

Inhaltsverzeichnis

1.	Darstellung der Baumaßnahme	3
1.1	Planerische Beschreibung	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	5
2.	Begründung des Vorhabens	5
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	5
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	8
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	8
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	8
2.4.1	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	8
2.4.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	9
3.	Variantenvergleich	10
4.	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	11
4.1	Ausbaustandard	11
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	11
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	11
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	12
4.2	Bisherige / künftige Straßennetzgestaltung	12
4.3	Linienführung	13
4.3.1	Linienführung im Lageplan, Zwangspunkte	13
4.3.2	Linienführung im Höhenplan	13
4.4	Querschnittsgestaltung	14
4.4.1	Querschnittselemente und Querschnittsbemessung	14
4.4.2	Fahrbahnbefestigung	16
4.4.3	Böschungsgestaltung	21
4.4.4	Hindernisse in Seitenräumen	22
4.5	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten	22
4.5.1	Anordnung von Knotenpunkten	22
4.5.2	Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte	22
4.6	Besondere Anlagen	24
4.7	Ingenieurbauwerke	24
4.8	Lärmschutzanlagen	25
4.9	Öffentliche Verkehrsanlagen	25
4.10	Leitungen	25
4.10.1	Medienbestand	25
4.10.2	Handlungsbedarf	28
4.10.3	Folgemaßnahmen	28
4.11	Baugrund / Erdarbeiten	29
4.12	Entwässerung	31

4.12.1	Allgemeines	31
4.12.2	Regenwasserentwässerung	31
4.12.3	Schmutzwasserentwässerung	32
4.13	Trink- und Löschwasserversorgung	33
4.14	Straßenausstattung	34
4.14.1	Straßenbeleuchtung	34
4.14.2	Markierung und Beschilderung	34
5.	Angaben zu den Umweltauswirkungen	36
5.1	Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit	36
5.1.1	Bestand	36
5.1.2	Umweltauswirkungen	36
5.2	Naturhaushalt	37
5.3	Landschaftsbild	37
5.4	Kulturgüter und sonstige Sachgüter	38
5.5	Artenschutz	38
5.6	Natura 2000-Gebiete	40
5.7	Weitere Schutzgebiete	40
6.	Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft	41
6.1	Lärmschutzmaßnahmen	41
6.2	Maßnahmen zum Gewässerschutz	41
6.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen	42
6.4	Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete	43
6.5	Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht	43
7.	Erläuterungen zur Kostenberechnung	44
8.	Verfahren	45
9.	Durchführung der Maßnahme	46

ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die vorliegende Baumaßnahme beinhaltet die Erschließung des künftigen Gewerbegebietes Haide Feld III. Grundlage der Entwurfsplanung ist der Entwurf des gleichnamigen Bebauungsplans Nr. 26 der Stadt Coswig (Anhalt) (Ergänzendes Verfahren) gemäß § 4a (3) BauGB vom 16.09.2016.

Mit dem Bebauungsplan soll eine derzeit brach liegende ehemals gewerblich bzw. industriell genutzte Fläche einer erneuten gewerblichen Nutzung zugeführt werden.

Die ca. 74.400 m² große B-Plan-Fläche wird im Westen durch die BAB 9, im Süden durch die Bundesstraße B187 bzw. deren geplante neue Trassenführung begrenzt. Die nördliche Grenze des künftigen Gewerbegebietes wird durch die Bahnstrecke Roßlau – Wittenberg gebildet, die östliche Grenze verläuft entlang der Straße ‚Buroer Feld‘.

Die verkehrstechnische Erschließung des Gewerbegebietes soll über zwei Zufahrten erfolgen.

Im Süden ist die Anbindung an die B 187 durch Erweiterung des derzeit dreiarmigen Knotenpunktes der B 187/östliche Autobahnrampe BAB 9/ AS Coswig Ost in einen 4-armigen Knotenpunkt zur vorgesehen.

Im Osten ist der Bau einer Einmündung auf die Straße ‚Buroer Feld‘ geplant.

Aufgrund der verkehrstechnischen Lagegunst an der Autobahnanschlussstelle BAB 9/ AS Coswig Ost / B 187 ist die Fläche besonders gut für die Errichtung eines Autohofes geeignet.

Die Schaffung des Autohofes für ca. 60 Stellplätze, verbunden mit der Errichtung einer Tankstelle und eines Schnellrestaurants, einschließlich Übernachtungs- und Freizeitmöglichkeiten insbesondere für LKW-Fahrer sind deshalb zentraler Inhalt des Nutzungskonzeptes.

Vorhabensträger für die Erschließung des Gewerbegebietes ist die Straßenverkehrs-Genossenschaft Niedersachsen/Sachsen-Anhalt eG.

Die Rechtliche Grundlage wird durch einen zwischen der Stadt Coswig (Anhalt) und der Straßenverkehrs-Genossenschaft Niedersachsen/Sachsen-Anhalt eG. abzuschließenden Erschließungsvertrag geschaffen.

Nach Fertigstellung der Erschließungsanlagen werden die Verkehrsanlagen von der Stadt Coswig (Anhalt) übernommen und dem öffentlichen Verkehr gewidmet.

Der zum Zweck der Erschließung notwendige Umbau des Knotenpunktes B 187/östliche Autobahnrampe BAB 9 / AS Coswig Ost erfordert den Abschluss einer Knotenpunktvereinbarung mit dem Baulastträger der Bundesstraße.

Baulastträger und Eigentümer für den im Kreuzungsbereich liegenden Straßenabschnitt der Planstraße A wird ebenfalls die Stadt Coswig.

Der vorliegende Vorentwurf zur verkehrstechnischen Erschließung des Gewerbegebietes ist entsprechend der künftigen Straßenbaulastträger in **zwei Teilabschnitte** gegliedert:

Teil 1 der Erschließungsplanung beinhaltet den Umbau des Knotenpunktes der B 187/östliche Autobahnrampe BAB 9/ AS Coswig Ost in einen 4-armigen Knotenpunkt. Mit dem Knotenumbau ist die Erneuerung und Verlegung des B187 straßenbegleitenden Geh-/Radweges verbunden.

Der Umbau des Knotenpunktes schließt außerdem eine Ergänzung / Erweiterung der signaltechnischen Koordinierung mit den benachbarten Knotenpunkten B 187 / Westrampe BAB 9 sowie B 187 / Büroer Feld ein.

Das nördliche Ausbauende des umzubauenden Knotenpunktes B 187/Ostrampe BAB 9 wurde in Abstimmung mit der Landesstraßenbaubehörde des Landes Sachsen Anhalt, Regionalbereich Ost bei Bau-km 0+060,00 der Erschließungsstraße festgelegt (entspricht dem Beginn der Aufweitung der Rechtseinbiegespur).

Teil 2 der Erschließungsplanung enthält den übrigen Straßenabschnitt zwischen Bau-km 0+060,00 und der Einmündung in die Straße ‚Büroer Feld‘ bei Bau-km 0+480,00.

Neben der verkehrlichen Erschließung durch die Gewerbegebietsstraße umfasst er außerdem

- die Planung des Abwassernetzes (Trennsystem für Regen- und Schmutzwasser),
- die Trink- und Löschwasserversorgung,
- die Errichtung der Straßenbeleuchtungsanlage.

Die Umsetzung der im Bebauungsplan festgeschriebenen Naturschutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind **kein Bestandteil** des vorstehend beschriebenen Vorentwurfs, sondern Inhalt einer separaten Planung.

Die hier vorliegende Entwurfsunterlage enthält den **Teil 2** des Gesamtvorhabens.

Die Entwurfsplanung zum **Teil 1** einschließlich der verkehrstechnischen Untersuchungen und dem Leistungsfähigkeitsnachweis drei benachbarter Knotenpunkte im Zuge der B 187 sind Bestandteil einer separaten Unterlage.

Der Erläuterungsbericht beinhaltet, wo es der Gesamtzusammenhang erfordert, *beide Teilab-*

schnitte.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Achslänge der Erschließungsstraße (nachfolgend ‚Planstraße A‘ genannt) beträgt ca. 480,00 m.

- Bau-km 0+000,00 kennzeichnet den Schnittpunkt mit der Fahrbahnachse der B 187,
- Bau-km 0+005,15 entspricht dem Baubeginn des 1. Teils (Anschluss an die B 187 nach Rückschnitt des nördlichen Fahrbahnrandes zur Herstellung einer geraden Nahtflanke),
- Bau-km 0+060,00 = Ausbauende Knotenpunkt (Teilabschnitt 1) / Bauanfang Teilabschnitt 2,
- Bau-km 0+480,00 = Bauende (einschl. Rückschnitt/Anpassung des Fahrbahnrandes)

Die Straße wird als einbahnige zweispurige Erschließungsstraße ausgebaut. Die Fahrbahnbreiten und die grundsätzliche Trassierung der Straße wurden bereits im Zuge des B - Planprozesses entsprechend der beabsichtigten Nutzung wie folgt festgelegt:

- Anschluss an die B 187 bis Ausfahrt Autohof:
 - Grundbreite 7,00 m = 2 x 3,50
 - zusätzliche Rechtseinbiegespur + Fahrbahnteiler im Knotenpunkt
 - Kurvenaufweitungen zur Realisierung des Begegnungsfalls zweier Lastzüge
- Straßenabschnitt ab Ausfahrt Autohof bis Bauende:
 - Grundbreite = 6,50 m = 2 x 3,25 m

Auf der linken Fahrbahnseite wird ab Kurve bis Ausfahrt Autohof ein einseitiger 1,50 m breiter Gehweg angeordnet. Nach dem Ausfahrt Autohof (ca. 14 m) folgt ein beidseitiger 1,50 m breiter Gehweg als Querung für Fußgänger. Danach wird der einseitige 1,50 m breite Gehweg auf der rechten Seite bis Bauende geführt.

Zwischen dem parallel zur B 187 verlaufendem Geh-/Radweg und dem Beginn der Kurve wird der Gehweg der Erschließungsstraße auf 2,50 m zuzüglich 0,75 m seitlichem Sicherheitsstreifen verbreitert, weil dieser Abschnitt in südlicher Fahrtrichtung als gemeinsamer Geh-/Radweg genutzt werden soll. (In nördlicher Richtung verbleibt der Radverkehr auf der Fahrbahn der Erschließungsstraße, Notwendigkeit / Begründung siehe Teil 1/ Knotenpunkt.)

2. Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Der dem Vorentwurf zugrundeliegende Bebauungsplan Nr. 26 der Stadt Coswig (Anhalt) geht auf

eine im Jahr 2000 begonnene Planung zurück, mit der die Festsetzung eines Gewerbegebietes in der Ortschaft Klieken östlich der BAB 9 zwischen der B 187 und der Bahnstrecke Dessau – Wittenberg auf einer ursprünglich gewerblich genutzten Industriebrache angestrebt wurde.

Im Zuge des langjährigen, durch wechselnde Eigentumsverhältnisse und beabsichtigte Nutzungsänderungen mehrfach unterbrochenen bzw. ruhenden Planungsprozesses u.a. wurden bereits frühzeitig umfangreiche Untersuchungen zum Artenschutz durchgeführt:

- Bestandserhebungen zum Umweltbericht 2007
(JOSCH BENDER LANDSCHAFTSARCHITEKTEN UND INGENIEURE, 2007)
- Biotopkartierungen des Untersuchungsgebietes, Stand August 2010 bzw. April 2012
(PLANUNGSBÜRO KOCH, 2012)
- Umweltbericht 2014 (Begründung Teil B zum aktuellen Bebauungsplan Nr. 26),
(PLANUNGSBÜRO KOCH, 2014)
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Anhang zum Umweltbericht 2014)

Zur abfallrechtlichen Bewertung des künftigen Gewerbebestandes wurde 2011 der

- Bericht zur Statusuntersuchung auf vorhandene Bodenverunreinigungen
(SAKOSTA SKB GMBH 2011)

beauftragt.

Im Jahr 2013 erfolgten im Rahmen der Entwurfsplanung weitere Untersuchungen zur Ermittlung der Versickerungsfähigkeit des Untergrundes:

- Ergebnisbericht Autohof Coswig,/ Anhalt, Buroer Feld
(BAUGRUNDINSTITUT RICHTER, 2013)

Bis Anfang 2016 war es geplant, dass die Total Deutschland GmbH als Erschließungsträger für die Maßnahme fungiert. Zwischenzeitlich hat die Total Deutschland GmbH diese Aufgabe an die Straßenverkehrs-Genossenschaft Niedersachsen/Sachsen-Anhalt e. G. übertragen. Mit dieser Entscheidung gingen auch die Anpassung eines im Jahr 2014 erarbeiteten Entwurfes der Erschließungsstraße sowie die Fortschreibung / Überarbeitung des B-Planes einher.

