

## **Anlage 17**

Antrag auf Sondernutzung und  
Ausnahmegenehmigung nach BdgStrG

**Antragsteller:**

Elbekies GmbH  
Werkstraße 1  
01920 Oßling  
Tel.: (035792) 576-0  
Fax: (035792) 576-65

---

**Antrag  
auf Genehmigung**

**Sondernutzung einer öffentlichen Verkehrs-  
fläche (Sondernutzungserlaubnis)**

**für zwei Zufahrten**

gemäß § 18 Brandenburger Straßengesetz (BdgStrG)

**Ausnahmegenehmigung vom Anbauverbot**

**für eine Bandbrücke über die L 663**

gemäß § 24 Abs. 1 Brandenburger Straßengesetz (BdgStrG)

***für den***

***Kiessandtagebau Mühlberg Werk V***

Oßling, 06.09.2023

---

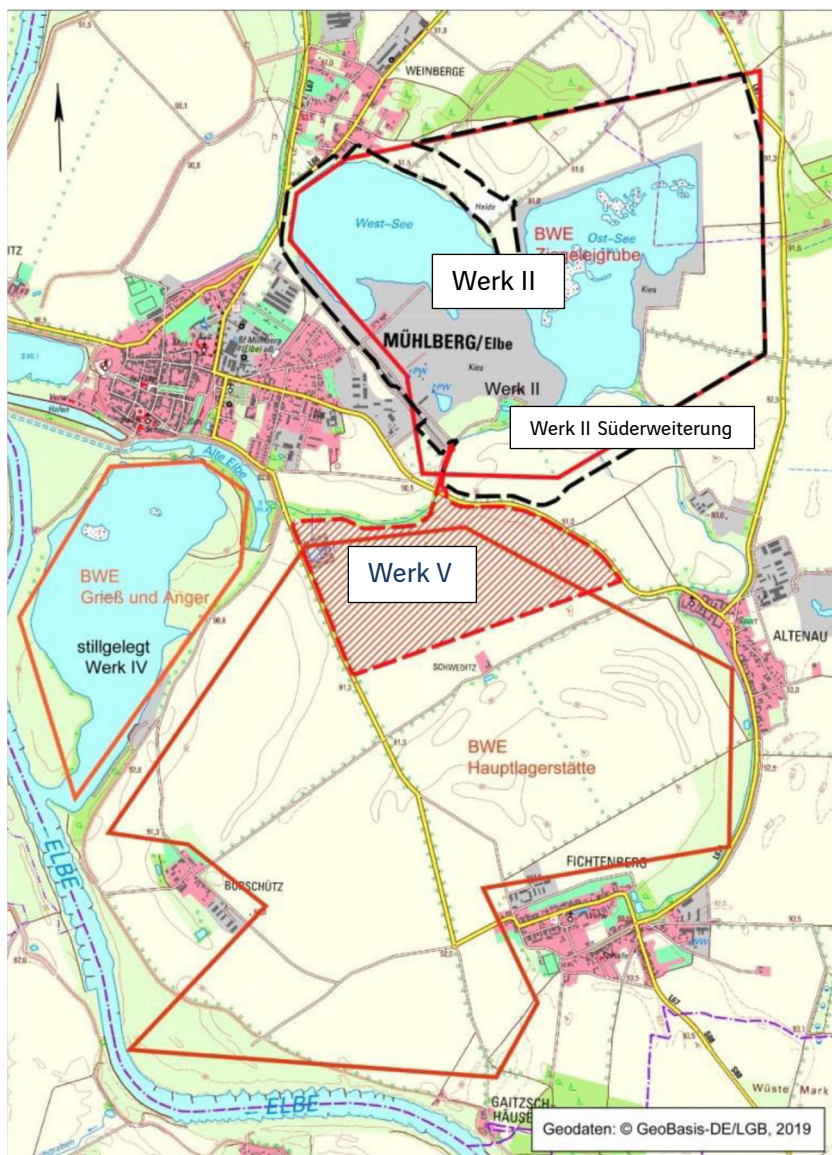
## 0 Veranlassung

Die Elbekies GmbH betreibt am Standort Mühlberg/Elbe ein Kieswerk mit Bahnverladung. Im sogenannten Werk II und Werk II Süderweiterung erfolgen derzeit die Förderung von Kies und Sand. In den kommenden Jahren werden die Vorräte in diesen Werken erschöpft sein.






Das nahegelegene Bergwerkeigentum (BWE) Mühlberg/Hauptlagerstätte, welches sich im Eigentum der Elbekies GmbH befindet ist noch unverritz.

Ein Rahmenbetriebsplan wird für die Rohstoffgewinnung im nordöstlichen Teil dieses BWE zusätzlich einer nördlich angrenzenden Fläche mit grundeigenem Bodenschatz unter der Bezeichnung **Mühlberg Werk V** zur Planfeststellung beantragt.

Die Rohstoffgewinnung im beantragten Kiessandtagebau „Mühlberg Werk V“ soll dann als Nachfolgelagerstätte für das Werk II Süderweiterung aufgeschlossen werden.



Legende:

	BWE Mühlberg / Ziegeleigrube (Werk II)
	BWE Mühlberg / Gieß und Anger (Werk IV)
	BWE Mühlberg / Hauptlagerstätte
	Rahmenbetriebsplangrenze Werk II inkl. Süderweiterung
	Rahmenbetriebsplanfläche (Werk V)

**Abbildung 1:** Übersicht zur Lage der Rahmenbetriebsplanfläche Mühlberg Werk V

Die Abbaufäche bedarf einer Zufahrt zu Revisions- und Installationszwecken sowie zur Bodenabfuhr und soll an die L 633 für die Dauer des Abbaus und der Rekultivierung (ca. 20 Jahre) anbinden.

