Verkehrsteilnehmer warten, bis der Gegenverkehr diese Engstelle passiert hat. Wegen der guten Einsehbarkeit dieser Stelle ist dies unproblematisch und dient zusätzlich der Geschwindigkeitsreduktion.

Die Fahrbahn wird ab Bau-km 0,00 bis Bau km 0+120,00 als Einseitneigung ausgeführt.

Als Begrenzung der Fahrbahn wird generell vor dem Granitbordstein des Gehweges ein 1-zeiliges Granitpflaster und zur Entwässerung der Fahrbahn eine 3-zeilige Granitpflastermulde eingebaut.

Der westliche Gehweg von Bau-km 0,00 – Bau-km 51,50 wird in Asphaltbauweise ausgeführt, als Begrenzung zur Fahrbahn wird ein Granithochbordstein bzw. in Einfahrten ein Granitbordstein ( $h = 3$  cm) eingebaut, als Abschluss zu den Grundstücken wird ein 1-zeiliges Granitpflaster vorgesehen. Im Bereich der Bushaltestellen wird beidseitig auf einer Länge von 12,00 m ein Kasseler Sonderbord ( $h = 18,0$  cm) eingebaut. Die Fahrbahn wird in diesem Bereich in gesägtem Granitpflaster ausgeführt. Auf der östlichen Seite ist ein 1,50 m breiter Seitenstreifen in Asphaltbauweise mit einer Einfassung durch ein 1-zeiliges Granitgroßpflaster vorgesehen. Ab Bau-km 0+120,00 bis 0+432,00 wird in die Fahrbahn mittig eine 3-zeilige Granitpflastermulde angeordnet. Die Fahrbahn wird durch entsprechende Einläufe in der Mittelrinne entwässert. Zur Entwässerung des Straßenkoffers ist eine Sickerleitung DN 150 vorgesehen. Bei Bau-km 0+120,00 ist auf der östlichen Seite eine Aufenthaltsfläche in wassergebundener Bauweise vorgesehen. Hier wird eine Infotafel, 3 Sitzbänke, eine E-Bike Ladestation sowie 2 Fahrradparker aufgestellt. Bis zur Einmündung Friedhofstraße werden auf der westlichen Seite insgesamt 9 Parkplätze angeordnet. 5 Parkplätze werden in Betonpflasterbauweise erstellt und mit einem 1-zeiligen Granitgroßpflasterstein begrenzt. Die Parkplätze bei der Brauerei Martin, Hs.Nr. 5 bzw. Fl.Nr. 5/2 werden aufgrund der ständigen Befahrbarkeit durch LKW bzw. Gabelstapler mit Granitpflaster (gebundene Bauweise) ausgeführt.

Ab der Einmündung „Friedhofstraße“ werden ebenfalls Parkplätze angeordnet, diese werden in Granitpflaster erstellt und mit einem 1-zeiligen Granitgroßpflaster eingefasst. Die Einmündungsbereiche zum „Mühlenweg“, der „Friedhofstraße“ der „Schulgasse“ und der „Hausener Hauptstraße“ am Bauende vor der Brücke werden ebenfalls in Granitpflaster (gesägt) ausgeführt. Die Brücke über den Wollenbach bleibt unverändert.

Als Abschluss der best. Einfahrten / Eingänge wurde eine 1-zeilig Granitgroßpflasterzeile vorgesehen, diese wurde aus optischen Gründen auch an der weiteren Bebauung fortgesetzt. Vor verschiedenen Anwesen der gesamten Baumaßnahme wurden Grünbeete angelegt, die Einfassung der Grünflächen erfolgt mit einem 1-zeiligem Granitpflaster. Um entlang der Grün- und Pflanzbeete anfallendes Sickerwasser sicher von den Hauswänden fernzuhalten, wird eine entsprechende Noppenbahn eingebaut.

Die Fahrbahnlängsneigungen bewegen sich zwischen 0,50 % und 5,62 %.

