



GEMEINDE SCHIFFWEILER

GARTEN REDEN

OPTIMIERUNG DER VERKEHRSFÜHRUNG

KONZEPTION DER PLATEAUERSCHLIESSUNG

STAND 11/2020

ERLÄUTERUNGSBERICHT



INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1 DARSTELLUNG DES VORHABENS	1
2 VARIANTENUNTERSUCHUNG	3
2.1 VARIANTE 1	4
2.2 VARIANTE 2	5
2.3 VARIANTE 3	7
VARIANTENVERGLEICH	8
2.4 VARIANTE 1 (VERBREITERUNG AUF 4,50 M)	8
2.5 VARIANTE 2 (LICHTSIGNALGEREGELT)	8
2.6 VARIANTE 3 (AUSWEICHEN)	8

1 DARSTELLUNG DES VORHABENS

Die Gemeinde Schiffweiler und die Tourismus- und Kulturzentrale des Landkreises Neunkirchen beabsichtigen an der Bergehalde Reden die verkehrliche Erschließung des Haldenplateaus (Almplateau) zu überplanen und zu optimieren, sodass das Almplateau und die dort ansässige Gastronomie ganzjährig von Besuchern und Gästen mittels motorisierten Kraftfahrzeugen vom Haldenfuß aus angefahren werden kann.

Hierzu wurden im Vorfeld dieser Konzeption verschiedene Trassenführungen im Haldenbereich untersucht. Eine wesentliche Planungsrandbedingung bei den vorherigen Konzeptionen einer neuen Erschließungsstraße war dabei die weitestgehende Trennung der fußläufigen von den motorisierten Verkehren.



Bestandsnetz



Auf Vorgabe des Auftraggebers ist bei der Untersuchung eine bestandsnahe Lösung mit geringer Eingriffserheblichkeit zu erarbeiten, da diese als temporäre Lösung anzusehen ist, die im Zuge der Überplanung der gesamten Haldeninfrastruktur zu einem späteren Zeitpunkt grundsätzlich geändert wird.

Weiter ist die strikte Trennung von schwächeren Verkehrsteilnehmern und motorisierten Verkehr nicht oberstes Planungsziel. Partiiell können Streckenbereiche, falls erforderlich auch für den Fußgängerverkehr komplett gesperrt werden. Weiter soll die Erschließung hauptsächlich über südöstliche Flanke, also auf der Seite zu der Straße Am Nuskopf hin erfolgen.

Zwangspunkte für die Untersuchung bilden die vorhandenen Anschlusspunkte im Tal (Parkplatz am Kreisel bzw. Straße Am Nuskopf) und auf dem Berg, die bestehenden Fußwegeverbindungen am Haldenkörper sowie die Geometrie des Haldenkörpers selbst.

Für den Begegnungsfall Pkw/Pkw wird nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) i.d.R. eine Verkehrsraumbreite von 4,75 m (in Ausnahmefällen min. 4,10 m) erforderlich. Da der Begegnungsfall jedoch nicht permanent auftritt wird für die zweistreifigen Bereiche eine Breite von 4,50 m gewählt.



2 VARIANTENUNTERSUCHUNG

Generell kann die komplette Strecke in drei Bereiche eingeteilt werden.

Der untere Bereich, mit der äußeren Anbindung bis zum Weg Nummer 12 (Steilstrecke), die Steilstrecke selbst (Weg Nummer 12) und der obere Bereich bis zum Haldenplateau.

Aufgrund der vorhandenen Topographie wurde in Abstimmung mit dem Auftraggeber festgelegt auf eine mögliche Anbindung des Haldenplateaus über die Straße „Am Nusskopf“ generell nicht weiter zu verfolgen, da sie zum einen nicht konform mit dem Haldenkonzept ist und die Verbindung mit den oberen Plateaustrecken einen sehr großen baulichen Eingriff in die Halde erfordert.

Für die Bereiche außerhalb der Steilstrecke wurde die Führung der Verkehre in Form einer Mischfläche mit einer Breite von 6,50 m bis 7,50 m gewählt. Die bestehende Asphaltbefestigung ist dafür von 3,20 m auf 4,50 m zu verbreitern. Die Randflächen werden im ersten Bereich in einer Breite von 3,00 m mit Asphalt befestigt (Skater-Nutzung) und im dritten Bereich in wassergebundener Bauweise hergestellt. Auf eine generelle Separierung der Verkehrsflächen wurde bewusst verzichtet, da diese bei der gesamtheitlich betrachteten geringen Verkehrsbelastung durch die PKWs über den gesamten Tagesverlauf keine Akzeptanz bei den anderen Verkehrsteilnehmern findet.

Für alle Varianten werden in Bereichen von Gefahrenstellen (Böschungen, Kreuzungspunkten...) Ausstattungen zur Aufmerksamkeitserhöhung vorgesehen. Weiter ist aufgrund der Mischnutzung der Verkehrsflächen davon auszugehen, dass die Geschwindigkeit analog zu verkehrsberuhigten Bereichen bzw. mit 10 bis 20 km/h angeordnet wird.