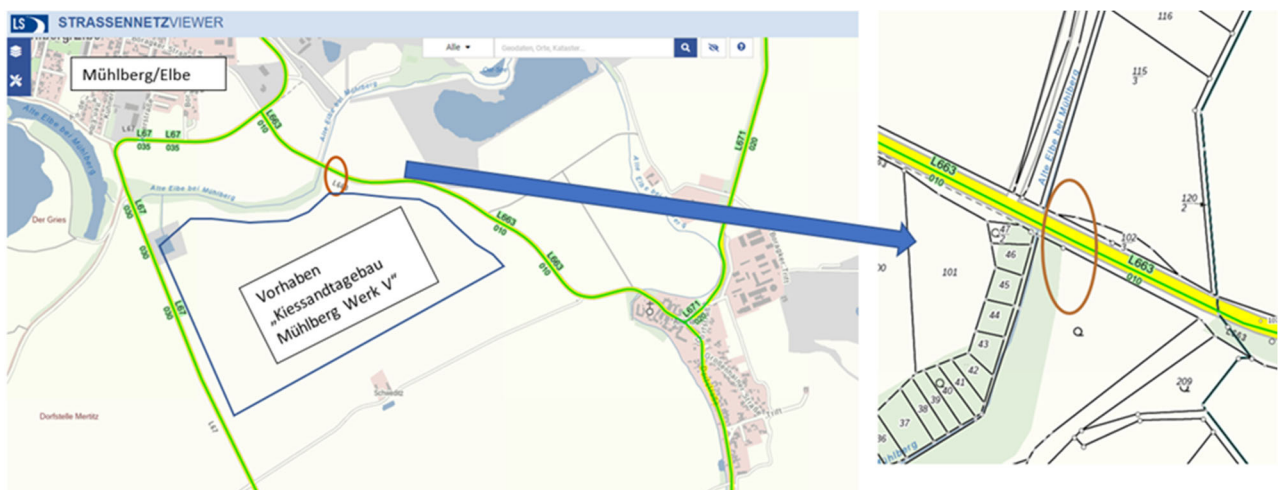
Zudem soll eine gegenüberliegende Zufahrt für den Transport des Oberbodens und Auelehms aus dem Werk V in das Werk II und Werk II Süderweiterung für die Dauer von ca. 15 Jahren errichtet werden.

Die komplette Aufbereitung des gewonnenen Rohmaterials erfolgt derzeit und zukünftig im Aufbereitungskomplex des bestehenden Werkes II. Dort sind verschiedene stationäre Aufbereitungsanlagen per Sonderbetriebsplan Aufbereitung zugelassen.

Um dorthin zu gelangen, sieht die Elbekies GmbH den Transport des im Werk V gewonnenen Rohstoffs und in den ersten beiden Jahren des Überschusssandes mittel Bandanlage über die Landstraße L 663 von der Abbaufäche zur Aufbereitungsanlage vor.

Die Querung der Landstraße und die Zufahrten liegen im nördlichen Teil des Vorhabens (siehe Abbildung 2)

Von der zentralen Aufbereitung aus, wird der gesamte Vertrieb bzw. die Verfrachtung der Fertigerzeugnisse abgewickelt.



**Abbildung 2:** ungefähre Lage der Brücke Bandanlage und der Zufahrten

Für die Bandanlage über die L 663 sind Ausnahmegenehmigungen bzw. eine Sondernutzungserlaubnis gem. Brandenburger Straßengesetz (BdgStrG) erforderlich. Nachfolgend werden die beiden Anträge formuliert und zur Genehmigung beantragt.

Da für die Zufahrten eine Sondernutzungserlaubnis gem. Brandenburger Straßengesetz (BdgStrG) erforderlich ist, werden die nachfolgenden Ausführungen gleichfalls und gesamtlich zur Genehmigung beantragt.

**An dieser Stelle wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich nicht um eine Werkszufahrt handelt.** Diese ist vorhanden und führt in das Werk der Elbekies GmbH, Borager Str. 14 in 04931 Mühlberg/Elbe. Antragsgegenstand sind Zufahrten, welche alleinig dem Zweck des Schutzes der Fahrbahnkanten vor Beschädigungen durch Überfahrten dienen.

## **1 Sondernutzung einer öffentlichen Verkehrsfläche (Sondernutzungserlaubnis) gem. § 18 BdgStrG für die o.g. Brücke und Zufahrten**

Die Elbekies GmbH beantragt gem. § 18 BdgStrG eine Straßensondernutzungserlaubnis für die im Rahmen des Obligatorischen Rahmenbetriebsplanes nach § 52 Abs. 2a BBergG „Kiessandtagebau Mühlberg Werk V“ sich ergebenden und hier zusammengefassten Sachverhalte.

## **2 Beantragung einer Ausnahmegenehmigung vom Anbauverbot gem. § 24 Abs. 1 BdgStrG für die o.g. Brücke**

Die Elbekies GmbH beantragt die Ausnahme vom Anbauverbot nach § 24 Abs. 1 BdgStrG für die im Rahmen des Obligatorischen Rahmenbetriebsplanes nach § 52 Abs. 2a BBergG „Kiessandtagebau Mühlberg Werk V“ sich ergebenden und hier zusammengefassten Sachverhalte.

### 3 Vorhabenbeschreibung

#### 3.1 Örtliche Lage

Der „Kiessandtagebau Mühlberg Werk V“ liegt südlich der bestehenden aktiven Bergbaubetriebe Werk II und Werk II Süderweiterung der Elbekies GmbH sowie unmittelbar südöstlich der Stadt Mühlberg/Elbe (siehe Abb. 1 und 2).

Die Vorhabensfläche hat eine Gesamtgröße von 119,5 ha und eine Nord-Süd-Erstreckung ohne die Bandanbindung an Werk II von maximal 0,8 km. Die maximale Erstreckung in Ost- West-Richtung beträgt ca. 1,8 km.

Die minimale Entfernung der Vorhabensfläche zum Elbestrom beträgt 1,7 km.

