

Erläuterungsbericht

- Voruntersuchung -

Inhaltsverzeichnis

1. Darstellung der Baumaßnahme	2
1.1. Planerische Beschreibung	2
1.2. Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik	3
2. Notwendigkeit der Baumaßnahme	4
3. Trassenuntersuchung und Wahl des Ausbauquerschnittes	5
3.1. Trassenbeschreibung der Variante	5
3.2. Beurteilung der Varianten	10
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	10
4.1. Trassierung	10
4.2. Querschnitt	11
4.3. Kreuzungen, Einmündungen und Wege	14
4.4. Baugrund, Erdarbeiten.....	15
4.5. Entwässerung.....	16
4.6. Ingenieurbauwerke	17
4.7. Öffentliche Verkehrsanlagen.....	17
4.8. Leitungen.....	18
5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.....	18
5.1. Lärmschutzmaßnahmen	18
5.2. Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	19
6. Durchführung der Baumaßnahme	19

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1. Planerische Beschreibung

Die Ingenieurgesellschaft KEMPA Dessau mbH wurde mit der Planung der öffentlichen Verkehrsflächen in der Wohnsiedlung südlich des Mühlenteiches in Mosigkau beauftragt.

Anlass für die Beauftragung der Ingenieurgesellschaft KEMPA Dessau mbH durch die Stadt Dessau-Roßlau zum Ausbau der Wohnstraßen südlich des Mühlenteiches, sind hauptsächlich der schlechte bauliche Zustand der Straßen und die fehlenden Oberflächenentwässerungseinrichtungen.

Der grundhafte Straßenausbau und die Umsetzung des Entwässerungskonzeptes umfasst folgende Straßenzüge:

Libbesdorfer Straße Ausbaulänge:	(ab Anbindung Karoliusplatz bis RRB Flurstück 125) 245 m
Am Biberbau Weg-/Ausbaulänge:	(ab Anbindung Libbesdorfer Straße bis Einmündung Teichrosenweg) 262 m
Am Wiesenhang Ausbaulänge:	(ab Anbindung „Am Biberbau“/Teichrosenweg bis südwestlicher Ortsrand) 187 m
Lebrecht-Diener-Str. Ausbaulänge:	(ab Einmündung „Am Wiesenhang“ bis Anbindung Karoliusplatz) 175 m
Krummaße - Ausbaulänge:	westlicher Abschnitt (ab Anbindung Lebrecht-Diener-Straße bis Amtmannsweg) 172 m
Krummaße Ausbaulänge:	östlicher Abschnitt (ab Amtmannsweg bis Anbindung Libbesdorfer Straße) 156 m
Amtmannsweg Ausbaulänge:	(ab Anbindung Lebrecht-Diener Straße bis Anbindung „Am Biberbau“) 150 m
Karoliusplatz Ausbaulänge:	(ab Anbindung Libbesdorfer Straße bis Einmündung Amtmannsweg / Anbindung an Lebrecht-Diener-Straße) 80 m
Teichrosenweg Ausbaulänge:	(ab Einmündung „Am Biberbau“ bis Brücke Mühlengraben) 77 m
Pusterohrweg Ausbaulänge:	(ab Anbindung Amtmannsweg bis Anbindung Libbesdorfer Straße) 122 m

Gegenstand des Vorhabens ist die Erarbeitung einer Planungsunterlage für den ortsüblichen Ausbau der vorgenannten Straßenzüge und die Umsetzung des bereits vorliegenden Entwässerungskonzeptes im Bereich der Wohnsiedlung südlich des Mühlenteiches.

Die zukünftige Fahrbahn der einzelnen Wohnstraßen wird über die gesamte Ausbaulänge in bituminöser Bauweise befestigt.

Eine Ausnahme bilden der Pusterohrweg und der Teichrosenweg.

Beide Wohnwege werden in Pflasterbefestigung ausgeführt, da hier keine massive Befahrung mit KFZ erfolgt. Zudem wird die Oberflächenentwässerung hierdurch begünstigt.

Die in der Fahrbahn beidseitig oder einseitig angeordnete Pflasterrinne, mit jeweils ca. 0,34 m oder 0,50 m Breite oder mittig angelegte Pflasterrinnen, sind in der Gesamtfahrbahnbreite enthalten.

Die Nebenanlagen (Gehwege und Grundstücksüberfahrten) werden mit Betonsteinpflaster befestigt.

Am jeweiligen Bauanfang bzw. -ende sowie in den Einmündungsbereichen sind Anpassungsbereiche vorgesehen.

Straßen- und Wegenbindungen sowie Grundstückszufahrten müssen i. d. R. durch einen grundhaften Neuausbau lage- und höhenmäßig an den geplanten grundhaften Ausbau angepasst werden.

Der Einmündungsbereich zur Mühlenstraße wird entsprechend angepasst.

Die über die gesamten Ausbaulängen vorhandenen Grundstücksbegrenzungen bleiben als Begrenzung des Ausbaukorridors des Straßenbauvorhabens erhalten. Grunderwerb ist nicht erforderlich.

Die Beleuchtung der Straßenzüge ist momentan als Freileitung mit Beleuchtungsmasten vorhanden. Im Zuge des Straßenausbaus soll die Erneuerung der Straßenbeleuchtung (Neuverlegung Beleuchtungskabel und Aufstellung Beleuchtungsmasten) erfolgen.

1.2. Vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik

Mosigkau ist ein im Südwesten liegender Stadtteil von Dessau-Roßlau und als ländliches Gebiet eingestuft.

Die Wohnstraßen und -wege befinden sich südlich des Mühlenteiches im Süd-Westen des Stadtteiles Mosigkau.

Eine Ausschilderung mit Verkehrszeichen ist in den Wohnstraßen nicht vorhanden.

Straßenschilder der einzelnen Straßenzüge sind vorhanden.

Die Wohnbebauung ist durch Einfamilienhäuser und Wochenendhäuser mit Gartengrundstück geprägt.

Die vorhandenen Fahrbahnen der Straßenzüge sind größtenteils unbefestigt, mit Schlaglöchern versehen, ohne Bordeinfassungen. Die eigentliche Verkehrsfläche ist nicht genau zu erkennen. Die Krümme beispielsweise, ist eine sehr schmale, unbefestigte Straße mit tiefen und großräumigen Unebenheiten.

