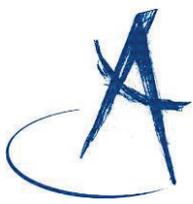




Bauvorhaben: Ersatzneubau Brücke über den Weissen Schöps im Zuge des Dorfwegs in Horka,  
Hartmann-Brücke Gemarkung Horka , Flur 2, Flurstück 173/4

**1. Verzeichnis der Planvorlagen**

- Pläne: B 1 Draufsicht  
B 2 Längsschnitt Regelquerschnitt  
B 3 Lageplan 1:250  
B 4 Lage und Höhenplan 1:100  
B 5 Beschreibung des Bauvorhabens – Baubeschreibung  
B 6 Hydraulische Nachweise  
B 7 Hydromechanische Nachweise  
B 8 Grundstücksverzeichnis  
B 9 Stellungnahmen Fachbehörden  
B 10 Baugrundgutachten Mühlwegbrücke (informativ, nur 150 m entfernt)  
B 11 Protokoll Brückenprüfung 2018



## B 5 Beschreibung des Vorhabens

### Erläuterungsbericht

#### Ersatzneubau Brücke über den Weißen Schöps in Horka, Dorfweg 1-4 (Hartmann-Brücke)

##### 1. Antragsteller

Gemeinde Horka, v. d. d. Bürgermeister Christoph Biele, Am Gemeindeamt 2, 02923 Horka

##### 2. Zweck und Umfang des Vorhabens

Die Bestandsbrücke über den Weißen Schöps in Horka, Nähe Dorfweg 2 und Dorfweg 3 ist stark geschädigt. Eine Reparatur ist aus finanztechnischer und konstruktiver Sicht nicht sinnvoll, ein Ersatzneubau in den nutzbaren Abmessungen des Bestandes und der Verbesserung des Hochwasserablaufes (Freibordhöhe) ist erforderlich

Die Stahl-Träger-Brücke über den Weißen Schöps in Horka wurde 2018 turnusmäßig geprüft (Hauptprüfung). Der Bauwerkszustand wurde aufgrund der Vielzahl der Mängel und Schäden mit 3,8 bewertet. Die Substanz ist so verschlissen, dass die Kosten einer Instandsetzung die Kosten eines Ersatzneubaus überschreiten würden. Eine Einstufung in die erforderliche Tragfähigkeitsklasse ist durch eine reine Instandsetzungsmaßnahme nicht möglich. Das Schadensausmaß macht einen Ersatzneubau unausweichlich. Der Ersatzneubau wird als in der Fläche querschnittsgleicher Rahmen-Durchlass B x H = 3,60 m x 1,50 m konzipiert.

##### 3. Bestehende Verhältnisse

Die Brücke führt über den öffentlich gewidmeten Dorfweg als einzige Zufahrt zu den Grundstücken Dorfweg 2 und Dorfweg 3, Gewässer Station 29 + 745.

Der Weiße Schöps erfährt durch die oberstromseitig gelegene Raue Rampe eine Regulierung, der Hauptwasseranteil wird über den Neugraben an der Ortslage Horka vorbeigeführt.

Der ehemalige Hauptarm des Weißen Schöps in der Ortslage führt von HQ 20 bis HQ 200 lediglich 500 l/s als Abflussleistung bei einem gleichbleibenden Pegel von 167, 10 m (DHHN92). Das Einzugsgebiet erstreckt sich längs des Weißen Schöps von der Rauhen Rampe bis zum Brückenbauwerk.

Das natürliche Gefälle des Flusslaufes wird im Brückenbereich mit maximal 1 % eingeschätzt.

Das Wasser wurde bei der Baugrunduntersuchung (Mühlwegbrücke B10) 150 m stromaufwärts als nicht betonangreifend eingeschätzt. Eine Veränderung der Wasserqualität auf dieser kurzen Strecke ist nicht zu erwarten. Ebenso werden für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung ähnliche geologische Verhältnisse im eiszeitlich überformten Gelände angenommen.

