

00SV/26/022

Beschlussvorlage Stadt Burg
Stargard
öffentlich



Ausbau der Anliegerstraße Quastenberger Damm 26 - 47

<i>Organisationseinheit:</i> Bau- und Ordnungsamt <i>Bearbeitung:</i> Andy Marquardt	<i>Datum</i> 06.05.2026 <i>Einreicher:</i>
---	--

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Stadtentwicklungsausschuss (Vorberatung)	04.06.2026	Ö
Hauptausschuss der Stadtvertretung Burg Stargard (Vorberatung)	16.06.2026	Ö
Stadtvertretung der Stadt Burg Stargard (Entscheidung)	01.07.2026	Ö

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung der Stadt Burg Stargard stimmt der Variante 2 für den geplanten Ausbau der Fahrbahn der Anliegerstraße Quastenberger Damm 26 - 47 in Burg Stargard zu.

Der Bürgermeister wird beauftragt, nach Sicherung der Finanzierung, die weiteren Planungsphasen auszuschreiben und zur Umsetzung der Maßnahme stufenweise zu beauftragen.

Sachverhalt

Die Stadt Burg Stargard plant den grundhaften Ausbau der gesamten Anliegerstraße Quastenberger Damm 26 – 47 einschließlich der Nebenanlagen und der Entwässerung. Eine Vorplanung liegt bereits vor.

Die Tollenseufer Abwasserbeseitigungsgesellschaft mbH hat die öffentlichen Abwasserbeseitigungsanlagen in dieser Anliegerstraße geprüft und festgestellt, dass sich diese in einem desolaten Zustand befinden und ein akuter Sanierungsbedarf besteht. Die vorhandene Straße kann auf Grund des sanierungsbedürftigen Zustandes und der Plattenbauweise nicht wieder in ihrer ursprünglichen Form hergestellt werden. Aus diesem Grund wurde die Stadt Burg Stargard gebeten die Möglichkeiten zur Durchführung einer gemeinsamen Baumaßnahme zu prüfen.

Die Gesamtlänge beträgt 280 m. Vorgesehen ist der Ausbau der Mischverkehrsfläche in Betonsteinpflaster. Ein separater Gehweg ist auf Grund der fehlenden räumlichen Möglichkeiten nicht möglich. Für die Vorplanung wurden durch das beauftragte Planungsbüro zwei Varianten erarbeitet, welche sich lediglich in der Ausbaubreite unterscheiden. Bei beiden Varianten ist nur die Begegnung Pkw-Pkw möglich, was vom Planungsbüro als ausreichend bewertet wurde, da Begegnung mit Lkw nur vereinzelt vorkommt – Müllentsorgung und zwei Ausfahrmöglichkeiten vorhanden sind. Stellflächen sind im öffentlichen Raum nicht vorgesehen.

Grundstückszufahrten werden hergestellt. Anfallendes Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe und einen neu geplanten Regenwasserkanal abgeleitet. Die vorhandene Beleuchtung wird wieder verwendet. Ein Leuchtpunkt ist neu zu setzen.

Variante 1

Ausbaubreite von 4,10 m.

Variante 2

Ausbaubreite von 4,75 m. Gemäß den Planungsgrundlagen erscheint diese Ausbaubreite möglich.

Die Verwaltung empfiehlt die Variante 2, da der hierfür benötigte Bauraum zur Verfügung steht und eine sicherere Begegnung Pkw-Pkw gewährleistet wird. Die vom Planungsbüro ermittelten Mehrkosten für die Variante 2 liegen bei ca. 3.000 € netto.

Rechtliche Grundlagen

Straßen- und Wegegesetz M-V

Finanzielle Auswirkungen

Kostenschätzung Variante 1 – ca. 603.000 € (inkl. Planungs- und Nebenkosten)

Kostenschätzung Variante 1 – ca. 607.000 € (inkl. Planungs- und Nebenkosten)

Eine haushaltsmäßige Einplanung der Maßnahme erfolgt bei Sicherstellung der Finanzierung durch entsprechende Fördermittel in den kommenden Haushaltsjahren.

Anlage/n

1	Erläuterungsbericht (öffentlich)
2	Lageplan Variante 1 (öffentlich)
3	Lageplan Variante 2 (öffentlich)
4	Regelquerschnitt Variante 1 (öffentlich)
5	Regelquerschnitt Variante 2 (öffentlich)

Erläuterungsbericht

Burg Stargard - Ausbau Quastenberger Damm 26-47

Vorplanung

Auftraggeber:

Stadt Burg Stargard
Mühlenstraße 30
17094 Burg Stargard



Bearbeitung:

Charles Blackburn, Dipl.-Ing.

Neubrandenburg, den 19.02.2026, Version 1

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Darstellung des Vorhabens.....	4
1.1 Planerische Beschreibung	4
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	4
2 Begründung des Vorhabens.....	5
2.1 Vorgeschichte der Planung	5
2.2 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens.....	5
2.3 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	5
2.4 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	6
3 Varianten und Variantenvergleich	6
3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes	6
3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten.....	6
3.2.1 Variante 1 – Ausbaubreite 4,10 m	6
3.2.2 Variante 2 – Ausbaubreite 4,75 m	7
3.3 Variantenvergleich	7
3.4 Gewählte Linie	7
4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme	8
4.1 Trassierungselemente der Lage und Höhe	8
4.2 Querschnittsgestaltung.....	8
4.3 Befestigung	8
4.4 Oberbau	8
4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten.....	9
4.6 Besondere Anlagen	10
4.7 Ingenieurbauwerke	10
4.8 Lärmschutzanlagen	10
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen	10
4.10 Leitungen.....	10
4.11 Baugrund/Erddarbeiten	11
4.12 Entwässerung.....	11
4.13 Straßenausstattung.....	12
4.14 Blindenleitführung	12
4.15 Beleuchtung	12

5	Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	12
5.1	Lärmschutz	12
5.2	Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten	12
5.3	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	12
5.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	12
5.5	Bodendenkmal	12
5.6	Kampfmittel	13
6	Kosten	13
7	Grunderwerb	13
8	Durchführung der Baumaßnahme	13

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Stadt Burg Stargard plant den Ausbau der Straße „Quastenberger Damm“ im Bereich der Hausnummern 26 bis 47 in Burg Stargard. Dieses Teilstück ist eine parallele Nebenstraße zur Hauptstraße des Quastenberger Damms.

