

## Entwicklung Ortsmitte Anger

### Verkehrsanlagen/Freianlagen

Erläuterungsbericht

Stand: 20.10.2022

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Darstellung des Vorhabens .....</b>	<b>4</b>
1.1	Allgemein .....	4
<b>2</b>	<b>Begründung des Vorhabens.....</b>	<b>4</b>
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren .....	4
2.2	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....	4
2.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit .....	4
2.4	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen .....	4
2.5	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses.....	5
<b>3</b>	<b>Vergleich der Varianten und Wahl der Linie .....</b>	<b>5</b>
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	5
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten.....	5
3.3	Gewählte Linie.....	6
<b>4</b>	<b>Technische Gestaltung der Baumaßnahme .....</b>	<b>6</b>
4.1	Linienführung .....	6
4.2	Querschnittsgestaltung .....	7
4.3	Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten .....	8
4.4	Ingenieurbauwerke .....	8
4.5	Öffentliche Verkehrsanlagen .....	9
4.6	Leitungen .....	9
4.7	Baugrund/Erdarbeiten .....	9
4.8	Entwässerung .....	10
4.9	Straßenausstattung / Freianlagen .....	10
4.10	Wasseranlagen / Freianlagen.....	11
4.11	Begrünung / Freianlagen.....	11
<b>5</b>	<b>Kosten.....</b>	<b>12</b>

---

<b>6</b>	<b>Verfahren .....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Durchführung der Baumaßnahme .....</b>	<b>12</b>

## **1 Darstellung des Vorhabens**

### **1.1 Allgemein**

Anger liegt nördlich von Bad Reichenhall im oberbayerischen Landkreis Berchtesgadener Land entlang der Autobahn A 8 München-Salzburg. Der vorliegende Vorentwurf beinhaltet die Umgestaltung der Ortsmitte von Anger.

Das Ziel des Vorhabens ist es, den öffentlichen Raum aufzuwerten und ein attraktiveres Dorfzentrum zu schaffen, so dass sich sowohl Einheimische als auch Touristen gerne aufhalten.

## **2 Begründung des Vorhabens**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren**

Die Gemeinde Anger wurde 2018 in das bayerische Städtebauförderungsprogramm „Innen statt Außen“ aufgenommen. Daraufhin wurde im Jahr 2020 ein Rahmenplan für den Ortskern Anger aufgestellt.

Die daraus entwickelten Ziele wurden im Zuge der Projektbearbeitung durch die Büros BPR Dr. Schäpertöns Consult und Mahl Gebhard Konzepte aufgegriffen, untersucht und soweit möglich weiterverfolgt.

### **2.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Verkehrszählungen für das Dorfzentrum existieren nicht. Der Ortskern wird jedoch massiv vom ruhenden Verkehr bedrängt.

### **2.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer liegt in der Verbreiterung der Gehwege. Zusätzlich wird eine durchgehende Fußwegeverbindung geschaffen.

### **2.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Eine nennenswerte Verringerung an Umweltbeeinträchtigungen, besonders für die Anwohner, ist nicht zu erwarten, da der motorisierte Verkehr im Ortskern nicht ausgesperrt werden kann. Auch ist eine Reduzierung der Stellplätze nur in geringem Umfang realisierbar.

## **2.5 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses**

entfällt

## **3 Vergleich der Varianten und Wahl der Linie**

### **3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes**

Der Planungsumgriff lässt sich entsprechend dem Rahmenplan wie folgt zusammenfassen:

- Nr. 1: Abschnitt Westseite Dorfplatz
- Nr. 2: Abschnitt Ostseite Dorfplatz einschl. Kreuzung Klosterweg
- Nr. 3: Umbau ehemaliger Bushalt und Parkplatz
- Nr. 4: Anpassung und Aufwertung Umfeld Rathausvorplatz

Im weiteren Verlauf werden jedoch die Abschnitte Nr. 1-3 zusammengefasst und nur noch zum Rathausvorplatz (Nr. 4) abgegrenzt.

### **3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten**

Für die Untersuchung verschiedener Varianten wurden die Ziele und Maßnahmen aus dem Rahmenplan als Grundlage verwendet.

#### *Abschnitt Ostseite Dorfplatz*

Hinsichtlich der Querschnittsaufteilung wurden in diesem Abschnitt zwei unterschiedliche Anordnungen für die Stellplätze untersucht.

- Stellplätze entlang der Grünfläche (V1)
- Stellplätze entlang der bestehenden Bebauung zwischen Gehweg und Fahrbahn (V2)

Nach Bewertung der Vor- und Nachteile wurde die Variante 2 weiterverfolgt.

#### *Stellplätze im Einmündungsbereich zum Klosterweg*

Hier wurden verschiedene Stellplatzanordnungen (Längsaufstellung, Schrägaufstellung, Senkrechtaufstellung) miteinander verglichen.