Fahrbahnbefestigungen, wenn noch vorhanden, wie z.B. in der Libbesdorfer Straße, sind stark beschädigt und teilweise kaum noch erkennbar.

Die Nebenanlagen sind mit unterschiedlichen Materialien befestigt. Überwiegend werden Betonsteinpflaster und Betonplatten oder Betonflächen angetroffen.

Die bituminöse Befestigung der Fahrbahn in der Libbesdorfer Straße und der Zustand der Nebenanlagen werden im vorliegenden Ausbauzustand den zukünftigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Die Fahrbahnbefestigung ist für den heutigen Verkehr (Linienbusse, z.T. LKW-Verkehr und landwirtschaftliche Fahrzeuge) noch bedingt geeignet.

Besonders nachteilig erweist sich beim derzeitigen Ausbauzustand, dass in den Streckenabschnitten keine Anlagen zur Straßenentwässerung vorhanden sind.

Derzeit besteht die Entwässerung aus Drainageleitungen bzw. Fragmenten von Straßenentwässerungsleitungen, welche teilweise nicht mehr funktionstüchtig sind bzw. teilweise auf Privatgrundstücken liegen.

Ein Auswechseln bzw. eine Erneuerung des bestehenden Leitungssystems ist auf Grund der Grundstücksproblematik nicht möglich.

Bei dem auszubauenden Straßenzug Libbesdorfer Straße handelt es sich um eine angebaute Erschließungsstraße mit nahräumiger Verbindungsfunktion, d. h. sie ist der Straßenkategorie ES IV zuzuordnen.

Bei allen weiteren Straßenzügen südlich des Mühlenteiches, handelt es sich ausschließlich um Wohnstraßen bzw. Wohnwege, mit vorherrschender Bebauung mit Einzelhäusern und Erschließungsfunktion, welche der Straßenkategorie ES V zuzuordnen sind.

Demnach werden die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) zur maßgebenden Entwurfsgrundlage.

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

Die vorhandenen Ausbauparameter der zu erneuernden Straßen (Trassenführung, Kurvenradien, Fahrbahnbreite u.s.w.), entsprechen überwiegend nicht dem Regelwerk (RASt 06).

Mit der Umsetzung des Entwässerungskonzeptes ist die Herstellung adäquater Fahrbahnbefestigungen unumgänglich.

Die momentan vorhandenen baulichen Mängel, einschließlich der unzureichenden Straßenentwässerung, werden beim Neuausbau generell beseitigt.

Desweiteren werden die Linienführung der Straße und die Lage der Gradienten, unter Berücksichtigung aller gegebenen Zwangspunkte, so weit wie möglich verbessert.

Die Libbesdorfer Straße dient als Erschließungsstraße und Verbindungsstraße zwischen den Ortschaften Mosigkau und Libbesdorf/Quellendorf.

Besondere Nutzungsansprüche sind der die Straße frequentierende Linienbusverkehr und der daraus resultierende Fußgängerlängsverkehr.

Der Linienbusverkehr wird von der nördlichen Ortslage über die Libbesdorfer Straße bis zum Karoliusplatz geführt.

Im Bereich Karoliusplatz ist eine Buswendeanlage mit Bushaltestellenbereich derzeit vorhanden und in Nutzung durch den Linienbusverkehr. Diese soll entsprechend ausgebaut werden (Karoliusplatz - Variante 1).

Der Bushaltestellenbereich erhält einen barrierefreien Ausbau.

Eine gesonderte Geh- und Radwegführung ist nicht vorhanden.

Im Bereich Libbesdorfer Straße soll daher auf der Westseite der Fahrbahn ein separater Gehweg, im Anschluss an die Fahrbahn angeordnet werden (siehe RQ 01 – Variante 2).

3. Trassenuntersuchung und Wahl des Ausbauquerschnittes

3.1. Trassenbeschreibung der Variante

Auf Grund des geringen zur Verfügung stehenden Korridors zwischen den Grundstücksgrenzen (ca. 4,60 m bis ca. 10,90 m) ist eine Variantenuntersuchung zur Trassierung nicht erfolgt, da sich diese allein aus dem Korridor ergibt.

Im Planungsabschnitt Libbesdorfer Straße ist auf der Westseite der Fahrbahn die Anordnung eines Gehweges (Variante 2) vorgesehen.

Der Nutzungsanspruch für den Fußgängerlängsverkehr resultiert aus dem die Straße frequentierenden Linienbusverkehr mit Haltestellenbereich am Karoliusplatz.

Der Karoliusplatz wird derzeit als Buswendeanlage für den Linienbusverkehr genutzt.

Die Anordnung/Planung einer Wendeschleife für Gelenkbusse (25x61 m) ist, auf Grund des zur Verfügung stehenden Korridors zwischen den Grundstücksgrenzen, am Karoliusplatz nicht möglich.

Es besteht nur die Wendemöglichkeit für kleinere Linienbusse (entspr. 2-achsigen bzw. 3-achsigen Müllfahrzeug).

Die Buslinie wird jedoch auch durch Gelenkbusse befahren.

Daher soll auch eine Wendemöglichkeit für Gelenkbusse in Erwägung gezogen werden.

2 Ausbauvarianten werden wie folgt vorgeschlagen.

Ausbau Karoliusplatz - Variante 1

Herstellung/Ausbau einer Wendeanlage (B/L: 19,50m x 36,00 m) für kleinere Linienbusse (entspr. 2-achsigen Müllfahrzeug) am Standort Karoliusplatz mit Anbindung des Gehweges aus der Libbesdorfer Straße

Die Bushaltestelle am vorhandenen Standort (Südseite-Platz) bleibt erhalten und wird barrierefrei ausgebaut.

Die westlich des Platzes anschließende Fahrbahn bis zur Anbindung an die Lebrecht-Diener-Straße, erhält eine Fb-Breite von 6,0 m.

(Darstellung – siehe Lageplan Variante 1)

Ausbau Karoliusplatz - Variante 2

Alternativ ist der Ausbau einer größeren Fläche südlich der Libbesdorfer Straße vorgesehen, welche als Wendemöglichkeit für Gelenkbusse genutzt werden soll.

Erforderlicher Grunderwerb ist hierfür zu prüfen.