Die Stadt Burg Stargard ist eine Kleinstadt im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern mit ca. 5.000 Einwohnern. Die Stadt befindet sich etwa 10 km südöstlich vom Oberzentrum Neubrandenburg. Die Landesstraße 33 und 331 sowie die Bahnstrecke Berlin-Stralsund verlaufen durch Burg Stargard.

Der Quastenberger Damm ist eine Innerortsstraße, liegt im Osten von Burg Stargard und verbindet die Dewitzer Chaussee (Landesstraße 33) mit dem Quastenberg. Der Ausbaubereich Nr. 26 bis 27 als Anliegerstraße verläuft auf ca. 250 m parallel zur Hauptstraße des Quastenberger Damms. Der Bauanfang liegt am südlichen Knotenpunkt mit dem Quastenberger Damm und das Bauende am nördlichen Punkt.

Baulastträger ist die Stadt Burg Stargard.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Der Baubereich des Quastenberger Damms 26 bis 47 ist eine Wohnstraße nach RAS 06 und wird nur durch die Anlieger einschl. der Müllentsorgung genutzt. Die Straße dient ausschließlich der Erschließung angrenzender Einfamilienhausbebauung und hat eine Gesamtlänge von ca. 300 m. Der Bereich kann in beide Fahrtrichtungen befahren werden. Es ist eine Mischverkehrsfläche. Eigenständige Gehwege sind nicht vorhanden. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung der Innerortsstraße gibt es nicht. Es gilt Tempo 50 km/h, was für den Charakter der Straße sehr hoch ist. Die südliche und nördliche Verbindung mit der übergeordneten Hauptstraße des Quastenberger Damms erfolgt plangleich und ist mit Vorfahrtsbeschilderung geregelt.

Das vorhandene Straßennetz wird durch geplante Umgestaltung nicht verändert.

Die Planung des Quastenberger Damms 26 bis 47 erfolgt nach der RAS 06. Die Straße wird als Wohnstraße ES V eingestuft. Diese Kategoriengruppe ES (Erschließungsstraße) umfasst angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke dienen. Die Ausbaulänge beträgt ca. 280 m. Die Knotenpunktbereiche mit der Hauptstraße Quastenberger Damm sind im Rahmen der Sanierung dieser Straße bis ca. 10 m in die Wohnstraße bereits in Asphalt neu ausgebaut

Die Fahrbahn ist im Bestand mit Betonplatten befestigt. Im Bereich der Knotenpunkte mit der Hauptstraße hat der Betonplattenweg eine Breite von ca. 5 m. Ansonsten ist eine Breite von ca. 3 m gegeben. Aufgrund der verschiedenartigen Befestigungen zu den insgesamt 23 Grundstücken mit Zuwegungen und Zufahrten entsteht der Eindruck einer fast vollständig befestigten Fläche. Die Gesamtbreite des öffentlichen Grundstücks beträgt ca. 8 m. Dieser Bereich wird durch bestehende Vorgärten mit Einfriedungen und Mauern um ca. 1,5 bis 2,0 m reduziert.

Es ist eine Straßenbeleuchtung sowie eine Straßenentwässerung mit Abläufen und Regenwasserkanal vorhanden.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung

Die Stadt Burg Stargard plant den grundhaften Ausbau der Straße Quastenberger Damm 26 bis 47 in Burg Stargard.

Im Dezember 2025 erfolgte die Angebotsabforderung für Planungsleistungen für die Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI durch die Stadt Burg Stargard. Im Januar 2026 wurde TSC Beratende Ingenieure für Verkehrswesen GmbH beauftragt. Ende Januar 2026 erfolgte die Plananlaufberatung.

Eine Entwurfsvermessung liegt nicht vor. Die Leistungsphasen 1 und 2 erfolgten auf Grundlage von Luftbildern, Topografiedaten der Neubrandenburger Stadtwerke sowie Ortsbesichtigungen.

Eine Baugrunduntersuchung liegt ebenfalls nicht vor. Für die Vorplanung wurden Annahmen getroffen.

2.2 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

Die Anliegerstraße Quastenberger Damm 26 bis 47 hat eine bedeutende Erschließungsfunktion für die beidseitig angrenzenden Grundstücke. Dies beinhaltet Grundstücke mit Einfamilienhausbebauung, die fast ausschließlich über die Anliegerstraße erschlossen sind. Einige südliche Grundstücke verfügen auch über Zugänge und Zufahrten zur Hauptstraße des Quastenberger Damms.

Eine Erfassung des derzeitigen Verkehrs durch Zählungen liegt nicht vor. Der Verkehrscharakter wird ausschließlich durch Anliegerverkehr und Müllentsorgung bestimmt. Es gibt keine sonstigen Verbindungsfunktionen.