Die erste Fassung von B-Plan und Straßenentwurf beinhaltete eine relativ gewundene Straßenführung mit insgesamt drei Kurven, wohingegen die Straßenführung bei dem nun vorliegenden überarbeiteten Entwurf mit nur einer Kurve deutlich einfacher gehalten ist.

Die Fortschreibung des B-Planes wurde ab dem 3. Quartal 2016 durch das Büro für Stadtplanung Dr. Ing. Schwerdt ausgeführt (s. Abschnitt 8).

Mit der von der Straßenverkehrs-Genossenschaft Niedersachsen/Sachsen-Anhalt eG, als Vor-

habensträger angestrebten Ansiedlung eines Autohofes für ca. 60 LKW-Stellplätze, einer Tankstelle, eines Fast-Food-Restaurants sowie eines Entertainment-Centers zur Unterhaltung der LKW-Fahrer wird die Erschließung des Gewerbegebietes durch eine direkte Zufahrt von der B 187 / BAB 9 notwendig.

Für den dafür erforderlichen Umbau des bestehenden Knotenpunktes BAB 9/ AS Coswig Ost / B 187 wurde bereits frühzeitig verkehrstechnische Untersuchung zur Aufweitung des vorhandenen Knotenpunktes in eine vierarmige Kreuzung erstellt:

- Verkehrstechnische Untersuchung, Entwurfsplanung B 187 / BAB 9 AS Coswig Ost-LSA Ost (KP6) einschl. Ergänzung –Linksabbiegefahrstreifen
(SCHLOTAUER & WAUER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR STRASSENVERKEHR, 2011)

Die Verkehrstechnische Untersuchung beinhaltete eine Variantenuntersuchung, bei der 4 verschiedene Varianten der Knotengestaltung sowie der Signalisierung überprüft wurden um die geeignetste Lösung für den Knotenumbau zu ermitteln.

Grundlagen dafür waren die:

- Verkehrszählung am Knotenpunkt B 187/BAB 9 AS Coswig Ost vom 30.08.2011 zur Ermittlung der bestehenden Verkehrsbelastung
(SCHLOTAUER & WAUER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR STRASSENVERKEHR, 2011)
- Prognose der geplanten Ortsumgehung Coswig für den Zeithorizont 2020 für den „Ohnefall“ (keine Ortsumgehung)
(QUELLE: LANDESBETRIEB BAU SACHSEN-ANHALT NIEDERLASSUNG OST)
- Prognose der Verkehrsbelastung in der Zufahrt zum Autohof / Tankstelle
(QUELLE: TOTAL-DEUTSCHLAND GMBH)

Mit der Verkehrstechnischen Untersuchung konnte die grundsätzliche Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nachgewiesen werden. In Abstimmung mit der Landesstraßenbaubehörde RB Ost wurde die damalige Variante 2 (vierarmiger Knotenpunkt, Anbindung der Planstraße A mit Dreiecksinsel, kleinem Tropfen, 2 Fahrstreifen Gerade/Links, Rechts, gesichertes Linksabbiegen) wegen der höchsten Verkehrssicherheit als Vorzugsvariante für die Weiterarbeit festgelegt.

Nach Einführung der neuen RAL 2012 (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) war eine Anpassung der Knotengeometrie an die neuen Erfordernisse notwendig.

Für den neuen Knotenpunkt sowie die im Verlauf der B187 östlich und westlich benachbarten Knoten wurden 2013/2014 erneute Verkehrszählungen sowie Verkehrstechnische Untersuchungen zum Nachweis der Leistungsfähigkeit durchgeführt:

- B 187 AS A9 Rampe Ost - Videoverkehrserhebung und Auswertung (Oktober 2013)
(SCHLOTAUER & WAUER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR STRASSENVERKEHR)
- B 187 AS A9 Rampe West - Videoverkehrserhebung und Auswertung (Oktober 2013)

(SCHLOTAUER & WAUER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR STRASSENVERKEHR)

- B 187 Büroer Feld - Videoverkehrserhebung und Auswertung (Oktober 2013)

(SCHLOTAUER & WAUER INGENIEURGESELLSCHAFT FÜR STRASSENVERKEHR)

Auf Basis der aktualisierten videogestützten Verkehrszählungen wurde eine Mikroskopische Verkehrsflusssimulation aller drei Knotenpunkte erstellt.

Die genannten Verkehrstechnischen Berechnungen sind im 1. Teil der Entwurfsplanung des Gesamtvorhabens unter Teil D als Unterlage 22 enthalten.

Der Vorentwurf zum Teil 1 (Umbau des Knotenpunktes BAB 9/ AS Coswig Ost / B 187) wurde der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt Regionalbereich Ost mit Schreiben von 10.12.2014 zur Prüfung vorgelegt und mit dem Prüfbericht von 20.02.2015 grundsätzlich bestätigt.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfungen wurden im Zuge des B-Plan-Verfahrens erbracht. *(siehe Abschnitt 2.1 Vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren)*

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag besteht nicht, da das Vorhaben nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes ist.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Laut Regionalem Entwicklungsplan für die Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg stellen die Flächen des Plangebietes einen landesbedeutsamen Schwerpunktstandort für Industrie und Gewerbe dar. Ziel dieses Schwerpunktgebietes für industrielle oder gewerbliche Standorte ist deren interkommunale Entwicklung, insbesondere aufgrund existierender günstiger verkehrlicher Anbindungsmöglichkeiten sowie der Möglichkeit des „Flächenrecyclings“. Die Entwicklung der Fläche als Gewerbestandort entspricht somit den Vorgaben der Regionalplanung.

Der Standort ist durch die unmittelbare Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz für eine gewerbliche Nutzung gut geeignet. Dadurch erfolgt eine wirtschaftliche Stärkung des Standortes allgemein und neue Arbeitsplätze werden geschaffen. Im Sinne eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden ist die Revitalisierung einer Altfläche gegenüber einer neuen Inanspruchnahme anderer Landschaftsbereiche zu begrüßen.

Die auf dem Standort geplante Entwicklung eines Autohofes mit direktem Anschluss an die BAB 9 ist von überregionalem Interesse, da wegen des raschen Wachstums des Straßen- und Güterverkehrs an vielen Autobahnabschnitten Rastflächen zur Einhaltung der für die LKW-Fahrer vorgeschriebenen Ruhezeiten fehlen.

Trotz der Raumbedeutsamkeit der vorliegenden Planung ist mit keinen erheblichen und den Vorgaben des Regionale Entwicklungsplans bezüglich des Vorbehaltsgebietes widersprechenden Beeinträchtigungen zu rechnen. Dies begründet sich zum einen durch die bereits bestehenden Vorbelastungen der ehemaligen Nutzung des Plangebietes als Gewerbe- bzw. Industriestandort sowie durch die stark frequentierten Verkehrsstrassen BAB 9, B 187 und der Bahnstrecke Roßlau - Wittenberg. Die geplante Nutzungsrevitalisierung gliedert sich somit in bestehende Vorbelastungen ein, ohne wesentliche neue Beeinträchtigungen in bisher ungestörtem Raum zu verursachen.

(Quelle: Begründung zum B-Plan, DIPL.-GEOGR. CHRISTIAN KOCH PLANUNGSBÜRO KOCH)

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die im Zuge der B 187 bestehenden Verkehrsverhältnisse wurden durch mehrere Straßenverkehrszählungen untersucht (siehe Abschnitt 2.1 Vorgeschichte). Die Ergebnisse der 2013 durchgeführten videogestützten Verkehrszählungen an den drei benachbarten Knotenpunkten der B 187 mit der BAB 9 sowie der Straße ‚Buroer Feld‘ sind in der Unterlage 21 des 1. Teiles dieser Planung enthalten.

Gemäß der Zählungen beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der B 187 in dem am stärksten belasteten östlichen Knotenarm ca. 13.500 Fz/24h.

Der erwartete Verkehrszuwachs durch Ansiedlung des Gewerbegebietes beruht auf Erfahrungen und Erwartungen des Erschließungsträgers mit ähnlichen Ansiedlungen (Autohof/Tankstelle/Fastfood). Gemäß der 2011 von Schlotauer & Wauer durchgeführten Verkehrsstudie wird in der zusätzlich zu errichtenden Knotenpunktzufahrt in der Prognose 2020 ein DTV von ca. 1.420 Fz/24h angenommen, was einem Anteil von ca. 10,5% gegenüber dem derzeitigen Verkehr auf der B 187 entsprechen würde.

Da die Bundesstraße B 187 bereits im gegenwärtigen Zustand hochbelastet ist, ist es erforderlich, die LSA des zu erweiternden Knotenpunktes mit den benachbarten Knotenpunkten zu koordinieren, um einen Rückstau auf der B 187 zu vermeiden. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit aller drei Knotenpunkte war deshalb ein wesentlicher Bestandteil dieser Planungsphase (siehe Teilprojekt 1 – Umbau des Knotenpunktes).

3. Variantenvergleich

Die im Zuge dieser und vorangegangener Planungsphasen durchgeführten Variantenuntersuchungen beinhalteten insbesondere die Art der Knotengestaltung sowie die Variantenuntersuchung zur signaltechnischen Koordinierung des auszubauenden Knotenpunktes mit den benachbarten Knoten Zwecks Nachweis der Leistungsfähigkeit (siehe Teilprojekt *Teil 1*).

Der 2011 von Schlotauer und Wauer im Zuge der Verkehrstechnischen Untersuchung erarbeitete Knotenentwurf basierte auf den damals noch geltenden Vorschriften (RAS-K-1, RAS-Q). Die darin enthaltenen Knotenvarianten sahen die Anbindung des geplanten Gewerbegebietes mit Dreiecksinsel und kleinem Tropfen sowie 2 Fahrstreifen Gerade/Links, Rechts zum Einbiegen auf die B 187 vor. Zum Linksabbiegen aus Richtung Dessau war eine zusätzliche Linksabbiegespur vorgesehen, das Rechtsabbiegen von der B 187 sollte aus Richtung Coswig ohne zusätzliche Abbiegespur im Mischverkehr (Geradeaus / rechts) erfolgen.

Auf Basis dieser Geometrie wurden vier Varianten der Knotensignalisierung untersucht und bewertet.

Nach Einführung der RAL 2012 mussten 2013 alle Knotenvarianten durch einen neuen Entwurf ersetzt werden (siehe Abschnitt 1.2.2), um die Konformität zu den neuen Vorschriften herzustellen.

Innerhalb dieses Planungsprozesses wurden wiederum unterschiedliche Signalisierungsvarianten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit untersucht, siehe Unterlage 22).

Die dem vorliegenden Entwurf zugrundeliegende Knotenvariante stellt das Ergebnis der Vorabstimmungen mit der Landesstraßenbaubehörde Sachsen Anhalt Regionalbereich Ost und der Verkehrsbehörde des Landkreises Wittenberg dar.

Innerhalb des zu erschließenden Gewerbegebietes ergeben sich im Zuge der Entwurfsplanung keine weiteren Varianten, da die Linienführung und die Flächenverfügbarkeit bereits durch die Festsetzungen des B-Planes fixiert worden sind.

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Die Gewerbegebietsstraße ist gemäß ihrer Funktion und Nutzung der Kategoriegruppe ES V – Erschließungsstraße mit kleinräumiger Verbindungsfunktion zuzuordnen. Entwurfs- und Gestaltungsmerkmale werden durch die RASSt 06 – ‚Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen‘ bestimmt. Die Straße ist ein- bzw. beidseitig angebaut bzw. anbaubar (entsprechend der geplanten Nutzung).

Die Grenzwerte der Entwurfselemente sind der Tab. 19 der RASSt 06 zu entnehmen.