Die Querneigungen werden bei Einseitneigung mit der Neigung von 2,0 % - 3,0 % ausgeführt, bei Ausführung der Fahrbahn mit Mittelrinne variieren die Neigungen auf Grund der best. Einfahrten / Eingängen. Die Gradienten der Achse und die Querneigung wurde so geplant, dass die Gehwege und vorh. Grundstückszufahrten und –zugänge, soweit möglich, zur Fahrbahn entwässern.

### **„Mühlenweg“**

Der „Mühlenweg“ wird auf einer Länge von 62,85 m ausgebaut. Baubeginn ist am Anschluss der Hausener Hauptstraße bei Bau.- km 0+000 und endet bei Bau-km 0+62,85 vor dem vorhandenen Brückenbauwerk. Die Einmündung des Mühlenweges in die Hausener Hauptstraße wird derart aufgeweitet, dass ein Bus, aus Schonungen kommend, in Richtung des Neubaugebietes abbiegen kann. Die Gemeinde hat die dafür erforderliche Fläche erworben. Die Regelbreite beträgt 5,50 m inklusive der 3-zeiligen Betonmulde und eines 2-zeiligen Betonstreifens. Auf der südlichen Seite wird der aus der „Hausener Hauptstraße“kommende 1,50 m breite Seitenstreifen weitergeführt und schließt an die Brücke über den Wollenbach an den dort vorhandenen Gehweg an. Da auf der gegenüberliegenden Seite der Gehweg aus dem Neubaugebiet endet, wird die Fahrbahn im Anschlussbereich des Fußweges (wassergebundene Bauweise) entlang des Wollenbachs mit einer Betonpflasterfläche markiert. Wegen der an dieser Stelle vermehrt querenden Fußgänger, soll der Fahrverkehr mit dieser Ausgestaltung auf die besondere Verkehrssituation aufmerksam gemacht werden. Die Gehwegbeläge auf der Brücke bleiben unverändert. Als Einfassung zu den Grundstücken wird ein 1-zeiliges Granitgroßpflaster vorgesehen. Die Längsneigungen bewegen sich zwischen 1,29 % bis 3,74 %. Die Querneigung der Fahrbahn wird als Einseitneigung (s.h. Lageplan) ausgeführt. Die Gradienten der Achse und die Querneigung wurde so geplant, dass die vorhandenen Grundstückszufahrten und –zugänge soweit möglich, zur Fahrbahn entwässern.

### **„Schulgasse“**

Die „Schulgasse“ wird auf einer Länge von 40,80 m ausgebaut. Baubeginn ist am Anschluss der Hauptstraße bei Bau.- km 0+000 und endet bei Bau-km 0+40,80. Die Fahrbahnbreite variiert zwischen 4,13 m und im Einmündungsbereich zur Hauptstraße 11,80 m. Ab Bau-km 0+6,00 wird in die Fahrbahn mittig eine 3-zeilige Granitpflastermulde angeordnet. Die Fahrbahn wird durch entsprechende Einläufe in der Mittelrinne entwässert. Zur Entwässerung des Straßenkoffers ist eine Sickerleitung DN 150 vorgesehen. Als Einfassung zu den Grundstücken und zu den geplanten Grünbeeten wird ein 1-zeiliges Granitgroßpflaster vorgesehen. Die Gradienten der Achse und die Querneigung wurde so geplant, dass die vorh. Grundstückszufahrten und –zugänge soweit möglich, zur Fahrbahn entwässern. Die Längsneigungen der Fahrbahn bewegen sich wie schon im Bestand zwischen 0,69% und 15,75% .