2.3 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Der Quastenberger Damm 26 bis 47 ist in einem sehr schlechten Bauzustand. Die vorhandene Fahrbahn ist zwischen 3,0 bis 5,0 m breit und in Betonplatten aus DDR-Zeiten befestigt. Die Oberfläche weist Absackungen, Rissbildungen und Kantenausbrüche auf. Der genaue Fahrbahnaufbau ist nicht bekannt, da noch kein Baugrundgutachten vorliegt. Es wird davon ausgegangen, dass kein Normaufbau vorliegt. Die Entwässerung erfolgt über vereinzelte Straßenabläufe in eine Regenwasserkanalisation. Diese ist zweigeteilt und entwässert in nördliche sowie südliche Richtung in die Hauptstraße des Quastenberger Damms. Der nördliche Ablauf zum Quastenberger Damm verläuft über ein Privatgrundstück. Aufgrund der Unebenheiten sowie der geringen Anzahl an Straßenabläufen wird angenommen, dass bei Starkregen das Oberflächenwasser nur schlecht abfließt. Es kommt vermutlich zu längeren Pfützenbildungen, bis das Wasser irgendwann versickert bzw. verdunstet. Der Regenwasserkanal ist schadhaft und muss ebenso erneuert werden.

Durch die Vielzahl an individuell befestigten Grundstückszufahren und -zuwegungen entsteht zusätzlich ein uneinheitliches Erscheinungsbild der Anliegerstraße.

Durch die Sanierung der Anliegerstraße werden die Straßenschäden behoben. Für sämtliche Verkehrsteilnehmer entsteht eine ebene Oberfläche. Durch Neuordnung der Straßenentwässerung erfolgt eine gezielte Ableitung in einen neuen Regenwasserkanal, der ausschließlich im öffentlichen Bereich verläuft. Durch die Herstellung der Grundstückszufahrten in einem einheitlichen Material entsteht ein gleichmäßiger Ausbaucharakter der Anliegerstraße.

2.4 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Der Ausbau wird notwendig, um die gravierenden Mängel an der Fahrbahn zu beheben und allen Verkehrsteilnehmern eine bedarfsgerechte Bewegungsfläche zu liefern. Außerdem wird die Regenentwässerung neu hergestellt und vollständig in den öffentlichen Bereich verlegt.

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Stadt Burg Stargard ist eine Kleinstadt im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern mit ca. 5.000 Einwohnern. Die Anliegerstraße Quastenberger Damm 26 bis 47 muss auf einer Länge von ca. 280 m grundhaft erneuert werden. Schutzgebiete werden nicht direkt berührt.

Durch den Charakter des Ausbaubereichs als Wohnstraße wird in allen Varianten der grundhafte Ausbau als Mischverkehrsfläche geplant. Des Weiteren wird die Befestigung mit Betonsteinpflaster vorgesehen. Die Variantenbildung unterscheidet sich lediglich in der Wahl der Ausbaubreite, wobei diese durch die räumlichen Zwänge begrenzt und durch private Vorgärten im öffentlichen Bereich weiter eingeschränkt wird.

Denkbar ist auch die Ausbildung der Anliegerstraße als Einbahnstraße. Aufgrund der Vielzahl an Grundstückszufahrten wird diese Variante jedoch nicht weiter betrachtet.

Der südliche Einfahrbereich in die Anliegerstraße verfügt über eine Längsneigung von ca. 10 %, was nach RAS 06 dem Maximalwert von 8% übersteigt. Eine Reduzierung im Rahmen der Planung ist wegen bestehender Grundstückszufahrten nicht möglich. Der Zugang zur Anliegerstraße ist jedoch über den nördlichen Bereich mit zulässiger Längsneigung barrierefrei möglich.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.2.1 Variante 1 – Ausbaubreite 4,10 m

Die Sanierung der Straße erfolgt durch einen grundhaften Ausbau auf der gesamten Baustrecke. Die Fahrbahn wird als Mischverkehrsfläche auf eine Breite von 4,10 m ausgebaut. Dies ist gemäß RAS 06 der Mindestwert für die Begegnung von PKW-PKW mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen. Die Begegnung PKW-LKW ist nicht möglich. Da dieser Fall nur vereinzelt im Rahmen der Begegnung Müllentsorgung und Anliegerverkehr durch PKW erfolgt und es zwei Ausfahrmöglichkeiten gibt, kann darauf verzichtet werden.

Eine Trennung zwischen dem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr erfolgt wegen der räumlichen Möglichkeiten nicht. Die Einfassung der Verkehrsfläche erfolgt mit Tiefborden. Stellflächen im öffentlichen Raum werden nicht vorgesehen. Die Befestigung der Verkehrsfläche erfolgt mit Betonsteinpflaster. Die Grundstückszufahrten werden mit Tiefborden und Betonrechteckpflaster hergestellt.

Aufgrund der Vielzahl an Grundstückszufahrten und -zuwegungen werden derzeit keine Einengungen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Dies kann ggf. im weiteren Planungsverlauf nach Vorlage einer Entwurfsvermessung noch festgelegt werden.

Es wird die Reduzierung der Geschwindigkeit mindestens auf Tempo 30 empfohlen.

3.2.2 Variante 2 – Ausbaubreite 4,75 m

Die Variante 2 unterscheidet sich nur in der geplanten Ausbaubreite von 4,75 m. Dies ist gemäß RAS 06 der Mindestwert für die Begegnung von PKW-PKW. Gemäß der Planungsgrundlagen erscheint diese Ausbaubreite möglich.

3.3 Variantenvergleich

Durch den zur Verfügung stehenden Bauraum wird die Variante 2 empfohlen. Dies ermöglicht eine sicherere Begegnung von PKW-PKW. Die Mehrkosten der Variante 2 liegen bei ca. 3.000 € netto, was im Gesamtumfang der Maßnahme vernachlässigbar ist.

3.4 Gewählte Linie

Im Ergebnis der Vorplanung wird die Variante 2 mit einer Ausbaubreite von 4,75 m empfohlen.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Trassierungselemente der Lage und Höhe

Der geplante Bauabschnitt ist nach RStO folgendermaßen in das Straßennetz einzuordnen:

- Erschließungsstraße (Wohnstraße) ES V

Durch die innerörtliche Lage des Planungsbereiches sind die Entwurfsparameter der Verkehrsanlagen weitestgehend auf fahrgeometrische Aspekte auszurichten, so dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit der durch die Verkehrsteilnehmer wahrgenommen Ausbaucharakteristik der Straße übereinstimmt.

