

Erläuterungsbericht

zum Vorentwurf zur Planung der Verkehrsanlage Flandernstraße in der Stadt Niederkassel-Rheidt

1 Allgemeine Situation und Aufgabenstellung

Die Stadt Niederkassel beabsichtigt den Ausbau der Flandernstraße in Rheidt, im Bereich zwischen Talstraße und Wendehammer.

Der Straßenabschnitt liegt im südlichen Stadtgebiet der Stadt Niederkassel.

Die Gewecke und Partner GmbH wurde mit der Planung der Verkehrsanlagen beauftragt.

Bei der Durchführung der Planung soll berücksichtigt werden, dass die Ortsstrukturen erhalten und die Funktionen als Anliegerstraße (im straßenbautechnischen Sinn) erfüllt werden.

2 Grundlagen

Planungsgrundlage stellen die Vorgaben des Katasterplanes sowie die Angaben des Tiefbauamtes und des Liegenschaftsamtes der Stadt Niederkassel dar.

Des Weiteren wurden dem Ingenieurbüro die Vermessungsunterlagen vom Ing.-Büro Schmidt in digitaler Form übergeben.

Durch die vorhandenen und geplanten Baugrenzen sowie die Vorgaben des Bebauungsplanes ist die Linienführung der Straße weitestgehend vorgegeben.

Das Oberflächenwasser wird derzeit zum Teil in den angrenzenden Flächen versickert, bzw. es sind im Verlauf der Straße Regeneinläufe angeordnet, die das Oberflächenwasser sammeln und durch eine Rohrleitung bis zur vorhandenen Mischwasserkanalisation leiten.

Im Straßenquerschnitt sind eine Trinkwasser- und eine Gasleitung eingebaut. Die Stromversorgung ist teilweise oberirdisch und die Telefonleitungen sind unterirdisch verlegt.

3 Vorentwurf

3.1 Straße

Die Trassierung bzw. Linienführung der Straße sind, wie bereits erwähnt, durch die vorhandenen Baugrenzen und Flächenaufteilungen vorgegeben. Bei der durchzuführenden Planung wurde die Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95) zugrunde gelegt (Anlagen 2 und 3).

In Abstimmung mit dem Planungs- und Tiefbauamt der Stadt Niederkassel wurden die Randbedingungen für das neue Straßenbild festgelegt.

Die Flandernstraße ist eine Sackgasse mit einer abschließenden 10,0 m x 10,0 m großen Wendeanlage die an einer Privatstraße endet. Die Flandernstraße wird auf einer Länge von ca. 170,0 m ausgebaut.

Die Planstraßen liegen in einer Tempo-30-Zone.

Am Ausbauanfang Talstraße ist eine Schwellensteinreihe am Einmündungsbereich über die gesamte Straßenbreite zur Verkehrsberuhigung geplant.

Um die Zufahrt in den Ausbaubereich zu gewährleisten, wird diese Rampe ca. 13,0 m hinter den Einmündungsbereichen angeordnet.

Der Straßenausbau soll bis zu den vorhandenen Einfriedungen der Grundstücke geplant werden.

Um diesen Ausbau zu realisieren ist kein Grunderwerb erforderlich. Alternativ wird die Vergrößerung der Wendeanlage geprüft. Hierfür ist ein Grunderwerb erforderlich.

Der Ausbaubereich von der Talstraße bis zum Ausbauende wird als gepflasterte Mischverkehrsfläche geplant.

Wegen der vorhandenen Bebauung und um großflächige Angleichungsarbeiten zu vermeiden, ist der Straßenquerschnitt mit einer Mittelrinne geplant.

Die Einmündungsbereiche zur Flandernstraße und zur Talstraße sowie die Wendeanlage werden mit einem bituminösen Straßenbelag hergestellt.

Die geplante Gesamtbreite der Flandernstraße beträgt ca. 5,00 m. Die quadratische Wendeanlage weist eine Breite von 10,0 m auf.

3.2 Ver- und Entsorgungseinrichtungen

In der Straße ist bereits eine Mischwasserkanalisation vorhanden. Die Sanierungsbedürftigkeit des Kanals wird von dem Abwasserbetrieb der Stadt Niederkassel zurzeit geprüft.

Die auszuführenden Schachtbauwerke sind entsprechend den geltenden DIN-Vorschriften bzw. ATV-Arbeitsblättern herzustellen.

Die Anordnung der Ver- und Entsorgungseinrichtungen im Straßenkörper erfolgt, soweit erforderlich, nach DIN 1998.

3.3 Technische Einzelheiten des Querschnittes

Die Radien der Einmündungen sind nach den örtlichen Gegebenheiten geplant.

Das Oberflächenwasser der Straße wird über die mittig geführte Entwässerungsrinne dem Kanal zugeführt. Die Regeneinläufe sind je nach Bedarf im Abstand von ca. 20,0 m angeordnet worden. Als Abgrenzung der Fahrbahnseiten sind Randsteine vorgesehen.

Die Planung der Straßenneigung (Längs- und Querneigung) sowie der Kuppen- bzw. Wannenausrundungen werden auf der Grundlage der örtlichen Verhältnisse vorgenommen.

Bei der Straßenplanung wurde ein Dachprofil berücksichtigt. Die Fahrbahnmitte wird als Gradierte angenommen, wobei die Fahrbahn mit 2,5 bzw. 3,0 % Quergefälle ansteigt.

Der konstruktive Aufbau im Bereich der Fahrbahn ist wie folgt vorgesehen:

Im Bereich von Gehwegen/Mischverkehrsfläche:

Deckschicht:	10 cm Verbundsteinpflaster, 3 – 5 cm Splitt 0/5 mm
Mineralgemisch	15 cm, 0/45 mm
Mineralgemisch:	<u>25 cm</u> , 0/56 mm
Gesamtaufbau:	ca. 55 cm

Im Bereich der Fahrbahn/Einmündungsbereich:

Deckschicht:	4 cm Asphaltbeton, 10 cm Asphalttragschicht
Mineralgemisch	15 cm, 0/45 mm
Mineralgemisch:	<u>25 cm</u> , 0/56 mm
Gesamtaufbau:	ca. 54 cm

In den Kreuzungsbereich zur Talstraße werden Nullabsenker zum behindertengerechten Ausbau einschließlich taktiler Steine berücksichtigt.

Für die Straßenbeleuchtung werden ca. alle 35,0 m Lampenstandorte projiziert, die aber noch mit den Anliegern in der Örtlichkeit abgestimmt werden sollen.

Für die Straßenbeleuchtung und für ein Datenkabel werden ein neues Beleuchtungskabel sowie ein Leerrohr DN 100 mitverlegt.