

Unterlage 1

Industriepark A61 GVZ 3.BA

Nächster Ort:

Koblenz

Baulänge:

0,412 km

Industriepark A61 GVZ 3.BA in Koblenz

Erläuterungsbericht

28.01. 2020

Aufgestellt Koblenz, den _____ _____	

Inhaltsverzeichnis

1.	Darstellung des Vorhabens	4
1.1	Planerische Beschreibung	4
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	4
1.3	Streckengestaltung	5
2.	Begründung des Vorhabens	5
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	5
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag	5
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	5
2.4.1	Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung	5
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	6
2.4.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	6
2.5	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	6
2.6	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	6
3.	Varianten und Variantenvergleich	6
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	6
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	7
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	7
4.1	Ausbaustandard	7
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	7
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	8
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	8
4.2	Bisherige/Zukünftige Straßennetzgestaltung	8
4.2.1	Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes	8
4.3	Linienführung	9
4.3.1	Trassenverlauf	9
4.3.2	Zwangspunkte	9
4.4	Querschnittsgestaltung	9
4.4.1	Querschnittselemente	9
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	10
4.4.3	Böschungsgestaltung	11
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	11
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	11
4.6	Besondere Anlagen	12

Unterlage 1: Erläuterungsbericht zur Entwurfsplanung

4.7	Ingenieurbauwerke	12
4.8	Lärmschutzanlagen	12
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	12
4.10	Leitungen	12
4.11	Baugrund/Erdarbeiten	12
4.12	Entwässerung	13
4.13	Straßenaustattung	13
5.	Angaben zu den Umweltauswirkungen	13
6.	Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	13
7.	Kosten	13
8.	Verfahren	13
9.	Durchführung der Baumaßnahme	14

1. Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Das Vorhaben befindet sich außerhalb des westlichen Stadtrandes von Koblenz, auf dem Gebiet der Verbandsgemeinde Rhein-Mosel, westlich der Anschlussstelle Koblenz Metternich (A 61 / L 52). Es handelt sich um eine Industriestraße (Erschließungsstraße ES IV nach RIN 08). Sie dient der Erschließung von den angrenzenden zurzeit nicht bebauten Grundstücken des Industrieparkes A61 / GVZ 3.BA.

Es entstehen überwiegend Industrieverkehre für die Erweiterung des Industrieparks.

Die vorliegende Entwurfsplanung beinhaltet den Neubau der Industriestraße südlich des Kreisverkehrsplatzes an der L52, die Anpassungen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Bereich der östlichen Zufahrt des Kreisels, sowie die Gestaltung der Geh-/ Radwegbeziehungen unter Berücksichtigung der weiteren Ausbaumaßnahmen des Industrieparks.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Baumaßnahme liegt im Geltungsbereich der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

Die Baulänge des Abschnittes beträgt 412 m (Bau-Kilometrierung ca. 0+022 bis 0+412, somit netto 392 m).

Die Fahrbahn wird in Asphaltbauweise hergestellt. Die Straßenentwässerung erfolgt geschlossen über Straßenabläufe.

Im Rahmen der Planung ist ein durchgängiger einseitiger gemeinsamer Geh-/ Radweg vorgesehen. Die Querschnittsbreite der Fahrbahn wurde mit 7,50 m festgelegt. Die Geh-/ Radwege sind im Bereich der Industriestraße in einer Breite von 2,50 m vorgesehen. Außerhalb des Bereiches der Industriestraße und an den Querungsstellen ist der Geh-/Radweg in einer Breite von 3,00 m vorgesehen und überlagert sich hier teilweise mit dem vorhandenen Wirtschaftswegenetz.

Vorhabensträger ist der Zweckverband Industriepark A 61 / GVZ Koblenz.

1.3 Streckengestaltung

Die Linienführung der Straße erfolgt von der L 52 aus in das bisher landwirtschaftlich genutzte Gelände hinein, vorwiegend über dem vorhandenen Geländeniveau.

Der Straßenraumentwurf richtet sich nach den Prinzipien der RAST 06.

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Grundlage der Planung ist die Erweiterungsplanung des Zweckverbandes.

Die bisher erschlossenen Flächen des Industrieparks sind vermarktet und belegt.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Vorhaben ist in seiner Zuordnung nicht in Anlage 1 UVPG aufgeführt und nach Einzelfallprüfung nicht UVP-pflichtig.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag besteht für die Maßnahme nicht, da es sich hier um keine Ökosterne Maßnahme eines Bedarfsplans handelt.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung / Landesplanung und Bauleitplanung

Da es sich bei dem Vorhaben weder um einen Neubau noch um eine Lageänderung im Rahmen eines Vorhabens der Straßenbauverwaltung handelt, ist die Notwendigkeit für ein Raumordnungsverfahren nicht gegeben.