Tab. 1:

Grenzwerte der Entwurfselemente; Gegenüberstellung Soll-Ist-Vergleich gemäß RASSt 06 (vgl. Tab. 19, RASSt 06, Abschnitt 6.1.4.1)

Entwurfselemente		Grenzwert lt. RStO	Ist-Wert (Planung)
Lageplan:			
Kurvenmindestradius	min R	10 m	10 m
Höhenplan:			
Höchstlängsneigung	max. s	8,0 (12,0) %	1,22%
Kuppenmindesthalbmesser	min H _K	250 m	750 m
Wannenmindesthalbmesser	min H _W	150 m	2750 m
Querschnitt:			
Höchstquerneigung in Kurven	max q _K	2,50%	2,50%
Anrampungsmindestneigung	min ds	0,1 x a '(=0,35%)	0,875%
Mindesthaltesichtweite	min S _h	47 m (vzul=50 km/h)	i.O.
		22 m (vzul=30 km/h)	i.O.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Die bereits während des B-Planprozesses festgesetzten Fahrbahnbreiten wurden unter Berücksichtigung der späteren Nutzung und der zu erwartenden Verkehrsbelastung gewählt.

Trotz der insgesamt niedrigen Verkehrsbelastung im Durchgangsverkehr ist aufgrund der gewerblichen Nutzung der angrenzenden Grundstücke auf der gesamten Streckenlänge der Begegnungsverkehr zweier LKW als maßgebend festgelegt worden (Mindestfahrbahnbreite = 6,00 m).

In dem zwischen Autohof und Anschlussknoten zur BAB 9 liegenden Abschnitt ist darüber hinaus der Begegnungsfall zweier Lastzüge sicherzustellen (Fahrbahnbreiten 7,00 bis 7,50 m).

Der zu erwartende Fuß- und Radfahrerverkehr wird in dem östlich des Autohofes liegendem Abschnitt insgesamt als sehr gering eingeschätzt, da entlang der bestehenden und künftigen B 187 bereits ein straßenbegleitender gemeinsamer Geh-/Radweg zur Verfügung steht. Im östlichen Abschnitt des Gewerbegebietes wird ein einseitig geführter Gehweg mit einer Mindestbreite von 1,50 m als ausreichend angesehen.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Die Gewährleistung der vorgenannten Begegnungsfälle wurde im Zuge der Entwurfsplanung mittels Schleppkurvennachweisen überprüft.

Die zulässige Geschwindigkeit der angebauten Straße ist auf max. 50 km/h zu begrenzen. In der Kurve ist wegen der engen Radien eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit notwendig.

Die Kurve sollte deshalb trotz der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h eine entsprechende Beschilderung erhalten (Zeichen 625-10 / 625-20).

Die sichere Führung der Fußgänger und Radfahrer in dem stärker frequentierten Streckenabschnitt zwischen dem parallel zur B 187 verlaufenden Geh-/Radweg und dem geplanten Fast-Food-Restaurant wird durch die Verbreiterung des Gehweges auf 2,50 m und die zusätzliche Anlage eines seitlichen 0,75 m breiten Sicherheitsstreifens zwischen Fahrbahn und Geh-/ Radweg realisiert.

Radfahrer, die in Richtung Süden zur B 187 fahren, werden bereits ab Bau-km 0+090 auf den gemeinsamen Gehwegweg geleitet, damit die Querung im Knotenpunkt konfliktfrei erfolgen kann.

4.2 Bisherige / künftige Straßennetzgestaltung

Bei der Planung des Gewerbegebietes war die angrenzende Planung der B 187n zur Ortsumgebung der Stadt Coswig zu berücksichtigen.

Die ortsverbindende Straße ‚Buroer Feld‘ soll im Zuge der Neutrassierung der B 187n umverlegt werden, da nach derzeitigem Planungstand der B 187n der Knoten B 187n / ‚Buroer Feld‘ / ‚Buroer Hauptstraße‘ in einen Kreisverkehr umgebaut werden soll. Die geplante Trassenführung der künftigen B 187n wurde im Lageplan sowie im Übersichtslageplan nachrichtlich übernommen. Der Lageplan zeigt neben dem Anschluss an die jetzige Lage des ‚Buroer Feldes‘ ebenfalls den geplanten Anschluss an die spätere Linienführung.

4.3 Linienführung

4.3.1 Linienführung im Lageplan, Zwangspunkte

Der Trassenverlauf der Planstraße A ist durch zwei Geraden (Länge 40 bis 200 m) und eine zwischenliegende nahezu rechtwinklige Kurve gekennzeichnet. Die Linienführung wurde durch die gemäß B –Plan vorgesehene Nutzung und die beabsichtigte Grundstücksteilung der Gesamtfläche bestimmt.

4.3.2 Linienführung im Höhenplan

Die Linienführung im Höhenplan orientiert sich an der geplanten Nutzung der angrenzenden Gewerbeflächen. Die Gradienten liegen zwecks Minimierung der Aushubmengen im überwiegenden Teil oberhalb des bestehenden Geländes in leichter Dammlage, sodass die angrenzenden Flächen nach Aufbau eines min. 60 cm starken Oberbaus auf der nach Abtrag des Oberbodens bzw. Aufbruchs der befestigten Flächen anstehenden Planumsebene etwa höhengleich angeschlossen werden können.

Da das Gelände im Süden ein deutliches Gefälle zur B 187 besitzt, erfordert die Trassierung der Straße hier eine höhere Dammlage. Dies ist deshalb notwendig, um die geplanten Freispiegelleitungen der Schmutz- und Regenwasserentwässerung im Tiefpunkt der Straße noch mit ausreichender Deckung verlegen zu können.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Die grundsätzliche Querschnittsaufteilung ist den im Lageplan enthaltenen Systemquerschnitten zu entnehmen. Entsprechend der geplanten Nutzung lassen sich folgende Grundtypen unterscheiden:

Abschnitt 1: Bauanfang bis Kurve 1: (Bau-km 0+010 – 0+090)		
angrenzende Nutzung links: Grünausgleich		
angrenzende Nutzung rechts: Tankstelle		
Querschnittsaufteilung (von links nach rechts):	Breite	Bemerkungen
Rasenmulde	1,50 m	Versickerung Regenwasser von Geh-/ Radweg
Bankett	0,50 m	
Gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m	Asphaltbauweise
Sicherheitstrennstreifen	0,75 m	Pflasterbauweise
Hochbord		Naturstein
Fahrbahn	≥ 7,00 m zuzügl. Aufweitungen	Asphaltbauweise
Bankett	1,50m	
Rasenmulde	3,00 m	Versickerung Regenwasser von Fahr- bahn

Abschnitt 2: Kurve 1 bis Ausfahrt Autohof: (Bau-km 0+090 – 0+185)		
angrenzende Nutzung links: Fastfood-Restaurant (Zufahrt nicht def.)		
angrenzende Nutzung rechts: Tankstelle		
Querschnittsaufteilung (von links nach rechts):	Breite	Bemerkungen
Randstreifen	0,25 m	Rückenstütze Bord / Beleuchtung
Gehweg / Zufahrten (überfahrbar)	1,50 m	Pflasterbauweise, hintere Begrenzung Tiefbord
Rundbord		Auftritt 5 cm, an Zufahrten 3 cm
Fahrbahn	7,00 m	Asphaltbauweise
Hochbord		Auftritt 12 cm, an Zufahrten 3 cm
Bankett	0,75 m (einschl. Bord)	

Abschnitt 3:		Ausfahrt Autohof bis Ende des Gehwegs links	(Bau-km 0+185 – 0+215) Fußgängerquerung
angrenzende Nutzung links:	Autohof		
angrenzende Nutzung rechts:	Tankstelle Entertainment (Zufahrt nicht def.)		
Querschnittsaufteilung (von links nach rechts):		Breite	Bemerkungen
Randstreifen	0,25 m	Rückenstütze Bord / Beleuchtung	
Gehweg / Zufahrten (überfahr- bar)	1,50 m	Pflasterbauweise, hintere Begrenzung Tiefbord	
Rundbord		Auftritt 5 cm, an Zufahrten 3 cm	
Fahrbahn	6,50 – 7,00 m	Asphaltbauweise	
Rundbord		Auftritt 5 cm, an Zufahrten 3 cm	
Gehweg / Zufahrten (überfahr- bar)	1,50 m	Pflasterbauweise, hintere Begrenzung Tiefbord	
Randstreifen	0,25 m	Rückenstütze Bord / Beleuchtung	

Abschnitt 4:		Ende des Gehwegs links bis Bauende:	(Bau-km 0+215 – 0+480)
angrenzende Nutzung links:	sonstige Gewerbefläche (Zufahrten nicht def.)		
angrenzende Nutzung rechts:	sonstige Gewerbefläche (Zufahrten nicht def.)		
Querschnittsaufteilung (von links nach rechts):		(Zufahrten für sonst. Ge- werbe nicht def.)	Bemerkungen
Randstreifen	0,25 m	Rückenstütze Bord / Beleuchtung	
Rundbord		Auftritt 5 cm	
Fahrbahn	6,50 m	Asphaltbauweise	
Rundbord			
Gehweg / Zufahrten (überfahr- bar)	1,50 m	Pflasterbauweise, hintere Begrenzung Tiefbord	
Randstreifen	0,25 m	Rückenstütze Bord / Beleuchtung	

4.4.2 Fahrbahnbefestigung

Bemessungsrelevante Beanspruchung – Belastungsklassen:

Die Ermittlung der Bauklassen zum Ausbau der Planstraße A sowie des Knotenpunktes mit der B 187 einschließlich des Verbreiterungs- und Anschlussbereiches erfolgt nach den "Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001 (RStO 012)", Anhang 1.

Entscheidend für die Wahl der Bauklasse ist die bemessungsrelevante Beanspruchung B.

Die tabellarische Ermittlung der Bauklassen gemäß RStO 01, Methode 1.2 wurde auf Basis der im Jahr 2013 vorgenommenen Verkehrszählung entlang der B 187 sowie der Prognose des SV-Anteils für das Jahr 2020 durchgeführt.

Da für die Gewerbegebietsstraße nur Schätzwerte aus dem Jahr 2011 vorliegen, wurde neben dem Schätzwert des Schwerverkehrsanteils die Belastungsklasse aus der beabsichtigten Nutzungsart abgeleitet.

Die Ergebnisse der Berechnung sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Ermittlung der dimensionsrelevanten Beanspruchung [B] nach RStO12

	Querschnitt	Verkehr				Faktoren								B	BK
		DTV Fz/24h	DTV ^(SV) Fz ^(SV) /24h	DTA ^(SV)	SV %	322	q _{Bm}	f _A	f ₁	f ₂	f ₃	p	f _z	B in Mio	BK
2.1	B187 (Ostseite) <i>(Zählung 2013, DTWw)</i>	12.818	1.641	7.383	12,80	30	0,33	4,5	0,50	1,10	1,00	0,02	1,352	19,839	32
2.2	B187 (Ostseite) <i>(Tageszählung 2013)</i>	13.495	2438	10.971	18,07	30	0,33	4,5	0,50	1,10	1,00	0,02	1,352	29,479	32
2.3	B187 (Ostseite) <i>(Prognose 2020 mit SV-Anteil aus 2013)</i>	12.950	2340	10.530	18,07	30	0,33	4,5	0,50	1,10	1,00	0,02	1,352	28,295	32
1.1	Autohof <i>(Prognose 2020)</i>	1.420	103	464	7,25	30	0,33	4,5	0,50	1,40	1,00	0,01	1,159	1,359	1,8
1.2	SV-Anteil 10%	1.420	142	639	10,00	30	0,33	4,5	0,50	1,40	1,00	0,01	1,159	1,873	3,2
1.3	SV-Anteil 18%	1.420	249	1.118	17,50	30	0,33	4,5	0,50	1,40	1,00	0,01	1,159	3,278	10

Grundlage: Verkehrszählung 2013 von Schlotauer & Wauer (Zählung vom 10.10.2013):

- Verkehrsmengen:
- 2.1 DTV: werktäglicher Kfz-Verkehr, DTV_w (FZ/24h) gemäß Zeile 14 Blatt 0.3 bzw. Blatt 05 (B 187)
 - 2.2 DTV: aus Tagesverkehr (lt. Blatt 2.3) mit max. SV-Anteil (lt. Blatt 2.5)
 - 2.3 DTV: Verkehrszählung 2011 (Hochrechnung aus Spitzenstunde mit SV-Anteil aus 2013)

Anmerkungen zum Autohof / Gewerbegebietsstraße:

- 1.1 SV = Anteil = 7,25%: Angabe aus Knotenpunktberechnung 2011 (Knotenpunktstudie von Schlotauer & Wauer) (prognostizierter Anteil, geschätzt)
- 1.2 SV = Anteil = 10,0%: Kontrollrechnung mit erhöhtem SV-Anteil, zur Ermittlung der nächsthöheren Belastungsklasse (B>1,8)
- 1.3 SV = Anteil = 18,0%: Kontrollrechnung mit erhöhtem SV-Anteil, zur Ermittlung der nächsthöheren Belastungsklasse (B>3,2)

Abkürzungen:

B	=	Äquivalente 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum
N	=	Nutzungszeitraum in Jahren, hier: 30 Jahre
DTV	=	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in 24 Stunden
SV	=	Schwerverkehrsanteil
$DTV^{(SV)}$	=	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs
$DTA^{(SV)}$	=	durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs
q_{Bm}	=	der Straßenklasse zugeordneter mittlerer Lastkollektivquotient
f_A	=	durchschnittliche Achszahl pro Fahrzeug des Schwerverkehrs
f_1	=	Fahrstreifenfaktor
f_2	=	Fahrstreifenbreitenfaktor
f_3	=	Steigungsfaktor
p	=	mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehr
f_z	=	mittlerer jährlicher Zuwachs des Schwerverkehrs

Die erforderliche Bauklasse berechnet sich folglich mit folgenden Formeln:

$$f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N} = \frac{(1+0,02)^{30} - 1}{0,02 \cdot 30}$$

$$DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} \cdot f_A$$

$$B = N \cdot DTA^{(SV)} \cdot q_{Bm} \cdot f_1 \cdot f_2 \cdot f_3 \cdot f_z \cdot 365$$

Der Knotenpunktbereich der B 187 ist wegen des hohen DTV (ca. 13.000 Fz/24 h und dem Schwerverkehrsanteil von ca. 18 % der Belastungsklasse 32 zuzuordnen.