Administrativ wird das Vorhaben wie folgt zugeordnet:

Land: Brandenburg  
Landkreis: Elbe-Elster  
Gemeinde: Stadt Mühlberg/Elbe (amtsfrei)  
mit den Ortsteilen Altenau und Fichtenberg  
Gemarkung: Mühlberg, Altenau, Fichtenberg

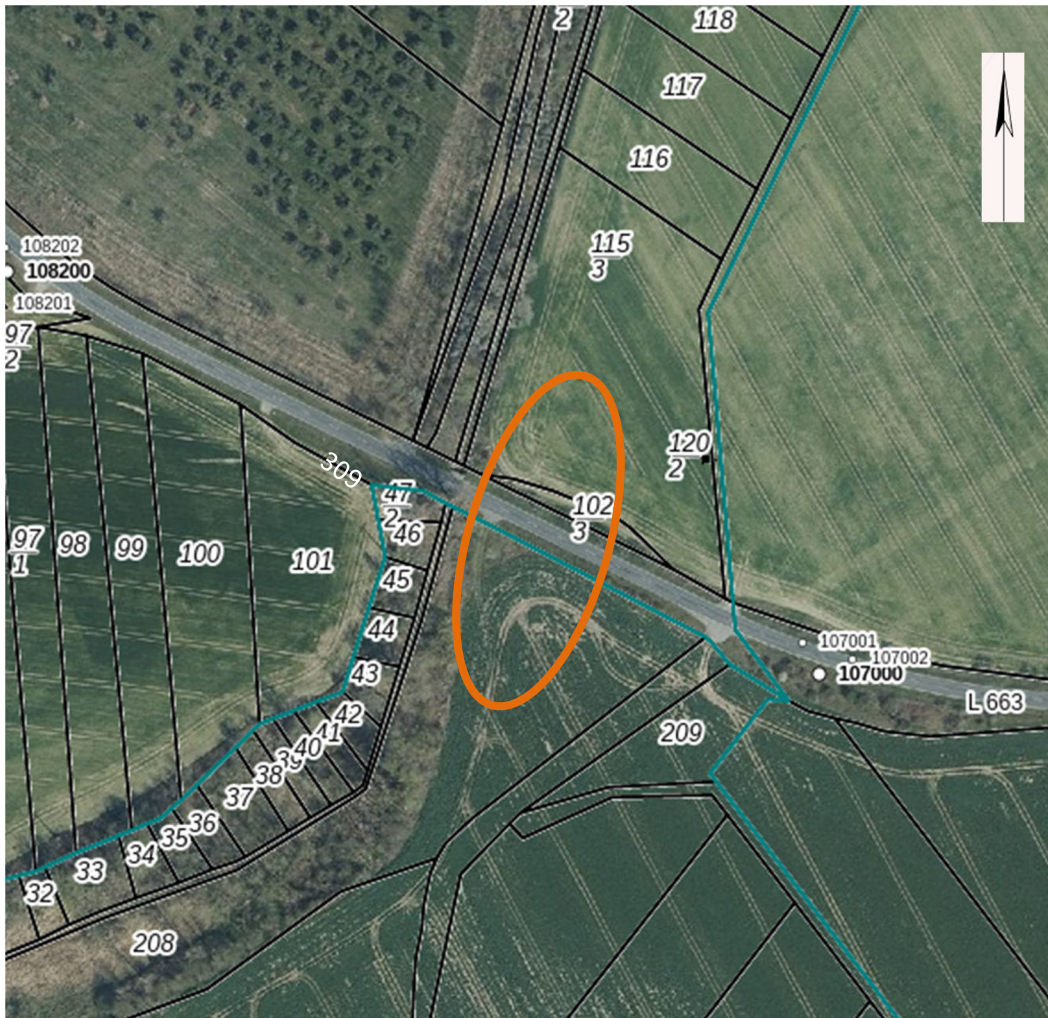
Die Vorhabensfläche, die aus Abbaufäche, einem randlichen Abstandsraum und der Trasse für die Bandanlage besteht, ist im Wesentlichen durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt.

Die Zufahrt zur Abbaufäche, die gegenüberliegende Zufahrt in das Werk II Süderweiterung und die Brücke, die die Bandanlage über die L 663 führt, sind Gegenstand der vorliegenden Anträge. Beide Infrastrukturanlagen befinden sich nördlich des Abbaufeldes (siehe Abb. 2).

Von der Antragstellung betroffen sind folgende Flurstücke:

Tabelle 1: Flurstücksliste Anträge

Gemarkung	Flur	Flurstück Zähler	Nenner
Mühlberg	5	115	3
Mühlberg	5	102	3
Mühlberg	5	309	0
Mühlberg	6	208	0



**Abbildung 3:** ungefähre Lage der Brücke und der Zufahrten auf betroffenen Flurstücken

### 3.2 Allgemeine Beschreibung

#### *Zufahrt auf die Vorhabenfläche Werk V (südliche Zufahrt)*

Im Rahmen der Erschließung, der Rohstoffgewinnung und der Rekultivierung ist eine temporäre Straßenanbindung an die Landesstraße L663 geplant, um die Erreichbarkeit über die öffentliche Straße zu gewährleisten. Die Straßenanbindung ist temporär, da nach Beendigung des Bergbaubetriebes die Zufahrt wieder rückgebaut und der ursprüngliche Zustand hergestellt wird. Da der Bergbaubetrieb für ca. 17 Jahre zuzüglich einer ca. 3-jährigen Vor- und Nachlaufzeit geplant ist, wird auch die Zufahrt in entsprechend stabiler Bauweise errichtet.

Die Straßenanbindung ist erforderlich für Bau- und Montagearbeiten, für den Personaltransport bei Schichtwechsel sowie für Servicefahrzeuge bei Wartungsarbeiten an den technischen Anlagen. Insbesondere in der Aufschlussphase soll die Straßenanbindung von den zur Herstellung der Einschwimmgrube und zum Antransport des Schwimmbaggers erforderlichen

Fahrzeugen genutzt werden sowie letztlich zum Abtransport nach Abbauende. In der Regelbetriebsphase wird die Straßenanbindung dann weiterhin als Zufahrt bei Wartungsarbeiten/ Reparaturen und für den Schichtwechsel genutzt.

Der Abraumtransport erfolgt zudem über die Zufahrt, der Rohstofftransport jedoch nicht.

Ein Teil, des auf der Vorhabensfläche geborgenen Oberbodens und darunter anstehenden Auelehms wird sicherzustellen und für landwirtschaftliche Flächen im Werk II und Süderweiterung verwendet und muss dorthin transportiert werden.

Die Zufahrt wird in Asphaltbauweise errichtet und soll östlich der nachfolgend beschriebenen Brücke von der L 663 abgehend errichtet, betrieben und nach Ende des Vorhabens rückgebaut werden.

