

Wendeanlage Industriestraße Tangermünde

Vorentwurf

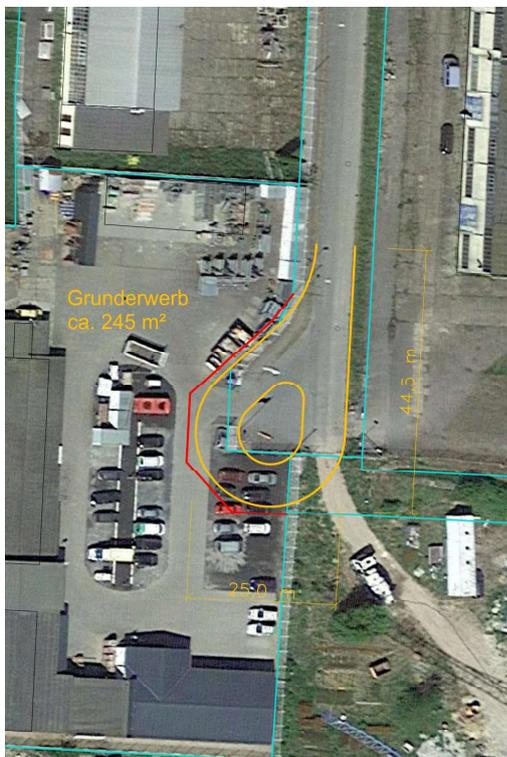
Stand 18.05.2020

1.1 Veranlassung

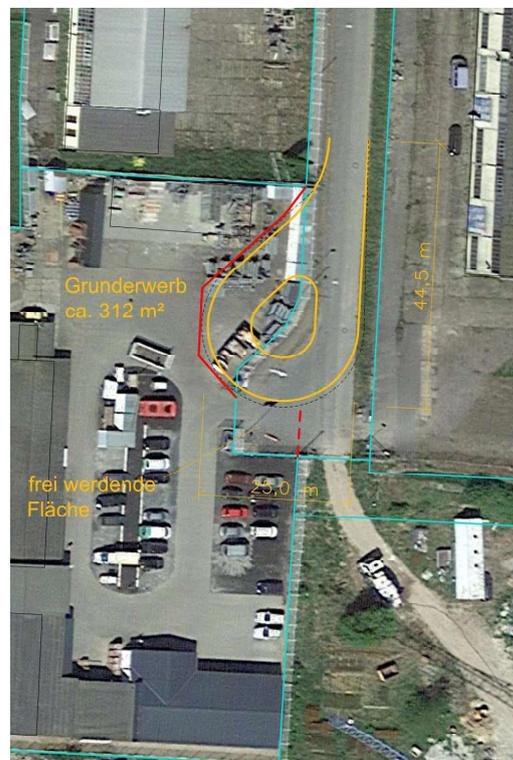
Es ist beabsichtigt die Industriestraße im Industriegebiet der Stadt Tangermünde am südlichen Ende der Straße mit einer Wendeanlage für Last- und Sattelzüge zu versehen. Derzeit besteht nur eine Wendemöglichkeit für Fahrzeuge bis zur Größe des 3-achsigen-Müllfahrzeuges. Dies entspricht nicht den Anforderungen, die an Verkehrsanlagen in einem Industriegebiet gestellt werden.

1.2 Voruntersuchung

Im Vorfeld wurden mehrere Varianten erarbeitet, welche prinzipielle Lösungsvorschläge zur Anordnung einer Wendeschleife für Last- und Sattelzüge darstellten. Durch die Stadt Tangermünde wurde zunächst geprüft, ob der jeweils erforderliche Grunderwerb überhaupt möglich sei. Im Ergebnis der Gespräche mit den Eigentümern der betroffenen Grundstücke war nur für die Variante 3 die Zustimmung für den erforderlichen Grunderwerb zu bekommen.



