

## **Südwestdeutsche Hartsteinwerke**

Zweigniederlassung der Basalt-Actien-Gesellschaft  
Bahnhofstr. 19, 55606 Kirn

vertr. durch Herrn Peter Dickmeis

# **Steinbruch Ellenberg, Überfahrt der Kreisstraße K 7, prov. Umfahrung der Arbeitsstelle - Straßenbau -**

Anlage 1:

## **Erläuterungsbericht**

Aufgestellt:

Idar-Oberstein, 22.03.2017



## Inhaltsverzeichnis:

<b>1.....</b>	<b>Allgemeine Beschreibung der Planungsmaßnahme</b>	<b>3</b>
1.1	<i>Lage und Länge der Planungsstrecke</i> .....	3
1.2	<i>Funktion und Verkehrsbedeutung der Straße</i> .....	3
1.3	<i>Entwurfsgeschwindigkeit</i> .....	3
1.4	<i>Baulastträger</i> .....	3
1.5	<i>Geschätzte Baukosten</i> .....	3
1.6	<i>Voraussichtliche Bauzeit und Baudurchführung</i> .....	3
1.7	<i>Baurecht/ Genehmigung</i> .....	3
<b>2.....</b>	<b>Technische Beschreibung der Planungsmaßnahme</b>	<b>4</b>
2.1	<i>Allgemeines</i> .....	4
2.2	<i>Technische Merkmale</i> .....	4
2.3	<i>Querschnitt</i> .....	5
2.3.1	<i>Aufteilung des Querschnitts</i> .....	5
2.3.2	<i>Aufbau des Querschnitts</i> .....	5
<b>3.....</b>	<b>Grunderwerb</b>	<b>5</b>

## 1. Allgemeine Beschreibung der Planungsmaßnahme

### 1.1 Lage und Länge der Planungsstrecke

Die Basalt AG plant die Erweiterung des Betriebsgeländes am Standort Steinbruch Ellenberg. Durch die spätere Gesamtbetriebsfläche verläuft die Kreisstraße K 7. Zur Andienung der geplanten Erweiterungsfläche ist vorgesehen die Kreisstraße mittels Unterführung (Tunnel) zu queren.

Während der Herstellung des Unterquerungsbauwerkes ist der Verkehr durch eine provisorische Umfahrung um das Baufeld herum zu leiten. Das Ingenieurteam Retzler wurde mit der verkehrstechnischen Planung dieser Baustraße beauftragt.

### 1.2 Funktion und Verkehrsbedeutung der Straße

Die Kreisstraße K 7 verbindet die Stadt Birkenfeld mit der Ortsgemeinde Oberhambach und ist daher im Planbereich als anbaufreie, nahräumige bis regionale Hauptverkehrsstraße in die Kategoriengruppe **VS III** einzuordnen.

Die Straße unterliegt damit dem Geltungsbereich der RAL.

### 1.3 Entwurfsgeschwindigkeit

→  $v_e = v_{zul} = 50 \text{ km/h}$  (Geschwindigkeitsbeschränkung im Baustellenbereich)

### 1.4 Baulastträger

Kostenträger der Ausbaumaßnahme ist die Basalt AG.

### 1.5 Geschätzte Baukosten

Die Baukosten für die prov. Umfahrung werden auf **rd. 160.000,- € Netto** geschätzt.

Herstellung prov. Umfahrung:	1.575 m <sup>2</sup> x i. M. 70,- €/ m <sup>2</sup>	rd. = 110.000,- €
Sonstiges: (2 x Anschluss an K 7, Dammaufbau, WW etc.)		psch..= 10.000,- €
Baustellensicherung inkl. Vorhaltung über Bauzeit:		psch. = 25.000,- €
Rückbau der Oberfläche:	1.575 m <sup>2</sup> x i. M. 10,- €/ m <sup>2</sup>	rd. = 16.000,- €

### 1.6 Voraussichtliche Bauzeit und Baudurchführung

Die Durchführung der Baumaßnahme ist für das Jahr 2017/ 2018 geplant.

Der genaue Bauablauf und die Verkehrsregelung während der Bauzeit werden mit den Behörden zeitnah erörtert und festgelegt.

### 1.7 Baurecht/ Genehmigung

Die vorliegende Planung wurde mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) Bad Kreuznach, Herren Lohner und Stein, im Vorfeld abgestimmt und gilt somit als verkehrstechnisch umsetzbar, d. h. „genehmigungsfähig“.