### *Buswendemöglichkeit am Dorfplatz*

Hinsichtlich der Buswendemöglichkeit am Dorfplatz wurden folgende Varianten untersucht:

- Busfahrt um den kompletten Dorfplatz (V1)
- Buswendeschleife im nördlichen Bereich (V2)
- Busfahrt über die Pfaffendorfstraße im Süden (V3)

Aufgrund des hohen Platzbedarfs im Bereich des bestehenden Brunnens am Rathausplatz wurde Variante 1 nicht weiterverfolgt.

Hinsichtlich einer alternativen Busfahrt über die Pfaffendorfstraße im Süden wurde eine Probefahrt durchgeführt. Aus Sicherheitsgründen wurde diese Variante jedoch nicht mehr verfolgt.

Künftig werden die Busse somit, wie zum Teil auch schon im Bestand, im nördlichen Bereich über eine Buswendeschleife vom Dorfplatz wieder abfahren.

### *Lage der Bushaltestellen (Haltestelle für Schüler bzw. öffentliche Haltestelle)*

Im Planungsverlauf wurden verschiedene Standorte für Bushaltestellen untersucht, um die beiden Haltestellen ggf. auch voneinander zu trennen.

Hinsichtlich der Platzverhältnisse wurde jedoch eine gemeinsame Haltestelle mit großzügigem Wartehäuschen festgelegt.

## **3.3 Gewählte Linie**

Siehe Ergebnisse in Kapitel 3.2.

## **4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**

### **4.1 Linienführung**

Das Straßennetz hat eine Gesamtlänge von ca. 500 m.

Zwangspunkte der Linienführung sind sowohl im Lageplan als auch bei der Längsentwicklung die bestehende Bebauung (Fassaden, Zugänge und Zufahrten). Zusätzliche Zwangspunkte sind die Grundstücksgrenzen sowie die Anschlüsse an den Bestand.

## 4.2 Querschnittsgestaltung

Im Zuge der Umgestaltung ist im Bereich der Abschnitte mit Einbahnregelung eine Fahrbahnbreite von 3,50 m vorgesehen. Dies entspricht gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) einer Einstreifigen Richtungsfahrbahn.

In dem Abschnitt mit einem Zweirichtungsverkehr wird eine Fahrbahnbreite von 6,00 m hergestellt. Diese Fahrbahnbreite gewährleistet eine Bus-Bus Begegnung bei beengten Verhältnissen.

Im Bereich der neu geplanten Bushaltestelle am Fahrbahnrand wird eine Fahrbahnbreite von 5,50 realisiert, um ein Vorbeifahren an wartenden Bussen zu ermöglichen.

Die Abtrennung Fahrbahn/Gehweg erfolgt überwiegend mittels Hochbord mit einer Höhendifferenz von 10 cm. Entlang der westlichen Gebäudereihe erfolgt die Abtrennung zwischen Fahrbahn und Gehweg mit einem Tiefbord mit 3 cm Höhendifferenz.

In den engen Kurven sind die Radien entsprechend den erforderlichen Schleppekurven für einen Reise- bzw. Linienbus (15 m Länge) bzw. 3-achsiges Müllfahrzeug angepasst.

Entsprechend der Oberbaubemessung ergeben sich nachfolgende Regelaufbauten:

Fahrbahn der Abschnitte 1-3 (Bk1,0)

- 4,0 cm Asphaltdeckschicht
  - 14,0 cm Asphalttragschicht
  - 52,0 cm Frostschutzschicht
- 70,0 cm Gesamtstärke

Fahrbahn/Fahrgasse zwischen den Stellplätzen im Abschnitt 3 bzw.

Buswendeschleife (Bk1,0)

- 4,0 cm Asphaltdeckschicht
  - 14,0 cm Asphalttragschicht
  - 52,0 cm Frostschutzschicht
- 70,0 cm Gesamtstärke

Stellplätze der Abschnitte 1 und 3 (Bk0,3)

- 8,0 cm Pflasterbelag
  - 3,0 cm Bettungsmaterial
  - 49,0 cm Frostschutzschicht
- 60,0 cm Gesamtstärke

Stellplätze im Abschnitt 2 (Bk1,0)

- 8,0 cm Pflasterbelag
  - 3,0 cm Bettungsmaterial
  - 59,0 cm Frostschutzschicht
- 70,0 cm Gesamtstärke

Gehwege im Abschnitte 1, überwiegend mit Tiefbord zur Fahrbahn

- 8,0 cm Pflasterbelag
  - 3,0 cm Bettungsmaterial
  - 59,0 cm Frostschutzschicht
- 70,0 cm Gesamtstärke