### *Zufahrt in das Werk II Süderweiterung (nördliche Zufahrt)*

Auch diese nördliche Zufahrt soll in Asphaltbauweise errichtet werden.

Der auf der Vorhabensfläche geborgene Oberboden und darunter anstehende Auelehm sind sicherzustellen und für die Wiederherstellung und Ertragsverbesserung landwirtschaftlicher Flächen zu verwenden. Ein Teil dieser Böden wird im derzeitigen Werk II und in das Werk II Süderweiterung auf die Verspülfläche aufgetragen. Um auf diese Flächen aus dem Vorhaben Werk V zu gelangen, sollen die Böden direkt über die L 663 antransportiert werden. Die o.g. Zufahrt zur Vorhabensfläche des Werkes V soll als Ausfahrt genutzt werden. Direkt gegenüber erfolgt die Einfahrt in das Werk II/Werk II Süderweiterung. Eine befestigte Zufahrt soll zum Schutz des Straßenlandes gebaut und für die Dauer von ca. 20 Jahren genutzt werden.

### *Brücke über L 663*

Nördlich des „Kiessandtagebau Mühlberg Werk V“ befinden sich die Aufbereitungsanlagen der derzeitigen Kieswerke Werk II und Werk II Süderweiterung sowie die Zugverladung. Diese Aufbereitungsanlage sowie die Infrastruktur sollen auch zukünftig dort verbleiben. Somit ergibt sich die Notwendigkeit des Transportes des geförderten Rohstoffs zur Aufbereitungsanlage.

Dieser Transport erfolgt über Bandanlagen. Die Positionierung ist der Anlage 1 zu entnehmen.

Zum Einsatz kommen hierbei eine Schwimmbandanlage und eine dazugehörige Gurtbandförderanlage an Land, welche im Bereich der Landesstraße L 663 über eine Straßenbrücke geführt wird. Um Verwehungen und Materialverluste vom ansonsten offenen Band zu verhindern, wird die Bandanlage über der Straße in geschlossener Bauweise errichtet und betrieben.

In den ersten beiden Gewinnungsjahren anfallende Feinsande mit den entsprechenden Wasseranteilen (Trübe) werden über eine spezielle Rohrleitung in die nördlich des Vorhabens gelegene Werk II Süderweiterung gepumpt. Hierfür wird es erforderlich sein, die Rohrleitung über



die gleiche Brücke und über die Landstraße L663 zu führen. Erst nach dieser Zeit ist die Abbaufläche im Werk V so groß, dass genügend Seefläche vorhanden ist, um die Überschusssande einzuspülen, ohne dass diese immer wieder mit gefördert werden. Die ab Mitte des dritten Gewinnungsjahres anfallenden Feinsande verbleiben dann im Tagebausee des Werkes V.

### 3.3 Zufahrten (Straßenanschlüsse)

#### 3.3.1 betroffene Flurstücke, Stationierung

Die Zufahrten gehen von der L 663 in Richtung Süden und Norden ab und sind auf folgenden Flurstücken positioniert (siehe Anlage 3).

Tabelle 2: Flurstücksliste Zufahrten

Gemarkung	Flur	Flurstück Zähler	Nenner	Eigentumsverhältnisse
Mühlberg	5	115	3	Agrargenossenschaft Mühlberg e.G.
Mühlberg	5	102	3	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Mühlberg	5	309	0	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Mühlberg	6	208	0	Agrargenossenschaft Mühlberg e.G.

Für die Nutzung der betreffenden Flurstücke des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg (LS) bedarf es gemäß Abstimmung vom 12.12.2022 mit dem LS keiner Nutzungsvereinbarung für die durch das Vorhaben in Anspruch genommenen und im Eigentum des LS befindlichen Flurstücke. Die Nutzung ist mit den dann erteilten Genehmigungen gesichert.

Die Vertragsverhandlungen mit der Agrargenossenschaft Mühlberg e.G. sind abgeschlossen und damit ist auch die Verfügbarkeit der betreffenden Flurstücke durch die Elbekies GmbH vereinbart (Grundstückvertrag AGM/Elbekies Urkunde Nr. 538-2023). Die grundbuchamtliche Fortschreibung ist derzeit in der Bearbeitung.

Tabelle 3: Stationierung nördliche Zufahrt

L 663	010	<b>1.915 – 1.93</b>
-------	-----	---------------------

Tabelle 4: Stationierung südliche Zufahrt

L 663	010	<b>1.915 – 1.93</b>
-------	-----	---------------------



**Abbildung 4:** Stationierung der Zufahrt (  nördliche Zufahrt  südliche Zufahrt)

### 3.3.2 Bauliche Ausführung

#### *Zufahrt auf die Vorhabenfläche Werk V (südliche Zufahrt)*

Der Straßenanschluss wird unter Beachtung erforderlicher Mindeststradien mit einer Einfahrbreite von 16 m, einer sich verjüngenden Fahrbahnbreite von 14 m und einer 25 m langen Strecke realisiert (siehe Anlage 3).

Um Verschmutzungen der L 663 weitestgehend zu vermeiden, wird die Zuwegung von der Vorhabenfläche zur Zufahrt als Schottertragschicht ausgeführt.

Die Wahl der Bauweise dieser Abrollstrecke als Schottertragschicht wird wie folgt begründet:

- Der Boden wird mittels Radlader gelöst und auf temporären Halden aufgesetzt. Die Transportfahrzeuge fahren an diese Halden heran und werden mittels Radlader beladen. Ein Befahren des noch zu lösenden Bodens durch die Transportfahrzeuge ist nicht erforderlich und soll aus technologischer Sicht und zur Sicherstellung der koordinierten Verkehrslenkung im Abbaufeld ausgeschlossen werden.
- Der Oberboden und Auelehm dürfen nicht in nassem Zustand transportiert und eingebaut werden. Ist der Boden nass, ist die Verdichtung zu groß, was wiederum der landwirtschaftlichen Folgenutzung schadet. Diese Erkenntnis ist durch das Monitoring, wel-

ches die Elbekies GmbH durch das Finsterwalder Forschungsinstitut für Bergbaufolgelandschaften e.V. seit einigen Jahren auf den landwirtschaftlichen Testflächen durchführen lässt, belegt.