Als Planungsgeschwindigkeit wurde eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von $v_{zul} = 30 \text{ km/h}$ (Innerorts) zugrunde gelegt.

4.2 Querschnittsgestaltung

Die Trassierung erfolgt auf der Grundlage der RStO 06. Die Fahrbahnbreite der Mischverkehrsfläche wird mit 4,75 m festgelegt. Gehwege werden nicht angeordnet.

4.3 Befestigung

Für die Zuordnung zur Belastungsklasse ist bei Fahrbahnen die bemessungsrelevante Beanspruchung B nach RStO 12/24 zugrunde zu legen, unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung durch Schwerverkehr. Aufgrund fehlender Daten wird die Belastungsklasse nach den typischen Entwurfsituationen Tabelle 2 RStO 12/24 festgelegt sowie einer Ermittlung der Belastungsklasse nach RStO 12/24 gemäß Methode 1.2 Bestimmung von B bei konstanten Faktoren aus DTV (SV) (vgl. Unterlage 10.2). Dabei wird die Annahme getroffen, dass im Nutzungszeitraum von 30 Jahren eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs von 10 vorliegt. Da in der Anliegerstraße im Normalfall lediglich die Müllentsorgung (maximal 4 Mal/pro Woche) als Schwerverkehr verkehrt, ist dieser Wert ausreichend groß gewählt.

Typische Entwurfsituation:

- Erschließungsstraße (Wohnstraße) ES V = Belastungsklasse 0,3

Gemäß RStO 12/24 ist für das Planum grundsätzlich ein Verformungsmodul von mindestens 45 MPa nachzuweisen.

4.4 Oberbau

Es liegt noch kein Baugrundgutachten vor, dass der Oberbau anhand von Annahmen festgelegt wurde.

Die Befestigung der Fahrbahn erfolgt gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen - RStO 12/24 nach Belastungsklasse 0,3.

Das geplante Vorhaben ist gemäß RStO 12/24 der Frostschutzzone II zuzuordnen. Nach Tabelle 13 der RStO 12/24 ist für die Belastungsklasse 0,3 eine Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus von 50 cm bei F3-Böden im Planum erforderlich. In der Tabelle 1 sind die Mehr- und Minderdicken aufgelistet.

Tabelle 1: Mehr- und Minderdicken

Spalte	Örtliche Verhältnisse	Mehr- und Minderdicken
A	Frosteinwirkung Zone II	+ 5,0 cm
B	Günstige Klimateinflüsse bei geschlossener seitlicher Bebauung	0,0 cm
C	Wasserverhältnisse im Untergrund	0,0 cm
D	Lage der Gradiente, geländegleich	0,0 cm
E	Entwässerung der Fahrbahn über Rohrleitungen	- 5,0 cm
		Σ 0,0 cm

Die Dicke des frostsicheren Oberbaus beträgt somit bei Flächen Bk 0,3 mindestens 50 cm.

Die Fahrbahnbefestigung ist in Betonpflaster geplant. Die Grundstückszufahrten erhalten den gleichen Aufbau.

Die Ausbildung des Oberbaues für die Verkehrsfläche der Fahrbahn und Grundstückszufahrten werden entsprechend der RStO 12/24 Tafel 3, Zeile 1 BK 0,3 vorgesehen.

8 cm	Betonrechteckpflaster 8 cm
4 cm	Pflasterbettung 0/5 Brechsandgemisch
15 cm	Schottertragschicht 0/32 gem. ZTV SoB – StB 20, $E_{v2} \geq 120$ MPa
28 cm	Frostschuttschicht 0/32 gem. ZTV SoB – StB 20, $E_{v2} \geq 100$ MPa
<hr/>	
55 cm	Gesamtdicke des Oberbaus auf Planum 45 MPa

Auf dem Planum ist ein $E_{v2} = 45$ MPa nachzuweisen.

Der endgültige Aufbau sowie die Notwendigkeit einer Bodenverbesserung sowie Planumsentwässerung wird im Rahmen der weiteren Planung mit Vorlage eines Baugrundgutachtens abschließend festgelegt.

Die Fahrbahn ist beidseitig mit Tiefborden aus Beton 10 x 25 x 100 cm auf 20 cm Betonfundament C 20/25 und mit 15 cm Betonrückenstütze C 20/25 eingefasst. Die Grundstückszufahrten werden ebenfalls mit Tiefborden eingefasst.

Zur Einfassung der Grundstückszuwegungen werden Rasenkantensteine aus Beton 5 x 25 x 100 cm auf 20 cm Betonfundament C 20/25, mit 10 cm Betonrückenstütze C 20/25 gesetzt.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Eine Änderung des Wegenetzes erfolgt nicht. Im Baufeld gibt es neben der Vielzahl an Grundstückszufahrten 2 Anbindepunkte an die Hauptstraße Quastenberger Damm. Diese Anbindebereiche sind bereits in Asphalt erneuert.

4.6 Besondere Anlagen

Nicht geplant.

4.7 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke wie Tunnel oder Brücken sind nicht vorhanden.

4.8 Lärmschutzanlagen

Lärmschutzanlagen sind nicht vorhanden und nicht geplant.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Die Anliegerstraße Quastenberger Damm 26 bis 47 wird nicht durch den öffentlichen Personennahverkehr genutzt.

4.10 Leitungen

Im Rahmen der Projektbearbeitung Bestandspläne der Ver- und Entsorgungsträger eingeholt.