Da die dimensionsrelevante Beanspruchung des am stärksten belasteten Fahrstreifens in Kreuzungen und Einmündungsbereichen maßgebend für die Anschlussstrecken ist, gilt dieser Wert auch für den Anschluss der Erschließungsstraße bis Bau-km 0+060,00 (Teilbereich 1).

Für die Erschließungsstraße ab Bau-km 0+060,00 (Teil 2) würde sich bei Zugrundelegung des

prognostizierten DTV (ca. 1420 Fz/24 h) und einem SV-Anteiles von 7,25% lediglich die Belastungsklasse 1,8 ergeben.

Das Berechnungsergebnis steht im Widerspruch zur beabsichtigten Nutzung der Erschließungsstraße (Autohof-Zufahrt als Nebenanlage der BAB 9), deshalb wurde in den Zeilen 1.2 und 1.3 der Tabelle 14.1.1 (Anlage 14.1) der Schwerverkehrsanteil solange erhöht, bis sich die jeweils nächsthöhere Belastungsklasse errechnet.

Das Ergebnis zeigt, dass ab einem Schwerverkehrsanteil von 10% die Belastungsklasse 3,2 anzuwenden wäre, ab einem Scherverkehrsanteil von ca. 18% die Belastungsklasse 10.

In Auswertung der Berechnung wurde festgelegt, den an den Einmündungsbereich angrenzenden Fahrbahnabschnitt der Planstraße A ab Bau-km 0+060,00m bis zum Bauende in der Belastungsklasse 10 auszuführen.

Da die mit Rundbord (Auftritt 3 – 5 cm) von der Fahrbahn abgesetzten Gehwege grundsätzlich überfahrbar sind, wird der Oberbau der Gehwege in der Belastungsklasse 1,8 vorgesehen.

Ausgenommen davon ist der mit einem Hochbord von der Fahrbahn getrennte gemeinsame Geh-Radweg zwischen Bauanfang und Kurve 1.

Oberbaudicken:

Die Berechnung der erforderlichen Dicke des frostsicheren Oberbaus erfolgt gemäß RStO 12, Tabelle 6 und 7. Die unter dem Planum anstehenden Bodenarten werden laut Baugrundgutachten der Frostempfindlichkeitsklasse F3 zugeordnet.

Es kann von günstigen Wasserverhältnissen im Sinne der ZTVE-StB ausgegangen werden.

Mit den Zu- und Abschlägen nach Tabelle 7 RStO 12 ergeben sich damit folgende Oberbaudicken:

Ifd. Nr.	Teilbereich	Belastungs-klasse	Oberbau-dicke
1	Randverbreiterung B187, Knotenpunktbereich bis Bau-km 0+060	32	70 cm
2	Erschließungsstraße (Gewerbegebiet, Bau-km 0+060 - 0+480)	10	65 cm
3	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Bauanfang bis Bau-km 0+060)	-	30 cm
4	Überfahrbare Gehwegbereiche (Bau-km 0+080 - Bauende (0+480))	1,8	60 cm

Die detaillierte Berechnung ist der Tabelle 14.1.2 / Anlage 14.1 zu entnehmen.

Fahrbahnaufbau:

Die in den einzelnen Straßenabschnitten vorgesehene Querschnittsgestaltung und Oberbauarten sind in den Regelquerschnitten (Unterlage 14.2) exemplarisch dargestellt.

Der Fahrbahnoberbau der einzelnen Abschnitte gliedert sich demnach wie folgt:

1.0 Randverbreiterung B187, Knotenpunktbereich bis Bau-km 0+060:

BK 32	Oberbau gemäß RStO 12,	Tafel 1,	Zeile 1
4 cm	Splittmastixasphalt	SMA 11S	Bm 25/25-25
8 cm	Asphaltbinder	AC 16 BS	Bm 25/25-25
18 cm	Asphalttragschicht	AC 32 TS	Bm 50/70
40 cm	Frostschuttschicht	B2, 0/45	Ev2 ≥ 120 Mpa
70 cm	Gesamtaufbau auf Planum		Ev2 ≥ 45 Mpa

2.0 Erschließungsstraße (Gewerbegebiet, Bau-km 0+060 - 0+480)

BK 10	Oberbau gemäß RStO 12,	Tafel 1,	Zeile 1
4 cm	Splittmastixasphalt	SMA 11S	Bm 25/25-25
8 cm	Asphaltbinder	AC 16 BS	Bm 25/25-25
14 cm	Asphalttragschicht	AC 32 TS	Bm 50/70
39 cm	Frostschuttschicht	B2, 0/45	Ev2 ≥ 120 Mpa
65 cm	Gesamtaufbau auf Planum		Ev2 ≥ 45 Mpa

3.1 Gemeinsamer Geh-/Radweg (Bauanfang bis Bau-km 0+060)

Oberbau gemäß RStO 12,	Tafel 6,	Zeile 1
3 cm Asphaltbeton	AC 8 DL	Bm 70/100
7 cm Asphalttragschicht	AC 22 TL	Bm 70/100
20 cm Frostschuttschicht	B2, 0/45	Ev2 ≥ 80 Mpa
30 cm Gesamtaufbau auf Planum		Ev2 ≥ 45 Mpa

3.2 Gemeinsamer Geh-/Radweg (Bauanfang bis Bau-km 0+080) (Sicherheitstrennstreifen)

Oberbau gemäß RStO 12,	Tafel 6,	Zeile 1
10 cm Natursteinpflaster		
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch		
16 cm Frostschuttschicht	B2, 0/45	Ev2 ≥ 80 Mpa
30 cm Gesamtaufbau auf Planum		Ev2 ≥ 45 Mpa

4.0 überfahrbare Gehwegbereiche (Bau-km 0+080 - Bauende (0+480))

Oberbau gemäß RStO 12,	Tafel 1,	Zeile 1
10 cm Betonrechteckpflaster		
4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch		
25 cm Schottertragschicht	B1, 0/32	Ev2 ≥ 150 Mpa
21 cm Frostschuttschicht	B2, 0/45	Ev2 ≥ 120 Mpa
60 cm Gesamtaufbau auf Planum		Ev2 ≥ 45 Mpa

Bankette oder befahrbare Randstreifen sind mit verdichtungsfähigem Mineralgemisch (Schotter-Splitt-Gemisch 0/32) zu befestigen, auf das eine 3 cm starke Deckschicht aus Oberboden aufzubauen ist. In den Oberboden ist Saatgut einzusäen.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Hinter dem Gehweg sowie im Anschluss an den seitlichen Sicherheitstreifen der Fahrbahn hinter Hoch- oder Rundborden sind die Böschungen zum Bestand mit einer Neigung nicht steiler als 1 : 1,5 herzustellen.

Die hinter dem Sicherheitstreifen anschließende Böschung zur Anpassung an den Bestand soll nicht steiler als 1:3 hergestellt werden. Der Abstand der Böschungsoberkante zur Fahrbahn soll min. 1 m betragen (Verbreiterung der Böschungsschulter um 50 cm gemäß Regelquerschnitt E-E, Unterlage 14.2).

Alle Böschungen erhalten eine Oberbodenandeckung mit Rasenansaat.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Beim Freimachen des Baugeländes sind die im Straßenbereich befindlichen baulichen Anlagen der ursprünglichen Nutzung abzubrechen.

Bei Bau-km 0+065 betrifft dies eine Wasch- und Reparaturrampe aus Beton / Stahlbeton sowie ein nebenstehendes ca. 10m² großes 1-etagiges Gebäude.

Der übrige, außerhalb der Straßentrasse befindliche Anlagenbestand soll im Auftrag der SVG noch vor Baubeginn abgebrochen und beseitigt werden. Dies ist jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Das Gewerbegebiet erhält zwei Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz.

Der am Bauanfang vorgesehene Anschluss an die B 187 durch Umbau des bestehenden 3-armigen Knotens in einen 4-armigen Knotenpunkt ist Inhalt eines separaten Teilprojektes (siehe Teil 1).

Der Bauanfang der Erschließungsstraße liegt im bestehenden Knotenpunkt der Anschlussstelle Ost der BAB 9 /B187, der zum Anschluss der Gewerbegebietsstraße von einem derzeit 3-armigen Knotens in einen 4-armigen Knotenpunkt umzubauen ist.

Am Bauende bindet die Gewerbegebietsstraße als untergeordnete Einmündung plangleich in die Ortsverbindungsstraße ‚Buroer Feld‘ ein.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Knotenpunkt BAB 9, AS Coswig Ost / B 187 / Planstraße A:

Der Umbau des Knotenpunktes BAB 9, AS Coswig Ost / B187 in einen 4-armigen Knotenpunkt ist wegen des damit verbundenen Eingriffs in die Bundesstraße, dem Umbau der Lichtsignalanlagen und der notwendigen Koordinierung der Verkehrsströme mit den benachbarten Knotenpunkten Bestandteil eines separaten Teilprojektes (Teil 1) der vorliegenden Erschließungsplanung des Gewerbegebietes, weshalb hier nicht weiter darauf eingegangen wird.

Knotenpunkt Buroer Feld / Planstraße A:

Die Straße ‚Buroer Feld‘ ist eine nichtklassifizierte Ortsverbindungsstraße im Vorfeld bebauter gebiete zwischen der ca. 8 km nördlich verlaufenden L 121 und der B 187 zur Erschließung der nördlich der Bahnstrecke Wittenberg – Roßlau befindlichen Gewerbegebiete.

Die Straßenbreite beträgt im künftigen Einmündungsbereich der Gewerbegebietsstraße 6,50 m. Die Fahrbahn ist beidseitig mit Borden eingefasst, auf der Einmündung der gegenüberliegenden Fahrbahnseite verläuft ein Geh-/Radweg.

Der Gehweg der Erschließungsstraße endet am Radienende der Einmündung, sodass Fußgänger die Fahrbahn nördlich der neuen Einmündung queren müssen.

Der geplante Anschluss erfolgt als rechtwinklige Einmündung an den Bestand. Der Abstand der neuen Einmündung zum südlich gelegenen lichtsignalgesteuertem Knotenpunkt der B 187 / Buroer Feld beträgt ca. 160 m. Die Fahrbahnränder werden als dreiteilige Korbbögen ausgebildet.

Die erforderlichen Sichtfelder (Haltesicht, Anfahrtsicht, Annäherungssicht) wurden untersucht.

Die Haltesichtweite und die Anfahrtsicht aus der untergeordneten Erschließungsstraße sind uneingeschränkt eingehalten.

Zur Gewährleistung der Annäherungssicht ist bei der Herstellung des Knotenpunktes ggf. ein Rückschnitt des auf der ehemaligen Gewerbefläche sowie entlang des westlichen Fahrbahnrandes bestehenden Wildwuchses erforderlich (siehe Abb.1). Sofern diese Maßnahmen nicht ausreichen, ist im Zuge des verkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahrens die Beschilderung des untergeordneten Knotenarmes mit Zeichen 206 (Halt! Vorfahrt gewähren) festzusetzen.