- Die Abrollstrecke als Schottertragschicht ermöglicht nach Versandung oder Zusetzung die Schicht wieder aufzunehmen, zu Sieben und wieder einzubauen. Zudem ermöglicht diese Vorgehensweise das Versetzen und Hinführen der Abrollstrecke zu den Bodenhalten.
- Versiegelungen, wenn auch temporär, sollen hinsichtlich des Schutzgutes Boden grundsätzlich vermeiden werden.
- Jeder Straßennutzer ist verpflichtet Fahrbahnverschmutzungen unverzüglich zu beseitigen. Es ist davon auszugehen, dass diese gesetzliche Notwendigkeit in die Nebenbestimmungen zur bergrechtlichen Zulassung aufgenommen wird.

➤ **Das Ausmaß des Verschleppens von Auelehm ist durch die beschriebene bauliche Anlage begrenzt.**

Ein Längs- und Quergefälle des Straßenanschlusses von 2,5 % Neigung sorgt für eine Entwässerung, von der L 663 wegführend (siehe Anlage 4). Eine Entwässerungsmulde ist an der Ostseite der Zufahrt vorgesehen.

Fugen- bzw. Nahtausbildung beim Asphalteinbau entsprechen den anzuwendenden Richtlinien. Der Straßenanschluss wird eine geeignete Absicherung gegen unbefugtes Befahren erhalten.

An die Asphaltstrecke schließen sich Betriebsstraßen in Schotterbauweise an, die auf dem abgeschobenen Rohboden angelegt werden und zugleich als Bedienwege für die Bandanlage z.B. dienen.

Die derzeit vorhandene Zufahrt bleibt größtenteils erhalten. Ob die Notwendigkeit der Wiederherstellung dieser Bestandszufahrt für landwirtschaftliche Zwecke zur Beendigung der Bergaufsicht besteht, kann derzeit nicht eingeschätzt werden und obliegt dem zukünftigen Grundstückseigentümer.

### **Medien**

Die westlich des Straßenanschlusses vorhandenen Wasserwirtschaftsanlagen der Hauptwasserleitung DN 400 werden durch geeignete Maßnahmen vor Beschädigungen geschützt.



**Abbildung 5:** Ansicht zu schützender Wasserwirtschaftsanlage

Die im Bereich des Straßenanschlusses befindliche Freileitung Strom wird im Zuge der Vorfeldberäumung durch eine Neuverlegung ersetzt.

Die im Bereich der Zufahrt befindliche Gasleitung der NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg ist gemäß Einweisung und Abstimmung vor Ort am 29.08.2023 durch eine Überdeckung von mindestens 0,50 m zu sichern. Der geplante Aufbau der Zufahrt und die Länge des bereits freigelegten Warnbandes lassen keine Unterschreitung erkennen. Um sicherzustellen, dass dieser Mindestabstand eingehalten wird, sind randlich der Zufahrt Suchschachtungen per Hand durchzuführen.

Auch die Einhaltung der Überdeckung, der in Straßenrandnähe vorhandenen Telkomleitung von 0,80 m ist mittels Handschachtung nachzuweisen. Eine Überdeckung mit Magerbeton wird hergestellt.

### **Vermessung**

Die Zufahrt wird nach Herstellung vermessungstechnisch erfasst und in den Tagesriss gem. § 63 Abs. 1 Bundesberggesetz aufgenommen.

### *Zufahrt in das Werk II Süderweiterung (nördliche Zufahrt)*

Der nördliche Straßenanschluss wird für den Antransport von Böden genutzt. Da Wenderadien maximal eines Sattels zu beachten sind und die herzustellende Zufahrt vorrangig dem Schutz des Straßenlandes dient, ist ein Ausbau als Asphaltdecke auf einer geeigneten Tragschicht mit einer Breite von 16 m, verjüngend in zwei Stufen auf 14 m und 10 m und einer Länge von 30 m erforderlich und ausreichend.

Ein Längsgefälle von 2,5 % sorgt für eine Entwässerung, von der L 663 wegführend. Eine Entwässerungsmulde ist an der Westseite der Zufahrt vorgesehen.

Um Verschmutzungen der L 663 auch hier weitestgehend zu vermeiden, wird die Zuwegung aus einer verdichteten Schottertragschicht hergestellt.

Fugen- bzw. Nahtausbildung beim Asphalteinbau entsprechen den anzuwendenden Richtlinien. Der Straßenanschluss wird eine geeignete Absicherung gegen unbefugtes Befahren erhalten.

Durch die nördliche Zufahrt ist ein geschädigter Apfelbaum betroffen. Zum Zeitpunkt der notwendigen Fällung wird geprüft, ob der Stammumfang mind. 100 cm beträgt und der Baum gem. dann gültiger Verordnung des Landkreises Elbe-Elster zum Schutz von Bäumen und Hecken (GehölzSchVO EE) geschützt und der Beantragung zur Fällung bedarf.

### **Medien**

Die Trinkwasserleitung AZ DN 400, welche über die Flurstücke 102/3 und 115/3 verläuft und die Zufahrt quert, muss im Bereich der geplanten Einfahrt im Vorfeld der Überbauung ausgetauscht werden.

Hierzu gibt es eine Abstimmung mit der Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH vom 06.06.2023.