Auswirkungen auf die Ziele der Raumordnung, Landesplanung oder Bauleitplanung werden durch den Vorhabensträger im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes für das Gesamtvorhaben geklärt.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die künftige Verkehrsbelastung wird im Rahmen der Bebauungsplanung nach Vorausschätzung des Bedarfs aus den künftig zu bebauenden Flächen und deren erwarteter Nutzungsstruktur ermittelt werden.

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Im Rahmen der Anbindung der Planstraße an die L 52 werden die Querungsmöglichkeiten der L 52 für Fußgänger und Radfahrer optimiert. Dadurch werden die Sicherheitsbelange dieser Verkehrsteilnehmer wesentlich berücksichtigt und verbessert.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

entfällt

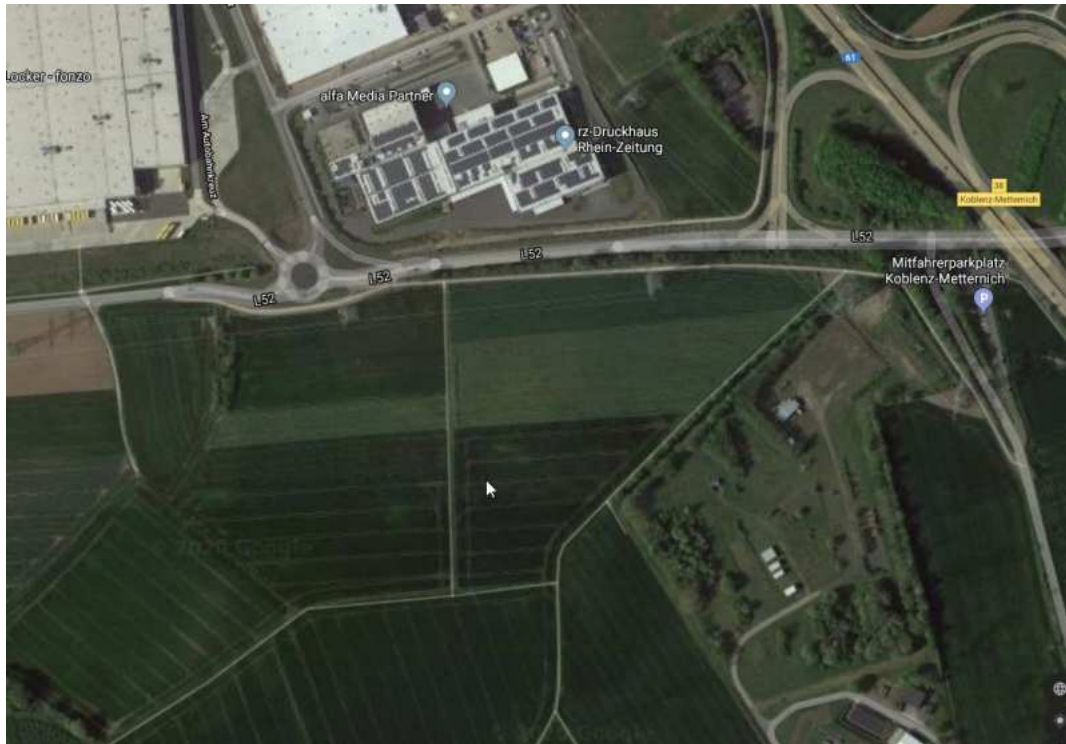
2.6 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Das öffentliche Interesse besteht in der Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Landesstraße L 52 bei gleichzeitigem Erhalt bzw. Verbesserung der Verkehrssicherheit.

3. Varianten und Variantenvergleich

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Das Bauvorhaben befindet sich auf Landwirtschaftsflächen südlich der L 52 unmittelbar angrenzend an bisher bereits durch die Bundeswehr genutzte Flächen.