Die Wendemöglichkeit am Karoliusplatz wäre damit nicht mehr notwendig und könnte ggf. zurückgebaut und der Platz anderweitig genutzt/gestaltet werden.

Die Fahrbahn am Karoliusplatz erhält auf der gesamten Ausbaulänge eine Fahrbahnbreite von 6,0 m, mit östlicher Anbindung an die Libbesdorfer Straße und westlicher Anbindung an den die Lebrecht-Diener-Straße.

Die Bushaltestelle wird auf der Ostseite der Libbesdorfer Straße (vor der Einmündung Karoliusplatz) angeordnet und barrierefrei ausgebaut. (Darstellung – siehe Lageplan Variante 2)

**Fahrbahnbreite im Bereich Sammelstraße:
(Straßenkategorie Erschließungsstraße, ES IV, Bk 1,8):**

Straßenzug	Flurstücks- breite	Neben- anlagen- Seitenstrei- fen	Nebenan- lagen - Gehweg	Fahrbahn- breite (einschl. Rinne)	Nebenanlagen- Seitenstreifen
<p>Libbesdorfer Straße siehe U14-1</p> <p>- Dachprofil mit beidseitiger Rinne</p> <p>oder</p> <p>-Einseitneigung mit Entwässerung in den angrenzenden Seitenraum auf der Ostseite der Fahrbahn</p> <p><u>Hinweis:</u> Detailprüfung der Fahrbahnprofile, in Abhängigkeit der Höhenverhältnisse, ist im Zuge der weiteren Planung erforderlich</p> <p><u>Variante 1</u> ohne Gehweg)</p> <p><u>Variante 2</u> (mit Gehweg)</p>					
	10,90 m	2,45 m	ohne	6,0 m	2,45 m
	10,90 m	1,00 m	2,30m	6,0 m	1,60 m

**Fahrbahnbreite im Bereich Wohnstraße
(Straßenkategorie Erschließungsstraße, ES V, Bk 1,0):**

<i>Straßenzug</i>	<i>Flurstücksbreite</i>	<i>Nebenanlagen-Seitenstreifen</i>	<i>Entwässerungsmulde</i>	<i>Fahrbahnbreite (einschl. Rinne)</i>	<i>Entwässerungsmulde</i>	<i>Nebenanlagen-Seitenstreifen</i>
Am Biberbau siehe U14-7 (Einseitneigung mit Rinne)	9,80 m	2,40 m	-	5,0 m	-	2,40 m
Am Wiesenhang siehe U14-7 (Einseitneigung mit Rinne)	10,20 m	2,60 m	-	5,0 m	-	2,60 m
Lebrecht-Diener-Straße siehe U14-3						
<u>Variante 1</u> (Schmetterlingsprofil mit Mittelrinne)	9,70 m	1,85 m	-	6,0 m	-	1,85 m
<u>Variante 2</u> (Dachprofil mit beidseitiger Rinne)	9,70 m	1,85 m	-	6,0 m	-	1,85 m
<u>Variante 3</u> (beidseitig gepflasterte Entwässerungsmulde)	9,70 m	0,85 m	1,0 m (gepflastert)	6,0 m (ohne Rinne)	1,0 m (gepflastert)	0,85 m
Karoliusplatz <u>Variante 1</u> siehe U14-6.1						
Wendeplatz	24,70 m			B/L: 19,50m / 36,00 m		
Fahrbahn (zwischen Platz und Anbindung an Lebrecht-Diener-Straße)	10,00 m	2,0 m	-	6,0 m	-	2,0 m
<u>Variante 2</u> siehe U14-6.2						
Fahrbahn (von Anbindung Lebrecht-Diener-Straße bis Einmündung Libbesdorfer Straße)	10,00/ 24,70 m	2,0 m	-	6,0 m	-	2,0
Wendeschleife für Gelenkbusse auf separater Fläche				B/L: 25,00m/ 61,00 m		

**Fahrbahnbreite im Bereich Wohnwege
(Straßenkategorie Erschließungsstraße, ES V, Bk 0,3):**

<i>Straßenzug</i>	<i>Flurstücksbreite</i>	<i>Nebenanlagen-Seitenstreifen</i>	<i>Entwässerungsmulde</i>	<i>Fahrbahnbreite (einschl. Rinne)</i>	<i>Nebenanlagen-Seitenstreifen</i>
Krummaße - Abschnitt 1 (bis Amtmannsweg) siehe U14-4 Variante 1 (Einseitneigung mit Rinne)	5,40 m	0,95 m (unbefestigt)	-	3,50 m	0,95 m (überfahrbar)
	5,40 m	0,95 m (überfahrbar)	-	3,50 m	0,95 m (überfahrbar)
Krummaße - Abschnitt 2 (bis Libbesdorfer Str.) siehe U 14-4 -Einseitneigung mit Rinne	6,0 m	1,25 m (unbefestigt)	-	3,50 m	1,25 m (überfahrbar)
Amtmannsweg siehe U14-2 Variante 1 (Einseitneigung)	4,90 m	0,65 m (überfahrbar)	0,30 m	3,0 m (ohne Rinne)	0,95 m (überfahrbar)
	4,90 m	0,95 m (überfahrbar)	-	3,0 m (einschl. Rinne)	0,95 m (überfahrbar)

Fahrbahnbreiten im Bereich der Wohnwege (Straßenkategorie: Geh-/Radweg):

<i>Straßenzug</i>	<i>Flurstücksbreite</i>	<i>Nebenanlagen-Seitenstreifen</i>	<i>Fahrbahn-breite</i>	<i>Nebenanlagen-Seitenstreifen</i>
Teichrosenweg siehe U 14-5 <u>Variante 1</u> (Schmetterlingsprofil mit mittlerinne)	4,60 m	1,05 m (überfahrbar)	2,50 m	1,05 m (überfahrbar)
	4,60 m	1,05 m (als Mulde profiliert – überfahrbar)	2,50 m	1,05 m (überfahrbar)
Pusterohrweg siehe U 14-5	3,10 m	0,30 m (überfahrbar)	2,50 m	0,30 m (überfahrbar)