Die Grundwasserfließrichtung ist unbekannt, wird dem Flusslauf folgend in Nördliche Richtung angenommen. Über Grundwassergefälle, -geschwindigkeit und Ganglinien liegen keine Erkenntnisse vor. Eine Beeinflussung durch den Ersatzneubau ist wegen der Geringfügigkeit des Bauumfangs nicht anzunehmen.

Wirtschaftlich dient der Weiße Schöps in diesem Bereich als Zulauf für unterstromseitig gelegene Teiche des Binnenfischereibetriebes Teichwirtschaft Rießner und ist ein Angelgewässer.

Verunreinigungs- und Schadensherde im unmittelbaren Baustellenumfeld sind nicht bekannt.



Bei dem Fließgewässer Weißer Schöps handelt es sich im betroffenen Abschnitt um einen sandgeprägten Tieflandsbach (Typ 14). Im Baubereich ist oberstromseitig mit Bäumen und Sträuchern bewachsenes Grünland vorhanden, stromunterseitig wird das angrenzende Gelände als Gartenbereich der vorhandenen Bebauung genutzt.

#### 4. Art und Umfang des Vorhabens

Im Bestand ist eine Trägerkonstruktion aus 5 Stahlträgern NP 36 (außen) und NP 42,5 auf gemauerten Fundamenten als Flachgründung vorhanden. Die Stahlträger sind quer zu ihrer Spannrichtung mit 10 cm starken Holzbohlen als Zwischenaufleger für 15 cm starke Stahlbetonplatten (wahrscheinlich Wohnungsbau-Deckenplatten B300 aus ehemaligem Betonwerk Niesky) belegt. Auf den Deckenplatten ist als Trag- bzw. Dichtungsschicht ein 3 cm starker Gußasphalt aufgebracht worden.

Der stromoberseitige Randträger hat starke Korrosionsschäden (Löcher) im Steg. Die Widerlager sind bereits eingebrochen bzw. weisen ausgebrochene Steine auf.

Die Brücke hat eine Brückenfläche von lediglich 22,63 m<sup>2</sup>.

Die Brücke wird abgebrochen und durch einen Kastenrahmen aus Stahlbetonfertigteilen in gleicher Größe wie der Bestand ersetzt. Der bauliche Eingriff ist in jeder Hinsicht als geringfügig zu betrachten. Der Rahmen wird auf eine tragfähige Schotterschicht mit einer Sauberkeitsschicht aus Beton montiert und mittels einer Gußasphaltschicht als Nutzschiicht abgedichtet. Fahrbahnen werden in der Bestandshöhenlage an das Brückenbauwerk angeschlossen. Die durch die erforderlich Baugrube rückgebauten Uferbefestigungen werden analog Bestand ersetzt.

Die Baugrube wird mit temporärer Umleitung des Gewässers und offener Wasserhaltung mittels Fangedamm und Pumpe entwässert.

#### Allgemeine Beschreibung der Bauleistung

##### a. Straßenbau

Im Zuge des Ersatzneubaus des Brückenbauwerkes sind Straßenbauarbeiten im Bereich der Baugruben und im Angleichungsbereich zur Anpassung an den Bestand erforderlich. Diese Straßenbauleistungen sind Bestandteil der Planung. Dabei wurde die Brückenbreite als Wirtschaftsweg mit 3,00 m Breite der vorhandenen Fahrbahnbreite angeglichen. Die Höhe der Fahrbahnoberfläche auf der Brücke wird um ca. 3 cm gegenüber dem Bestand erhöht, um einen sicheren Wasserabfluss durch Gefälle zu gewährleisten. Wegen der im Obererlauf des Gewässers erfolgten Hochwasserschutzmaßnahmen hat diese Erhöhung keine Auswirkungen auf die Durchlassfähigkeit des Bauwerks.

Die Bauwerksunterkante liegt jetzt bedingt durch die geringere Konstruktionshöhe ca. 35 cm höher als im Bestand. Die Durchlassfähigkeit ist somit signifikant größer als im Bestand, der erforderliche Freibord ist gewährleistet.