## „Kirchplatz“

Zur Aufwertung des Kriegerdenkmals wird eine Fläche von ca. 8,0 x 8,0 m in der Platzfläche abgegrenzt und wassergebunden befestigt. In dieser Fläche besetzt das Denkmal eine Eckposition. Die übrigen Ecken werden mit schmalkronigen Bäumen betont. Damit entsteht ein räumlicher Kontrapunkt zum Kirchengebäude. Unter den Bäumen werden zwei Ruhebänke platziert. Die Einfassung der Platzfläche erfolgt mit einer 3-zeiligen Granitpflasterzeile, wobei 1- Zeile hochgestellt wird (Homburger Kante). Vom Platzbereich wird ein 8,0 m breiter Streifen mit Granitgroßpflaster (gesägt) bis zur Kirche geführt. Dieser wird als leichtes Dachprofil ausgeführt und beidseitig mit einer 2-zeiligen v-förmigen Rinne aus Granitgroßpflaster eingefasst. Der Kirchplatz selbst wird in Asphaltbauweise ausgeführt. Die Neigungen des Kirchplatzes gehen in Richtung Platzfläche (Denkmal). Die Entwässerung des Kirchplatzes / der Platzfläche wird über entsprechende Einläufe gewährleistet. Zur Entwässerung des Straßenkoffers ist eine Sickerleitung DN 150 vorgesehen. Der Bereich vor dem Haupteingang der Kirche und der Bereich vor dem Kirchengarten wird zur Schaffung eines behindertengerechten Zugangs zur Kirche ohne Ausbildung einer Rampe (Platzgründe) auf das Fußbodenniveau der Kirche angehoben und zum übrigen Platzbereich mit einer Treppenanlage (4 Stufen) abgegrenzt. Für den Zugang zum Kirchengarten werden 3 Stufen vorgesehen. Dadurch entsteht eine geschützte Fläche, die das ungestörte Verweilen vor und nach kirchlichen Veranstaltungen (Gottesdienst, Hochzeit, Taufe etc.) ermöglicht. Der Kirchenvorplatz wird mit großformatigen Betonplatten gestaltet. Auf der platzseitigen Podestspitze wird eine Einrichtung zum Aufstellen des Maibaums bzw. des Christbaums geschaffen. Da der gesamte übrige Platzbereich als Verkehrsfläche benötigt wird (Wendepplatz für Busse und Sattelzüge, Rangierfläche für landwirtschaftliche Maschinen, Hofzufahrten) sind Einbauten bzw. Pflanzungen auf der Platzfläche kaum möglich. Obwohl verschiedene private Grundstücksflächen (Hs.Nr. 1, Hs.Nr. 2) in dieser Fläche liegen, entsteht so ein einheitlicher Gesamteindruck des Platzes. Die entsprechenden Eigentümer haben sich bereit erklärt, diese Gestaltung auch auf ihren Grundstücken durchführen zu lassen. Auch hier sind die entsprechenden Kostenübernahmevereinbarungen mit dem Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken rechtzeitig vor Baubeginn abzuschließen. Der Grenzverlauf zu den Privatgrundstücken wird mit einem 1-zeiligen Granitgroßpflaster optisch hergestellt. An den Rändern der Oberflächenbefestigung werden zu den Gebäuden bzw. Einfriedungen hin, Grünstreifen, mit ca. 50 cm Breite, zur optischen Auflockerung des Straßenraumes angelegt. Diese können auch von interessierten Anliegern z. B. für die Fassadenbegrünung ihrer Häuser genutzt werden.