Begegnungsfälle nach RASSt 06

Straßenzug	Fahrbahn- breite	Begegnungsfall nach RASSt 06	Bemerkung
Libbesdorfer Straße	6,0 m	<ul style="list-style-type: none"> • LKW / PKW • LKW / LKW 	mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen
Am Biberbau	5,0 m	<ul style="list-style-type: none"> • PKW / PKW • LKW / PKW 	mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen
Am Wiesenhang	5,0 m	<ul style="list-style-type: none"> • PKW / PKW • LKW / PKW 	mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen
Lebrecht-Diener- Straße	6,0 m	<ul style="list-style-type: none"> • LKW / PKW • LKW / LKW 	mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen bzw. Mitnutzung der befestigten Mulden (V3)
Karoliusplatz			
Wendekreis	19,50/36,0m	<ul style="list-style-type: none"> • 2-achsiges Müllfahrzeug 	Wendemöglichkeit (Variante 1)
Wendeschleife (südlich der Libbesdorfer Straße)	25,0/61,0 m (erforderliche Mindestmaße)	<ul style="list-style-type: none"> • Gelenkbusse 	Wendemöglichkeit (Variante 2)
Fahrbahn	6,0 m	<ul style="list-style-type: none"> • LKW / PKW • LKW / LKW 	mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen
Krummaße	3,50 m	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgänger / Radfahrer • Radfahrer / Radfahrer • PKW/Radfahrer 	mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen und Mitnutzung des beidseitig befestigten Seitenstreifens
Amtmannsweg	3,0 m	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgänger / Radfahrer • Radfahrer / Radfahrer • PKW/Radfahrer 	mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen und Mitnutzung des beidseitig befestigten Seitenstreifens
Teichrosenweg	2,50 m	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgänger / Fußgänger • Radfahrer / Radfahrer 	keine Grundstückszufahrten vorhanden PKW, wenn erforderlich, dann nur ohne Begegnungsfall und ohne Wendemöglichkeit möglich

Pusterohrweg	2,50 m	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgänger / Fußgänger • Radfahrer / Radfahrer • PKW Befahrung ohne Begegnungsverkehr möglich 	Berücksichtigung einer Zufahrt zum Grundstück 173 (Haus Nr. 1)
---------------------	--------	--	--

3.2. Beurteilung der Varianten

Die Wahl der Ausbauvariante für den Karoliusplatz (siehe Pkt. 3.1) richtet sich nach den zum Einsatz kommenden Fahrzeugen für den Linienbusverkehr (die Fahrzeugabmessungen sind hier maßgeblich entscheidend).

Für die Libbesdorfer Straße ist die Wahl der Ausbauvariante mit Gehweg (Variante 2) sinnvoll, um einen fußläufigen Anschluss an die einzelnen Straßenzüge im Wohngebiet zu erhalten, auch im Hinblick auf den öffentlichen Personennahverkehr.

Die Entscheidung obliegt dem Auftraggeber – Stadt Dessau-Roßlau.

Eine Entscheidung hinsichtlich der Wahl des Ausbauquerschnittes der vorgeschlagenen Varianten in den Straßenzügen: Lebrecht-Diener-Straße, Krummaße, Amtmannsweg und Teichrosenweg, kann erst im Zuge der weiteren Planung vorgenommen werden. Die höhenmäßige Einordnung der einzelnen Straßenzüge (Straßenoberbau) unter Berücksichtigung aller Zwangspunkte (Anbindung von Einfahrten, Zuwegungen, etc.) sind hierbei ausschlaggebend.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1. Trassierung

Wesentliche Entwurfselemente für Fahrbahnen von angebauten Stadtstraßen

- Straßenkategorie ES IV / ES V
- zulässige Geschwindigkeit $V_{zul} = 30$ km/h
- Radius min R = 10 m
- Längsneigung max s = 8,0 %
min $H_K = 250$ m
min $H_W = 150$ m
- Querneigung min q = 2,5%
max $q_K = 2,5\%$
- Mindesthaltesichtweite min $S_h = 22$ m (bei $V_{zul} = 30$ km/h)
- Regelfahrtstreifenbreite b = 3,00 m
- Radwegbreite kein separater Radweg
- Gehwegbreite ab ca. 1,40 m bis $\geq 2,00$ m
(inklusive 0,50 m Sicherheitsstreifen)

Geplante Strecken- und Verkehrscharakteristik

Aufgrund der bestehenden Zwangspunkte durch vorhandene Bebauung, Einmündungen und topographischer Gegebenheiten muss die bisherige Linienführung aller Straße und Wege weitestgehend beibehalten werden.

Der Verkehrsraum der geplanten Straßenzüge ist für die vorgenannten Begegnungsfälle gemäß RSt 06 bemessen.

Eine Ausschilderung der einzelnen Straßenzüge mit Verkehrszeichen, ist derzeit nicht vorhanden.

Die Charakterisierung der Straßenzüge als Wohnstraßen/Wohnwege mit Erschließungsfunktion (ES V) und Aufenthalt Funktion durch Mischverkehrsflächen ohne separaten Geh- und Radweg, Ausnahme bildet die Libbesdorfer Straße, erfordern entsprechende Rücksichtnahme auf alle Verkehrsteilnehmer.

Die Ausschilderung der Straßenzüge sollte daher als „Tempo 30 Zone“ oder „Verkehrsberuhigter Bereich“ vorgenommen werden.

Die vorhandene Straßenbefestigung wird über den gesamten Ausbauquerschnitt entfernt. Der Neuausbau erfolgt grundhaft, über die Länge der Baustrecke.

Sämtliche bestehenden Einmündungen innerhalb der Baustrecken werden auf die neuen Straßenachsen aufgebunden.

Kostenträger für die Planung und Realisierung der Straßenbaumaßnahme ist die Stadt Dessau-Roßlau, vertreten durch das Tiefbauamt.

4.2. Querschnitt

- Verkehrsbelastung

Die Festlegung der Belastungsklasse erfolgt gemäß RStO 12 - Tabelle 3.

Auf Grund fehlender DTV^(SV) - Werte werden nach Tabelle 2 folgende Belastungsklassen gewählt.

- Libbesdorfer Straße	Bk 1,8
- Am Biberbau	Bk 1,0
- Am Wiesenhang	Bk 1,0
- Lebrecht-Diener-Straße	Bk 1,0
- Karoliusplatz	Bk 1,0
- Krummaße	Bk 0,3
- Amtmannsweg	Bk 0,3
- Pusterohrweg	Geh-/Radweg
- Teichrosenweg	Geh-/Radweg

- Querschnittsgestaltung

- Einfassungen:

Für die Straßenzüge in bituminöser Bauweise ist eine Fahrbahnabgrenzung (Tiefborde etc.) vom Grundsatz her nicht zwingend erforderlich.