Die Zufahrten werden im Übergangsbereich an das für die Brücke geplante Profil angeglichen.

Der Straßenuntergrund wird durch die in den Baugrubenbereichen einzubringende Verfüllung gebildet, in den Anpassungsbereichen erfolgt ein grundhafter Ausbau nach RStO.



Das Frostschutzmaterial des Unterbaus ist mit entsprechendem Eignungsnachweis für gebrochenen Mineralstoff einzubauen und ein Ev2 von 120 MN/m<sup>2</sup> nachzuweisen.

Das Planum ist mit 2,5 % Gefälle zu versehen und wird nach Freilegung vor Aufweichung geschützt.

Für den Endzustand sind in den Übergangsbereichen keine besonderen Entwässerungen vorgesehen.

Auf dem Bauwerk wird folgender Straßenaufbau gewählt:

4 cm Asphaltbeton

3,5 cm Gussasphalt-Schutzschicht

0,5 cm einlagige Bitumenschweißbahn

8 cm Gesamtdicke

In den Baugruben und Anpassungsbereichen:

4 cm bit. Deckschicht 4 /11

14 cm bit. Tragschicht 0-32

36 cm komb. Frostschutzschicht 0/56

54 cm Gesamtaufbau

An Brückenenden werden hinter Überbauabschlüssen nach RZ Abs 4 Querfugen in die Fahrbahndecke geschnitten und verfüllt.

#### **b. Brückenbau**

Der Ersatzneubau erfordert den kompletten Abbruch des alten Brückenbauwerks.

Das neue Bauwerk wird nach den europäischen Normungen entworfen (siehe Ausführungsangaben).

Der Neubau wird in der Längsachse und Querachse des alten Bauwerks errichtet.

Die Brückenlängsachse liegt rechtwinklig zur Gewässerachse.

Die neue lichte Weite beträgt 3,60 m. Der Querschnitt des Rahmens ist ein Rechteck mit auskragenden Kappenbereichen.

Das Tragwerk wird als einfeldriger Rahmen mit Sohlplatte in Stahlbetonbauweise ohne Vorspannung ausgeführt (Fertigteile). Die Brückenhauptmaße sind den beigefügten Zeichnungen entnehmbar.



Holger Kliemt

Dipl.- Ing. für Bauwesen

---

Die Brücke hat ein zweiseitiges Längsgefälle von 2,0 %. Die Nutzbreite von 5,72 m entspricht der Fahrbahnbreite von 4,72 m und beidseitigen Notgehwegen auf erhöhten Kappen von je 0,5 m Breite zusammen. Die Gesamtbreite (Kappenaußenseiten) beträgt 6,22 m.

Auf die Ausbildung eines Dachgefälles wird verzichtet. Die Kappenbereiche werden nach RZ Kap 6 ausgebildet und verlaufen bis zum Ende der beidseitig vorhandenen Parallelfügel. Das Simsband wird mit konstant verlaufender Höhe hergestellt.

Auf den Kappen werden Füllstabgeländer nach RZ Gel 14 / Gel 4 montiert. Die Geländer reichen 1,30 m über die Fahrbahnoberkante und sind an den Enden abgerundet.

Die bestehenden Widerlager werden vollständig abgebrochen.

Zum Bau der neuen Gründung ist eine wasserseitig mit Fangedamm gesicherte Baugrube mit offener Wasserhaltung erforderlich. Die Fangedämme werden nach Bauende entfernt.

Die Fundamente werden als Flachgründung auf einer Sohlplatte gebildet. Die Abmessungen der Sohlplatte und ggf. erforderlicher Baugrundverbesserungen gemäß Bodengutachten erreichen den tragfähigen Untergrund.

Wegen der unbekanntenen Art der vorhandenen Gründung ist diese ebenfalls vollständig abzubrechen. Die Sohlplattenunterkante liegt etwa 55 cm unter der Gewässersohle.

Sohlplatte und Rahmen werden in Betonqualität C 30/37 geplant.