- Trinkwasser – Neubrandenburger Stadtwerke GmbH
- Gas – Neubrandenburger Stadtwerke GmbH
- Elektro – EDIS
- Schmutzwasserkanal – Tollenseufer Abwasserbeseitigungsgesellschaft mbH
- Regenwasserkanal – Stadt Burg Stargard mit Betreiber Tollenseufer Abwasserbeseitigungsgesellschaft mbH
- Straßenbeleuchtung – Gemeinde/Stadt
- Fernmelde - neu-medianet GmbH
- Deutsche Telekom

Die vorliegenden Angaben zu Lage und Höhe dienen ausschließlich der Information. Besonders zur Tiefenlage können keine konkreten Aussagen getroffen werden.

Der Schmutzwasserkanal der Tollenseufer Abwasserbeseitigungsgesellschaft mbH liegt direkt unter der Grundstücksgrenze der südlichen Privatgrundstücke. Aufgrund der Lage und des Bauzustands soll der Kanal im Rahmen der Baumaßnahme mit umverlegt werden. Weitere Angaben liegen dazu derzeit nicht vor.

Für die Neuverlegung von Schmutz- und Regenwasserkanal in den öffentlichen Fahrbahnbereich sind Umverlegungen an den anderen Leitungen notwendig. Die genaue Ausdehnung kann erst mit der abgestimmten Planung von Regen- und Schmutzwasser erfolgen.

Gemäß Leitungsbestandsauskunft der neu-medianet GmbH scheint im Quastenberger Damm 26 bis 47 noch kein Breitbandausbau erfolgt zu sein.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Ein Baugrundgutachten liegt noch nicht vor.

4.12 Entwässerung

Vorhandene Situation

Im Ausbaubereich sind vereinzelte Straßenabläufe sowie ein Regenwasserkanal aus Beton in DN200 vorhanden. Dieser Kanal dient der Straßenentwässerung sowie eventuell der Entsorgung der Grundstücke.

Der Regenwasserkanal ist zweigeteilt und entwässert in nördliche sowie südliche Richtung in die Hauptstraße des Quastenberger Damms. Der nördliche Ablauf zum Quastenberger Damm verläuft über ein Privatgrundstück von Haus Nr. 44. Der Haltungsverlauf ist vorwiegend dicht an der südlichen Grundstücksgrenze im öffentlichen Bereich. Aufgrund der Ausprägung der Vorgärten in diesem Bereich liegt der Kanal in der Örtlichkeit jedoch dicht an den bestehenden Grundstückseinfriedungen und -mauern. Die genauen Tiefenlagen sind nicht bekannt, da nur einige Schächte im Bestand mit Höhenangaben versehen sind. Im weiteren Planverlauf sind die Höhen zu vermessen sowie die etwaige Anbindung von Hausanschlüssen zu klären.

Ableitung Oberflächenwasser

Das anfallende Oberflächenwasser wird über Bordrinnen an den Fahrbahnrandern oder als Mittelentwässerung gefasst und über Straßenabläufe und Anschlussleitungen abgeleitet. Anschließend wird das Wasser in einen neu geplanten Regenwasserkanal in DN300 PP eingeleitet und an zwei Punkten an das bestehende Netz in der Hauptstraße Quastenberger Damm angebunden. Für die nördliche Anbindung ist ein Eingriff und die Asphalt-Fahrbahn der Hauptstraße des Quastenberger Damms notwendig, um an den dort verlaufenden Kanal anzubinden. Der bestehende Ablauf über Grundstück Nr. 44 wird stillgelegt. Für den südlichen Ablauf ist eine Steilstrecke mit 10% Längsneigung zu überwinden.

Aufgrund der Einstufung als Wohnstraße mit Belastungskategorie 1 wird keine Vorreinigung nach DWA-A102 notwendig. Inwieweit ein Rückhalt und Drosselung des Regenwassers aus der Anliegerstraße vor Anbindung an die Hauptstraße notwendig wird, muss im Rahmen der weiteren Planung mit dem Betreiber der Kanalisation abgestimmt werden. Die Nennweite von DN300 ist ausreichend groß bemessen, um das anfallende Wasser der Verkehrsflächen sowie ggf. der Grundstücke aufnehmen zu können.

Hausanschlüsse

Derzeit sind keine Maßnahme von etwaigen Grundstücksanschlüssen für Regenwasser geplant und auch kostenmäßig nicht betrachtet.

Planum

Die Notwendigkeit einer Planumsentwässerung kann erst mit Vorlage eines Baugrundgutachtens bestimmt werden.

Abläufe

Es werden Straßenabläufe mit einem Ablaufrost 300 x 500 mm vorgesehen. Die zweireihige Bordrinne besitzt eine Breite von 0,35 m. Die Ermittlung der notwendigen Abstände der Straßenabläufe erfolgt nach

REWS 21 (Richtlinie für die Entwässerung von Straßen) in der weiteren Planungsphase. Es wird von Abläufen alle 20 m ausgegangen.

4.13 Straßenausstattung

Die auszubauende Straße erhält eine Grundausrüstung mit Beschilderung entsprechend den einschlägigen Richtlinien. Markierungen sind nicht vorgesehen. Sonstige Ausstattungen sind aktuell sind geplant.

4.14 Blindenleitführung

Elemente zur Blindenleitführung sind nicht geplant. Ggf. muss die Ansicht der Tiefborde am Fahrbahnrand auf 3 cm als Tastkante geplant werden. Dies ist im weiteren Planungsverlauf noch abzustimmen.

4.15 Beleuchtung

Die vorhandene Beleuchtung muss bauzeitlich gesichert werden bzw. je nach Lage temporär zurückgebaut und nach der Bautätigkeit wieder aufgestellt werden. Dies kann erst mit Vorlage einer Vermessung genau festgelegt werden.

Im nördlichen Bereich ist ein Leuchtpunkt neu zu setzen. Die genaue Lage muss im weiteren Planungsverlauf abgestimmt werden.

5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutz

-entfällt-

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Das Vorhaben befindet sich außerhalb von Wasserschutzzonen.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Im Zuge des Ausbaus werden keine zusätzlichen Flächen versiegelt. Da die Baumaßnahme innerhalb der Ortslage durchgeführt wird, ist für Mehrversiegelungen kein Ausgleich zu erbringen.