Die Bushaltestelle wird in die bestehende Grünfläche versetzt. Für die Anlage des „Kasseler Bordes“ ( $h = 0,18 \text{ m}$ ) muss diese Fläche angehoben werden. Damit ist der Wurzelschutz des zu erhaltenden Baumes gewährleistet. Die Fläche bis zum geplanten Buswartehäuschen wird in Granitpflaster (gesägt) ausgeführt. Im Nahbereich des Baumes wird ein Holzboden auf Lagerhölzern verlegt (Bsp. Gochsheim), damit die Baumwurzeln auch von den Baumaßnahmen geschützt bleiben. Die bisher vorhandenen Parkplätze vor der Kirche werden ebenfalls hierher verlegt. Der 6,0 m breite Zufahrtsweg wird in Betonpflaster und die Parkplätze werden in Betondrainfugenpflaster ausgeführt. Die Einfassung der Parkplätze erfolgt mit einem 1-zeiligen Granitgroßpflaster. Um den Höhenunterschied zwischen Bushaltestelle und Zufahrtsweg auszugleichen wird ein Granithochbordstein vorgesehen. Es entstehen 5 Parkplätze ( $b = 2,50, l = 4,30 + \ddot{u} = 0,70 \text{ m}$ ) und 1 Behindertenparkplatz ( $b = 3,50, l = 4,30 + \ddot{u} = 0,70 \text{ m}$ ).

Der Bereich zum Bach wird zum Höhenausgleich mit Sandsteinquadern und einer vorgepflanzter Hainbuchenhecke abgeschirmt. Eine neue Baumpflanzung erfolgt im Bereich der Parkplätze.

## **2. Notwendigkeit der Baumaßnahme**

### **2.1 Ziel der Planung**

Die Hausener Hauptstraße wird durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung, evtl. verbunden mit entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen, ein Nebeneinander, unter gegenseitiger Rücksichtnahme von Fahr- und Fußgängerverkehr (Mischverkehr) ermöglichen. Der Zuweg der Schulkinder, insbesondere aus dem Neubaugebiet zur Bushaltestelle soll durch die Anlage eines Gehwegs sicherer gestaltet werden. Die Bushaltestellen werden mit dem „Kasseler Bord“ ausgestattet und an der Bushaltestelle am Ortseingang die Aufstellfläche auf der Ausstiegsseite (von Schonungen kommend) verbreitert. Die Einmündung des Mühlenweges in die Hauptstraße wird verbessert und sicherer gestaltet. Dazu wird der Kurvenradius vergrößert. Die Parksituation soll geordnet werden, um das Blockieren von Hof- und Grundstückszufahrten durch abgestellte Fahrzeuge zu reduzieren. Der Straßenraum soll besser durchgrünt werden. Die Nutzungsanforderungen auf dem Platz vor der Kirche werden neu geordnet, damit neben der erforderlichen Verkehrsfunktion auch mehr Aufenthaltsqualität geschaffen wird.

### **2.2 Darstellung der Unzureichenden Verkehrsverhältnisse**

Der best. Aufbau entspricht nicht mehr den heutigen Erfordernissen nach der RSTO 12. Die vorhandene Asphaltoberfläche weist einen insgesamt sehr schlechten Zustand (Setzungen, Ausbrüche, Risse, Verdrückungen) auf. Die Betoneinfassungen und Rinnen sind teilweise beschädigt oder nicht mehr vorhanden. Die Fahrbahn wird deshalb im Aufbau und der Gestaltung den heutigen Erfordernissen angeglichen und die unzureichenden Straßenverhältnisse beseitigt.

## **3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme**

### **3.1 Gewählte Linienführung**

Der Aufriss wird durch die vorhandenen Gegebenheiten geprägt, so wurde bei der Höheneinstellung auf die bestehenden Eingänge und Einfahrten der Grundstücke (Zwangspunkte) geachtet. Durch die vorhandene Bebauung ist die Lage von Achsen und Gradienten weitgehend vorgegeben. Wahllinien sind deshalb nicht veranlasst.

## **4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Trassierung**

Die Linienführung ist, wie bereits unter Pk. 3.1 beschrieben, vorgegeben.

#### 4.2 Querschnitt

Die Bemessung der Fahrbahnen, Seitenstreifen und Parkplätze erfolgt gemäß : RStO 12, Tab 2, Wohnstraße, Tab.1, Belastungsklasse = BK 1,0 auf Grundlage des Bodengutachtens vom 15.10.2019 des Büros Dr. Rimpel, Gochsheim ist der Boden in die Frostempfindlichkeitsklasse F3 einzustufen.