Ein Traggerüst ist nicht erforderlich.

Die Fertigteile mit Anschlussbewehrung für Kappen und Flügelwände werden im Betonwerk mit einer untereinander dicht schließenden Fuge hergestellt.

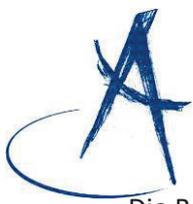
Als Bewehrungsstahl wird jeweils BSt 500 B verwendet.

Der Übergang der Rahmenstiele zum Rahmenriegel wird ausgerundet. Die Brücke wird mit einer ebenen unteren Kante der Fahrbahnplatte hergestellt.

Die durch die starre Einspannung des Rahmens in der Sohlplatte verhältnismäßig geringen Horizontalverformungen werden durch die bituminös verfüllten Querfugen und den Überbauabschluss nach RZ Abs 4 aufgenommen.

Die Entwässerung der Niederschläge folgt dem vorhandenen Längsgefällen der Brücke und wird in den an die Kappen anschließenden Bankette des Wirtschaftsweges versickert.

Die Hinterfüllungsbereiche werden gemäß RZ Was 7 gestaltet.



Holger Kliemt

Dipl.- Ing. für Bauwesen

Die Betonoberfläche der Fahrbahnplatte wird zur besseren Haftung der Abdichtung kugelgestrahlt und mit einer Grundierung aus Reaktionsharzen auf Epoxidharzbasis versehen.

Die Dichtung selbst wird nach RZ Dicht 3 und RZ Dicht 9 ausgeführt.

Eine Begehbarkeit einer Berme bzw. auf die Herstellung einer Berme wird aus geometrischen Gründen verzichtet.

Die Jahreszahl Jahr 1 ist vorerst auf der stromaufseitigen Kappenseite vorgesehen.

Die Böschungen werden in den Baugrubenbereichen an das Bestandsufer bzw. an die Bestandssohle angeglichen. Dabei werden z.Zt. noch vorhandene Betonteile im Gewässerlauf entfernt und durch Steinschüttung als Sohlbefestigung ersetzt.

Kappen werden frost- und tausalzbeständig aus Stahlbeton nach ZTV-Ing hergestellt.

Das Füllstabgeländer erhalten einen Korrosionsschutz für Einbauten im Tausalzspritzbereich Nach ZTV-KOR Stahlbauten, als Farbton wird wie ortsüblich moosgrün gewählt.

In jeder Kappe werden 2 Leerrohre für bestehende und künftige Medienführung verlegt.

An der Brücke befindet sich stromaufwärts rechts ein Auslauf eines privaten Regenentwässerungsbauwerkes.

Das bestehende Bauwerk ist vollständig und ohne Sprengung abzurechnen.

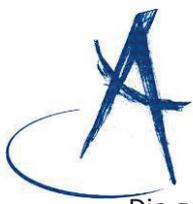
Mit tiefen Baugruben und Abbruch im Grundwasserbereich ist zu rechnen.

Die abzurechnende Brücke besteht aus einer Lage Stahlbetonplatten mit Gussasphaltschicht auf einer Zwischenlage aus Holzbohlen. Diese lagern auf 5 Profilträgern NP I 36 bzw. I 42 ½.

Die Widerlager der Stahlträger sind nicht sichtbar und mit großer Wahrscheinlichkeit aus Mauerwerk bzw. unbewehrtem Beton hergestellt. Die Einbindetiefe der Fundamente ist mangels Unterlagen nicht bekannt.

Über den Auffüllungsbereichen der Widerlager sind lediglich Straßenaufbauten ohne Flügelwände vorhanden.

Ziegel bzw. Bruchsteinmauerwerk einfacher Güte und schlechten bis desolaten Erhaltungszustands fasst den Lauf des Gewässers unterstromseitig rechts ein. Unterstromseitig links sind Faschinen als Uferbefestigung vorhanden, oberstromseitig Schüttungen aus Bruchsteinen anschließender flacher Böschung.