Baumfällungen oder -pflanzungen sind nicht geplant.

5.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Die Straße des Ausbaubereichs ist durch die angrenzenden Grundstücke mit deren Zufahrten und Einfriedung begrenzt.

5.5 Bodendenkmal

Diese Angaben liegen noch nicht vor und sind im weiteren Planungsverlauf abzufragen.

5.6 Kampfmittel

Diese Angaben liegen noch nicht vor und sind im weiteren Planungsverlauf abzufragen.

6 Kosten

Die Kostenschätzungen für Variante 1 und 2 kann der Unterlage 4 entnommen werden.

Kostenträger ist die Stadt Burg Stargard.

7 Grunderwerb

Grunderwerb erscheint nicht notwendig. Derzeit ist die Planung der Verkehrsanlage so ausgelegt, dass die teilweise vorhandenen Vorgärten im öffentlichen mitsamt den Einfriedungen aus Zäunen und Mauern bestehen bleiben können.

8 Durchführung der Baumaßnahme

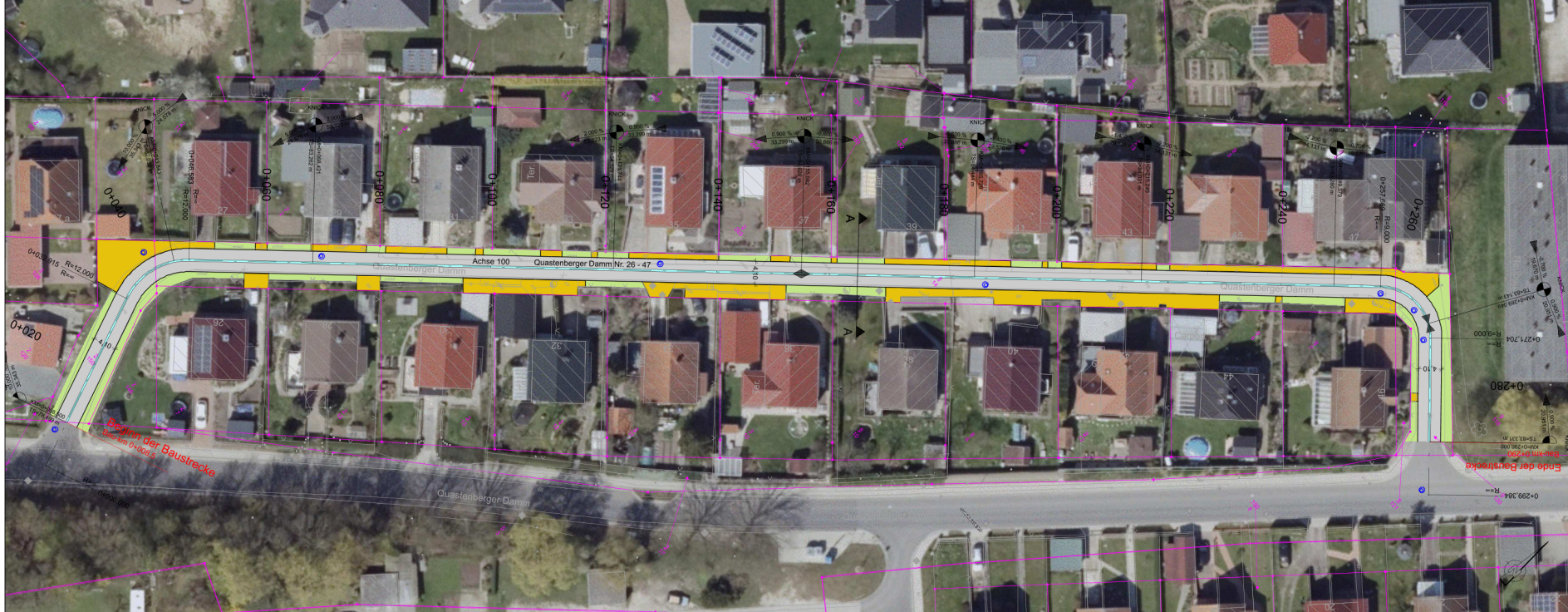
Die Maßnahme ist aufgrund des Neubaus des Regenwasserkanals (und Schmutzwasserkanal durch TAB) einschl. Neuordnung sonstiger Leitungen sowie der vollständigen Erneuerung der Fahrbahn bei beengten Verhältnissen unter Vollsperrung auszuführen. Durch die zwei bestehenden Zufahrtsmöglichkeiten kann die Vollsperrung vermutlich abschnittsweise erfolgen. Durch die Notwendigkeit der Anbindung des Regenwasserkanals an die Hauptstraße Quastenberger Damm muss dieser Bereich teilweise vermutlich halbseitig gesperrt werden.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Grundstücke sowie die Erreichbarkeit mit Rettungsfahrzeugen ist während der gesamten Maßnahme zu gewährleisten.

Ein Termin für den Baubeginn steht derzeit nicht fest. Es ist mit einer Gesamtbauzeit von ca. 10 Monaten zu rechnen.