Untersuchungsgebiet

Quelle: google maps

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

Im Rahmen der Vorüberlegungen zum Vorhaben wurde durch den Vorhabens-träger die Lösungsmöglichkeit einer ca. 400 m langen Stichstraße in südlicher Richtung von der L 52 kommend zur Erschließung der avisierten Fläche geprüft und als einzig praktikable Lösung weiterverfolgt.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Straßenkategorie:	ES IV (nach RIN 2008)
Regelquerschnitt:	Fahrbahnbreite B 7,50 m
Planungsgeschwindigkeit:	V = 50 km/h

Die Strecke weist folgende Entwurfs- und Gestaltungsmerkmale auf:

Entwurfs- und Gestaltungsmerkmale	Grenzwerte nach RASSt 2006
Radienbereich min R	10 m
Höchstlängsneigung max s	8 %
Kuppenmindesthalbmesser min H_K	250 m / abs. min 50 m
Wannenmindesthalbmesser min H_W	150 m / abs. min 20 m
Höchstquerneigung in Kurven max q_K	2,5 %
Anrampungsmindestneigung min Δs	0,1 x a
Anrampungshöchstneigung max Δs	1,0 %

Die Grenzwerte werden eingehalten.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die Qualität der Verkehrsabwicklung entspricht der vorgesehenen Nutzung als Erschließungsachse und damit den zu erwartenden reduzierten Geschwindigkeiten.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Eine Verbesserung des Verkehrssicherheitsniveaus wird durch die Gliederung des Straßenraumes mit durchgängigem Geh-/Radweg und Querungsmöglichkeiten am Anschlussknotenpunkt der L 52 erreicht.

4.2 Bisherige/Zukünftige Straßennetzgestaltung

4.2.1 Nutzung/Änderung des umliegenden Straßen- bzw. Wegenetzes

Das Wegenetz wird mit der Baumaßnahme nicht verändert. Wege und Zufahrten werden wie im Bestand angeschlossen.

4.3 Linienführung

4.3.1 Trassenverlauf

Die Linienführung des Straßenzuges der Planstraße A verläuft gestreckt in Nord-Süd-Richtung mit einem längeren Bogen $R = 60$ m. In der Höhenlage wird zunächst das Anschlussgefälle des Kreisverkehrs an der L 52 aufgenommen. Im weiteren Verlauf steigt die Trasse über das Geländenniveau mit 6 % auf eine Endhöhe von 242,50 m an und erreicht damit die vorgesehene Erschließungshöhe für die spätere Anbindung potentieller Grundstücke.

4.3.2 Zwangspunkte

Folgende wesentliche Zwangslagen wurden in die Trassierung übernommen und berücksichtigt:

1. Angrenzender Kreisverkehrsplatz der L 52 in Lage und Höhe
2. Bestehende Lage des RWE-Hochspannungs-Freileitungsmastes im Planungsbereich

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente

Der Querschnitt wird mit folgenden Breiten vorgesehen:

Planstraße A	
Fahrbahn	7,50 m
Geh-/Radweg einseitig	2,50 m
Bankett einseitig	1,00 m
Wirtschaftsweg	3,00 m
Querung L 52 Geh-/Radweg	3,00 m

Am Bauende der Planstraße A wird eine Wendeanlage für Lastzüge in Anlehnung an Bild 60 RAS 06 vorgesehen.

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Gemäß RStO 12, Tabellen 2 und 4, werden Industriestraßen bzw. wesentlich durch Schwerverkehr genutzte Flächen mindestens der Belastungsklasse Bk 3,2 zugeordnet. Die Fahrbahn der Planstraße A wird daher folgendermaßen konzipiert:

Die Dicke des frostsicheren Oberbaus ergibt sich wie folgt:

Dicke des frostsicheren Oberbaus nach Tabelle 6 / 7 RStO 12 bei F3, Bk 3,2	60 cm
Mehr- oder Minderdicken infolge örtl. Verhältnisse:	
Frosteinwirkung Zone I	A. = + 0 cm
Keine besonderen Klimaeinflüsse	B = + 0 cm
Wasserverhältnisse im Untergrund	C = + 0 cm
Lage der Gradienten (teilweise im Einschnitt)	D = + 5 cm
Entwässerung der Fahrbahn / Randbereiche	E = + 0 cm
Gesamtdicke	65 cm

Folgende Befestigungen werden vorgesehen:

Fahrbahn Planstraße A

Asphaltdeckschicht	4 cm
Asphaltbinder	6 cm
Asphalttragschicht	10 cm
Schottertragschicht	15 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>30 cm</u>
Gesamtstärke	65 cm

Begleitender Geh-/Radweg

Betonpflaster	8 cm
Bettung	4 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>38 cm</u>
Gesamtstärke	50 cm

