



Stadt Korschenbroich

Erschließung B-Plangebiet 20/42

„Westlich Dietrich-Bonhoeffer-Straße“

Erläuterungsbericht

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung.....	2
2. Planungsbereich.....	2
2.1 Lage.....	2
2.2 Baugrund.....	2
2.3 Grundwasser.....	2
3. Erschließungsstraßen.....	2
3.1 Ausbaubreiten.....	2
3.2 Belastungsklasse nach RStO12, Ausbaumaterialien.....	3
3.3 Ausbauhöhen.....	4
3.4 Baumbeete.....	4
3.5 Beleuchtung.....	5

1 Veranlassung

Die Stadt Korschenbroich plant die Erschließung des Baugebietes „Holzkamp-West“. Die Flächen werden komplett neu erschlossen.

Dieser Entwurf beinhaltet die Planung der Verkehrsanlagen, die dem Ingenieurbüro Jansen GmbH von der Stadt Korschenbroich in Auftrag gegeben wurde.

2 Planungsbereich

2.1 Lage

Das Erschließungsgebiet „Holzkamp-West“ liegt am südwestlichen Ortsrand von Kleinenbroich zwischen der Dietrich-Bonhoeffer-Straße (K 35n) im Osten und der Verlängerung des Mühlenwegs im Westen.

2.2 Baugrund

Die vorhandenen Geländehöhen liegen zwischen 42,60 müNN und ca. 43,20 müNN.

Der Baugrund der ehemaligen Ackerflächen besteht in der obersten Schicht aus Oberboden, Dicke 0,40 bis 0,50 m. Darunter steht überwiegend ein Lößlehm bis in einer Tiefe von ca. 1,30 m an. Ab einer Tiefe von ca. 1,30 m unter GOK liegen praktisch überall Terrassensedimente an. Diese sind tragfähig. In Anschlussbereichen sind vereinzelt Auffüllungen möglich.

2.3 Grundwasser

Der Grundwasserspiegel im Erschließungsgebiet erreicht Höchststände von ca. +39,60 bis +39,70 mNHN. Entlang des Jüchener Baches wird der Grundwasserspiegel durch Sumpfungmaßnahmen abgesenkt. Im November 2017 durchgeführte Messungen ergaben Grundwasserstände von ca. 38,75 mNHN.

3 Erschließungsstraßen

3.1 Ausbaubreiten

Die Wege und Straßen im Erschließungsgebiet haben unterschiedliche Aufgaben hinsichtlich ihrer Nutzung und Verkehrsbelastung zu erfüllen.

Grundsätzlich werden zwei Straßenausbaubreiten mit $b = 5,50$ m und $b = 8,00$ m unterschieden.

Die Fahrbahnbreite von $b = 5,50$ m ermöglicht den Begegnungsverkehr PKW – LKW. Hier sind keine Baumbeete oder PKW-Parkplätze angeordnet.

Hingegen werden bei der Straßenausbreite von $b = 8,00$ m zusätzliche Baumbeete in Kombination mit Parkplätzen berücksichtigt.

In der Hans-Herzig-Straße weitet sich der Straßenraum trichterförmig auf. Der gewonnene Straßenraum wird für zusätzliche Parkplätze in Blockaufstellung genutzt.

Die durchgängige Fahrbahnbreite beträgt hier mindestens 3,50 m. Ausweichmöglichkeiten für den Begegnungsfall sind in regelmäßigen Abständen vorhanden.

Die Einmündungsradien sind so bemessen, dass alle geplanten Straßen mit einem dreiachsigen „Müllfahrzeug“ befahren werden können.

Für die Bauzeit im Bereich der privaten Erschließungsgrundstücke werden die Baumbeete zunächst asphaltiert. Dies hat den Vorteil, dass hier auch Sattelzüge problemlos fahren können. Das trifft jedoch nicht auf die Pfarrer-Fellner-Straße zu. Die Zufahrt zum Baugebiet über den Kreisverkehr an der Dietrich-Bonhoeffer-Straße kann auch im Endausbauzustand mit Sattelzügen befahren werden.

Zusätzlich zu den Erschließungsstraßen wird der entlang der Freifläche neben dem Baugebiet verlaufende Wirtschaftsweg auf einer Länge von ca. 340 m und einer Breite von 3,50 m in Asphaltbauweise ausgebaut.

3.2 Belastungsklasse nach RStO12, Ausbaumaterialien

Alle Straßen im Erschließungsgebiet werden in Asphaltbauweise hergestellt und der Belastungsklasse 1,8 nach RStO12 zugeordnet, wobei die Schottertragschicht verstärkt wird.