Aufgestellt: Neubrandenburg, Februar 2026

TSC Beratende Ingenieure



Zeichenerklärung

	Fahrspur in Betonpflaster		Zufahrten in Betonpflaster		Grünfläche		Gehweg in Betonpflaster		Anpassungsbereich in vorhandenem Material		Regenwasserkanal
	Abgleich von		Längsweg und Abstand zum nächsten Regenwasserkanal		Grabenrichtung und Grabenbreite		Querneigung		ger Regenwasserkanal		

Auftraggeber:	Datum:	Zustand:
TSC Bestehende Ingenieurbüro für Verkehrsweesen	bestellter: 03.03.2025	abgearbeitet: 03.03.2025
geprüft: 03.03.2025	Mitarbeiter:	Revisor:

Auftraggeber:	Bestellter:
Stadt Burg Stargard Mühlstraße 35 17344 Burg Stargard	
geprüft:	

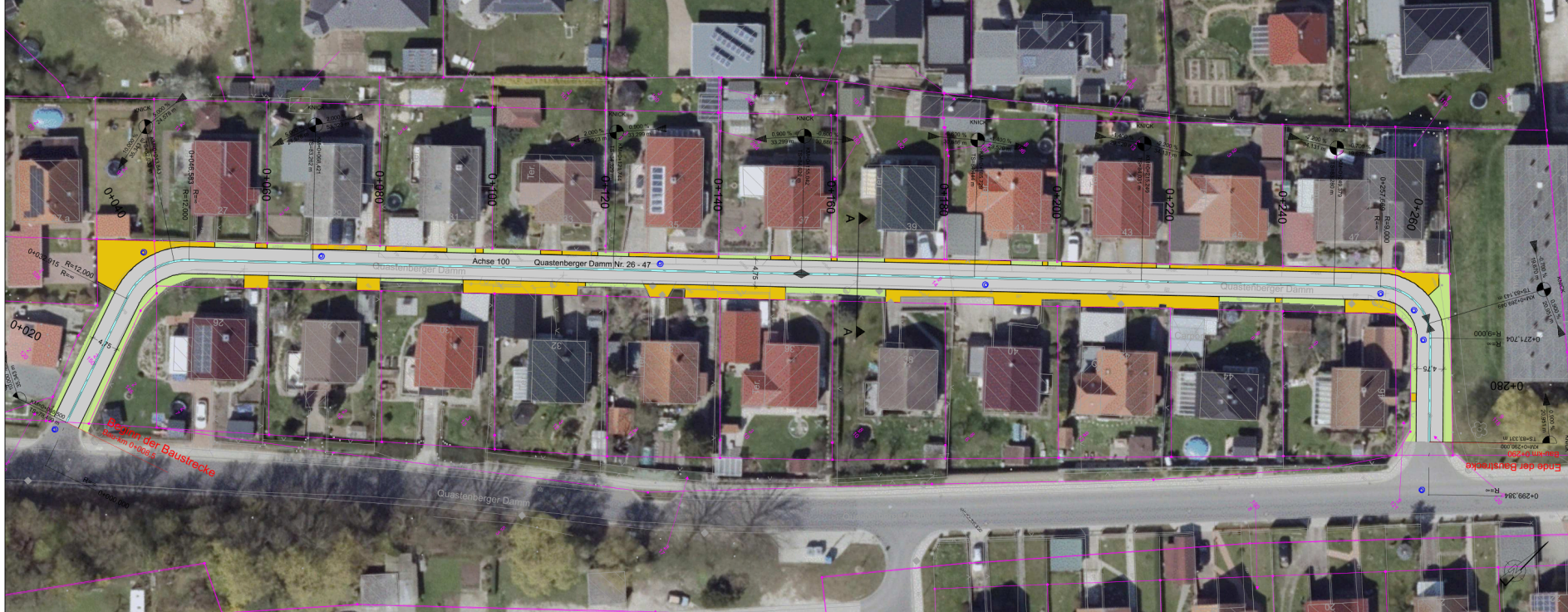
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zustand

Vorplanung

Projektausschreibung:	Umfang / Blatt Nr.:	5.1
Stadt Burg Stargard Mühlstraße 35 17344 Burg Stargard	Lageplan Variante 1 Ausbaubreite 4,10 m	
Stelle / Zeichn. Nr. / Status: 0111 PROJ-GR-04	Messstab: 1:250	

Burg Stargard - Ausbau Quastenberger Damm 26-47

Aufgezeichnet:	



Zeichenerklärung

	Fahrspur in Betonpflaster		Zufahrten in Betonpflaster		Grünfläche		Gehweg in Betonpflaster		Anpassungsbereich in vorhandenem Material		Regenwasserkanal
	Einbaugrubenrand		Einbaugrubenrand		Einbaugrubenrand		Einbaugrubenrand		Einbaugrubenrand		Einbaugrubenrand

Auftraggeber:	Datum:	Zustellen:
TSC Bestehende Ingenieurbüro für Verkehrsplanung	03.03.2025	03.03.2025
Projekt:	03.03.2025	03.03.2025

Auftraggeber:	Bestand:
Stadt Burg Stargard Mühlstraße 35 17034 Burg Stargard	
Projekt:	

Nr.	Datum	Zustellen

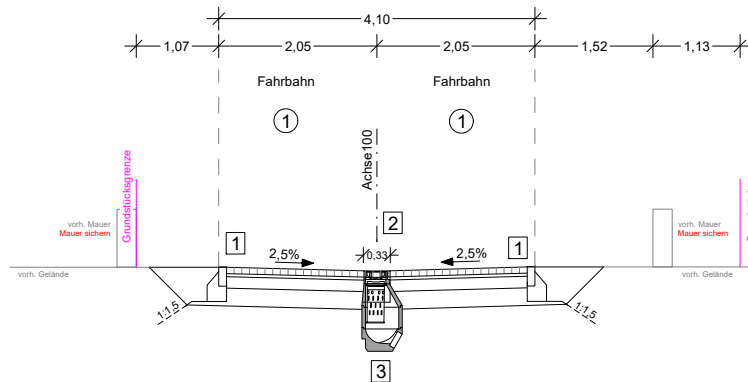
Vorplanung

Profilausarbeitung:	Umfang / Blatt Nr.:
Stadt Burg Stargard Mühlstraße 35 17034 Burg Stargard	5.2
Profil / Schnitt / Anl. / Station: 0+000	Lageplan
PROJ-GRUPP:	Variante 2
	Ausbaubreite 4,75 m
	Maststab: 1:250

Burg Stargard - Ausbau Quastenberger Damm 26-47

Aufgezeichnet:	

Straßenquerschnitt A - A Achse 100 - Station 0+165 Variante 1



Hinweis
Der endgültige Aufbau sowie die Notwendigkeit einer Bodenverbesserung sowie Planumsentwässerung wird im Rahmen der weiteren Planung mit Vorlage eines Baugrundgutachtens abschließend festgelegt.