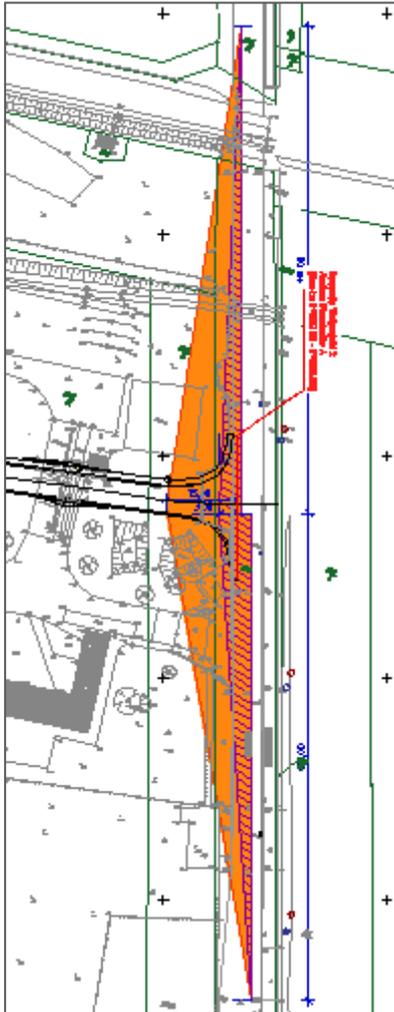


Abb. 1 Knotenpunkt Planstraße A / Buroer Feld: Sichtfelder
(Anfahr- / Annäherungssicht) (Schenkellänge $L=110\text{ m}$ / $v_{zul} = 70\text{ km/h}$)

Bei einer Umsetzung der derzeit in Planung befindlichen Trassenführung der B 187n ist eine spätere Neuanschlus der Erschließungsstraße an die neue Linienführung des ‚Buroer Feldes‘ erforderlich.

Die geplante Lösung ist im Lageplan bereits nachrichtlich dargestellt und wird im weiteren Planungsprozess beider Bauvorhaben berücksichtigt.

4.6 Besondere Anlagen

keine

4.7 Ingenieurbauwerke

keine

4.8 Lärmschutzanlagen

entfällt

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Innerhalb des Gewerbegebietes sind nach derzeitigem Stand keine öffentlichen Verkehrsanlagen geplant.

4.10 Leitungen

4.10.1 Medienbestand

Im Zuge des Planungsprozesses wurde der Medienbestand der in der nachfolgend tabellarisch aufgeführten Versorgungsunternehmen abgefragt:

Medienbestand:

Lfd. Nr.	Lage	Leitungsart	Eigentümer / Versorgungsunternehmen	Maßnahmen / Bemerkungen
1	Leitungstrasse parallel ‚Buroer Feld‘	Regenwasserleitung DN 300 B DN 400 PVC	Abwasserverband Coswig / Anhalt	Anschluss an bestehendes Leitungsnetz vorgesehen (siehe Abschnitt 4.12.2 Regenwasserentwässerung)
2	Leitungstrasse parallel ‚Buroer Feld‘	Schmutzwasserleitung DN 250	Abwasserverband Coswig / Anhalt	Anschluss an bestehendes Leitungsnetz vorgesehen (siehe Abschnitt 4.12.3 Schmutzwasserentwässerung)
3	Leitungstrasse parallel ‚Buroer Feld‘	Trinkwasserleitung PVC-h DN 225x10,8	Stadt Coswig(Anhalt) Eigenbetrieb Stadtwerke Coswig(Anhalt)	Anschluss an bestehendes Leitungsnetz zur Trinkwasserversorgung des Gewerbegebietes vorgesehen (siehe Abschnitt 4.13 Trink- und Löschwasserversorgung)
4	Leitungstrasse parallel ‚Buroer Feld‘	Brauchwasserleitung PVC-h DN 225x10,8	Stadt Coswig(Anhalt) Eigenbetrieb Stadtwerke Coswig(Anhalt)	Anschluss an bestehendes Leitungsnetz zur Löschwasserversorgung des Gewerbegebietes vorgesehen (siehe Abschnitt 4.13 Trink- und Löschwasserversorgung)
5	Leitungen parallel der B 187/ Fichtenbreite und in Buroer Feld	Trafostation Buro südwestlich B 178/AS Coswig Ost Nieder- / Mittelspannungsleitungen	Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH	Erneuerung / Umsetzung der LSA-Zähleranschlusssäule im Knotenpunkt B 187/AS Coswig Ost im Zuge des Knotenausbaus erforderlich (siehe Teilprojekt 1)
6	Buroer Hauptstraße (südl. B 187)	Gasmitteldruckleitungen	Stadtwerke Lutherstadt Wittenberg GmbH	Leitungen außerhalb des Baubereiches (siehe UL 16.2.2)
7	‚Buroer Feld‘ (nördlich Bahnlinie)	Gashochdruck-/ Gasmitteldruckleitungen	Mitnetz Gas mbH	Leitungen außerhalb des Baubereiches (siehe UL 16.2.1) (Gastechnische Versorgung durch den Betreiber ist möglich – kein Planungsbestandteil)

Lfd.	Lage	Leitungsart	Eigentümer / Ver-	Maßnahmen / Bemerkungen
------	------	-------------	-------------------	-------------------------

Nr.			sorgungs- unternehmen	
8	„Buroer Feld“ (östlich)	Straßenbeleuchtung „Buroer Feld“ (Leuchten + Beleuch- tungs-kabel, straßenbeglei- tend)	Stadt Coswig(Anhalt)	Anschluss nicht möglich, deshalb separater Stroman- schluss + Zählersäule, (siehe Abschnitt 4.14.1 Ausstattung / Straßenbeleuch- tung)
9	„Buroer Feld“ (östlich) Buroer Hauptstr. B 187, beidseitig Altanschlüsse inner- halb Gewerbegebiet	Telekommunikationskabel, Erdleitungen z.T. im Schutzrohr, (Kabeltrasse im Knotenpunkt B 187 außer Betrieb)	Deutsche Telekom	aktive Leitungen außerhalb des Straßenbaubereiches (Kabeltrasse im Knotenpunkt B 187 außer Betrieb) (mediantechn. Erschließung des Gewerbegebietes möglich - kein Planungsbestandteil)
10	B 187	Steuerkabel, Kabelzug- schächte, Schutzrohrtrassen, Lichtsignalanlage	Land Sachsen An- halt /LSBB NL Ost	Umsetzung, Erneuerung im Zuge des Knotenumbaus (siehe Teilprojekt 1)
11	Buroer Hauptstraße (nördl. B 187)	WSV-Fernmeldekabel	Wasser- und Schiff- fahrtsamt Dresden	genaue Tiefenlage und Verlauf unbekannt, bei mangelnder Tiefenlage Umverlegung im Knotenbe- reich erforderlich (siehe Teilprojekt 1)
12	keine	Trinkwasserleitungen	Trinkwasser- versorgung Magde- burg GmbH	Keine Leitungen im Planungsgebiet
13	keine	Gasleitungen	Mitnetz Strom mbH (enviaM)	Keine Leitungen im Planungsgebiet
14	keine	Fernmelde-/ Kommunikation- skabel	Wittenberg-net GmbH	Keine Leitungen im Planungsgebiet (mediantechn. Erschließung des Gewerbegebietes durch nördlich und östlich des Planungsgebietes ver- laufende Glasfaserkabel möglich - kein Planungsbe- standteil)
15	keine	Fernmelde-/ Kommunikation- skabel	Wehrbereichs- verwaltung Ost	Keine Leitungen im Planungsgebiet

4.10.2 Handlungsbedarf

Der Umfang der im Zuge dieses Bauvorhabens geplanten Wasser- und Abwassertechnischen Erschließung sowie der Ausstattung der Planstraße A mit einer Straßenbeleuchtungsanlage ist den nachfolgenden Kapiteln (4.12 Entwässerung, 4.13 Trink- und Löschwasserversorgung, 4.14 Straßenausstattung) zu entnehmen.

Zusätzlich dazu ist eine medientechnische Erschließung des Gewerbegebietes mit Elektroenergie, Kommunikationsleitungen sowie Gasanschluss vorgesehen.

Den Medienträgern wird im Zuge dieser Planung eine im Gehweg verlaufende koordinierte Trasse zur Verfügung gestellt, innerhalb der die Medienverlegung erfolgen kann (Darstellung siehe Regelquerschnitte, UL 14.2).

In der Kostenberechnung ist der Aufwand für die Herstellung des innerhalb der Baugrenzen des Gewerbegebietes liegenden Leitungsgrabens für die sonstige medientechnische Erschließung inbegriffen.

Die Anschlüsse an den außerhalb des Gewerbegebietes liegenden Medienbestand, die Dimensionierung der Leitungen, sowie weitere Fachplanungen sind kein Bestandteil dieser Planung.

4.10.3 Folgemaßnahmen

LSA-Steuerung / Elt-Versorgung

Im Zuge des am Bauanfang der Planstraße erforderlichen Knotenumbaus der B 187/ AS Coswig Ost in einen vierarmigen Knotenpunkt sind umfangreiche Änderungen an der bestehenden Signalisierung sowie der signaltechnischen Koordinierung mit den Nachbarknoten vorgesehen.

Die Änderungen am LSA – Anlagenbestand schließen die Umsetzung der in Eigentum der Stadtwerke Wittenberg befindlichen Hausanschlusssäule sowie die Umverlegung des Niederspannungskabels zur Elt – Versorgung der Lichtsignalanlage ein.

Der Umfang der Maßnahmen ist dem Koordinierten Lageplan (Unterlage 16.2) sowie dem separaten Teilprojekt 1 zum Knotenumbau zu entnehmen.

Kommunikationskabel Wasser- und Schifffahrtsamt

Nach Auskunft des Wasser- und Schifffahrtsamtes verläuft auf der rechten Seite der B 187 ein Kommunikationskabel, das bei mangelnder Überdeckung infolge der Knotenpunkterweiterung umverlegt werden muss.

Das Kabel wird bei Erfordernis parallel zur neu herzustellenden LSA-Schutzrohrtrasse neu verlegt. Detaillierte Abstimmungen zu Schutz und Sicherung des Anlagenbestandes sind im Zuge der folgenden Planungsphasen vorzunehmen.

Telekommunikationskabel

Das auf der Nordseite der B 187 verlaufende Kommunikationskabel der Deutschen Telekom ist nach Auskunft des Medienträgers nicht mehr aktiv, weshalb keine gesonderten Erhaltungsmaßnahmen vorgesehen sind.

Rückbau Altbestand

Innerhalb des künftigen Gewerbegebietes können alte Ver- und Entsorgungsleitungen der ursprünglichen Nutzung angetroffen werden, die sich mit Ausnahme der im Koordinierten Lageplan gemäß der Medienbestandsanfragen ausgewiesenen Leitungen sowie der im B-Plan gekennzeichneten zu schützenden Leitungstrassen in privater Rechtsträgerschaft der ehemaligen Nutzer befinden und derzeit funktionslos sind.

Die oberirdischen Anlagen (Lichtmasten, Schachtdeckel, Schieberkappen etc.) wurden eingemessen (siehe Bestandsplan). Zum unterirdischen Anlagenbestand existieren keine Unterlagen. Bei der Baufeldfreimachung ist der Rückbau funktionsloser Kabel- / Leitungsabschnitte einzukalkulieren.

4.11 Baugrund / Erdarbeiten

Für das Planungsgebiet wurde im Zuge der vorangegangenen Planungsphasen eine Altlastenuntersuchung zur Feststellung vorhandener Bodenverunreinigungen sowie ein Baugrundgutachten zur Bewertung der Versickerungsfähigkeit der anstehenden Böden in Auftrag gegeben, deren Inhalt an dieser Stelle auszugsweise wiedergegeben ist.

Die Gutachten sind in Unterlage 20 enthalten.

Geologische und hydrologische Verhältnisse

Das Baugebiet wird durch seine Lage in der Elbaue gekennzeichnet. Typisch sind holozäne und weichselkaltzeitliche fluviale Sande und Kiese, die bereichsweise mit Auelehm überdeckt sind.

Am Standort stehen quartäre Sande und Kiese an, die vereinzelt auch schluffige Partien aufweisen. Die natürlich anstehenden Böden sind im Ost- und Zentralteil des Geländes oberflächlich durch Auffüllungen ersetzt oder mit anthropogen beeinflusstem Material überschüttet worden.

Die durchschnittliche Mächtigkeit der Auffüllungen erreicht ca. 1 m.