Holger Kliemt

Dipl.- Ing. für Bauwesen

Die gemauerte Uferbefestigung wird im Baubereich erneuert, die übrigen Befestigungen analog Bestand ersetzt. Die an die Brücke Ober- und Unterstrom angrenzenden Böschungen, Faschinen und Trockenmauern werden fachgerecht so hergestellt / angeschlossen, dass sie den auftretenden Kräften standhalten. Die Steinsätze links und rechts der Gewässersohle werden hydraulisch rau und unregelmäßig gestaltet. Bei der notwendigen Sicherung der Gewässersohle mit Natursteinen werden die Steine so bemessen, dass sie den auftretenden Schleppkräften standhalten können. Um ein nachhaltiges Ergebnis im Sinne der Umsetzung der WRRL zu erzielen, werden die Wasserbausteine und bei Eignung das vorhandene Sohlenmaterial so eingebaut (überdeckt), dass auch bei Niedrigwasser eine ökologische Durchgängigkeit bestehen bleibt. Oberstrom sowie Unterstrom der Straßenbrücke sollten Struktursteingruppen (Störsteine) und Lenkbuhnen qualifiziert werden. Diese sollen so gesetzt werden, dass Geschwemmel und Treibgut nicht hängen bleiben und die Ufer geschont werden. Die Lage und Gestaltung wurde vor Ausführung mit der Landestalsperrenverwaltung, Gewässermanagement abgestimmt (nach übergebener Vorlage geplant) und der Unteren Wasserbehörde zur Genehmigung vorgelegt. Damit wird der Forderung der Fischereibehörde nach einer dauerhaft für Fische nutzbaren Niedrigwasserrinne Rechnung getragen.

Die Maße der abzubauenden Brücke können der beigefügten Aufmasszeichnung entnommen werden.

Die Brücke besitzt ein Holmgeländer aus Stahlrohr auf in die Träger verschraubten Pfosten aus Rohrprofilen. Das Geländer ist unzureichend und wird innerorts durch ein Stabgeländer ersetzt.

Der gesamte Baubereich befindet sich im Kampfgebiet des 2. Weltkrieges. Vor Beginn der Tiefbauarbeiten ist der Baubereich auf Blindgänger und Fundmunition zu untersuchen.

Das Gewässer ist Angelgewässer, die dies betreffenden Schutzmaßnahmen werden durchgeführt.

Landschaftsbauarbeiten sind außer der Wiederherstellung des Baugeländes nicht geplant.

Vor Beginn der Baumaßnahme wird ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt. Durch eine Bauvermessung werden die Hauptachsen und die Höhenlage gesichert.

Die Baustelle ist innerorts in der Gemeinde Horka.

Die Zufahrt zur Baustelle führt über eine Ortsstraße ohne Verkehrsweg-Stationierung.

Die Zufahrt zur Baustelle ist über den Dorfweg geplant, siehe Anlage Lageplan.

Eine Fläche für Baustelleneinrichtung und Lagerflächen können in unmittelbarer Nähe zur Verfügung gestellt werden.

Die Baustelle wird mittels Bauzaun gegen unberechtigtes Betreten geschützt.



# Holger Kliemt

## Dipl.- Ing. für Bauwesen

---

Die Zufahrten für Anlieger im Bereich hinter der Baustelle führt temporär über private Flächen bzw. über einen Privatweg und sind zu befestigen. nach Ende der Bauarbeiten werden die temporären Befestigungen wieder entfernt und der Ursprungszustand hergestellt.

Die Versorgung der Baustelle mit Baustrom /Bauwasser ist möglich.

Die beim Bauen anfallenden Schmutzwässer sind zu entsorgen. Für die Einleitung von unverschmutztem Oberflächen- bzw. Sickerwasser wird eine Genehmigung eingeholt.

Verunreinigungen des Fließgewässers sind weitgehend zu vermeiden.