Wirtschaftsweg

Asphalttragdeckschicht	15 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>35 cm</u>
Gesamtstärke	50 cm

4.4.3 Böschungsgestaltung

Böschungen werden in der Regelneigung 1:1,5 ausgeführt. Seitenbereiche werden geländenah angeglichen.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Die angrenzende Substanz des Kreisverkehrs der L 52 ist zu beachten und zu erhalten. Der vorhandene Oberboden in Seitenräumen, der dauerhaft verbleibt, ist zu schützen.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Die Herstellung des Anschlusses der Planstraße A an der L 52 erfolgt als vierter Knotenpunktarm am bestehenden dreiarmligen Kreisverkehr. Der Anschluss wurde mit den entsprechenden Schleppkurven in die anschließenden Bordfluchten der benachbarten Zufahrten eingepasst. Mit der Straßenbauverwaltung wurde abgestimmt, dass der neu anzulegende Geh- und Radweg eine Querung der L 52 über den östlichen bestehenden Knotenpunktarm erhält. Hierfür muss die Mittelinsel dieses Knotenpunktarms verbreitert werden. Im Ergebnis sind dafür auch die parallel laufenden Bordfluchten der äußeren Fahrbahnrande zu versetzen, um die Breiten der Zu- und Ausfahrt zu gewährleisten. Hierfür werden die Bordfluchten auf ca. 50 m Länge ausgebaut und versetzt erneuert. Die Inselbefestigung wird erneuert bzw. im Bereich der Querung in Betonpflaster befestigt. Der Asphaltoberbau der Knotenpunktzufahrt wird auf der gleichen Länge ausgefräst und erneuert.

4.6 Besondere Anlagen

Entfällt

4.7 Ingenieurbauwerke

Im Plangebiet wird ein Rückhaltebecken (im Lageplan dargestellt) angelegt, das Oberflächenwässer aus den neuen Erschließungsflächen aufnimmt und über das die Abgabe in die bestehende Kanalisation reguliert wird. Hierfür und für die Kanalisation existiert eine gesonderte Planung.

4.8 Lärmschutzanlagen

Entfällt

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Entfällt

4.10 Leitungen

Im Baubereich befindet sich ein Stahlgittermast der RWE, der eine Freileitung trägt und zu sichern ist.

Sonstiger Leitungsbestand wurde bisher nicht festgestellt.

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Aus Erfahrungswerten benachbarter Bauvorhaben ist mit starken Oberbodenschichten auf den bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen zu rechnen. Vorab wurde daher eine Oberbodenstärke von 50 cm angesetzt, die abzutragen ist. Unterlagert wird der Oberboden in diesem Bereich allgemein durch Lehm- bzw. Lößlehmschichten, die grundsätzlich zwar tragfähig sind, aber bauzeitlich und jahreszeitlich bedingt im Zusammenhang mit dem Aufweichen von freigelegten Flächen bei Wasserzutritt Probleme bereiten können. Es wird daher mit lokal erforderlichem Bodenaustausch (Einbringen von Grobschlagschichten) bzw. Bodenverbesserung (Kalk oder Mischbinder) gerechnet.

Nähere Angaben sind im Rahmen eines Bodengutachtens zu ermitteln.

4.12 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahnflächen der erfolgt über zweizeilige Pflasterinnen und Straßenabläufe. Diese werden an neu zu verlegende Regenwasserkanäle angeschlossen.

4.13 Straßenaustattung

Innerhalb der Baustrecke erfolgt die Standardausstattung mit verkehrsregelnder Beschilderung und Markierung.

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

nicht untersucht

6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

nicht untersucht

7. Kosten

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme betragen nach der AKVS-Kostenberechnung (Unterlage 13) 1,429 Mio. EUR brutto (= Baukosten). Grunderwerbskosten werden im Rahmen dieser Kostenberechnung nicht erfasst. Kostenträger ist der Zweckverband Industriepark A 61 / GVZ Koblenz.

8. Verfahren

Das Baurecht wird durch den Vorhabensträger im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens hergestellt.

Die Abstimmung mit der für die Landesstraße L 52 zuständigen Straßenbauverwaltung (LBM Cochem-Koblenz) ist erfolgt.

9. Durchführung der Baumaßnahme

Die Baumaßnahme erfolgt weitgehend unabhängig vom öffentlichen Verkehr. Lediglich für die Anbindung der Planstraße A an das öffentliche Straßennetz sind Verkehrseinschränkungen im Bereich des Kreisverkehrs der L 52 erforderlich.