Der Grundwasserflurabstand beträgt > 6 m. Hauptvorfluter für die Grundwasserentlastung ist die in ca. 1,5 km Entfernung südöstlich fließende Elbe.

Flächenbefestigung

Der Norden und Osten des Geländes sowie der Mittelteil (ehemalige Fahrstraßen und Lagerflächen) sind überwiegend mit rissigem Beton, Asphalt oder Pflaster versiegelt (Mächtigkeit 9 bis 55 cm).

Der westliche und südliche Teil des künftigen Gewerbegebietes ist unbefestigt und durch Wiesen, Sträucher und Bäume gekennzeichnet. Die in den Bodenaufschlüssen aufgefundene Oberbodendicke betrug in diesem Bereich 10 bis 70 cm (stark humoser, zum Teil schwach kiesiger oder schluffiger Sand mit hohem Anteil an Pflanzenresten und Wurzeln).

Die unter der Oberflächenversiegelung aufgefundenen anthropogenen Auffüllungen bestehen überwiegend aus schluffigen Sand-Kies-Gemischen, die mit Ziegel- und Betonbruch, selten Müllbestandteile (Glas, Plaste etc.) und Kohlengrus verunreinigt sein können.

Ergebnisse der Schadstoffuntersuchungen

Im Ergebnis der Bodenuntersuchungen konnten keine Verunreinigungen mit aliphatischen oder polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (KW, PAK) nachgewiesen werden.

Die Bodenproben der Auffüllungen und des gewachsenen Bodens entsprechen überwiegend dem Zuordnungswerten Z0 bis Z1 nach LAGA TR Boden. Pflanzenschutzmittel waren nicht nachweisbar.

Keine Bodenprobe wies eine Überschreitung des Z2-Kriteriums auf, sodass unter diesem Gesichtspunkt keine Mehraufwendungen aus der Untergrundbelastung zu erwarten sind.

Bei der Beräumung des Baugebietes muss aufgrund der bisherigen gewerblichen Nutzung die Beseitigung diverser Abfälle (im Wesentlichen unbehandeltes Holz, Sperrmüll, Baustoffabfälle, Schrott, evtl. Heizöltanks etc.) einkalkuliert werden. Der Anteil gefährlicher Stoffe wird gemäß Gutachten als gering eingeschätzt.

4.12 Entwässerung

4.12.1 Allgemeines

Die abwassertechnische Erschließung des Gewerbegebietes ist im Trennsystem vorgesehen. Jedes Grundstück (außer Autohof)

wird im Zuge der Erschließung mit je einem Hausanschlussschacht für Schmutz- bzw. Regenwasser ausgestattet.

Als Vorflut für die innerhalb des Gewerbegebietes herzustellenden Abwasserleitungen können die westlich des künftigen Gewerbegebietes in der Straße ‚Buroer Feld‘ vorhandenen Sammelleitungen der Abwasserbehandlungsgesellschaft Coswig/Anhalt mbH genutzt werden, die dazu teilweise baulich anzupassen sind. (s. u.)

Die neuen Abwasseranlagen werden nach Fertigstellung von der ABWG Coswig/Anhalt mbH übernommen.

Der Anschluss der Grundstücke wird nach der Erschließung des Gesamtgebietes durch Abschluss eines Entwässerungsantrages entsprechend der geltenden Satzung geregelt.

Die Trassenlage der geplanten Schmutz- und Regenwasserkanäle ist dem „Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen“ (Unterlage 8) zu entnehmen.

4.12.2 Regenwasserentwässerung

Eine vollständige Ableitung des Regenwassers aus dem künftigen Baugrundstück und der Erschließungsstraße ohne Rückhaltung ist aufgrund der begrenzten Kapazität der Vorflut nicht möglich und wegen der im Baugebiet vorherrschenden überwiegend günstigen Versickerungsbedingungen auch nicht sinnvoll.

Da für das im Buroer Feld bestehende Teilnetz des Abwasserverbandes keine hydraulische Berechnung vorliegt, wurde im Zuge einer im Vorfeld der Entwurfsplanung durchgeführten Abstimmungsberatung mit der ABWG Coswig/Anhalt GmbH vereinbart, dass als Bemessungsgrundlage für die max. ableitbare Regenwassermenge überschlägig die Kapazität der vorhandenen Leitung (Vollfüllung) unter Berücksichtigung der Wassermenge aus der Straßenentwässerung des „Buroer Feldes“ zwischen dem Bahnübergang und der B 187 angesetzt werden.

Die wassertechnische Berechnung zeigte, dass unter den o. g. Bedingungen aufgrund der Größe des Einzugsgebietes nicht das gesamte Oberflächenwasser des Baugebietes abgeleitet werden

kann und der übrige Teil auf dem Grundstück zu versickern ist.

Der bestehende Regenwasserkanal in der Straße „Buroer Feld“ ist am geplanten Einbindepunkt (Knoten Planstraße A / „Buroer Feld“ mit ca. 1,75 m nicht ausreichend tief, um das Gewerbegebiet im Freigefälle entwässern zu können. Aus diesem Grund soll der bestehende Kanal auf ca. 143 m Länge im „Buroer Feld“ zwischen der Planstraße A und der B 187 ausgewechselt und dabei tiefer gelegt werden. Dies ist möglich, weil der Bestandskanal ausreichend Gefälle aufweist, so dass eine Gefällereduzierung auf hydraulisch gerade noch sinnvolle Werte von der B 187 aus nach Norden hin zu einem Gewinn an Tiefenlage führt. Der neue Kanal im „Buroer Feld“ wird dadurch im Anschlussbereich auf Höhe Planstraße A eine Tiefenlage von ca. 3,05 m erreichen. Dies ist ausreichend, um eine Entwässerung des Gewerbegebietes im Freigefälle zu sicherzustellen.

Die innerhalb des Gewerbegebietes geplante Regenwasserleitung wird als Betonleitung (DN 300 bis DN 400) ausgeführt.

Die detaillierte Wassertechnische Bemessung der Entwässerungsanlagen, die Bemessungsgrundlagen und der Nachweis der Flächen-/ Muldenversickerung sind den in der Unterlage 18 enthaltenen Wassertechnischen Berechnungen zu entnehmen.

4.12.3 Schmutzwasserentwässerung

Die Schmutzwasserentsorgung der Grundstücke erfolgt über eine geplante Schmutzwasserleitung DN 250 (Mindestnennweite nach DWA A 118), die an das vorhandene Netz des Abwasserverbandes Coswig/Anhalt in der Straße „Buroer Feld“ angeschlossen werden soll. Die bestehende Schmutzwasserleitung liegt am Übergabepunkt mit 2,44 m tief genug, um die Schmutzwasserentsorgung des Gewerbegebietes im Freigefälle zu gewährleisten. Eine Tieferlegung der Bestandsleitung ist hier somit nicht notwendig.

Der Verlauf der der geplanten Schmutzwasserleitung ist aus dem „Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen“ (Unterlage 8) ersichtlich.

Genauere Angaben zum Schmutzwasseranfall aus dem Gewerbegebiet liegen derzeit noch nicht vor. Bei Betrieben mit mittlerem bis hohem Wasserverbrauch liegt der Schmutzwasseranfall nach DWA A 188 bei max. 1 l/(s·ha). Bei ca. 5 ha Gesamtgröße des Einzugsgebietes würden das ca. 6 l/s bedeuten. Die Leistungsfähigkeit eines neuen Kanals DN 250 liegt selbst beim Mindestgefälle (0,4%) bei über 40 l/s, so dass sich ein entsprechender Nachweis erübrigt.

4.13 Trink- und Löschwasserversorgung

Anlagenbestand

Die Stadtwerke Coswig (Anhalt) unterhalten in der Straße ‚Buroer Feld‘ zwei parallel verlaufende Wasser-Versorgungsleitungen die als Trinkwasserleitung sowie als Brauchwasserleitung ausgewiesen sind. Beide Leitungen haben einen Querschnitt PVC-h DN 225x10,8-s.

Die Trinkwasserversorgung kann über das in der Straße ‚Buroer Feld‘ befindliche Leitungsnetz der Stadtwerke Coswig (Anhalt) ermöglicht werden, das dazu auf der Basis einer entsprechenden Vereinbarung zu erweitern ist.

Die Stadtwerke Coswig (Anhalt) sind gemäß Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (Brandschutzgesetz –BrSchG) ebenfalls für den Grundschutz der Löschwasserversorgung verantwortlich. Für die Entnahme von Löschwasser steht die entlang des ‚Buroer Feldes‘ verlegte Brauchwasserleitung zur Verfügung. Zum Zeitpunkt der durch die Stadtwerke Coswig (Anhalt) abgegebenen Stellungnahme zum B-Plan (08/2013) existieren aber im Einzugsbereich des künftigen Gewerbegebietes keine Hydranten. Messungen an den nördlich der Gleisanlagen der DB AG (ca. 2,9 bar für Brauchwasser, ca. 6,2 bar für Trinkwasser) lassen gemäß Aussage der Stadtwerke Coswig darauf schließen, dass es möglich ist, eine Löschwassermenge von 96 m³/h im B-Plan-Gebiet zu erreichen. Zum exakten Nachweis der im vorhandenen Leitungsnetz zur Verfügung stehenden Löschwassermenge sind ggf. zusätzliche Hydrantenmessungen erforderlich.

Geplante Lösung

Die Trink- und Löschwasserversorgung des Gewerbegebietes erfolgt durch Erweiterung des bestehenden Leitungsnetzes.

Zur Trink- und Löschwasserversorgung des Gewerbegebietes werden ausgehend von den im ‚Buroer Feld‘ bestehenden Versorgungsleitungen (DN 225x10,8) zwei Leitungen DN 110x10 PEHD verlegt. Die Leitungstrasse ist im Koordinierten Leitungsplan (Unterlage 16.2) dargestellt.

Auf der Löschwasserleitung werden 3 Unterflurhydranten zur Löschwasserentnahme angeordnet (Hydrantenabstand ca. 150 m).

Zusätzlich zum geplanten Löschwassernetz ist gemäß B-Plan-Festsetzungen der im nordöstlichen Bereich des künftigen Gewerbegebietes vorhandene Löschwasserteich zu erhalten.

Die Trinkwasserleitung wird im Zuge der verkehrs- und medientechnischen Erschließung parallel

zur Löschwasserleitung im Straßenraum der Planstraße A verlegt. Die Herstellung der erforderlichen Grundstücksanschlüsse kann erst mit Nutzungsbeginn erfolgen. Sie setzt eine Antragstellung des jeweiligen Nutzers bei den Stadtwerken voraus.

4.14 Straßenausstattung

4.14.1 Straßenbeleuchtung

Die Erschließungsstraße wird mit einer neuen Straßenbeleuchtungsanlage ausgestattet. Die Anordnung der Leuchten erfolgt am hinteren Rand des auf der linken Fahrbahnseite verlaufenden Gehweges.

Es wurden Lichtmasten aus feuerverzinktem Stahl mit Aufsatzleuchten vorgesehen. Die Lichtpunkthöhe beträgt 6,0 m.

Die Bestückung der Leuchten ist mit konventioneller Natriumdampf- Hochdrucklampe geplant. Die Leuchten sind für eine Ansteuerung zur Nachtabenkung vorgerüstet.

Ein Anschluss an das im ‚Buroer Feld‘ befindliche Beleuchtungsnetz der Stadt Coswig ist wegen der großen Leitungslängen und des zu geringen Leitungsquerschnitts des Bestandskabels nicht möglich.

In der vorliegenden Planung ist deshalb die Errichtung eines neuen Zähleranschlussschranks einschließlich integrierter Steuerung vorgesehen. Die Anschlusssäule wurde zur Minimierung der Leitungsverluste möglichst zentral am südlichen Rand des künftigen Autohofes angeordnet.

Im Zuge der medientechnischen Erschließung des Gewerbegebietes ist ein Stromanschluss an das öffentliche Versorgungsnetz herzustellen.

4.14.2 Markierung und Beschilderung

Die Straße erhält eine den Richtlinien entsprechende Grundausrüstung, bestehend aus:

- Fahrbahnmarkierung
- verkehrsregelnder Beschilderung
- Leiteinrichtungen
- wegweisender Beschilderung (vor den Knotenpunkten)

Die zulässige Geschwindigkeit ist innerhalb des Gewerbegebietes auf 50 km/h zu begrenzen. Die Straße erhält eine Mittelmarkierung mit unterbrochenem Schmalstrich.