Die Baustelle liegt nicht im Hochwassergefährdungsgebiet H Q 100. Selbst Starkregenfälle können nicht zu schnell ansteigenden Pegeln führen. Die Erstellung eines Hochwasservorsorgeplans ist erlässlich. Der maßgebende Pegel ist Särichen.

Für den Brückenbau wird vor der Ausführungsplanung ein gesondertes Bodengutachten erstellt.

Die vor Ort vorgefundenen Bodenverhältnisse sind laufend auf Übereinstimmung mit den Berechnungsannahmen zu prüfen (Einzelheiten zur Bodenschichtung usw. siehe Anlage).

Der Fahrbahnbelag bis zur Brücke bzw. auf der Brücke besteht aus einer Asphaltdecke auf Asphalttragschicht.

Im Bereich der Brücke werden elektrische Leitungen und Abwasser-Leitungen überführt. Diese Leitungen müssen während der Bauzeit gesichert werden.

Die Brücke dient vorrangig dem Anliegerverkehr und muss für landwirtschaftlichen Verkehr, Müllfahrzeug und Rettungsfahrzeuge befahrbar sein.



Für die gesamte Bauzeit ist eine Vollsperrung des unmittelbaren Baubereichs aus Richtung der Görlitzer Straße erforderlich. Den unmittelbaren Anliegern wird ein Behelfsparkplatz auf dem benachbarten Flurstück 329 zur Verfügung gestellt. Zuwegung und Parkplatz werden mit durchlässigem Material befestigt. Die Anwohner können über den oberstromseitigen Steg zu Fuß ihre Anwesen erreichen. Umleitungen werden daher nicht notwendig. Erforderliche Verkehrssicherungsmaßnahmen werden durch die zuständige Verwaltungsgemeinschaft festgelegt und ausgeschildert.

Eine Behelfsbrücke ist nicht erforderlich. Die Rechte der Anlieger sind zu berücksichtigen.

Für die Arbeiten ist eine Bauzeit von 3 Monaten vorgesehen. Wegen der Versorgungssicherheit der unterstromseitig vorhandenen Fischzuchtteiche ist der Durchführungszeitraum der Baumaßnahme mit dem Teichwirt abzustimmen. Winterbaumaßnahmen werden nicht durchgeführt, falls über den Winter gebaut werden muss, sind witterungsbedingte Verlängerungen des Bauzeitraum erforderlich.

Wasserhaltungsmaßnahmen als offene Wasserhaltung und Verrohrung mittels Rohren  $D \geq 400$  mm sind für die Erstellung der des Bauwerks erforderlich. Gemäß Bodengutachten korrespondieren hierbei die Grundwasserstände mit dem Gewässerpegel. Gespannte Grundwasserverhältnisse sind nicht auszuschließen. Erforderliche Genehmigungen werden bei der Unteren Wasserbehörde eingeholt.

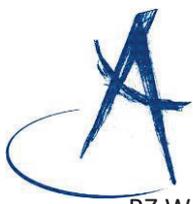
Baubehelfe wie Fangedamm werden durch den Bauunternehmer bemessen. Eine geprüfte Statik und andere erforderliche Genehmigungen werden eingeholt und vorgelegt.

Es werden nur Baustoffe und Bauteile entsprechend dem gültigen Vorschriftenwerk verwendet. Zulassungen und Nachweise werden auf Verlangen vorgelegt. Erforderlichenfalls werden Eignungsprüfungen ggf. durch zugelassene Fremdüberwacher durchgeführt.

Im Fahrbahn-Bereich der Verfüllung wird eine Frostschuttschicht nach RStO 01 eingebaut und nach ZTVT-StB 95 verdichtet. Unvermischt geborgene Aushubstoffe aus der Baugrube mit entsprechender Eignung können wiederverwendet werden.

Auf der Brücke sowie in den Anschlüssen werden bituminös gebundene Fahrbahnaufbauten aufgebracht.

Die Hinterfüllung der Widerlager wird lagenweise in Schichtstärken bis 30 cm eingebracht und mit einem Verdichtungsgrad  $D_{pr} = 100$  % verdichtet. Die Entwässerung wird gemäß



RZ Was 7 mit Grundrohr über Höhe des Mittelwasserstandes sichergestellt.