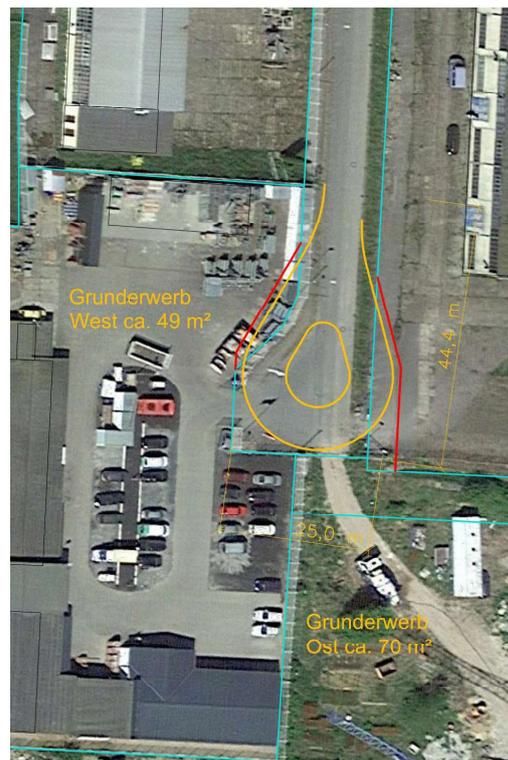
Variante 1



Variante 2



Variante 3

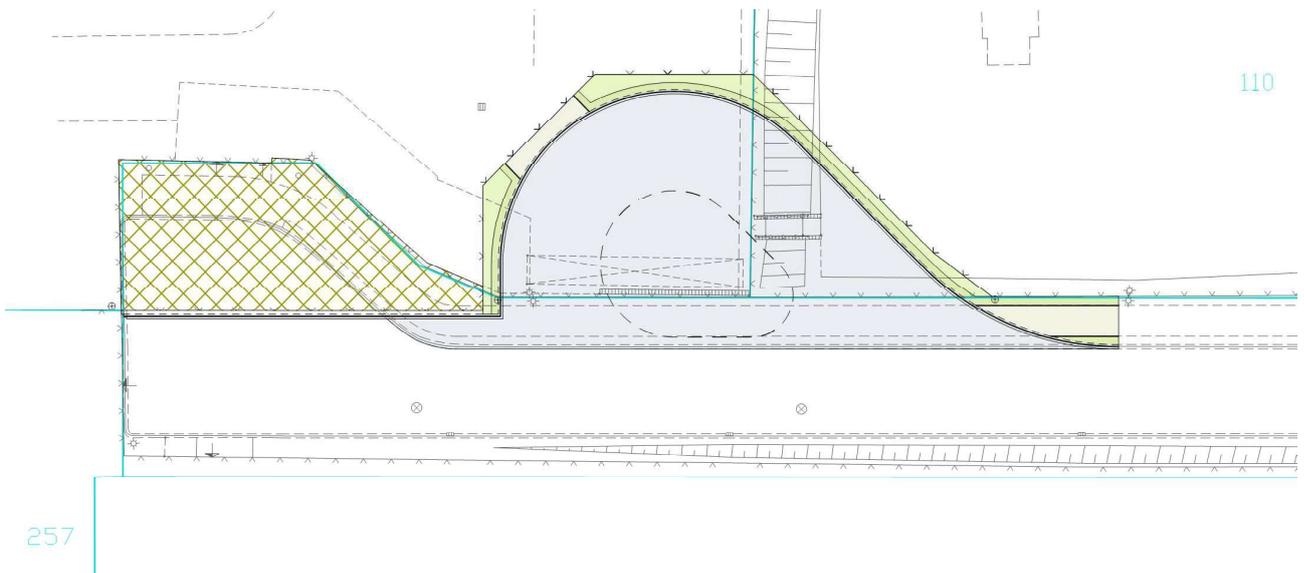


Variante 4

Mit der Lage der Wendeschleife nach Variante 3 wurde der hier vorliegende Vorentwurf erstellt.

1.3 planerische Beschreibung

Im Ergebnis der Detailplanungen, insbesondere unter Berücksichtigung der vorhandenen Höhenverhältnisse, schließt die Aufweitung für die Wendeschleife seitlich höhengleich an die vorhandene Fahrbahn an. Die Entwässerungsrinne und der Hochbord in diesem Abschnitt sind zuvor zurückzubauen. Ein größerer Eingriff in die vorhandene Fahrbahn ist somit nicht erforderlich.