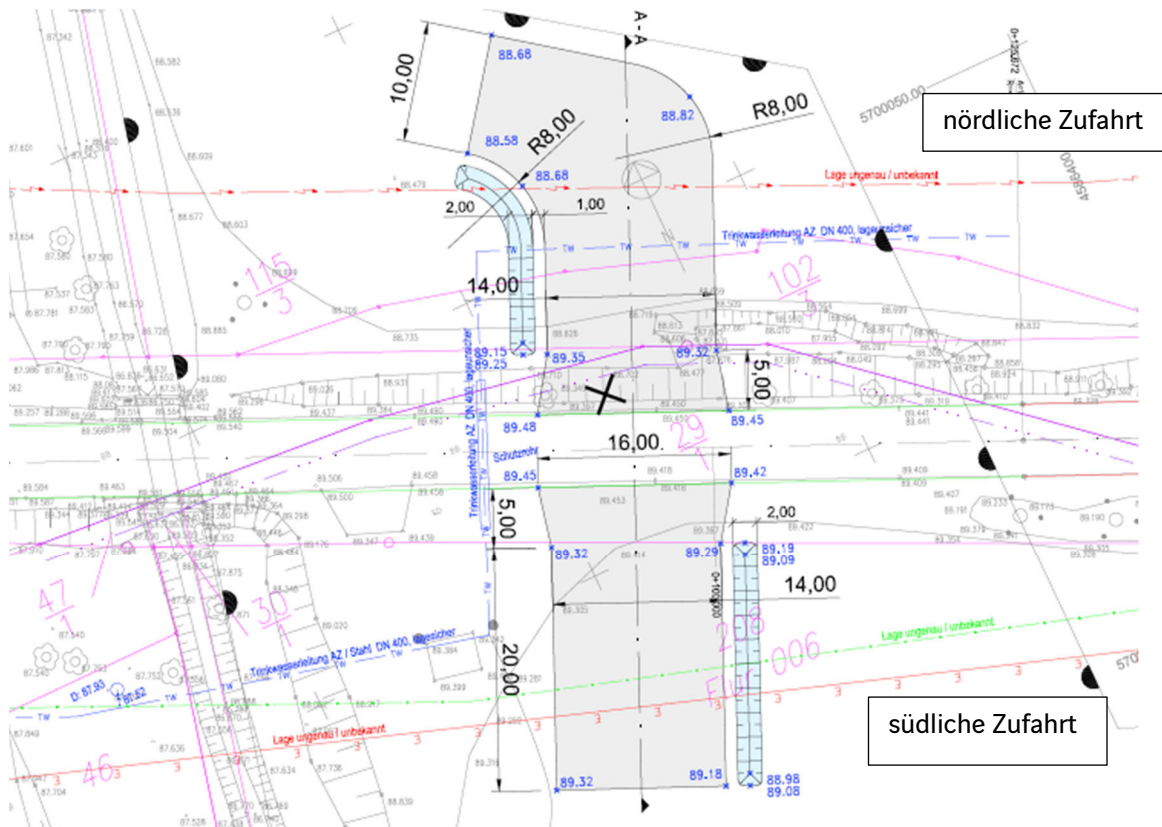
Demnach wird die neue Leitung im Schutzstreifen der Altleitung verlegt (Schutzstreifenbreite beidseitig je 3 m). Wenn möglich sollte die neue Trinkwasserleitung in einem lichten Abstand von 1,00 m zur Altleitung in Richtung des Flurstückes 29/1 verlegt werden. Die neue Trinkwasserleitung wird in PE d 450 ausgeführt. Die Mindestüberdeckung der neuen Trinkwasserleitung beträgt 1,30 m. Die Arbeiten werden durch die Wasserversorgung Riesa/Großenhain GmbH im Auftrag der Elbekies GmbH durchgeführt.

### **Vermessung**

Die Zufahrt wird nach Herstellung vermessungstechnisch erfasst und in den Tagesriss gem. § 63 Abs. 1 Bundesberggesetz aufgenommen.

### 3.3.3 Entwässerung

Die Entwässerung der Landesstraße L 663 erfolgt derzeit beidseitig der Fahrbahn im angrenzenden Gelände. Mulden oder Rigolen zur Fassung des Regenwassers sind nicht vorhanden. Bauliche Maßnahmen innerhalb der Zufahrt zur Gewährleistung der Versickerung oder der Aufrechterhaltung der Korrespondenz zwischen den Mulden sind daher nicht erforderlich.



**Abbildung 6:** Ansicht näheren Umgebung um die geplante südliche und nördliche Zufahrt

### 3.3.4 Beschilderung

An und nahe der Einmündung der Zufahrten wird eine entsprechende Beschilderung vorgesehen (siehe Anlagen 8.1, 8.2 und 9). Ein dafür ggf. erforderlicher Antrag auf Verkehrsrechtliche Anordnung wird bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde gestellt.

### 3.3.5 Umfang der Nutzung für die Sondernutzung

Das Verkehrsaufkommen richtet sich maßgeblich nach den zu tätigen Arbeiten auf der Vorhabensfläche.

In der Zeit des Antransportes und der Installation der Gewinnungsgeräte, der Vorsiebstation und der Bandanlagen ist das Verkehrsaufkommen der südlichen Zufahrt ungleich höher als im Regelbetrieb. Da es im Zusammenhang mit der anfänglichen Installation der Gewinnungs- und Transporttechnik zu einer kurzfristigen und außergewöhnlichen Frequentierung der Zufahrt kommen wird, deren Umfang nicht zuverlässig eingeschätzt werden kann, soll nachfolgend das Hauptaugenmerk auf dem Regelbetrieb liegen.

Folgende Einschätzung des **Regelbetriebes** wird vorgenommen, wobei die Ein- und Ausfahrt jeweils getrennt berücksichtigt wird:

Tabelle 5: Schätzung Frequentierung der südlichen Zufahrt während des Regelbetriebes

Nutzungsart	Fahrten /24 h
Schichtwechsel	6
Inspektion Werkleiter,	2
Technisches Personal zur Wartung/Reparatur	6
Besuche Dritter durch Behörden, Planungsbüro u.ä.	2
Durchschnittlicher Anteil von Sondermaßnahmen wie Reparaturen/ Gerätetausch im Zusammenhang mit Havarien/Defekten	4

Es ist demnach von einer durchschnittlichen Befahrung der Zufahrt von ca. **20 Fahrten pro 24 h im Regelbetrieb** auszugehen.

Bezüglich der Fahrzeugart und -gewichtsklasse, die die Zufahrt passieren, ist im Regelbetrieb von Pkw, Transportern und Pritschenfahrzeugen auszugehen.

Separat betrachtet wird die Frequentierung der südlichen Zufahrt und der nördlichen Zufahrt durch die **Transporte von Oberboden und Auelehm** vom Werk V in das gegenüberliegende Werk II und Werk II Süderweiterung und auf ertragsschwache Standorte im Raum Altenau. Diese Transportleistung wird für ca. 20 Jahre betrachtet.