Zu berücksichtigen sind hier jedoch die Höhenverhältnisse mit evtl. Konsequenzen sowie die erforderliche Wasserführung in der Rinne am Fahrbahnrand (wie z.B. bei Dachprofil).

Die Oberflächenwasserführung am Fahrbahnrand mit Rinnenanordnung, gestaltet sich ohne Bordeinfassung eher schwierig. Auf eine Einfassung der Fahrbahn entlang der Rinne (Bordrinne) zur Wasserführung sollte hier nicht verzichtet werden.

Dies ist in den weiteren Planungsphasen detailliert zu prüfen.

Bei einseitig angelegter Fahrbahneigung mit angrenzender Mulde, kann auf die Fahrbahneinfassung verzichtet werden. Gleiches gilt bei Fahrbahnen mit mittig angelegter Rinne (Schmetterlingsprofil).

Im Bereich von Grundstückszufahrten sollte auf eine Bordeinfassung der Fahrbahn und Einfahrten generell nicht verzichtet werden.

In Bereichen mit separatem Gehweg (Libbesdorfer Straße) erfolgt die Abgrenzung zur Fahrbahn mit Hochbordsteinen. Im Bereich von Grundstückszufahrten wird der Hochbord auf Überfahrhöhe – 3 cm (Auftrittshöhe) abgesenkt.

Die Bordeinfassungen werden durchgängig mit neuen Betonborden vorgenommen.

- Querneigung-Fahrbahn:

Die neue Straßenoberfläche der Libbesdorfer Straße wird mit einem Dachprofil von 2,5% Querneigung ausgebaut.

Alternativ ist eine Einseitneigung mit Entwässerung in den angrenzenden Seitenraum auf der Ostseite der Fahrbahn, in Abhängigkeit der Höhenverhältnisse, detailliert im Zuge der weiteren Planung zu prüfen.

Die übrigen Wohnstraßen und -wege erhalten unterschiedliche Fahrbahnquerneigungen, unter Berücksichtigung der vorhandenen Höhenverhältnisse und jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und Zwangspunkte (Zufahrten etc.).

Die Längsneigung der Straßenzüge beträgt $\geq 0,5\%$.

- Straßenoberbau

Im Rahmen der Vorplanung des Ing.-büro Dr.-Ing. Eugen Macke zur Stadtentwässerung Dessau-Mosigkau, wurden zur Beurteilung der allgemeinen Baugrundverhältnisse im Februar 1993 Baugrunduntersuchungen durchgeführt.

Dazu wurden 15 Rammkernsondierungen mit einer Tiefe von bis zu 5 m unter Gelände abgeteuft und die Grundwasserstände erfasst.

In Planumshöhe stehen flächenhaft stark wasser- und frostempfindliche Böden (F3 - Böden in Form von schluffigen und tonigen Sanden an.

Die hydrologischen Untergrundverhältnisse am Standort sind als ungünstig einzustufen.

Bei der Bemessung des frostsicheren Oberbaus gemäß RStO 12 ist von folgenden örtlichen Verhältnissen auszugehen:

- Frostempfindlichkeitsklasse F 3
- Frosteinwirkungszone II
- Wasserverhältnisse im Untergrund ungünstig - Grund- oder Schichtenwasser dauernd oder zeitweise höher als 1,50 m unter Planum
- geschlossene Ortslage - Entwässerung der Fahrbahn und Randbereiche über Rinnen bzw. Abläufe und Rohrleitungen

Demnach ergeben sich für die Belastungsklassen 1,8 bis 0,3 folgende Gesamtdicken des frostsicheren Oberbaus:

Belastungsklasse nach RStO 12	Bk. 1,8	Bk. 1,0	Bk 0,3
- Richtwert bei Frostempfindlichkeitsklasse F 3	= 60 cm	= 60 cm	50 cm
- Frosteinwirkung: Klimazone II	+ 5 cm	+ 5 cm	+ 5 cm
- Gradiente: geschlossene Ortslage, etwa Geländehöhe	± 0 cm	± 0 cm	± 0 cm
- Wasserverhältnisse: ungünstig	+ 5 cm	+ 5 cm	+ 5 cm
- geschlossene Ortslage Entwässerung der Fahrbahn und Randbereiche über Rinnen bzw. Abläufe und Rohrleitungen	- 5 cm	- 5 cm	- 5 cm
<hr/>			
• erforderliche Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus	= 65 cm	= 65 cm	= 55 cm

Voraussetzung: Planum $E_{v2} \geq 45 \text{ MPa/m}^2$ (durch mechanische Bodenverbesserung realisierbar).

Die festgelegten Dicken des Straßenaufbaues setzen dauerhaft wirksame Entwässerungsmaßnahmen, insbesondere für das Planum, voraus.

Es erfolgt der Aushub der Erdstoffe bis auf Planumsniveau und eine intensive Nachverdichtung des Planums. Bodenverbessernde Maßnahmen zur Gewährleistung der Mindesttragfähigkeit im Planumsniveau können lokal notwendig werden.

Für den Ausbau der Sammelstraßen:

- *Libbesdorfer Straße*

sind folgende Befestigungsaufbauten geplant:

Bauweise mit Asphaltdecke- **Belastungsklasse 1,8**

65 cm Gesamtbefestigung

Aufbau Fahrbahn – Bk 1,8

gemäß RStO 12 - Tafel 1, Zeile 3

4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 D N,	Bindemittel 50/70
12 cm Asphalttragschicht AC 32 T N,	Bindemittel 50/70
15 cm Schottertragschicht 0/32	$E_{v2} \geq 150 \text{ MPa}$
34 cm Frostschutzschicht 0/45	$E_{v2} \geq 120 \text{ MPa}$

65 cm Gesamtdicke

Für den Ausbau der Wohnstraßen:

- *Am Biberbau*

- *Am Wiesenhang*

- *Lebrecht-Diener-Straße*

- *Karoliusplatz*

sind folgende Befestigungsaufbauten geplant:

Bauweise mit Asphaltdecke- **Belastungsklasse 1,0**

65 cm Gesamtbefestigung

Aufbau Fahrbahn – Bk 1,0

gemäß RStO 12 - Tafel 1, Zeile 3

4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 D N,	Bindemittel 50/70
10 cm Asphalttragschicht AC 32 T N,	Bindemittel 50/70
15 cm Schottertragschicht 0/32	$E_{v2} \geq 150 \text{ MPa}$
36 cm Frostschutzschicht 0/45	$E_{v2} \geq 120 \text{ MPa}$

65 cm Gesamtdicke

Für den Ausbau der Wohnwege:

- Krummaße
- Amtmannsweg

sind folgende Befestigungsaufbauten geplant:

Bauweise mit Asphaltdecke- **Belastungsklasse 0,3**

55 cm Gesamtbefestigung

Aufbau Fahrbahn – Bk 0,3

gemäß RStO 12 - Tafel 1, Zeile 3

4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 D N,	Bindemittel 50/70
8 cm Asphalttragschicht AC 32 T N,	Bindemittel 50/70
15 cm Schottertragschicht 0/32	$E_{v2} \geq 120 \text{ MPa}$
28 cm Frostschutzschicht 0/45	$E_{v2} \geq 100 \text{ MPa}$

55 cm Gesamtdicke

Für den Ausbau der Wohnwege:

- Pusterohrweg
- Teichrosenweg
- Gehweg-Libbesdorfer Straße

sind folgende Befestigungsaufbauten geplant:

Bauweise mit Pflasterdecke - **Geh-/Radweg**

40 cm Gesamtbefestigung

Aufbau Geh-/Radweg

gemäß RStO 12 - Tafel 6, Zeile 2

8 cm Betonsteinpflaster	
4 cm Bettung	
28 cm Frostschutzschicht 0/45, gebrochenes Material	$E_{v2} \geq 100 \text{ MPa}$

40 cm Gesamtbefestigung

Hinweis zu den Wegen: Pusterohrweg und Teichrosenweg:

- Bei beiden Wegen erfolgt keine massive Befahrung mit KFZ.
- Im Teichrosenweg sind keine Grundstückszufahrten vorhanden, die eine regelmäßige Befahrung des Weges erfordern.
- Beim Pusterohrweg ist die vorh. Zufahrt zum Grundstück 173/Haus Nr. 1 zu berücksichtigen – evtl. Fahrbahnaufbau bis zur Einfahrt verstärken.

4.3. Kreuzungen, Einmündungen und Wege

Innerhalb des zu beplanenden Ausbaubereiches „Am Biberbau“, befindet sich am nord-östlichen Baubeginn die Einmündung zur Mühlenstraße, welche im Zuge des Straßenausbaus mit angebunden werden soll.

Der Ausbau der Mühlenstraße selbst, ist nicht Bestandteil dieser Planung.

Sämtliche bestehenbleibende Oberflächenbefestigungen werden höhenmäßig erfasst und über einen Anpassungsbereich an den Straßenneubau angeglichen.

4.4. Baugrund, Erdarbeiten

Zur Beurteilung des Baugrundes wurden im Rahmen der Vorplanung zur Stadtentwässerung Dessau-Mosigkau im Jahr 1993 Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Im Februar 1993 wurden 15 Rammkernsondierungen mit einer Tiefe von bis zu 5 m unter Gelände abgeteuf und die Grundwasserstände erfasst.

Zusammengefasst werden die Sondierungen wie folgt beschrieben.

Die Bodenprofile weisen im oberen Bereich Sandböden, z. T. mit Schlufflinsen durchsetzt, auf. Bei 11 der 15 Sondierungsstandorte wird Geschiebemergel in Tiefen von 1,6 m bis 4,6 m unter GOK angetroffen.

Im Zuge der Verlegung des Schmutzwasserkanals in Mosigkau, wurden in den Jahren 1997 bis 1999 Baugrundgutachten angefertigt, aus deren Rammkernsondierungen sich baugrundtechnisch relevante Angaben übernehmen lassen:

Für die Wohnsiedlung südlich des Mühlenteiches wurden folgende Aussagen zum Baugrund getroffen.

Der Geschiebemergel, der die Talsande unterlagert, steht teilweise schon in einer Tiefe von nur 0,6 m an. Die darüber liegenden Schmelzwassersande fungieren als oberer Grundwasserleiter für Stau- und Schichtenwasser. Es wurden Grundwasserstände von 0,5 m bis maximal 2,10 m erbohrt.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Ergebnisse aus der Erkundung kann von folgenden Grundlagen ausgegangen werden:

- Frostempfindlichkeitsklasse F 3

Regelschichtung des Baugrundes siehe nachfolgend benannte Rammkernsondierungen:

(Quelle: Vorplanung Niederschlagsentwässerung Dessau-Mosigkau Ing.-gesellschaft Prof. Dr. Ing.E. Macke mbH Plan: MO_2-LP_Bodenprofile-Anl2)

RKS Nr.	OKG in m NHN	Mutterboden (Sand etwas schluffig, etwas mumos)	Sand, etwas schluffig	Sand, etwas schluffig, gering tonig	Sand, schluffig, etwas tonig, etwas kiesig	Sand, schluffig, tonig, etwas kiesig	Geschiebemergel (Sand, schluffig, tonig, etwas kiesig)
5	64,60	0,00 – 0,50 m	0,50 – 0,90 m	0,90 - 1,20m,	1,20 m - 2,30 m	2,30 - 2,70 m	2,70 – 5,0 m

RKS Nr.	OKG in m NHN	Auffüllung, Sand, etwas schluffig, etwas kiesig, humos	Sand, kiesig, gering schluffig	Sand, etwas kiesig, Mergellinsen	Sand, schluffig, etwas tonig	Sand, schluffig, tonig, etwas kiesig	Mittelsand, etwas feinsandig, etwas schluffig	Geschiebemergel (Sand, schluffig, tonig, etwas kiesig)	Geschiebemergel (Sand, schluffig, tonig, etwas kiesig)
12	71,56	0,00–0,40 m	0,40–1,30m	1,30-1,90m	1,90-2,80m	2,80-3,60m	3,60-3,95m	3,95-4,70m	4,70-5,0m

4.5. Entwässerung

Derzeit besteht die Entwässerung der einzelnen Straßenzüge aus Drainageleitungen bzw. Fragmenten von Straßenentwässerungsleitungen, welche nicht mehr funktionstüchtig sind bzw. teilweise auf Privatgrundstücken liegen.