Nach Tab.6, Zeile 2, Richtwert F3, jedoch Stabilisierung, daher Richtwert F2= 50,0 cm

Nach Tab.7, Zeile

Fahrbahn			
Aufbau	Richtwert	=	50 cm
A = Zone II		=	+ 5 cm
B = keine besonderen Klimaeinflüsse		=	0 cm
C = kein Grund- und Schichtenwasser		=	0 cm
D = Lage der Gradiente Gelände		=	0 cm
E = Entw. der Fahrbahnen über Abläufe		=	- 5 cm
<b>Aufbau =</b>			<b><u>50 cm</u></b>
Untergrundstabilisierung gem. Bodengutachten i.M. = 30,0 cm		=	+ 30 cm
<b>Gesamtaufbau</b>			<b>80 cm</b>

#### Aufbaustärke für Asphalt im Gehweges

RSTO 12, wg. Überfahrten durch Bau- und andere Fahrzeuge  
 sinngemäß Tafel 6, Tafel 2 , Asphalttragschicht auf Schottertragschicht 40,0 cm

<b>Aufbau =</b>			40 cm
Untergrundstabilisierung gem. Bodengutachten i. M. = 30,0 cm		=	+ 30 cm
<b>Gesamtaufbau =</b>			<b>70 cm</b>

#### Fahrbahn und Seitenstreifen (überfahrbar) Asphalt incl. Unterbau :

nach Tafel 1, Bauweise mit Asphaltdecke für Fahrbahnen auf F2 und F3- Untergrund/Unterbau. Zeile 1, Belastungsklasse BK 1,0, Asphalttragschicht auf Frostschutzschicht:  
 Äquivalente 10 t-Achsübergänge in Mio. B >0,3-1,0

Asphaltbeton AC 11 DN (Bitumen 50/70)			4,0 cm
Asphalttragschicht AC 32 TN (Bitumen 70/100)			14,0 cm
Frostschutzschicht			<u>32,0 cm</u>
<b>Aufbau =</b>			<b>50,0 cm</b>

**i.M. 30.0 cm** Stabilisierung (0-56 ) gemäß Bodengutachten, da Einstufung in F2 dann möglich. Die tatsächliche Stärke der erforderlichen Stabilisierung wird durch Versuche im Zuge der Bauausführung festgelegt!

**Gesamtaufbau = 80,0 cm**

**Fahrbahn und Parkplätze in Betonpflaster incl. Unterbau :**

nach Tafel 3, Bauweise mit Pflasterdecken für Fahrbahnen auf F2 und F 3- Untergrund/Unterbau. Zeile 4, Belastungsklasse BK 1,0, Asphalttragschicht auf Frostschuttschicht:  
 Äquivalente 10 t-Achsübergänge in Mio. B >0,3-1,0

Betonpflaster	10,0 cm
Baustoffgemisch 0/5	4,0 cm
Asphalttragschicht PA 16 T, WDA	12,0 cm
Frostschuttschicht	<u>24,0 cm</u>
<b>Aufbau =</b>	<b>50,0 cm</b>

**i.M. 30.0 cm**

Stabilisierung (0-56 ) gemäß Bodengutachten, da Einstufung in F2 dann möglich. Die tatsächliche Stärke der erforderlichen Stabilisierung wird durch Versuche im Zuge der Bauausführung festgelegt!