1 Fahrbahn
Aufbau nach RStO 12/24, Tafel 3, Zeile 1, Bk 0.3

- 8 cm Betonsteinpflaster 20x10x8, Farbe: grau
- 4 cm Pflasterbettung 0/5 Brechsandgemisch
- 15 cm Schottertragschicht 0/32 gem. ZTV SoB-StB 20, $E_{ov}=120$ MPa
- 23 cm Frostschuttschicht 0/32 gem. ZTV SoB-StB 20, $E_{ov}=100$ MPa

50 cm Gesamtdicke Oberbau auf Planum $E_{ov}=45$ MPa

1 Tiefbordstein
aus Beton 10x25x100 cm nach DIN EN 1340
auf 20 cm Betonfundament C 20/25
und 15 cm Betonrückenstütze C 20/25

2 Entwässerungsrinne
aus Betonpflastersteinen
nach DIN 16x16x14 cm (2-reihig) DIN EN 1338
auf 20 cm Beton C 20/25

3 Straßenblauf
Aufsatz 30x50 cm nach
DIN 4052-1a, 6a, 11, 10b, C3
auf 10 cm Betonfundament C12/15

Auftragnehmer: TSC Traffic System Consulting Beratende Ingenieure für Verkehrswesen	Datum	Zeichen	
	bearbeitet	02/2026	Blackburn
	gezeichnet	02/2026	Rosenfeldt
geprüft:			
		02/2026	Rosel

Auftraggeber: Stadt Burg Stargard Mühlenstraße 30 17094 Burg Stargard		bearbeitet: -----
		geprüft: -----

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

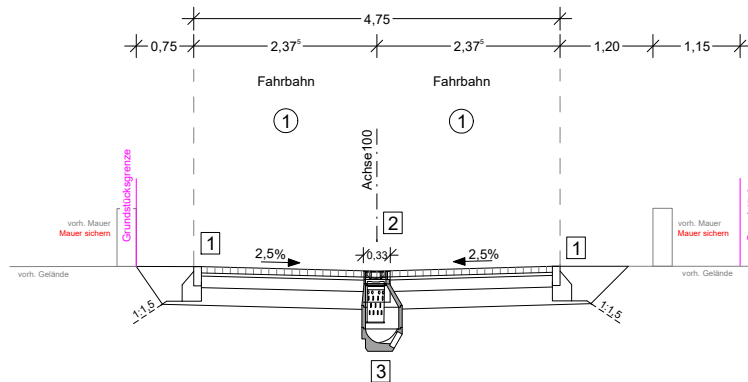
Vorplanung

Straßenbauverwaltung: Stadt Burg Stargard Mühlenstraße 30 17094 Burg Stargard	Unterlage / Blatt-Nr.: 9.1
Straße / Abschn. -Nr. / Station: STR	Regelquerschnitt A - A Variante 1
PROJIS-NR.:	Maßstab: 1 : 50

Burg Stargard - Ausbau Quastenberger Damm 26-47

aufgestellt: -----, den -----	

Straßenquerschnitt A - A Achse 100 - Station 0+165 Variante 2



Hinweis
Der endgültige Aufbau sowie die Notwendigkeit einer Bodenverbesserung sowie Planumsentwässerung wird im Rahmen der weiteren Planung mit Vorlage eines Baugrundgutachtens abschließend festgelegt.

① Fahrbahn
Aufbau nach RStO 12/24, Tafel 3, Zeile 1, Bk 0.3

- 8 cm Betonsteinpflaster 20x10x8, Farbe: grau
- 4 cm Pflasterbettung 0/5 Brechsandgemisch
- 15 cm Schottertragschicht 0/32 gem. ZTV SoB-StB 20, E_v=120 MPa
- 23 cm Frostschuttschicht 0/32 gem. ZTV SoB-StB 20, E_v=100 MPa

10 cm Gesamtdicke Oberbau auf Planum E_v=45 MPa

① Tiefbordstein
aus Beton 10x25x100 cm nach DIN EN 1340
auf 20 cm Betonfundament C 20/25
und 15 cm Betonrückenstütze C 20/25

② Entwässerungsrinne
aus Betonpflastersteinen
nach DIN 16x16x14 cm (2-reihig) DIN EN 1338
auf 20 cm Beton C 20/25

③ Straßenablauf
Aufsatz 30x50 cm nach
DIN 4052-1a, 6a, 11, 10b, C3
auf 10 cm Betonfundament C12/15

 TSC Traffic System Consulting Beratende Ingenieure für Verkehrswesen	Niederlassung Nord Johannastraße 15a 17034 Neudammsburg Tel.: 0395 / 781210-00 www.tscup.de	
	Auftragnehmer: bearbeitet: 02/2026 gezeichnet: 02/2026 geprüft: 02/2026	Datum: 02/2026 Zeichen: Blackburn Rosenfeld Rosel

Auftraggeber: Stadt Burg Stargard Mühlenstraße 30 17094 Burg Stargard	 Burg Stargard	bearbeitet: _____ geprüft: _____
--	--	---

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Vorplanung

Straßenbauverwaltung: Stadt Burg Stargard Mühlenstraße 30 17094 Burg Stargard	Unterlage / Blatt-Nr.: 9.2 Regelquerschnitt A - A Variante 2
Straße / Abschn. -Nr. / Station: STR PROJIS-NR.:	Maßstab: 1 : 50

Burg Stargard - Ausbau Quastenberger Damm 26-47

aufgestellt: _____, den _____	