Zum Teil existieren bereits Rasenmulden, die allerdings nicht an eine zentrale Entwässerung angeschlossen sind.

Ein Auswechseln bzw. eine Erneuerung des bestehenden Leitungssystems ist auf Grund der Grundstücksproblematik nicht möglich.

Durch die IG KEMPA erfolgte die Überprüfung des Entwässerungskonzeptes Dessau-Mosigkau vom März 2016.

Aufgrund der vorhandenen Geländehöhen erscheint zum jetzigen Zeitpunkt eine Entwässerung der gesamten Siedlung südlich des Mühlenteiches im freien Gefälle möglich.

Für die Siedlung südlich des Mühlenteiches ist eine kombinierte Ableitung des Niederschlagswassers, zum einen oberirdisch in Rinnen und Mulden, zum anderen in Regenwasserkanälen geplant. Die Möglichkeit einer Versickerung wird aufgrund der Schichtenwasserproblematik (siehe Pkt. 4.4.) überwiegend ausgeschlossen.

Die Regenentwässerung der befestigten Straßenflächen erfolgt in den Straßenzügen: Libbesdorfer Straße, Am Biberbau, Am Wiesenhang, Karoliusplatz und Krummaße-Abschnitt 2, über Regenwasserkanäle DN 300-DN 400 im Freispiegelgefälle.

In den höher gelegenen Bereichen, die über eine ausreichende Geländeneigung verfügen (wie z.B. Amtmannsweg, Lebrecht-Diener-Straße, Krummaße-Abschnitt 1, Pusterohrweg), soll das Regenwasser in Rinnen oder in seitlich der Straße angeordneten Mulden bis zum nächsten Straßeneinlauf abgeleitet und dann an das geplante Kanalnetz angeschlossen werden.

Am Biberbau und am Karoliusplatz ist kein ausreichendes Geländegefälle vorhanden. Hier ist die Anordnung eines Regenwasserkanals vorgesehen.

In der Libbesdorfer Straße werden die Kanalzuläufe aus den Straßenzügen: Am Biberbau/Am Wiesenhang und Karoliusplatz/Lebrecht-Diener-Straße, in einem neu zu verlegenden Kanal gefasst und zum Regenrückhaltebecken abgeleitet.

Für den geplanten Regenwasserkanal im Straßenzug „Am Biberbau“ ist zu berücksichtigen, dass die Mühlenstraße (externe Planung) zwischen Mühlengraben und „Am Biberbau“ höhenmäßig etwa zur Hälfte an das Kanalnetz-Biberbau angeschlossen werden soll. Hierzu sind Abstimmungen zwischen der IG KEMPA und dem externen Planer erforderlich.

Im Bereich Teichrosenweg, ist aufgrund des starken Geländegefälles in Richtung Mühlenteich, ein Anschluss an den Kanal im Straßenzug „Am Biberbau“ im freien Gefälle nicht möglich.

Hier ist Fassung des Oberflächenwassers des befestigten Weges über eine seitlich oder mittig angelegte Mulde, mit Einleitung in den Mühlenteich (bei Zustimmung der Genehmigungsbehörde) vorgesehen.

Alternativ wäre auch eine Versickerung durch den Einbau eines sickerfähigen Straßenbelages möglich (siehe Entwässerungskonzept – Bereich für Flächenversickerung möglich).

4.6. Ingenieurbauwerke

Das gesamte Niederschlagswasser der Wohnsiedlung südlich des Mühlenteiches, soll in ein Regenrückhaltebecken, im Bereich der Libbesdorfer Landstraße geleitet und von dort gedrosselt (maximale Drosselwassermenge $Q_{Dr} = 15 \text{ l/s}$) in den Mühlengraben abgegeben werden (siehe dazu Entwässerungskonzept Dessau-Mosigkau vom März 2016).

Bei einer Einstautiefe von ca. 1 m im Rückhaltebecken kann das Regenwasser im freien Gefälle in das Becken und gedrosselt in den Mühlengraben geleitet werden.

Im Rahmen des Entwässerungskonzeptes wurde für das Einzugsgebiet des geplanten Rückhaltebeckens eine abflusswirksame Fläche von $A_u = 1,11 \text{ ha}$ ermittelt.

Die Berechnung des erforderlichen Rückhaltevolumens erfolgte nach dem vereinfachten Verfahren nach DWA-A 117.

Berechnung RRB Mühlteich

Undurchlässige Fläche A_u	A_u	=	1,11 ha
Drosselabfluss Q_{Dr}	Q_{Dr}	=	15 l/s
Drosselabflussspende $q_{Dr,R,u}$	$q_{Dr,R,u}$	=	15 l/s : 1,11 ha
	$q_{Dr,R,u}$	=	13,5 l / (s·ha)
Überschreitungshäufigkeit n	n	=	0,2 / a
Abminderungsfaktor f_A	f_A	=	0,997
Zuschlagsfaktor f_Z	f_Z	=	1,15 (mittleres Risikomaß)
Spezifisches Speichervolumen $V_{s,u}$	$V_{s,u}$	=	$(r_{D,n} - q_{Dr,R,u}) \cdot D \cdot f_Z \cdot f_A \cdot 0,06 \text{ (m}^3/\text{ha)}$
Erforderl. Rückhaltevolumen V_{erf}	V_{erf}	=	$V_{s,u} \cdot A_u$

Die Bemessung des Rückhaltereaumes, anhand der im Entwässerungskonzept vorgegebenen Parameter - siehe oben und unter Berücksichtigung der aktuellen KOSTRA-Daten, wurde durch die IG KEMPA geprüft (siehe Unterlage U 18).

Das spezifische Speichervolumen beträgt $V_{erf,s,u} = 234 \text{ m}^3/\text{ha}$.

Das erforderliche Speichervolumen beträgt $V_{erf} = 260 \text{ m}^3$

Das Ergebnis entspricht den Angaben im Entwässerungskonzept Dessau-Mosigkau vom März 2016.