Die Gewerbegebietsstraße mündet in beiden Knotenpunkten als untergeordnete Straße in das angrenzende Straßennetz (Beschilderung mit Zeichen 205).

Zufahrten zu angrenzenden Grundstücken erfolgen im Regelfall über einen abgesenkten Bord, sodass im Zuge der Planstraße A keine weitere vofahrtregelnde Beschilderung erforderlich ist.

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Die nachfolgenden Angaben beinhalten eine Zusammenfassung aus dem Umweltbericht des Bebauungsplanes Nr. 26 „Haide Feld III“ Ortschaft Klieken (Planverfasser: DIPL.-GEOGR. CHRISTIAN KOCH PLANUNGSBÜRO KOCH, ab Verfahren gemäß § 4a (3) BauGB Büro für Stadtplanung GbR Dr. Ing. Schwerdt, Planstand 16.09.2016), siehe auch Unterlage 19.

5.1 Menschen einschließlich der menschlichen Gesundheit

5.1.1 Bestand

Da es sich um eine ehemals gewerblich bzw. industriell genutzte Fläche handelt, die seit mehreren Jahren brach liegt, sind innerhalb des Plangebietes keinerlei Wohnfunktionen, Erholungs- und Freizeitfunktionen betroffen.

An das künftige Gewerbegebiet grenzen weitere gewerblich bzw. industriell genutzte Flächen sowie im Norden der Verlauf der Bahnstrecke Dessau – Wittenberg, im Süden der Verlauf der B 187 und im Westen der Verlauf der BAB 9. Die Ortslage von Buro mit Misch- und Wohnbebauung liegt südöstlich des Baugebietes hinter zwischenliegenden Waldflächen in einer Entfernung von ca. 260 m.

Das Planungsgebiet wird aufgrund der umliegenden Industrie- und Verkehrsflächen und dem vorhandenen Altbestand nicht zur landschaftsbezogenen Erholung genutzt.

Aufgrund der Nähe zu den angrenzenden Verkehrs-, Gewerbe- und Industrieflächen ist das Gebiet durch die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen bereits stark vorbelastet.

5.1.2 Umweltauswirkungen

Die Umsetzung des Bebauungsplanes wird im Knotenbereich der BAB 9 / AS Coswig Ost / B 187 sowie im weiteren Verlauf der B 187 zu einer Verkehrszunahme mit den damit verbundenen Emissionen führen.

Darüber hinaus entstehen durch den Verkehr und den Betrieb innerhalb der neu zu schaffenden Gewerbeflächen Lärmemissionen, die sich auch auf den angrenzenden Landschaftsraum und auf die benachbarten Baugebiete auswirken können.

Durch die zwischen Plangebiet und Ortslage gelegenen abschirmenden Waldflächen sind jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen von Wohnumfeldfunktionen zu erwarten.

5.2 Naturhaushalt

Bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Umweltauswirkungen durch das Vorhaben findet die Bedeutung, Empfindlichkeit und Vorbelastung des Gebietes ebenso Berücksichtigung wie Vermeidungs-, Minimierungs- oder Ausgleichsmaßnahmen. Die Beurteilung erfolgt mit Hilfe einer fünfstufigen originalen Skala im Hinblick auf die betroffenen Schutzgüter. Die Stufen sind wie folgt gegliedert:

1. keine bis sehr geringe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
2. ziemlich geringe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
3. mittlere Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
4. ziemlich hohe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
5. Hohe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen

SCHUTZGUT	Nr.	ERHEBLICHKEIT
Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt	2.	ziemlich geringe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
Boden	2.	ziemlich geringe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
Wasser	2.	ziemlich geringe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
Klima / Luft	1.	keine bis sehr geringe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
Landschaftsbild	2.	ziemlich geringe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
Mensch	2.	ziemlich geringe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen
Kultur- und Sachgüter	1.	keine bis sehr geringe Standortempfindlichkeit/ Umweltauswirkungen

(Quelle: Umweltbericht)

Eine detaillierte Untersuchung ist dem Umweltbericht des Bebauungsplanes zu entnehmen.

5.3 Landschaftsbild

Eine Bebauung innerhalb des Plangebietes führt zu einer Änderung des Landschaftsbildes. Über die Festsetzung des Bebauungsplanes zu den maximal zulässigen Gebäudehöhen können Bauten in Höhe von bis zu 19,5 m errichtet werden. Da die derzeit auf dem Gelände vorhandenen Gebäude zumeist eingeschossig sind, kann sich in dieser Hinsicht das Landschaftsbild negativ verändern. Des Weiteren ist die Errichtung eines Werbepylons zulässig (Maximalhöhe 50 m), der weit über das Gelände hinausragt.

Dem Plangebiet kommt aufgrund der Vorbelastung jedoch eine geringe bis mittlere Bedeutung für das Landschaftsbild zu. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Eingriffsminderung bzw. zur Kompensation, erfolgt eine Neugestaltung des Landschaftsbildes und eine starke Eingrünung der geplanten Bebauung.

Einzig der vorgesehene Werbepylon wird teils uneingeschränkt, aufgrund seiner Höhe im Landschaftsbild wahrnehmbar sein, was insbesondere hinsichtlich des UNESCO-Weltkulturerbe „Gartenreich Dessau-Wörlitz“ und der Denkmalwürdigkeit dieser Anlage Beeinträchtigungen hervorrufen kann. In anbetracht der örtlichen Situation stellen jedoch insbesondere die im Nordwesten vorhandenen Windenergieanlagen eine Vorbelastung und wesentlich größeres Beeinträchtigungspotenzial dieses Landschaftsausschnittes dar.

Die Denkmalwürdigkeit des UNESCO-Weltkulturerbes wird somit zusammenfassend aus den genannten Gründen nicht wesentlich stärker beeinträchtigt, als es ohnehin schon durch die vorhandenen Bauten ist, so dass mit dem Vorhaben keine weiteren erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes verursacht werden.

(Umweltbericht)

5.4 Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Nach gegenwärtigem Wissensstand sind innerhalb des Plangebietes keine schützenswerten Kultur- und Sachgüter vorhanden.

Die Gehölzstrukturen des Plangebietes sind Bestandteil der heutigen Kulturlandschaft und bleiben in großen Teilbereichen bestehen. Die Grünland- bzw. Ruderalflächen als Bestandteil der Kulturlandschaft gehen weitgehend verloren; eine Erhaltung ist jedoch in den nördlichen und westlichen Randbereichen vorgesehen. Beeinträchtigungen für das rund 5,5 km südlich befindliche UNESCO-Weltkulturerbe „Gartenreich Dessau-Wörlitz“ sind aufgrund der Vorbelastung des Landschaftsraumes nicht zu erwarten.

Sachgüter in Form der ehemals gewerblich bzw. industriell genutzten Flächen und Gebäuden gehen verloren; aufgrund fehlender Nutzung und des schlechten baulichen Zustandes dieser Anlagen, sind jedoch keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Durch den Bau neuer gewerblich genutzter Flächen und Gebäude werden neue Strukturen geschaffen, somit neue Sachgüter darstellen. (Umweltbericht)

5.5 Artenschutz

Im Zuge der vorangegangenen Planungsphasen wurde im August 2010 eine Biotoperfassung des Baugebietes nach der Richtlinie zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt vorgenommen, die im April 2010 ergänzend aktualisiert wurde.

Die detaillierte Bestandsaufnahme und Bewertung der Flora und Fauna ist den o.g. Unterlagen sowie dem Umweltbereich des Bebauungsplanes zu entnehmen.

Das gesamte Plangebiet ist im Hinblick auf die Pflanzen- und Tierwelt aufgrund der ehemaligen gewerblichen Nutzung vorbelastet. Von den allseitig angrenzenden Verkehrs- und Gewerbeflächen (BAB 9 im Westen, B 87 im Süden, Eisenbahnstrecke im Norden, sowie Gewerbegebiete ‚Buroer Feld‘ und Haide Feld im Osten) gehen Emissionsbelastungen und Gefahren durch Auto-/Zugverkehr und Lärm aus, sodass die im Baugebiet bestehenden Ruderalflächen lediglich Lebensraum für Insel- oder Teilpopulationen von Säugern, Amphibien und zahlreichen Insekten sind.

Bei der Erhaltung der Industriebrache in seiner gegenwärtigen Struktur ist aufgrund der isolierenden Wirkung der Verkehrswege und der starken Vorbelastung des Plangebietes im Zusammenhang mit den verkehrsbedingten Emissionen der angrenzenden Verkehrsflächen mit keiner Erhöhung des Artenspektrums gegenüber dem derzeitigen Bestand zu rechnen.

Durch die Entwicklung des Gewerbegebietes wird es im Wesentlichen zum Verlust von Ruderalfluren und Gehölzbeständen im Bereich der zukünftigen Gewerbeflächen und Verkehrswege kommen. Die im Norden und Westen des B-Plan-Gebietes vorhandenen Vegetation bleibt größtenteils erhalten und bildet ein Rückzugsgebiet für vorhandene Kleinsäuger und Vögel.

Zur Eingriffsminimierung sind die Gehölzbestände im Westen und Süden überwiegend zu bewahren. Standortgerechte Gehölze sind zu erhalten, zu pflegen und bei Ausfällen wieder zu ergänzen. Nicht heimische und nicht standortgerechte Arten sind aus den zu bewahrenden Gehölzflächen herauszunehmen und durch standortgerechte Gehölze zu ersetzen.

Die zwischen liegenden Wiesenbestände sind durch zweischürige und abschnittsweise Mahd zu einem mesophilen Extensivgrünland zu entwickeln.

Besondere Maßnahmen zum Artenschutz gemäß B-Plan:

- Im Interesse des Artenschutzes müssen die Baufeldräumung und der ggf. vorgesehene Abbruch der Gebäude außerhalb der Brutzeit der Vögel, im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen.
- Zur Vermeidung von Tötungen von Zauneidechsen ist die Baufeldfreimachung im Bereich der Hochstaudenfluren im Umfeld des Bahndammes nur im September ggf. bis Mitte Oktober möglich.

Insgesamt ist festzustellen, dass die derzeit bestehenden Tierarten bei Umsetzung der im B-Plan festgeschriebenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auch zukünftig innerhalb und

außerhalb des Planungsgebietes geeignete Lebensbedingungen finden werden und es unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Bedeutung des Plangebietes für Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt im Wesentlichen zu keinen erheblichen Eingriffswirkungen auf den Naturhaushalt kommt.

(Quelle: Begründung zum B-Plangebiet Nr. 26)

5.6 Natura 2000-Gebiete

Südlich der B 187 schließen sich die Flächen des Biosphärenreservates „Mittelelbe“ an. Die Belange des Biosphärenreservates werden durch die über den Bebauungsplan vorbereiteten Bauvorhaben nicht berührt.

Unmittelbar nördlich des Plangebietes beginnen die Flächen des Naturparks „Fläming/ Sachsen-Anhalt“. Die Belange des Naturparks werden durch die über den Bebauungsplan vorbereiteten Bauvorhaben nicht berührt.

Zirka 950 m südöstlich des Plangebietes sowie westlich der BAB 9 in rund 700 m Entfernung befindet sich das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet „Dessau-Wörlitzer Elbauen“. Flächengleich liegt das Vogelschutzgebiet „Mittlere Elbe einschließlich Steckby-Lödderitzer Forst“. Aufgrund der Distanz zu den Schutzgebieten werden durch die Planung verursachten erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele ausgeschlossen.

Südlich in ca. 5,5 km Entfernung zum Plangebiet liegt das UNESCO-Weltkulturerbe „Gartenreich Dessau-Wörlitz“, aufgrund der Vorbelastung des Landschaftsraumes sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

Die für die Kompensationsmaßnahme F3 vorgesehenen Flächen befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Roßlauer Vorfläming“. Dieser Charakter der Landschaft ist aufgrund seiner besonderen Bedeutung für die ökologische Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und für die naturverbundene Erholung des Menschen zu erhalten. (Quelle: Begründung zum B-Plangebiet Nr. 26)

5.7 Weitere Schutzgebiete

Die Maßnahme liegt nicht im Bereich von Wasserschutzgebieten.

6. Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

6.1 Lärmschutzmaßnahmen

Gemäß § 41 ff. BImSchG ist der Träger der Straßenbaulast beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer Straße verpflichtet, den notwendigen Lärmschutz sicherzustellen.