Gehwege der Abschnitte 2 und 3, überwiegend mit Hochbord zur Fahrbahn

- 8,0 cm Pflasterbelag
  - 3,0 cm Bettungsmaterial
  - 34,0 cm Frostschutzschicht
- 45,0 cm Gesamtstärke

Fahrbahnbereich am Rathausvorplatz (Bk1,0)

- 12,0 cm Natursteinplatten
  - 4,0 cm Bettungsmaterial
  - 54,0 cm Frostschutzschicht
- 70,0 cm Gesamtstärke

Nebenflächen/Gehbahnbereich am Rathausvorplatz (Bk1,0)

- 12,0 cm Natursteinplatten
  - 4,0 cm Bettungsmaterial
  - 54,0 cm Frostschutzschicht
- 70,0 cm Gesamtstärke

#### **4.3 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten**

Es werden keine neuen Knotenpunkte angelegt. Die bestehenden Knotenpunkte bzw. Zufahrten werden bestandsorientiert wiederhergestellt.

Lediglich der Anschluss an den Klosterweg wird so angepasst, dass aus den zwei bestehenden Anschlussästen ein neuer Anschluss hergestellt wird.

#### **4.4 Ingenieurbauwerke**

entfällt

#### **4.5 Öffentliche Verkehrsanlagen**

Im Bestand gibt es im Ortszentrum eine Schülerbushaltestelle sowie eine öffentliche Haltestelle. Dort hält die Buslinie 829 des RVO (Regionalverkehr Oberbayern).

Die beiden Haltestellen werden im Zuge der Neugestaltung zusammengefasst und im nördlichen Bereich neu hergestellt. Die Ausbildung erfolgt als Bushaltestelle am Fahrbahnrand.

#### **4.6 Leitungen**

Soweit durch die geplante Baumaßnahme bestehende Versorgungsleitungen betroffen sind, sind diese der neuen Situation anzupassen.

Im Planungsumgriff befinden sich folgende Leitungen:

- Stromleitungen (Bayernwerk Netz GmbH) und Fernmeldeleitungen (Deutsche Telekom AG)
- Trinkwasserleitungen (Zweckverband zur Wasserversorgung der Surgruppe)
- Entwässerungsleitungen (Gemeinde Anger)

Hinsichtlich der Trinkwasserleitungen und Entwässerungsleitungen sind bereits Sanierungsmaßnahmen angekündigt. Diese sind im Bauablauf zu berücksichtigen.

#### **4.7 Baugrund/Erdarbeiten**

Zur Erkundung und Beurteilung der Untergrund- und Grundwasserverhältnisse wurde im Planungsgebiet eine Baugrunduntersuchung vom Dr. Stefan Kellerbauer durchgeführt.

Es wurden insgesamt 6 Schürfe entnommen, die auf die Flächen um die bestehende Angerwiese aufgeteilt wurden.

Die Asphaltdecke weist maximale Stärken von ca. 10 cm auf. Hinweise auf teerhaltigen Asphalt konnten während der Probenahmen nicht festgestellt werden.

Der Frostkoffer unter der Schwarzdecke weist nur eine Mächtigkeit von 0,25 bis 0,30 m auf, wobei die Mächtigkeit auf der Westseite generell geringer ist. Das Material muss entfernt werden, da die erforderlichen geringen Feinkornanteile nicht erreicht werden.

Darunter lässt sich der bestehende Bodenaufbau in die nachfolgenden Homogenbereiche aufteilen:

- Homogenbereich 1: Moränematerial, stark schluffiger Kies
- Homogenbereich 2: Verfestigter Kies, Nagelfluh

An der Südseite und an der Ostseite steht nach der Entfernung des nicht frostsicheren Straßenaufbaus stark schluffiger Kies und stellenweise kiesiger Schluff an. Es wird bis auf die erforderliche Aushubtiefe für die Herstellung des frostsicheren Straßenunterbaus im Lockerboden ausgehoben. Dort wo dann stark bindige Bereiche anstehen, kann ein zusätzlicher Aushub mit Bodenaustausch notwendig werden. Dort wird dann die Mindesttragfähigkeit (EV<sub>2</sub>-Wert mind. 45 MN/m<sup>2</sup>) auf dem Planum sicher erreicht werden. Hier kann dann das ausgebaute Auffüllmaterial aus dem Straßenaufbau als Bodenaustauschmaterial eingebaut werden.

Das Grundwasser wurde bei den Untersuchungen nicht angetroffen und liegt weit unter der Gründungssohle.

Die Versickerung von Straßen- und Oberflächenwasser ist im gemischtkörnigen und stellenweise bindigen Moräneboden nur eingeschränkt möglich. Es ist auch die stellenweise unmittelbar darunterliegende Nagelfluhablagerung zu beachten. Es könnte hier einzelne wasserstauende, besonders stark verkittete Schichten geben.

Wegen der begrenzten Sickerfähigkeit sollte auf jeden Fall ein Notüberlauf in die Vorflut vorgesehen werden.

#### **4.8 Entwässerung**

Das Oberflächenwasser wird in allen Abschnitten entlang von Bordsteinrinnen gesammelt und über Straßenabläufe in die bestehenden Regenwasserkanäle geleitet. Die Anschlusslänge beträgt je Straßeneinlauf in etwa 5 m. Die weitere Ableitung aus den Regenwassersammelleitungen ist nicht in unserem Planungsumgriff enthalten.

Am Rathausplatz werden ggf. punktuelle Hofeinläufe und Entwässerungsrinnen eingebaut, um anfallendes Wasser abzuleiten.

#### **4.9 Straßenausstattung / Freianlagen**

- Sitzgelegenheiten: Bänke, Sitzelemente
- Fahrradbügel Metall
- E-Bikeladestation
- Einfache Holzwipptiere
- Hülsen für Sonnenschirme am Rathausplatz bzw. für Marktbereich und Außen-gastronomiebereiche
- Leitplatten zur Barrierefreiheit bei Bushaltestelle und Zugang zum Rathaus

#### **4.10 Wasseranlagen / Freianlagen**

- Wasserbecken mit umlaufenden Sitzmöglichkeiten (ca. 8,0 m x 2,5 m) am Rathausplatz
- Trinkbrunnen beim bestehenden Dorfbrunnen und bei neuem Aufenthaltsbereich an der Bushaltestelle
- Aufwertung Bestandsbrunnen mit besserer Zugänglichkeit und Sitzmöglichkeiten
- Ebene Zugänglichkeit zum aufgewerteten Bereich in der Angerwiese

#### **4.11 Begrünung / Freianlagen**

Die nachfolgende Zusammenstellung hinsichtlich Begrünung ist auch der Unterlage „Bepflanzung“ zu entnehmen.

- Pflanzung von standortgerechten Straßengehölzen, soweit es die Bestandssparten erlauben
- Entsiegelung der Parkplatzbereiche mit Rasenfugenpflaster und Begrünung mit Rasen und trockenresistenten niedrigwachsenden Wiesenmischungen
- Anlage von Staudenbeeten im Bereich des Rathausplatzes
- Baumscheiben aus Gußmaterial samt Stammschutzgitter und Bewässerungssystem
- Erweiterung und Neuordnung der Begrünung bei der Bushaltestelle und Eingrünung des Parkplatzbereiches mit Hecken und Gehölzen
- Punktuelle bodengebundene Fassadenbegrünung in Abstimmung mit den Grundstückseigentümern und dem Denkmalamt
- Schutz- und Pflegemaßnahmen an den Bestandsgehölzen beim Dorfbrunnen und am Rathausplatz
- aufgewerteter Bereich in der Angerwiese mit Staudenpflanzungen/Wiesenmischungen und Sitzbänken, mobiles Liegemobiliar in der Wiesenfläche
- Aufwertung des Umfeldes um die Mariensäule mit Einzäunung aus niedrigem Metallzaun und Neugestaltung des Bereiches mit einfachen Staudenpflanzungen

## 5 Kosten

Die zu erwartenden Gesamtkosten nach der Kostenschätzung gliedern sich wie folgt:

	Verkehrsanlagen	Freianlagen	<b>Gesamt</b>
• Abschnitt Nr. 1-3	820.012 €	1.045.406 €	<b>1.865.418 €</b>
• Abschnitt 4	86.074 €	704.776 €	<b>790.850 €</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>906.087 €</b>	<b>1.750.181 €</b>	<b>2.656.268 €</b>

Eine detaillierte Zusammensetzung der Kosten ist in der Unterlage 13 dargestellt.

Kostenträger für die Baumaßnahme ist die Gemeinde Anger.

## 6 Verfahren

Auf Basis der genehmigten Vorplanung vom Gemeinderat werden die Entwurfsunterlagen erstellt.

## 7 Durchführung der Baumaßnahme

Die genauen Termine für die Ausführung stehen noch nicht fest. Sie hängen teilweise auch von den Spartenägern (Trinkwasserleitung, Regenwasserleitung) ab.

Nach aktuellem Kenntnisstand erfolgt die Bauausführung in drei Bauphasen (Rathausplatz, Straße Ost und Straße West).

Für die Dauer der Baumaßnahme werden in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde sowie der Gemeinde bauzeitliche Verkehrsführungen geplant, die entsprechend beschildert werden. Der Anliegerverkehr wird, soweit es möglich ist, aufrecht gehalten. Hierfür werden, je nach Bedarf, provisorische Asphaltzuwegungen hergestellt bzw. provisorische Holzrampen für die Fußgänger eingebaut.

Die Erschließung der Baustelle ist über das vorhandene Straßen- und Wegenetz ausreichend möglich.