Lageplanauszug

Die Größe der Wendeanlage entspricht exakt Bild 60 der RASSt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen). Da die Wendeanlage gegenüber der Darstellung in der RASSt hier spiegelbildlich angeordnet ist, wurde vorsichtshalber die Befahrbarkeit mit den Bemessungsfahrzeugen Lastzug und Sattelzug mittels eines Simulationsprogrammes überprüft. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die Wendeanlage auch in dieser Anordnung ausreichend groß bemessen ist. Siehe Anlage. Gemäß Aufgabenstellung wird die Wendeanlage ohne Mittelinsel ausgeführt. Die Fläche der Wendeanlage wird somit durchgehend asphaltiert. Mit der geänderten Lage der Grundstückszufahrt zum Betriebsgelände Firma Busse neu im Bereich der Wendeschleife muss das Quergefälle der herzustellenden Fahrbahnfläche der Aufweitung für die Wendeschleife von 2,5% (Regelneigung) auf 5% erhöht werden. Die resultierende Schrägneigung beträgt dann 6%. In Analogie zur zulässigen größten Querneigung von Kreisfahrbahnen in Kreisverkehren kann dieser Wert gerade noch toleriert werden.

Durch die "vorgezogene" Anordnung der neuen Wendeanlage wird ein Teil der Fläche des vorhandenen Wendehammers und des dahinter angeordnete Gehweges einschließlich der Zufahrt zum Grundstück Busse „frei“. Die Größe dieser Fläche beträgt ca. 215 m². Im Ergebnis der Prüfung auf etwaige Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung ist das Straßenbeleuchtungskabel zu verlegen. Strom- und Gasleitung der Avacon enden im jetzigen Gehweg und sind von einer Änderung der Eigentumsverhältnisse nicht betroffen. Der RW-Kanal der Stadtwerke liegt in der Fahrbahn außerhalb des Baufeldes. Die Erschließung Schmutzwasser, Trinkwasser des Grundstückes Busse erfolgt nicht über die Industriestraße. Zur Lage und dem weiteren Verfahren die Freileitung der Telekom betreffend siehe weiter unten.

Mit der Planung ist vorgesehen, in der zuvor beschriebenen frei werdenden Fläche die Befestigung der Verkehrsanlagen zurückzubauen (Borde, Rinne, Asphaltdecke, Pflaster). Im Anschluss wird die Fläche durch den Einbau einer Frostschutzschicht höhengerecht profiliert und abschließend mit einer ungebundenen Deckschicht versehen. Dabei wird sich am vorhandenen Höhenniveau des Betriebsgeländes orientiert. Der Asphalt des alten Wendehammers wird nur soweit zurückgeschnitten, wie für die Herstellung der neuen Bordanlage als Abgrenzung der Verkehrsfläche zum Grundstück Busse in diesem Bereich erforderlich. Die Fahrbahn der Industriestraße weitet sich so zum Ende der Straße von 6,50 m auf 8,63 m auf.

Die Wendeanlage unterbricht in der oben beschriebenen Lage den Gehweg auf der Westseite der Industriestraße. Um den erforderlichen Grunderwerb zu minimieren, wurde auf eine Führung des Gehwegs am äußeren westlichen Rand der neuen Wendeanlage verzichtet. Auch auf eine Fortführung des Gehwegs geradlinig über die Wendeanlage hinaus wird gemäß Aufgabenstellung auf Grund des geringen Fußgänger- und Kfz-Verkehrs verzichtet. Fußgänger müssen dann die Fahrbahn mitbenutzen.

Mit der jetzigen Lage der Wendeanlage ist eine Straßenleuchte (in Längsrichtung) zu versetzen und die Kabelführung anzupassen.