Damit ergibt sich folgender Regelaufbau:

- 4 cm Asphaltbeton AC 8 DN
- 12 cm Bituminöse Tragschicht AC 32 TN
- 20 cm Schottertragschicht KG 0/45 mm (Kalksteinschotter)
- 30 cm Frostschutzkies KG 0/32 mm
- 66 cm Gesamtdicke

Die wasserführende Rinne wird dreisteinig (Ausbaubreite 8,00 m, Rinnenbreite 50 cm) bzw. zweisteinig (Ausbaubreite 5,50 m, Rinnenbreite 32 cm) als Mittelrinne aus Betonsteinen (Rinnensteinsystem mit lotrechten Steinflanken) ausgebildet.

Rundbordsteine R15/22 trennen Baumbete und Fahrbahn.

Parkplätze werden auf der Asphaltoberfläche markiert.

Grundsätzlich sollen sich die „Wohnplätze“ im Baugebiet mit einem helleren Asphalt (heller Zuschlagstoff) und einer farblichen Randmarkierung in 50 cm Stärke von den restlichen Asphaltflächen absetzen.

An der Ausbaugrenze zu den privaten Erschließungsgrundstücken bildet ein 1-Stein-Band aus Betonsteinen mit Tiefbordstein und Betonsteinpflasterband 10/20/8 cm (quer verlegt) den Abschluss.

Die Beleuchtungsmaste werden in das äußere Betonsteinpflasterband gesetzt.

3.3 Ausbauhöhen

Der gesamte Erschließungsbereich wird als verkehrsberuhigter Bereich laut B-Plan ausgewiesen. Der Ausbau ist niveaugleich. Eine Separierung durch Bordanlagen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern findet nicht statt.

Die Zufahrt zum Baugebiet über die Dietrich-Bonhoeffer-Straße erhält eine Mittelinsel, die der Verkehrsberuhigung dient.

Unterstützt wird die verkehrsberuhigende Wirkung durch den in Signalfarbe „rot“ abgesetzten bituminösen Straßenbelag und die Anordnung von Bäumen als „Baumtor“.

In der Einfahrtsspur der Mittelinsel kann eine Haltestelle für den Bürgerbus eingerichtet werden.

Die vorhandene Gehweganlage aus dem Kreisverkehr kommend wird als kombinierter Geh-/Radweg bis an den zentralen Platz herangeführt und dort aufgelöst.

Zwischen diesem zentralen Platz und der Hans-Herzig-Straße ist ein Rad-/Gehweg bis zum Grünbereich / Spielplatz in einer Breite von 3,00 m vorgesehen.

Die Rad-/Gehwege werden zur besseren Befahrbarkeit z.B. mit Rollatoren mit fassenlosem Pflaster 10/20/8 cm wie die Wege am Kreisverkehr befestigt.

3.4 Baumbeete

Der Wurzelraum der laut B-Plan vorgeschriebenen Bäume ist durch den angrenzenden verdichteten Boden des Straßenkörpers und die Versiegelung der Oberfläche für das gesunde Baumwachstum nicht zuträglich.

Damit Stadtbäume dauerhaft ihre positiven Eigenschaften auf die Wohnqualität entfalten können, ist an dieser Stelle ein modulares Wurzelkammersystem vorgesehen. Diese Systeme schaffen einen großen mit Pflanzensubstrat durchwurzelbaren Raum auch unterhalb befahrbarer Flächen.

Kesseldruckimprägnierte Holzpoller \varnothing 20 cm je Baum dienen als Anfahrerschutz.

3.5 Beleuchtung

Grundsätzlich sind die Beleuchtungsstandorte einseitig vorgesehen. Nur in den trichterförmig aufgeweiteten Straßen sind beidseitig alternierende Beleuchtungsstandorte geplant. Der Leuchtenabstand geht aus der lichttechnischen Berechnung hervor. Die Beleuchtungskabel werden innerhalb des Lichtraumprofils der Straße an den Rand verlegt, bei beidseitiger Beleuchtung auf beiden Seiten der Straße. In Fahrbahnkreuzungen ist das Kabel durch Kabelschutzrohre zu sichern.

Grundlage der lichttechnischen Berechnung sind Leuchten der Firma Sitecto vom Typ Streetlight SL 10 Mini (bzw. Micro) LED je nach Anforderungsprofil.

Die Lichtpunkthöhe beträgt 4,50 m in den Straßen mit Breiten von 5,50 m und 8,00 m. Im Bereich des Platzes im Zufahrtsbereich angrenzend an den Kreisverkehr sind Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 6,00 m sowie einer zweiflutigen Leuchte geplant.