Eine diesbezügliche schriftliche Stellungnahme ergeht zeitnah durch den LBM.

## 2. Technische Beschreibung der Planungsmaßnahme

### 2.1 Allgemeines

Die Trasse der prov. Umfahrung ist durch die Zwangspunkte am jeweiligen Anschluss an die Kreisstraße K 7 (Beginn/ Ende), sowie durch einen Mindestabstand von ca. 6,50 m zur Baugrube der Unterquerung vorgegeben.

Als Achsradien wurden gem. RAL für die Entwurfsgeschwindigkeit 50 km/ h die Mindestradien von 80 m festgelegt. Durch den Schleppkurvennachweis mit dem Bemessungsfahrzeug „Sattelzug“ wurde die damit erforderlichen Fahrbahnverbreiterungen (-aufweitungen) am Kurveninnenrand ermittelt und festgelegt.

Die Höhenlage der Fahrbahn wurde aufgrund des anstehenden, felsigen Untergrundes so nahe wie möglich am Urgelände orientiert. Damit verbunden ergibt sich am östlichen Anschluss an die K 7, auf einer Länge von ca. 95 m, eine Höchstlängsneigung von ca. 8 %, die aber noch den Vorgaben der RAL entspricht. In diesem Bereich liegt die Trasse aufgrund der topographischen Verhältnisse bis zu ca. 2,50 m im Auftrag.

Die Kuppen- und Wannenhalmesser wurden gem. den Mindestvorgaben der RAL ausgebildet.

Die Verkehrssicherung der prov. Umfahrung ergeht gem. den Richtlinien für die Sicherung an Arbeitsstellen an Straßen, RSA 95.

Im Planbereich wird ein Wirtschaftsweg (bei Stat. 0+38,000) an das Provisorium angebunden. Zwei weitere Wirtschaftswege bei Stat. 0+200 und 0+220 liegen im Eigentumsbereich des Bauherren und werden bei Herstellung der Maßnahme nicht mehr frequentiert.

### 2.2 Technische Merkmale

- *Ausbaulänge:* ca. 280 m
- *Art des Ausbaus:* Vollausbau: provisorische Herstellung, späterer Rückbau
- *Linienführung:* Radien 80 m
- *Ausbaubreite:* Regelbreite 5,50 m + beidseitige Bankette, Breite 1,0 m
- *Kurvenaufweitung:* ca. 1,10 m bis 1,40 m (Gesamtbreite bis ca. 6,90 m)
- *Längsneigung:* min. 0,5 %, max. 7,943 %
- *Querneigung* Einseitneigung 2,5 % zum Kurveninnenrand
- *Halbmesser:* min.  $H_K = 900$  m; min.  $H_W = 500$  m
- *Entwässerung:* über Bankette breitflächig ins Gelände
- *Bord- und Rinnenanlagen:* ohne

## 2.3 Querschnitt

### 2.3.1 Aufteilung des Querschnitts

Bankett:	1,00 m
Fahrbahn:	5,50 m (+ Kurvenaufweitungen), max. ca. 6,90 m
Bankett:	1,00 m

### 2.3.2 Aufbau des Querschnitts

Die Behelfsstraße wird als Provisorium für einen Zeitraum von ca. 6-8 Monaten hergestellt. Die folgende Belastungsklasse wird daher als ausreichend erachtet und festgelegt.

Gemäß RStO 12: **Belastungsklasse Bk 1,0**, Tafel 1, Zeile 1:

▪ Asphaltdecke	4 cm
▪ Bit. Tragschicht	14 cm
▪ Frostschuttschicht	32 cm
<hr/>	
<b>Gesamtaufbau</b>	<b>60 cm</b>

## 3. **Grunderwerb/ -nutzung**

Die Baumaßnahme erstreckt sich im Wesentlichen auf dem Eigentum der Basalt AG (Steinbruch Ellenberg). Im Bereich von Station ca. 0+ 20,000 bis 0+ 40,000 ist, in Abhängigkeit des Parzelleneigentümers, evtl. eine vorübergehende Inanspruchnahme erforderlich. Dies ist seitens des Bauherren noch zu prüfen.

Aufgestellt:

Idar-Oberstein, 22.03.2017

 **INGENIEURTEAM  
GÜNTER RETZLER**

Dipl.-Ing. (FH) Tobias Retzler