4.7. Öffentliche Verkehrsanlagen

Die Libbesdorfer Straße wird im vorliegenden Ausbaubereich vom Buslinienverkehr der DVG/Stadtwerke Dessau/Roßlau frequentiert.

Dies betrifft die Buslinien:

Linie 16 Junkerspark – Mosigkau – Kochstedt – HBF – Roßlau, Bhf – Waldesruh – Meinsdorf

Linie N2 Hbf – Museum – Alten – Junkerspark – Mosigkau – Kochstedt – Rathaus – Hbf

Linie N3 Hbf – Rathaus – Kochstedt – Mosigkau – Junkerspark – Alten – Museum – Hbf

4.8. Leitungen

Im Baubereich befinden sich folgende Leitungen:

- Schmutzwasserkanal und Hausanschlussleitungen der DESWA/DVV Dessau-Roßlau
- Trinkwasserleitungen der DESWA/DVV Dessau-Roßlau
- Gasleitungen GVD/DVV Dessau-Roßlau
- Mittel- und Niederspannungsleitungen der DSV/DVV Dessau-Roßlau
- Straßenbeleuchtungsanlagen - oberirdisch als Freileitungen der Stadtpflege Dessau-Roßlau
- Glasfaserkabel der DATEL Dessau
- Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom AG
- Kampfmittelfreiheit ist gegeben.

Im Zuge des Straßenausbaus können an den vorhandenen Versorgungsleitungen, in Abstimmung mit den jeweiligen Versorgungsunternehmen, Umverlegungsmaßnahmen erforderlich werden.

Im Zweifelsfall muss die genaue Lage von Leitungen zu Beginn der Bauausführung durch Suchschachtungen ermittelt werden.

- Durch die Telekom wird angezeigt, dass im Zuge des Straßenbaus ein Leerrohr, zur Erleichterung für den späteren Glasfaserausbau, mit verlegt werden könnte. (Verweis durch Telekom auf das Gesetz zur Erleichterung des Ausbaus digitaler Hochgeschwindigkeitsnetze)
- Durch die Stadtwerke Dessau (DVV) wird angezeigt, dass bei umfassenden Straßenbauarbeiten in offener Bauweise, im Bereich östliche Libbesdorfer Straße, das dort verlaufende Mittelspannungskabel erneuert werden soll.
- Die Überbauung von vorhandenen Gasleitungen ist nicht gestattet. Bei Näherungen der Leitungen mit Bordanlagen, ist unbedingt mit der DVV Rücksprache zu halten.
- Erneuerung der Anlagen der Straßenbeleuchtung darf nur im Zuge der durchzuführenden Straßenerneuerungen erfolgen, Mithandlung und entsprechende Planung durch den Eigenbetrieb Stadtpflege der Stadt DE-Roßlau wird angemeldet. Fachliche Abstimmungen sind mit der Stadtpflege bzw. dem Tiefbaument der Stadt zu führen.

Die Entsorgung des anfallenden Niederschlagswassers durch Neubau von Entwässerungseinrichtungen (Regenwasserkanal, Abläufe, Regenrückhaltebecken, etc.) ist mit der Unteren Wasserbehörde der Stadt-Dessau-Roßlau abzustimmen.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1. Lärmschutzmaßnahmen

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen in der Baulast des Bundes sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen "16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes" (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) und den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes" (VlärmSchR 97). Die Anwendung dieser rechtlichen Bestimmungen für andere Straßen wurde vom BMV empfohlen, soweit das Landesrecht mit dem Bundesrecht übereinstimmt.

Da es sich bei der vorliegenden Baumaßnahme um keinen Neubau und auch um keine wesentliche Änderung im Sinne der genannten Vorschriften handelt, sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

5.2. Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Im unmittelbaren Baubereich der Wohnsiedlung südlich des Mühlenteiches sind keine Baumfällungen vorgesehen.

Eine Ausnahme bildet der Baum (Stammumfang 45 cm, Höhe: 7 m) im Straßenzug „Am Biberbau“ im Bereich der Einfahrt des Grundstückes Nr. 137 (Haus/Garten Nr. 12).

Der Erhalt des Baumes wird als unrealistisch eingeschätzt, da dieser direkt im Einfahrtsbereich steht.

Im Baubereich erfolgt eine Versiegelung der derzeit unbefestigten Fahrbahnen und Zufahrten in bituminöser Bauweise bzw. in Pflasterbefestigung.

Aussagen über erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf Grund der geplanten Versiegelungen, können im Rahmen dieses Planungsstandes nicht beurteilt werden bzw. können nur im Zuge einer gesonderten Grünplanung vorgenommen werden.

6. Durchführung der Baumaßnahme

Für die Verkehrsführung sind die vorhandenen innerörtlichen Straßen zu nutzen. Eine Weiträumige Umleitung ist nicht erforderlich. Für die Gewährleistung des Bus - Linienverkehrs auf den angrenzenden übergeordneten Straßen sind keinerlei Einschränkungen zu erwarten.

Den vorhandenen Anliegern ist die Erreichbarkeit ihrer Grundstücke möglichst durchgängig zu ermöglichen.

Es ist davon auszugehen, dass die Realisierung der Maßnahme in mehreren zeitversetzten Abschnitten nacheinander erfolgen muss. Eine gleichzeitige, durchgängige Bauausführung aller Straßenzüge muss vermieden werden, da dadurch der Anliegerverkehr unnötig erschwert bzw. unmöglich wird. Ver- und Entsorgungsfahrten für Anlieger, auch Müllabfuhr, Rettungsdienste und Feuerwehr sind für die Dauer der Bauzeit, wenn auch eingeschränkt, zu gewährleisten. Fertiggestellte Teilflächen sind möglichst zur Nutzung freizugeben.

Die Planung/Ausführung ist daher abschnittsweise angedacht.

Vorschlag für mögliche Bauabschnitte:

1. Abschnitt: Libbesdorfer Straße bis Karoliusplatz
2. Abschnitt: Am Biberbau – Teichrosenweg - Am Wiesenhang – Lebrecht-Diener-Straße
3. Abschnitt: Krummaße – Amtmannsweg - Pusterohrweg

Eine Konkretisierung zum geplanten Bauablauf und der Umleitungsführung erfolgt im Rahmen der weiteren Planung unter Einbeziehung aller Beteiligten.

Aufgestellt: