

## Aspekte zum Entwurf der Straßensanierung Am Oberbach/Rheindamm

**Entwurfsansatz:** Beim Vorhaben handelt es sich um die Sanierung einer existierenden Straße und nicht um einen Neubau. Daher muß nach den Richtlinien bei der Planung von theoretischer Belastung, Plausibilitätsanalysen oder Verkehrszählungen ausgegangen werden und nicht von einer einfachen Festlegung der Belastungsklasse.

**Entwurfsparameter:** Die unterste Belastungsklasse BK 0,3 wird bei Hochrechnung auf 50 Jahre nur zu etwa 25% ausgelastet, das heißt dieser Entwurf hat schon eine 4-fache Sicherheit. Eine arbiträre Einstufung in eine höhere Belastungsklasse führt zu einer Überdimensionierung, die nicht mehr mit Ermessensspielraum zu rechtfertigen ist.

**Frostschutz:** Selbst im Mittelbereich der existierenden Straße, der eine Asphalttschicht von nur 2-6cm Stärke aufweist, sind nach über 60 Jahren Lebensdauer keine Frostschäden ersichtlich, sondern nur „normale“ Schäden.

**Felduntersuchungen:** Die Schürfen S1 bzw. S10, die in Straßenabschnitten liegen, die schon von der Firma Amand saniert sind, zeigen keine Frostschutzschicht auf F3 Boden bzw. eine geringere Dicke als nach Richtlinien für F2 Boden vorgeschriebene ist

**Verkehrsaufkommen:** Eine systematische Verkehrszählung zeigt ein sehr geringes Verkehrsaufkommen (zwischen 7:00 und 19:00 Uhr) von durchschnittlich 1,83 Fußgänger/Std und 18,5 PKW/Std, in der Spitze von 8 Fußgänger/Std (7:00 bis 8:00) und 33 PKW/Std (18:00 bis 19:00). Dies rechtfertigt keinen Breitenausbau der Straße Am Oberbach.

**Ausbauvorschlag:** Der Ausbauvorschlag gemäß Richtlinie ist technisch, wissenschaftlich und durch Felduntersuchungen untermauert mit einem hohen Sicherheitsfaktor für Nachhaltigkeit. Angemessen ist eine Ausbaubreite von 6,00m, eine Asphalttschichtdicke von 10cm, eine Tragschichtdicke von 20cm ohne Frostsicherung.

**Kosteneinsparung:** Die Kostenersparnis wird auf der Basis aktueller Baukosten auf 176.800€ geschätzt.

6.5.2015

Straßengemeinschaft Am Oberbach/ Rheindamm

### Tischvorlage zur Sitzung des BUA am 06.05.2015

Verkehrszählung vom 28.04.2015 (Querschnittszählung)

222 Pkw/12 h => 444/d

22 Lkw ≤ 3,5 t => 44/d

1 MüllFz/Woche 1/7 MüllFz/Tag oder bei Anwendung des Wochenfaktors  $1/5 = 0,2$

2 Lkw > 3,5 t (SV) => 4/d + 0,14 MüllFz/Tag = 4,14 FZ(SV)/d = DTV<sup>(SV)</sup> bzw. 4,2

$B = N * DTV^{(SV)} * f_A * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$

$N = 50$   $f_A = 3,3$   $q_{Bm} = 0,23$   $f_1 = 1$   $f_2 = 1$   $f_3 = 1$

$f_z = 1 * 1,01^{50} = 1,64$

$B = 94.078$  => < 0,1 Mio =>  $B_k 0,3 < 0,1$

nach 50 Jahren beträgt der DTV<sup>(SV)</sup> =  $4,2 * 1,64 = 6,88$  Lkw > 3,5 t

#### Bitte zu beachten:

- Die Fahrzeuge fahren auf demselben Fahrstreifen hin und zurück  $f_1 = 1$
- In dem Zeitraum von 19 Uhr bis 7 Uhr wurde dasselbe SV-Verkehrsaufkommen angenommen wie in der Zeit von 7 Uhr bis 19 Uhr (was mit vermutlich um 100 % überzogen ist,)
- Die Fahrzeuge des Schwerverkehrs fahren an 7 Tagen der Woche Tage/Jahr = 365
- Nach HBS wäre ein Wochenfaktor von 0,740 anzusetzen, so dass

$$B = 0,740 (4,2 * 94078 / 4,14) = 70.627$$

betragen würde

Gleichgültig ob mit Zähl- oder Schätzdaten oder Plausibilitätsdaten, es wird nicht im Entferntesten eine Belastungsklasse  $B_k 1,0$  erreicht. Damit sind alle Argumente der Bürgermeisterin, die sich auf die Belastungsklasse stützen (entweder direkt oder als Folge der Belastungsklasse z.B. die frostsichere Dicke betreffend) in allen Punkten unhaltbar.

# Verkehrszählung Straßen Am Oberbach/ Rheindamm

Standort : Hofeinfahrt Rheindamm 1

Datum: Dienstag 28.04.2015

Uhrzeit	Fußgänger	Fahrrad- fahrer	PKW	Transporter	LKW	Bemerkung	Verkehrszähler
07:00					1	≤ 10t	F. 1
08:00					1	≤ 10t	F. 2
09:00		1				* Motorrad	A.P. 1
10:00							A.P. 2
11:00							O. 1
12:00						Motorrad *	O. 2
13:00							O. 3
14:00						Motorrad *	P. 1
15:00							P. 2
16:00						Motorrad *	P. 3
17:00							P. 4
18:00							P. 5
19:00							
<b>Σ</b>	<b>22</b>	<b>37</b>	<b>222</b>	<b>22</b>	<b>2</b>		