

Beschlussvorlage	5331/2018	Fachbereich 3 Herr Schlich
Erschließung und Baureifmachung Gewerbegebiet Sürchen hier: Vorbereitung des Vergabeverfahrens		
Beratungsfolge	Bau- und Vergabeausschuss	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bau- und Vergabeausschuss beschließt die öffentliche Ausschreibung der Baureifmachung und der Erschließung des Gewerbegebietes Sürchen.

<u>Gremium</u>	<u>Ja</u>	<u>Nein</u>	<u>Enthaltung</u>	<u>wie Vorlage</u>	<u>TOP</u>
<u>Bau- und Vergabeausschuss</u>					

Sachverhalt:

Zur Sicherung von Flächen für die Ansiedlung von Gewerbebetrieben beabsichtigt die Stadt die Erschließung von Bauland. Nunmehr ist geplant die im Bebauungsplan „Sürchen“ dargestellte Straßentrasse zu planen und im Jahr 2019 baulich umzusetzen. Mit der Gestaltungs- und Ausführungsplanung beauftragte die Stadt Mayen das Ingenieurbüro IBS-Ingenieure GbR aus Mayen.

Das Planungsgelände befindet sich im Osten der Stadt Mayen zwischen der B 262 und dem vorh. Industriegebiet Mayener Tal. Zu erreichen ist die Erschließungsfläche zunächst über die Kreisstraße 93 aus den Richtungen Mayen und Kottenheim kommend. Die Planstraße schließt an die Robert-Bosch-Straße an und kreuzt den Maifeld-Radweg, der auf einer Strecke von 18 km zwischen Mayen und Ochtendung verläuft.

Die Robert-Bosch-Straße verfügt über einen beidseitig gepflasterten Gehweg, die Fahrbahn ist bituminös befestigt. Im Bereich des Anschlusses befindet sich eine Wendeschleife. Die heutige Entwässerung erfolgt über eine Rinnenbordanlage. Der Maifeld-Radweg, den die Erschließungsstraße quert besitzt eine Breite von 2,50 m und ist bituminös befestigt.

Gestaltung / Ausbau

Die Fahrbahn der geplanten Erschließungsstraße soll in Asphaltbauweise hergestellt werden. Für den seitl. geführten Gehweg ist eine Pflasterbauweise vorgesehen.

Die Regelfahrbahnbreite wurde mit 6,50 m vorgesehen. Bei dieser Breite ist gem. RASt (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) der Begegnungsverkehr Lkw-Lkw abwickelbar. Ein Nebeneinanderfahren ist mit eingeschränkten Bewegungsmöglichkeiten machbar. Im Kurvenbereich wurde die Fahrbahn auf ca. 9,80 m aufgeweitet, um auch hier einen Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

Die Wendeschleife wurde nach RASt, Flächenbedarf für eine Wendeschleife für Lastzüge, geplant. Hierbei beträgt die Fahrbahnbreite 7,20 m.

Die Gehwegbreite beträgt 1,50 m. Zur Einfassung des Gehweges wird ein Rundbordstein 15/22 cm gesetzt. Zwischen Asphalt und Pflaster soll zur Entwässerung eine 2-zeilige Rinne verlaufen.

Auf einer Länge von etwa 80 lfdm wurde, wegen des gering zu erwartenden Fußgängerverkehrs, auf die beidseitige Führung des Gehweges verzichtet.

Bei Station 0+050 kreuzt die Planstraße den Maifeld-Radweg. Dieser muss auf einer Länge von ca. 45 lfdm höhenmäßig an die Gradienten der Erschließungsstraße angepasst werden. Dabei soll an beiden Anschlüssen ein Aufstell- und Wartebereich angelegt werden. Die Gestaltung des Kreuzungspunktes soll den Kraftverkehr mit reduzierter Geschwindigkeit bevorzugen, jedoch deutlich auf die Querung eines Radweges hinweisen. Aus Richtung Radweg kommend soll ebenfalls deutlich auf den Kreuzungspunkt hingewiesen werden. Auf die Anordnung von Durchfahrtsschranken soll zunächst verzichtet werden. Diese Ausgestaltung resultiert aus der Korrespondenz mit dem Landesbetrieb Mobilität, der hierzu als oberste Aufsichtsbehörde um Stellungnahme gebeten wurde.