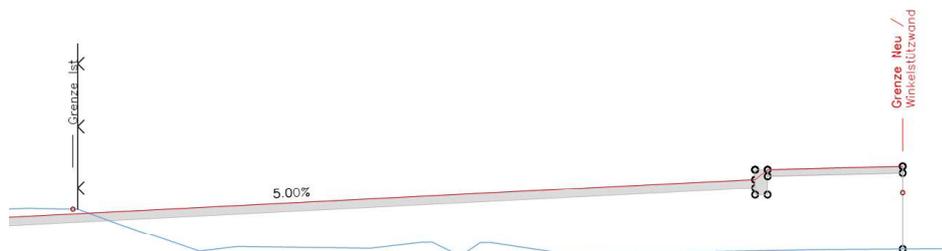
Über das gesamte Baufeld läuft eine Freileitung der Telekom. Die Masten (Holz) wären an die neue Straßengeometrie anzupassen. Auch wird davon ausgegangen, dass die lichte Höhe der Freileitung unzureichend ist und somit zusätzliche Leistungen erforderlich werden (Mastverlängerungen). Vorzugsweise ist deshalb eine Erdverkabelung anzustreben. ISP wird sich diesbezüglich mit der Telekom in Verbindung setzen. Sollte noch ein Mast zur Fortführung der Hausanschlusskabel erforderlich sein, so wäre dieser dann im öffentlichen Raum aufzustellen.

Über den Bestand an privaten Versorgungsleitungen im Bereich der zukünftigen Wendeanlage ist nichts bekannt.

Mit dem Ziel einer Versorgung mit schnellem Internet der an das Baufeld angrenzenden Grundstücke wird ISP die Firma DNS:Net über die Maßnahme informieren und zwecks Erschließung Glasfaser anfragen.

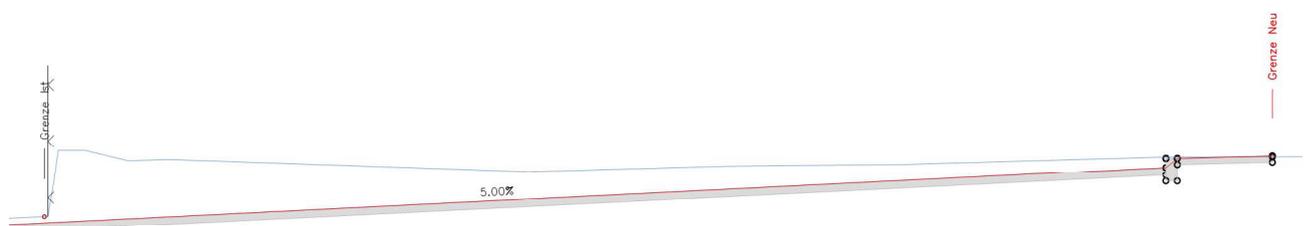
Seitlich der Wendeschleife ist nach Regelwerk ein Freihaltestreifen von 1,0 m einzuhalten. Dieser wurde hier um einen zusätzliche Sicherheitsstreifen von 0,25 ergänzt, so dass zwischen Verkehrsfläche und neuer Grundstücksgrenze ein Abstand von mindestens 1,25 m eingehalten wird. Dies bestimmt die Lage des zu versetzenden Zaunes.

Zwischen den beiden Grundstücken Firma Busse und Firma De-Vau-Ge besteht ein Höhenunterschied von ca. 1,2 m. Dies führt dazu, dass der Rand der neuen Wendeanlage zum Grundstück De-Vau-Ge bis zu 1,0 m über dem Bestandsgelände liegt und zum Grundstück Busse bis zu 0,65 m unter dem Bestandsgelände liegt. Siehe nachfolgende Auszüge aus den Querprofilplänen der Anlage.



Auszug Querprofilplan Station 0+020 Grundstück De-Vau-Ge

Im Bestand liegt die Böschung zur Überwindung des Höhenunterschiedes auf dem privaten Grundstück, De-Vau-Ge. Siehe linke Seite im obigen Querprofilausschnitt. Um den Eingriff in das Grundstück zu minimieren, wird zusätzlich zum Grunderwerb keine Böschung auf dem Grundstück hergestellt, sondern der Höhengsprung wird mittels Winkelstützwand abgefangen. So verbleibt auf dem Grundstück mehr nutzbare Fläche. Der Fuß der Winkelstützwand wird aus statischen Gründen auf dem zukünftig öffentlichen Grundstück liegen (Fuß der Winkelstützen unter dem Gehweg).