**Gesamtaufbau = 80,0 cm**

**Fahrbahn und Parkplätze in Granitpflaster incl. Unterbau :**

nach Tafel 3, Bauweise mit Pflasterdecken für Fahrbahnen auf F2 und F 3- Untergrund/Unterbau. Zeile 4, Belastungsklasse BK 1,0, Asphalttragschicht auf Frostschuttschicht:  
 Äquivalente 10 t-Achsübergänge in Mio. B >0,3-1,0

Granitpflaster (gebundene Bauweise)	16,0 cm
Bettungsmörtel wasserdurchlässig	4,0 cm
Asphalttragschicht PA 16 T, WDA	12,0 cm
Frostschuttschicht	<u>18,0 cm</u>
<b>Aufbau =</b>	<b>50,0 cm</b>

**i.M. 30,0 cm**

Stabilisierung (0-56 ) gemäß Bodengutachten,  
 da Einstufung in F2 dann möglich. Die tatsächliche Stärke der  
 erforderlichen Stabilisierung wird durch Versuche im Zuge der  
 Bauausführung festgelegt!

**Gesamtaufbau =**

**80,0 cm**

**Gehweg Asphalt incl. Unterbau :**

nach Tafel 6, Bauweise für Rad- und Gehwege mit Asphaltdecke auf F2 und F 3-  
 Untergrund/Unterbau, Zeile 2

Asphalttragschicht auf Schottertragschicht:

gemäß RstO 12, Abs. 5.2 :

Asphaltbeton AC 8 DN (Bitumen 70/100)

3,0 cm

Asphalttragschicht AC 22 TN (Bitumen 70/100)

10,0 cm

Frostschuttschicht

27,0 cm

**Aufbau =**

**40,0 cm**

**i.M. 30,0 cm**

Stabilisierung (0-56 ) gemäß Bodengutachten,  
 da Einstufung in F2 dann möglich. Die tatsächliche Stärke der  
 erforderlichen Stabilisierung wird durch Versuche im Zuge der  
 Bauausführung festgelegt!

**Gesamtaufbau =**

**70,0 cm**

Es wurden bei der Planung die verkehrssicherheitstechnischen und straßenplanerischen  
 Grundsätze beachtet. Die Maßnahme wird nach den anerkannten Regeln der Technik  
 durchgeführt.

**4.3 Kreuzungen und Einmündungen**

Alle neu zu bauenden Ortsstraßen bzw. Einmündungen werden an die Bestandshöhen  
 angeglichen.

**4.4 Baugrund, Erdarbeiten**

Durch das Büro dr. Rimpel gmbH, Gochsheim wurde ein Bodengutachten vom 15.10. 2019  
 erstellt. Die Baumaßnahme liegt in der Frosteinwirkzone II, außerdem ist aufgrund der  
 Lehmböden die Frostempfindlichkeitsklasse F3 anzusetzen. Da auf dem anstehenden  
 Lehmboden der nach ZTVE-StB 09 für das Planum geforderte Verformungsmodul von EV2 von  
 $\geq 45 \text{ MN/m}^2$  voraussichtlich nicht erreicht werden kann, wird empfohlen eine 30 cm  
 Planumsverbesserungsschicht (mit Schotter Körnung z.B. 0-56 mm) einzubauen. Durch



den Einbau einer Planumsverbesserungsschicht kann für den Boden im Planumsniveau deshalb die Frostempfindlichkeitsklasse F2 und somit der erforderliche frostsichere Aufbau dann um 10 cm reduziert werden. Eine Bodenverbesserung durch das Einfräsen von Zement-Kalk-Mischbinder ist aufgrund der Ortslage nicht sinnvoll.

#### **4.5 Entwässerung**

Die Oberflächenentwässerung der neuen Fahrbahnen und Platzflächen erfolgt über Straßenabläufe, die in den Bordrinnen- und mulden am Fahrbahnrand bzw. in der Fahrbahnmitte angeordnet sind. Die Straßenabläufe werden über Anschlussleitungen an das Entwässerungssystem angeschlossen.

#### **4.6 Strassenausstattung**

Die Beschilderung wird im Zuge der Baumaßnahme von der Gemeinde Schonungen ausgeführt.