Der radwegbegleitende Entwässerungsgraben muss an die neue Höhensituation angepasst werden. Der erforderliche Durchlass wird so angeordnet, dass ein Anschluss an den weiterführenden Graben möglich ist. Der Durchlass wird als Stahlbetonrohr ausgebildet.

Die Mittelinsel der Wendeschleife soll als Pflasterfläche angelegt werden.

Zur Schaffung einer ordnungsgemäßen Beleuchtung ist im Ausbaubereich das Setzen von insgesamt fünf neuen Straßenlampen geplant.

Zur Breitbandversorgung werden entsprechende Unternehmen an der Bauausführung beteiligt.

Oberbau

Verkehrszahlen liegen in den überplanten Bereichen nicht vor. In Anlehnung an die RStO 2012 (Richtlinie zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Fassung 2012) wird die Planstraße in die Entwurfssituation „Gewerbestraße“ eingestuft. Da es sich um eine Sackgasse handelt, in der sich voraussichtlich maximal zwei Betriebe ansiedeln werden und somit kein großes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, wurde die Belastungsklasse 1,8 gewählt. Entgegen der Tafel 1 (4 cm Deck- und 16 cm Tragschicht) wird der Asphaltaufbau mit 4 cm Deck-, 4 cm Binder- und 12 cm Tragschicht gewählt. Dies insbesondere zur besseren Aufnahme der Schubspannungen in der Wendeschleife und somit einer Reduzierung der Verformung.

Daher ist folgender frostsicherer Oberbau ohne Baugrundverbesserung für den Ausbaubereich vorgesehen:

Pflasterflächen: 10 cm Betonsteinpflaster
 3 cm Sandbett
 15 cm Schottertragschicht
 37 cm Frostschutzschicht aus Lava
 65 cm Gesamtaufbau

Asphaltflächen: 4 cm bit. Deckschicht (AC 11 DN, 50/70)
 4 cm bit. Binderschicht (AC 16 BN, 50/70)
 12 cm bit. Tragschicht (AC 32 TN, 50/70)
 45 cm Frostschutzschicht aus Lava
 65 cm Gesamtaufbau

Der Aufbau des Radweges ist in den Angleichungsbereichen wie folgt vorgesehen:

Asphaltfläche: 3 cm bit. Deckschicht (AC 5 DL, 70/100)
 7 cm bit. Tragschicht (AC 22 TL, 70/100)
 15 cm Schottertragschicht 0/32
15 cm Frostschutzschicht aus Lava
 40 cm Gesamtaufbau

Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser wird über die Pflasterrinnen aus Betonsteinpflaster abgeführt und mittels Straßenabläufen 30x50 cm der neu zu errichtenden Regenwasserkanalisation zugeleitet. Die Regenabläufe sind an den Zwangspunkten (Rinnenendpunkte etc.), ansonsten in Abständen von ca. 25 m angeordnet.]

Finanzielle Auswirkungen:

Die Finanzierung der Maßnahme ist über die Wirtschaftsförderung der Stadt Mayen zugesichert worden. Entsprechende Mittel wurden von dort bei der Haushaltsstelle 5711100-09630000-59 in Höhe von 575.000,00 € für die Maßnahme bereitgestellt.

Familienverträglichkeit:

Hat die geplante Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf Familien in der Stadt Mayen?

Nein

Demografische Entwicklung:

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare Auswirkung auf die maßgeblichen Bestimmungsgrößen des demografischen Wandels und zwar

- die Geburtenrate
- die Lebenserwartung
- Saldo von Zu- und Wegzug (Migration, kommunale Wanderungsbewegung)

und beeinflusst damit in der Folge die Bevölkerungsstruktur der Stadt Mayen?

Nein

Barrierefreiheit:

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die in der Stadt vorhandenen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit?

Durch die Absenkung des Radweges und Anlegung der Erschließungsstraße wird die barrierefreie Erreichbarkeit des Gewerbegebietes „Mayener Tal“ sowie des neuen Gewerbegebietes „Sürchen“ deutlich verbessert.

Innovativer Holzbau:

Sofern es sich um ein Bauwerk handelt: Kann das Bauwerk als innovatives Holzbauwerk errichtet werden:

Ja:

Nein:

Entfällt:

Anlagen:

Ausführungsplanung |