Alle für die Sicherheit der Baustelle erforderlichen Sicherungsmaßnahmen werden geplant und durchgeführt.

Das Bauwerk wird nach den geltenden europäischen Normen DIN-EN 1991-2 (Lastmodell 1) geplant. Damit ist die Tragfähigkeit der neuen Brücke größer als die des vorhandenen Bauwerks.

### **5. Auswirkungen des Vorhabens**

Das Bauvorhaben hat keine Auswirkungen auf die Hauptwerte des beeinflussten Gewässers Weißer Schöps.

Die Wasserbeschaffenheit wird nicht oder während der Bauarbeiten nur temporär geringfügig beeinflusst (unvermeidbare Aufwirbelungen von Feinanteilen des Bachbettes während der Baggerarbeiten).

Das Gewässerbett und die betroffenen Uferstreifen werden in besserer Qualität als im Bestand (teilweise verschlissen) wiederhergestellt.

Auf das Grundwasser und den Grundwasserleiter hat das Bauvorhaben wegen des geringfügigen Umfangs keine erwartbaren Auswirkungen. Der Wasserschutz wird durch o.a. Maßnahmen sichergestellt, auf die Überschwemmungsgebiete gibt es, ebenso für Natur und Landschaft, keine Auswirkungen. Die Fischerei wird kurzzeitig, während der Herstellung der Bachumleitung und der Fangedämme, beeinflusst. Die jahreszeitlich notwendige Durchflussmenge für den Fischereibetrieb muss beachtet und ggf. abgestimmt werden.

Wohnungs- und Siedlungswesen sowie Öffentliche Sicherheit und Verkehr, Unter bzw. Oberlieger, An- und Hinterlieger werden durch die Herstellung eines verkehrssicheren Brückenbauwerks positiv beeinflusst. Die betroffenen privaten Grundstückseigentümer haben bereits zugestimmt.

Bestehende Rechte werden nicht beeinträchtigt.

### **6. Rechtsverhältnisse**

Der Eigentümer und Betreiber des Bauwerkes „Straßenbrücke über den Weißen Schöps“ inkl. dazugehöriger Anlagen und Einleitungen (Gemeinde Horka) ist gemäß § 27 SächsWG in Verbindung mit § 36 WHG neben der Unterhaltung auch zur Verkehrssicherung seiner Anlagen verpflichtet, insbesondere diese von Treibgut, Geschiebe und Eis freizuhalten und hat dem Gewässerunterhalter (LTV Sachsen) zusätzliche Aufwendungen und Erschwernisse, welche durch die Anlage verursacht werden, auszugleichen.

Entstehende Nachteile durch die Baumaßnahme sind weder für den Unterhalt des Bauwerkes noch für den Gewässerunterhalt ersichtlich.

Vor Baubeginn wird der Zustand des durch die Baumaßnahmen betroffenen Bereichs am Gewässer, Zufahrten und angrenzende Bebauung in einem Beweissicherungsverfahren erfasst und nach Ende der Baumaßnahme ggf. entstandene Schäden erfasst und beurteilt.



Holger Kliemt

Dipl.- Ing. für Bauwesen

Der Bauherr als Eigentümer der betroffenen Grundstücke 173/4 sowie 306/3 und 329 der Flur 2 in Horka hat vom Eigentümer der weiterhin betroffenen Grundstücke 218, Flur 2 in Horka (Frau Katrin Knobloch) das Einverständnis zur Baumaßnahme bereits erteilt bekommen.

Mit dem Eigentümer der Grundstücke 220/1 und 280/3 (Freistaat Sachsen, v.d.d. LTV Sachsen) werden rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme entsprechende Nutzungsvereinbarungen für die temporäre Nutzung der betroffenen Grundstücke geschlossen.

aufgestellt, Görlitz, 31.08.2023 , ergänzt Görlitz 05.12.2023

H. Kliemt