#### **4.7 Leitungen**

Im Bereich des Ausbaubereiches befinden sich Wasserleitungen der RMG Poppenhausen und Abwasserleitungen der Gemeinde Schonungen. Leitungen des Bayernwerk Netz GmbH, Fuchsstadt, wie 20-kV-Kabel, Niederspannungs- und Straßenbeleuchtungskabel und Telekommunikationsanlagen von Vodafone und der Telekom sind ebenfalls im Baufeld vorhanden. Auf diese Leitungen muss im Zuge der auszuführenden Arbeiten Rücksicht genommen werden. Die Beteiligten werden rechtzeitig vor Baubeginn über die Baumaßnahme informiert.

### **5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.

### **6. Erläuterung zur Kostenberechnung**

#### **6.1 Kosten**

Die Baukosten einschl. Ing.-Kosten betragen nach beiliegenden Kostenberechnungen (Anlage 2.0 - Anlage 2.7)

Objekt Nr. 1 MKZ 113 018 <b>Hauptstraße zwf.</b> Kosten nach AKVS:	1.274.130,00 EUR
Objekt Nr. 1 MKZ 423 025 <b>Kirchplatz zwf.</b> nach AKVS:	437.580,00 EUR
Objekt Nr. 1 MKZ 113 018 <b>Hauptstraße nzwf.</b> Kosten nach AKVS:	124.020,00 EUR
Objekt Nr. 1 MKZ 423 025 <b>Kirchplatz nzwf.</b> nach AKVS:	64.350,00 EUR
Objekt Nr. 1 <b>Hausener Hauptstraße Anteil Landkreis</b>	81.900,00 EUR
Objekt Nr. 2 MKZ 520 021 Hauptstraße <b>Grünordnung</b> nach AKVS:	65.722,48 EUR
Objekt Nr. 2 MKZ 520 021 Kirchplatz <b>Grünordnung</b> nach AKVS:	38.459,16 EUR
<b>Gesamtkosten :</b>	<b>2.086.161,64 EUR</b>

## 6.2 Kostenträger

Kostenträger der vorliegenden Baumaßnahme ist die Gemeinde Schonungen / ALE Würzburg.

## 6.3 Beteiligung Dritter

Die Versorgungsträger sind über die Baumaßnahme verständigt worden.

Der Kanal der Gemeinde Schonungen und die Wasserversorgungleitungen der RMG werden in einem **1. Bauabschnitt** vom Baubeginn der Hausener Hauptstraße bis etwa auf Höhe Haus Nr. 12 und im Mühlenweg bis zum Bauende am Hausener Mühlbach bereits im Vorfeld der Dorferneuerungsmaßnahme erneuert. In diesem Bereich werden die Hauptkanäle und sämtliche Anschlussleitungen ausgetauscht. Es ist vorgesehen, die Straßenablaufleitungen im Zuge der Dorferneuerungsmaßnahme zu erneuern, da zu diesem Zeitpunkt auch die neuen Straßenabläufe gesetzt werden. Weiterhin werden die Hauptwasserleitungen und teilweise auch die Anschlussleitungen erneuert. Im **Bauabschnitt 2**, der sich dann in der Hauptstraße etwa von Hs.Nr. 7 bis zum Kirchplatz erstreckt, sind keine Umbauten an den Hauptkanäle vorgesehen. Jedoch werden auch hier sämtliche Anschlussleitungen erneuert. Weiterhin werden Teile der Wasserversorgungsanlage erneuert.

Vodafone Kabel Deutschland GmbH beabsichtigt im Zuge der Baumaßnahme den Austausch von Erdabzweigen. Das Bayernwerk möchte im Zuge der Maßnahme das Stromnetz erneuern bzw. verstärken. Durch die Telekom sind keine Arbeiten an den Telekommunikationsanlagen geplant.

## 7. Verfahren

Weitere Verfahren sind nicht veranlasst.

## 8. Durchführung der Baumaßnahme

Die Bauarbeiten können im Sommer / Herbst 2021 ausgeführt werden. Sie sind in einem Zeitraum von etwa 18 Monaten bei entsprechender Witterung zu beenden.