Tabelle 6: Schätzung Frequentierung der südlichen und nördlichen Zufahrt während des Bodentransports

Nutzungsart	Fahrten
Bodentransporte (440.000 m <sup>3</sup> fMa Auelehm und 240.000 m <sup>3</sup> fMa Oberboden) bei -15 m <sup>3</sup> lose Masse/Transportfahrzeug Zuladung und Auflockerrungsfaktor von 1,5 entsprechend: ca. 30.000 Fahrzeuge für Auelehm und ca. 16.000 Fahrzeuge für Oberboden = 46.000 einfache Fahrten	Rechnerischer Durchschnitt: 4.600 Befahrungen/Jahr/Zufahrt

Die Änderungen der zu transportierenden Tonnagen ergeben sich aus der Ergänzung zum Bodenmanagement, Anlage 5.5 des Antrages auf Genehmigung des Rahmenbetriebsplanes vom 10.05.2023.

Die Bodentransporte werden stoßweise erfolgen. Es wird kein einzelnes Transportfahrzeug tagtäglich vorgehalten und mit dem Transport beauftragt. Viel mehr wird von mehreren Fahrzeugen ausgegangen, die eine bestimmte Bodenmenge in einer beschränkten Zeit witterungsabhängig transportieren. Eine Frequentierung der Zufahrt je 24 Stunden kann daher nicht angegeben werden und würde, wenn, nur theoretischen Charakter haben. Die Angabe der Frequentierung pro Jahr ist diejenige, die die Realität noch am ehesten abbildet und wurde hier mit **ca. 4.600 Befahrungen/Jahr und Zufahrt** benannt.

Nutzung durch größtmögliches Fahrzeug

Die auf das Abbaufeld führende **südliche Zufahrt** wird durch einen **Autokran** genutzt, welcher den Schwimmbagger und die Pontons anliefert und letztlich wieder abtransportiert. Es handelt sich hierbei um das größtmögliche Fahrzeug, welches diese Zufahrt nutzt.

Die entsprechenden Slepkkurvennachweise liegen der Anlage 6.1 bis 6.4 bei.

Die dargestellten Slepkkurven des Autokrane, nur südliche Zufahrt, überstreichen geringfügig die Bankette der Landesstraße. Das ist auszuschließen oder die Bankette sind entsprechend zu befestigen und/oder mit Lastplatten zu sichern.

Hierzu ist jedoch anzumerken, dass es sich um (dynamische) Fahrkurven der Fahrweise 1 (nach FGSV) handelt: Der Lenkeinschlag erfolgt während der Fahrt. Die Übergangsstellen von den Geraden in den Kreisbogen erfolgen tangential, sodass an ihnen keine Knicke entstehen.



Weil jedoch die Fahrzeuge den bevorrechtigten Fahrverkehr auf der Landesstraße beachten müssen, ist eher die Fahrweise 2 (nach FGSV) zutreffend: Hier lenkt der Fahrzeugführer bei annähernd stehendem Fahrzeug ein und fährt dann an. Diese Fahrweise mit einer Lenkwinkeländerung bis zum Maximum im Stand wird durch die Annahme eines abrupten Übergangs zwischen Gerade und Kreisbogen simuliert.

Fahrkurven der Fahrweise 1 weisen deshalb immer einen größeren Flächenbedarf aus als die der Fahrweise 2. Insofern ist hier bereits eine gewisse Sicherheit enthalten.

Die **nördliche Zufahrt** wird als größtmögliches Fahrzeug durch einen **Sattelzug** passiert. Die entsprechenden Slepkkurvennachweise liegen der Anlage 5.1 bis 5.4 bei.

### 3.3.6 Kostenschätzung Rohbau

Die Kosten für den Rohbau der südlichen und nördlichen Zufahrt incl. Umverlegung der Trinkwasserleitung betragen nach derzeitigen Schätzungen ca. 40.000 € netto .

### 3.4. Bandbrücke

#### 3.4.1 betroffene Flurstücke, Stationierung

Die Brücke führt über die L 663 von Südsüdwest nach Nordnordost und ist mit ihren Stückpfeilern auf folgenden Flurstücken positioniert.

Tabelle 7: Flurstücksliste Brücke

Gemarkung	Flur	Flurstück Zähler	Nenner	Eigentumsverhältnisse
Mühlberg	5	115	3	Agrargenossenschaft Mühlberg e.G.
Mühlberg	5	102	3	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Mühlberg	5	309	0	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Mühlberg	6	208	0	Agrargenossenschaft Mühlberg e.G.

Für die Nutzung der betreffenden Flurstücke des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg (LS) bedarf es gemäß Abstimmung vom 12.12.2022 mit dem LS keiner Nutzungsvereinbarung für die durch das Vorhaben in Anspruch genommenen und im Eigentum des LS befindlichen Flurstücke. Die Nutzung ist mit den dann erteilten Genehmigungen gesichert.

Die Vertragsverhandlungen mit der Agrargenossenschaft Mühlberg e.G. sind abgeschlossen und damit ist auch die Verfügbarkeit der betreffenden Flurstücke durch die Elbekies GmbH vereinbart (Grundstückvertrag AGM/Elbekies Urkunde Nr. 538-2023). Die grundbuchamtliche Fortschreibung ist derzeit in der Bearbeitung.