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich im gesamten Baubereich um einen grundhaften Neubau. Der Neubau der Verkehrsflächen erfolgt jedoch innerhalb einer ehemals gewerblich genutzten Fläche. Das künftige Gewerbegebiet und seine Umgebung sind aufgrund der unmittelbaren Nähe zu den angrenzenden Verkehrs-, Gewerbe-, und Industrieflächen (BAB 9 im Westen, B 187 im Süden, Eisenbahnstrecke im Norden sowie Gewerbegebiete im Osten, und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen bereits sehr stark vorbelastet, sodass gemäß der im Zuge des B-Plan-Verfahrens durchgeführten Untersuchungen die Immissionsgrenzwerte bereits im Ist-Zustand überschritten werden.

Die vorhandene Überschreitung der Grenzwerte steht nicht in kausalem Zusammenhang mit der Baumaßnahme.

Aufgrund der hohen Vorbelastung kam die im Zuge der B-Plan-Bearbeitung durchgeführte Einzelpunkt-Berechnung zu dem Ergebnis, dass die Erhöhung der Schalleinwirkungen auf das etwa 260 m südlich gelegene Wohngebiet Buro nicht wahrnehmbar sind und daher vernachlässigt werden können.

Mit der geplanten gewerblichen Nutzung durch einen Autohof ist keine wesentliche Verschlechterung gegenüber der ursprünglichen Bestandssituation zu erwarten, da angenommen wird, dass Autohof, Tankstelle und Fastfoodrestaurant einschließlich der Erschließungsstraße ähnliche anlagebedingte Betriebsgeräusche hervorrufen, wie ein Gewerbegebiet.

Durch den geplanten Straßenausbau entstehen damit dem Grunde nach keine Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutzmaßnahmen.

6.2 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Die Maßnahme liegt nicht im Bereich von Wasserschutzgebieten.

Die Ableitung des Oberflächenwassers aus den versiegelten Verkehrsflächen erfolgt im Regelfall über eine geschlossene Entwässerung im Trennsystem (siehe Abschnitt 4. 12).

Bei der in Teilbereichen vorgesehenen breitflächigen über die Böschungsschulter sowie bei der Versickerung in Mulden und Gräben ist zum Schutz des Grundwassers eine Bodenpassage über eine min 20 cm starke belebte Bodenzone vorgesehen, um die gemäß Merkblatt DWA-M 153

(Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser) erforderliche Reinigung des abzuleitenden Regenwassers zu gewährleisten (Nachweis siehe Unterlage 18).

Im Knotenpunkt der Planstraße A mit der B 187 (Planungsbereich 1) muss ein Teil des Regenwassers in einem Straßenablauf gesammelt werden, der aufgrund der bestehenden Höhenverhältnisse ohne Bodenpassage in die hinter dem Geh-/Radweg unter der Entwässerungsmulde befindliche Rigole einleitet.

Zum Schutz des Grundwassers wird diesem Straßenablauf ein Reinigungsschacht mit innenliegendem Substratfilter nachgeschaltet. Der Substratfilter übernimmt die Behandlung des aus den Verkehrsflächen anfallenden Niederschlagswassers, sodass eine unbedenkliche unterirdische Versickerung ermöglicht wird.

6.3 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich gemäß § 14 des BNatSchG um einen Eingriff in Natur und Landschaft, bei dem durch die Veränderung der Gestalt bzw. Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden kann.

Für die deshalb im Zuge der B-Planung durchgeführte Bilanzierung der Eingriffswirkungen wurde die „Richtlinie zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt vom 16.11.2004 mit letzter Änderung vom 12.03.2009 angewandt.

Der Umfang der für die Baumaßnahme erforderlichen Maßnahmen zum Schutz, zur Vermeidung, Minderung sowie zur Kompensation von erheblichen bzw. nachhaltigen Beeinträchtigungen ist in den textlichen Festsetzungen sowie in der Begründung zum Bebauungsplan (Teil B Umweltbericht) detailliert dargestellt.

Da sich aus der Eingriffs-Ausgleichsbilanz für das Gewerbegebiet trotz der innerhalb dieser Fläche vorgesehenen Maßnahmen eine negative Entwicklungsdifferenz ergab, sind gemäß B-Plan auf geeigneten Flächen zusätzliche externe Ausgleichmaßnahmen (F3: Waldumbau) vorgesehen.

Die Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege umfassen

- die Vermeidungsmaßnahmen (V) zur frühzeitigen Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen für die zu erwartenden baubedingten Konflikte,
- die Schutzmaßnahmen (S) als bau- oder vegetationstechnische Maßnahmen zum Schutz des Bestandes vor Gefährdungen,
- die Ausgleichsmaßnahmen (A) zum Ausgleich unvermeidbarer Beeinträchtigungen und
- die Ersatzmaßnahmen (E) zum Ersatz nicht ausgleichbarer Beeinträchtigungen.

Mit der Gesamtheit der Maßnahmen können die Eingriffe in Natur und Landschaft nahezu vollständig kompensiert werden. Der Eingriff in das Landschaftsbild wird durch die Minimierungsmaßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes am Standort ausgeglichen.

(Quelle: DIPL.-GEOGR. CHRISTIAN KOCH PLANUNGSBÜRO KOCH)

Die Untersetzung der o.g. Maßnahmen gemäß den qualitativen und quantitativen Festlegungen des B-Planes erfolgt im Zuge der Landschaftspflegerischen Ausführungsplanung zum Gesamtvorhaben, weshalb hier nicht weiter darauf eingegangen wird.

6.4 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Art und Maß der im Gewerbegebiet zulässigen baulichen Nutzung werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes geregelt.

Das geplante Gewerbegebiet liegt außerhalb der Wohnbebauung, weshalb keine gesonderten Gestaltungskonzepte zu berücksichtigen waren. Die Aufteilung und Gestaltung des Straßenquerschnittes wurde gemäß der künftigen Nutzung unter Berücksichtigung des Fußgänger- / Radverkehrs und dessen sicherer Verkehrsführung in den Knotenpunkten vorgenommen.

6.5 Sonstige Maßnahmen nach Fachrecht

Das Planungsgebiet berührt archäologische Gräberfelder. Bau- und Erschließungsmaßnahmen im Planungsgebiet bedürfen einer denkmalrechtlichen Genehmigung seitens der zuständigen Denkmalschutzbehörde. Die denkmalrechtlichen Genehmigungen können mit Nebenbestimmungen zur Wahrung der archäologischen Belange versehen werden.

(Quelle: siehe B-Plan)

7. Erläuterungen zur Kostenberechnung

Die Kostenberechnung wurde nach der Anweisung zur Kostenberechnung von Straßenbaumaßnahmen – AKS 85 – durchgeführt (vgl. Unterlage 13).

Die vorliegende Kostenberechnung enthält die Baukosten beider Planteile (d.h. der gesamten Planstraße A) einschließlich des Knotenumbaus mit der B 187. Sie ist räumlich und inhaltlich in die folgenden Teile gegliedert:

1.01	Planstraße A (Bau-km 0+060,00 – 0+480,00):	420.000 € Brutto
1.02	Regenwassernetz:	218.000 € brutto
1.03	Schmutzwassernetz:	113.000 € brutto
1.04	Trink- und Löschwassernetz:	135.000 € brutto
1.05	Straßenbeleuchtung Planstraße A:	<u>61.000 € brutto</u>
	Summe:	947.000 € Brutto
2.01	Umbau Knotenpunkt BAB 9, AS Coswig Ost / B187 einschl. Anschluss Planstraße A (Bau-km 0,000 – 0+060):	444.000 € brutto
2.02	Geh-/Radweg entlang der Planstraße A bis Bau-km 0+060:	<u>12.000 € brutto</u>
	Summe:	456.000 € Brutto

Die Gesamtbaukosten der Teile 1 und 2 betragen: **1.403.000 € brutto.**

Der Kosten der gesamten Baumaßnahme werden von der Straßenverkehrs-Genossenschaft Niedersachsen/Sachsen-Anhalt eG – die als Erschließungsträger der Baumaßnahme auftritt, übernommen.

Die Kostenteile 1.01 – 1.05 der AKS (Bausumme 947.000) beinhalten die Kosten für den hier beschriebenen Teil 2 des Vorentwurfes (Planstraße A zwischen Bau-km 0+060,00 und 0+480,00).

Der künftige Baulastträger dieses Straßenabschnitts ist die Stadt Coswig.

Die Kostenteile 2.01 und 2.02 der AKS enthalten den Umbau des Knotenpunktes der B 187 (Ostrampe) einschließlich der gesamten signaltechnischen Koordinierung mit den Nachbarknoten (Westrampe und Büroer Feld). Die Planung ist dem separaten Teil 1 des Vorentwurfes zu entnehmen, die Zusammenstellung der Kosten erfolgt hier nur zur Übersicht und Darstellung der

Gesamtkosten.

Die im Kostenteil 2.01 enthaltene Verkehrsfläche der Planstraße bis zum Beginn des Rechtseinsbiegestreifens auf die B 187 (Bau-km 0+060) wird Bestandteil des Knotenpunktes BAB 9, AS Coswig Ost / B187 / Planstraße A.

Künftiger Baulastträger dieses Abschnitts ist das Land-Sachsen-Anhalt.

Der im Kostenteil 2.02 ausgewiesene Geh-/Radweg entlang der Planstraße A wurde separat berechnet, da er zusammen mit dem im restlichen Planungsgebiet straßenbegleitend verlaufenden Gehweg der künftigen Baulast der Stadt Coswig zugeordnet werden soll.

8. Verfahren

Das Vorhaben berührt private und öffentlich-rechtliche Belange.

Die *privaten Belange* (Grunderwerb) werden durch den Erschließungsträger geregelt und sind kein Bestandteil der hier vorliegenden Planung.

Die *öffentlich-rechtlichen Belange* beinhalten u.a. Rechte der Versorgungsunternehmen, kommunale und staatliche Belange, Belange des Natur-, und Wasserrechtes.

Zur Erlangung aller für das Bauvorhaben notwendigen Baurechte wurde der schon mehrfach genannte Bebauungsplan Nr. 26 aufgestellt (Ergänzendes Verfahren) gemäß § 4a (3) BauGB, Planstand 16.09.2016. Am 21.10.2016 erfolgte die Auslegung des Entwurfes durch die Stadt Coswig.

Die Stadt Coswig und die Straßenverkehrs-Genossenschaft Niedersachsen/Sachsen-Anhalt eG beabsichtigten den Abschluss eines städtebaulichen Vertrages nach § 11 und Erschließungsvertrag nach §124 Baugesetzbuch zum Bebauungsplan Nr. 26 „Haide Feld III“, Coswig (Anhalt).

Die Stadt Coswig überträgt damit die Erschließung des Baugebietes auf den Erschließungsträger und verpflichtet sich, die Erschließungsanlagen nach deren Herstellung in ihr Eigentum, ihre Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht zu übernehmen.

Für den Knotenpunkt BAB 9, AS Coswig Ost / B187 / Planstraße A ist der Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zwischen der Stadt Coswig (Anhalt) und der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Landesstraßenbaubehörde Sachsen – Anhalt erforderlich.

9. Durchführung der Maßnahme

Zur zeitlichen Einordnung des Bauvorhabens liegen zum derzeitigem Zeitpunkt noch keine Aussagen vor.

Bei der Baufeldfreimachung, Rodung und dem Abbruch der baulichen Anlagen sind die im Bebauungsplan genannten Schutzzeiten einzuhalten.

Die Durchführung der Baumaßnahme kann gemäß der Projektteilung in zwei räumlich und zeitlich getrennten Abschnitten erfolgen.

Die Erschließung des Baufeldes ist dabei vorzugsweise vom Osten über die bestehende Zufahrt (alte Betonplattenstraße mit Einmündung auf die Straße ‚Buroer Feld‘) vorzunehmen.

Es wird empfohlen, im 1. Bauabschnitt den 2. Teil der Planstraße einschließlich der medientechnischen Erschließung fertigzustellen und im Anschluss daran den Knotenpunkt zur B 187 umzubauen.

Da der Umbau des Knotenpunktes eine bauzeitliche Verkehrsumleitung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs erfordert, könnte somit der fertiggestellte Straßenabschnitt der Planstraße A mit geringem zusätzlichem Aufwand als bauzeitliche Umleitung genutzt werden.

Die baulichen Eingriffe in die bestehenden Straßen (B 187) und ‚Buroer Feld‘ erfordern in beiden Knotenpunkten halbseitige Sperrungen einzelner Fahrstreifen bzw. Fahrstreifeneinengungen.

Zusätzlich dazu sind bauzeitliche Ampelanlagen einzukalkulieren.