Die Kosten für den 1. Bereich werden mit rd. 230.000,- € netto und für den 3. Bereich mit 160.000,- € netto abgeschätzt.

Somit erstreckt sich der Variantenvergleich auf den ca. 400 m langen zweiten Bereich der Steilstrecke.

Variante 1: Verbreiterung auf 4,50 m

Variante 2: Lichtsignalgeregelte Verkehrsführung

Variante 3: Errichtung von Ausweichstellen

2.1 VARIANTE 1

Die heute 3,20 m breite Asphaltfahrbahn wird auf 4,50 m verbreitert und wird somit für den Begegnungsfall PKW / PKW ertüchtigt. Eine separate Anlage von befestigten Fußwegen entlang der Asphaltfläche ist aus Gründen des anstehenden Geländes wirtschaftlich nicht sinnvoll.



Variante 1

Die Kosten für den Bereich 2 werden mit 105.000,- € im Stadium dieser Planungsphase grob abgeschätzt. Die Gesamtnettokosten über alle drei Bereiche betragen rd. 490.000,- €.

2.2 VARIANTE 2

Der Bereich verbleibt in seiner heutigen baulichen Erscheinung in Bezug auf den Asphaltbelag. Im Bereich des Steilbereichs wird das Bankett hangseitig auf bis zu 1,50 m verbreitert. Die Ampelanlage wird ca. 100 m vor dem Steilbereich, also direkt vor dem Abzweig zum Schlammweiher unten vorgesehen. Das Gegenstück wird nach rd. 500 m vor dem Abgang in das Steilstück platziert. Das Steilstück wird somit jeweils nur für eine Fahrrichtung freigegeben. Die Freigabe kann auf Anforderung erfolgen. Fahrversuche vor Ort und Berechnungen lassen eine Durchfahrzeit pro Richtung von mindestens 120 Sekunden für realistisch erscheinen. Hieraus können grob Umlaufzeiten von vier bis fünf Minuten abgeleitet werden. Unter der Annahme, dass in Spitzenzeiten die Verkehrsnachfrage bei maximal 40 – 50 Fahrzeugen pro Richtung liegt, sind Aufstellbereiche von vier bis fünf Fahrzeuglängen (rd. 30 m) vorzusehen. Diese können problemlos auf dem 4,50 m breiten Asphaltquerschnitt angelegt werden.

Die Ampelanlage ist komplett zu verkabeln und mit einer Stromzufuhr zu versehen. Funklösungen dürften aufgrund der Topografie und dem vorhandenen Bewuchs eher ausscheiden. Für die fußläufigen Verkehre wird das vorhandene bergseitige Bankett um 0,50 m auf 1,00 m verbreitert.



Variante 2



OPTIMIERUNG DER VERKEHRSFÜHRUNG
KONZEPTION DER PLATEAUERSCHLISSUNG

STAND 11/2020

ERLÄUTERUNGSBERICHT

SEITE 6

Die Kosten für den Bereich 2 werden mit 75.000,- € im Stadium dieser Planungsphase grob abgeschätzt. Die Gesamtnettokosten über alle drei Bereiche betragen rd. 460.000,- €.

2.3 VARIANTE 3

Bei dieser Variante werden in regelmäßigen Abständen Ausweichbereiche angelegt, die sich anhand der Einsehbarkeit der Strecke ergeben. Diese Ausweichen werden hangseitig angelegt. Der bergauffahrende Verkehr ist also bevorrechtigt.



Variante 3

Die Kosten für den Bereich 2 werden mit 30.000,- € im Stadium dieser Planungsphase grob abgeschätzt. Die Gesamtnettokosten über alle drei Bereiche betragen rd. 415.000,- €.



VARIANTENVERGLEICH

2.4 VARIANTE 1 (VERBREITERUNG AUF 4,50 M)

Vorteile:

- Durchgängige Befahrbarkeit
- Geringe Betriebskosten

Nachteile:

- Teuerste Variante
- Größter Eingriff in Bestand

2.5 VARIANTE 2 (LICHTSIGNALGEREGELT)

Vorteile:

- Kein Eingriff in Bestand
- Geringere Kosten gegenüber Variante 1

Nachteile:

- Lange Umlauf- und somit Wartezeiten
- Aufstell- und Warteflächen innerhalb der Mischflächen
- Höchste Betriebskosten
- Wartungsintensiv
- keine durchgängige Befahrbarkeit

2.6 VARIANTE 3 (AUSWEICHEN)

Vorteile:

- Geringste Kosten
- Geringste Betriebskosten
- Geringer Eingriff in den Bestand

Nachteile:

- Manövrierfahrten sind nicht ausgeschlossen im Begegnungsfall
- keine durchgängige Befahrbarkeit

Aufgestellt:
Saarbrücken, den 01. Dezember 2020

Ulrich Gänssle
Dipl.-Ing. (FH)