Tabelle 8: Stationierung

L 663	010	<b>1.945 – 1.95</b>
-------	-----	---------------------

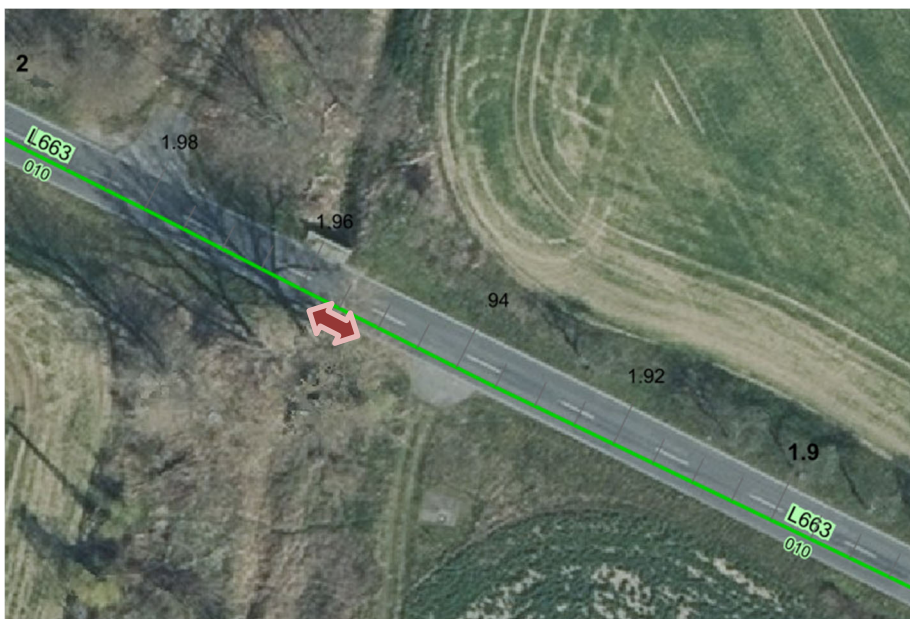


Abbildung 7 Stationierung der Brücke

### 3.4.2 Bauliche Ausführung

Für den Transport des Rohstoffes aus dem Abbaufeld zur Aufbereitungsanlage im Werk II muss die Landesstraße L 663 durch eine Bandbrücke gekreuzt werden. Aufgrund der Randbedingungen des Vorhabens kommt eine Untertunnelung nicht in Betracht.

Ein detaillierter Lageplan für die Bandbrücke ist in der Entwurfsplanung in Anlage 1 ersichtlich. Eine Planzeichnung der Anlage 2 zeigt auch die Bandbrücke in der Seitenansicht sowie verschiedene Querschnitte.

Die Bandanlage wird mit einer Erdung vorgesehen. Die Energiezufuhr für die Aggregate der Bandanlage wird über die Bandbrücke realisiert.

Bei der Überquerung der Straße wird ein Lichtraumprofil (Durchfahrtshöhe) von 5,0 m (das abgestimmte Mindestprofil beträgt 4,70 m) freigehalten. Dazu wird die Bandbrücke am nördlichen Pfeiler mit 5,171 m und am südlichen Pfeiler mit 4,70 m in Neigung gebracht. Grundsätzlich soll die Neigung 13° nicht überschreiten

Im Straßenraum der L 663 wird die Bandbrücke komplett eingehaust damit kein Rohstoff auf die Straße gelangt. Die anderen Brückenelemente erhalten aus diesem Grunde eine untergebaute Schmutzwanne.

Die Spannweiten der Bandbrückenelemente sind vom Anlagenausrüster mit 26,996 m angegeben und werden entsprechend in der Planung eingehalten.

Der Abstand zwischen Fundament der Stützen und Straße (Fahrbahn) beträgt 7,70 m auf der Südseite und 11,267 m auf der Nordseite.

Die technische Ausführung wird die Anforderungen der Straßenbauverwaltung einhalten.

Der Bandbrücke liegen statische Berechnungen für den Stahlbau sowie die Fundamente einschließlich der Schal- und Bewehrungszeichnungen zugrunde. Die statischen Berechnungen wurden von einem Prüfenieur geprüft. Demnach handelt es sich nicht um ein durch Aufprall einsturzgefährdetes Bauwerk. Eine Fahrzeug-Schutzeinrichtung nach Richtlinie passiver Schutz an Straßen (RPS) 2009 muss nicht hergestellt werden, weil der Abstand zwischen Fahrbahnrand und Brückenpfeiler 7,70 m bzw. 11,27 m beträgt und der für Schutzmaßnahmen festgesetzte Abstand von 7,50 m bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h überschritten ist.

Als bandbegleitender Bedienweg wird östlich der Bandbrücke eine Betriebsstraße mit temporärem Straßenanschluss an die L 663 (siehe Pkt. 3.3) vorgesehen, im Bereich der Bandbrücke steht dafür ein beidseitiger Laufsteg zur Verfügung.

Die Brücke und die Bandanlage wird nach Herstellung vermessungstechnisch erfasst und in den Tagesriss gem. § 63 Abs. 1 Bundesberggesetz aufgenommen.

Der LS führt ein Bauwerksbuch (Übersichtsblatt und Datensatz), welches alle Angaben zum Brückenbauwerk enthält.

Durch die Elbekies GmbH werden die dafür erforderlichen Unterlagen wie Standsicherheitsnachweis, die Ergebnisse der regelmäßigen Bauwerksprüfung gem. DIN 1076, Bilder u.s.w. dem LS oder dem durch den LS benannten Ingenieurbüro zur Verfügung gestellt.

### 3.4.3 Kostenschätzung Rohbau

Die Kosten für den Rohbau der Bandbrücke betragen nach derzeitigen Schätzungen ca. 390.000 € netto.

## **4 Zusammenfassung**

Mit der vorliegenden Unterlage wurden die im Rahmen des bergrechtlichen Planfeststellungsverfahrens zum Obligatorischen Rahmenbetriebsplan „Kiessandtagebau Mühlberg Werk V“ notwendigen Eingriffe in den Bestand sowie deren Ausgestaltung und Begründung erläutert. Beantragt werden:

- Straßensondernutzungserlaubnis
- Ausnahme der Anbauverbote Querung der L 663 durch die Bandbrücke

Versagensgründe gem. § 24 Abs. 3 BdgStrG sind nicht zu erkennen.

### **Elbekies GmbH**



Ralf Göhringer  
Betriebsleiter



Dagmar Novotny  
Planungsingenieurin

### Anlagen:

1. detaillierter Lageplan für die Bandbrücke über die L 663, M 1: 250
2. Detailplan Bandbrücke in der Seitenansicht sowie verschiedene Querschnitte
3. Lage- und Höhenplan L 663 Zufahrten Nord und Süd, M 1: 250,
4. Straßenquerschnitte L 663 Zufahrten Nord und Süd, M 1:50
- 5.1 bis 5.4 Schleppkurvenplan Zufahrt Nord, M 1:333
- 6.1 bis 6.4 Schleppkurvenplan Zufahrt Süd, M 1:333
7. Technische Daten Kran Liebherr LTM 1300- 6.2, M 1:333
- 8.1 Sichtdreiecke Nord, M 1: 250
- 8.2 Sichtdreiecke Süd, M 1: 250
9. Beschilderung -Planung, M 1: 250