Auszug Querprofilplan Station 0+030 Grundstück Busse

Zum Grundstück Busse erfolgt die Überbrückung des Höhenunterschiedes im direkten Bereich der neuen Wendeanlage durch eine erhöhtes Quergefälle von ca. 5%. Dies ist der neuen Lage der Grundstückszufahrt geschuldet.

Im Anschluss, ab Station 0+44, im Bereich des alten Wendehammers, beträgt die Höhendifferenz zwischen Verkehrsfläche und Betriebsgelände ca. 40 cm. Da zunächst davon ausgegangen wird, das Höhenniveau des Betriebsgelände beizubehalten, ist auch hier der Einsatz einer, wenn auch nicht allzu hohen Winkelstützwand vorgesehen. Aus statischen Gründen wird der Fuß der Winkelstützwand auf dem privaten Grundstück angeordnet und die Winkelstützwand wird nach Fertigstellung wie der Zaun in des Eigentum des privaten Grundstückseigentümers übergehen.

Die Herstellung einer Zaunanlage auf der zukünftigen Grundstücksgrenze ist Bestandteil der Planung. Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandene Toranlage wieder verwendet werden kann.

Zusätzliche Arbeiten Straßentwässerung sind nicht vorgesehen. Das Oberflächenwasser wird wie im Bestand im durchgängigen Pultgefälle zur Rinne auf der Ostseite geführt und in die Regenabläufe auf dieser Seite eingeleitet. Da auch befestigte Flächen wegfallen, sind keine zusätzlichen Straßenabläufe vorgesehen. Auch da dies einen größeren Eingriff in die Bestandsstraße darstellen würde. Die an den Regenwasserkanal angeschlossene befestigte Fläche vergrößert sich um ca. 150 m².

Es ist keine zusätzliche Verkehrsbeschilderung vorgesehen. Ob die Mittelinsel der Wendeschleife und die Aufweitung der Fahrbahn zum Ende der Industriestraße mittels Fahrbahnmarkierung kenntlich zu machen/abzugrenzen ist, wird aktuell noch geprüft.

1.4 Bauliche Beschreibung

Die bauliche Ausbildung der Verkehrsanlage erfolgt entsprechend dem Bestand. Das heißt, es kommen Bord- und Rinnensteine aus Beton zum Einsatz. Für die Fahrbahndecke ist eine Befestigung aus Asphalt, Belastungsklasse 3,2 vorgesehen. Der Gesamtaufbau beträgt 65 cm. Kosten für eine zusätzliche Untergrundverbesserung wurden im begrenzten Maße berücksichtigt. Nebenflächen (Gehweg, Zufahrt) werden wie im Bestand mit Rechteckpflaster Beton Grau befestigt. Seitenstreifen der Wendschleife werden mit Oberboden angedeckt und mit einer Rasenansaat versehen. Eine Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für den Rasen ist nicht vorgesehen. Die Wiederherstellung der Zaunanlage sollte entsprechend des Bestandes erfolgen.

1.5 Bauzeit / Bauablauf

Der Beginn der Bauarbeiten ist für Ende März 2020 vorgesehen. Es wird mit einer Bauzeit von ca. 6 Wochen gerechnet.

Auf Grund der seitlichen Anordnung der Aufweitung zur Wendeanlage ist die Industriestraße jederzeit zumindest halbseitig durchgängig befahrbar. Größere Einschränkungen für das Grundstück Busse ergeben sich während der Arbeiten im direkten Bereich der alten Zufahrt.

1.6 Baukosten

Die Baukosten wurden anhand der vorliegenden Planung mit rund 164.000,- € Brutto ermittelt.

Aufgestellt:

Udo Nippert

Steinbrecher u. Partner Ingenieurgesellschaft mbH

18.05.2020

Anlagen:

- | | |
|-----------------------------|----------|
| - Lageplan | 1 Blatt |
| - Schleppkurvenuntersuchung | 2 Blatt |
| - Querprofile | 2 Blatt |
| - Kostenschätzung | 6 Seiten |