

Westfleisch Finanz AG
Kapazitätserweiterung Westfleisch Coesfeld

Entwurfsplanung

Planungsbüro Hahm

Am Tie 1

49086 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org

Ra/Fr/We-25046013-04 / 30.07.2026

Westfleisch Finanz AG
Kapazitätserweiterung Westfleisch Coesfeld

Entwurfsplanung

Erläuterungsbericht

Planungsbüro Hahm

Am Tie 1

49086 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Internet: www.pbh.org

Ra/Fr-25046013-04 / 30.07.2026

Anlage 1

Inhalt:

1. Veranlassung	3
2. Äußere Erschließung	3
2.1. Straßenbauliche Beschreibung	3
2.2. Querschnitt	4
2.3. Entwässerung	5
2.4. Ver- und Entsorgungsleitungen	6
2.5. Straßenausstattung	6
3. Innere Erschließung	6
3.1. Straßenbauliche Beschreibung	6
3.1.1. Südliche/r Lärmschutzwall/-wand	6
3.1.2. Westlicher Sichtschutzwall/-wand	7
3.1.3. Sichtschutzwall	7
3.1.4. Haupteerschließungsstraße	8
3.1.5. Stellplatz für Zugmaschinen	9
3.1.6. Zaunanlage	10
3.1.7. Stellplätze für Auflieger	10
3.1.8. Gehweg	12
4. Bauablauf	12

1. Veranlassung

Im Zuge der Kapazitätserweiterung beabsichtigt die Firma Westfleisch, am Standort Coesfeld das Betriebsgelände in westlicher Richtung zu erweitern und die Verkehrsanlagen entsprechend auszubauen. Hierfür sind Ausbaumaßnahmen sowohl im Zuge der äußeren Erschließung als auch für die inneren Betriebsabläufe erforderlich.

Die äußere Erschließung erfasst im Wesentlichen einen neuen Verkehrsanschluss des Betriebsgeländes an die Borkener Straße (K46) in deren Zuge eine Linksabbiegespur hergestellt wird. Durch diese Maßnahme wird der heute bestehende Radweg auf der Nordseite der Borkener Straße verdrängt und wird wieder neu hergestellt.

Die innere Erschließung umfasst mehrere Maßnahmen. Hierzu zählen insbesondere die Errichtung von Lärm- und Sichtschutzwänden / -wällen, der Ausbau einer Haupteerschließungsstraße mit einem angrenzenden Neubau von etwa 20 Stellplätzen für Auflieger. Im südlichen Bereich werden Stellplätze für 9 Zugmaschinen angelegt. Letztendlich wird das Firmengelände eingezäunt.

2. Äußere Erschließung

2.1. Straßenbauliche Beschreibung

Die Westfleisch Finanz AG beabsichtigt die internen Verkehre im Zuge der Kapazitätserweiterung neu zu ordnen. So ist ein neuer Anschlusspunkt an die Borkener Straße (K46) vorgesehen. Dazu wird im Zuge der Kreisstraße eine Linksabbiegespur angelegt.

Durch die Kapazitätserweiterung wird ein nur geringfügiger Zuwachs an Kraftfahrzeugbewegungen auf der Kreisstraße vornehmlich in westlicher Richtung zur B 525 und anschließend zur A 31 erwartet. Das bestehende Straßennetz ist dafür ausreichend dimensioniert. Zusätzliche Belastungen der Ortsmitte sind auf Grund der geplanten Einmündungssituation des Betriebsgeländes auf die K 46 nicht zu erwarten.

Für die Anlegung der Linksabbiegespur erfolgt eine Aufweitung der K 46 in nördlicher Richtung. Der südliche Fahrbahnrand bleibt erhalten. Eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit im Kreuzungsbereich ist mit 70 km/h vorgesehen. Im gesamten Maßnahmenbereich befindet sich die K46 außerhalb der OD.

Die Borkener Straße besitzt heute ein Dachprofil, so dass das Oberflächenwasser in den beidseitig angeordneten Straßenseitengraben entwässert. Für die neue Zufahrt zu dem Betriebsgelände der Westfleisch Finanz AG und für die unmittelbar westlich angrenzende Ackerzufahrt ist der nördliche Straßenseitengraben mittels eines Durchlasses DN 400 zu verrohren. Die Längsentwässerung beider Straßenseitengräben erfolgt in westlicher Richtung.

Im gesamten Maßnahmenbereich befindet sich auf der Nordseite der K 46 ein kombinierter Geh- und Radweg in Asphaltbauweise in einer Breite von ca. 2,00 m, der durch einen ca. 3,30 m breiten Trennstreifen abgesetzt von der Fahrbahn geführt wird. Nördlich des Geh- und Radweges schließt sich der Straßenseitengraben an. Zukünftig erhält der Geh- und Radweg eine Breite von 3,00 m, der durch einen 1,75 m breiten Trennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt wird. Anschließend wird der Straßenseitengraben nach einem 50 cm breiten Bankett neu hergestellt.

Die Kreisstraße weist die Streckencharakteristik einer regionalen bis überregionalen Verkehrsverbindungsstraße auf. Für die Anbindung des Betriebsgeländes wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, die eine ausreichende Leistungsfähigkeit bescheinigt. Somit ist ein sicherer und weitestgehend unbeeinflusster Verkehrsfluss möglich.

Vorgesehen ist die Anlage einer Linksabbiegespur im Zuge der K 46. Die Aufstelllänge für den Linksabbiegestreifen in Richtung des Betriebsgeländes erhält eine Länge von 40 m. Die Verziegungsstrecke ist auf Grund der einseitigen Fahrbahnaufweitung mit 70 m ausgelegt. Die Linksabbiegespur erhält eine Breite von 3,25 m. Die durchgehenden Fahrspuren erhalten eine Mindestbreite von 3,50 m zuzüglich eines Seitenstreifens von 50 cm.

Für die Konstruktion des Einmündungsbereiches wurden die Schleppkurven von Sattelzügen zugrunde gelegt. Der östliche Fahrbahnrand wird mit einem dreiteiligen Korbbogen mit dem Hauptbogenradius von 12 m hergestellt. Der westliche Fahrbahnrand wurde anhand eines Schleppkurvennachweises mit dem Bemessungsfahrzeug Sattelzug trassiert. Hier kommen Radien von 20 m und 36 m zum Einsatz. Zusätzlich ist im Einmündungsbereich die Anlegung eines Tropfens vorgesehen. Der Tropfen wurde so ausgebildet, dass ein Linkseinbiegen in die K 46 nicht möglich ist. Durch die Gestaltung des Tropfens wird bei der Ausfahrt vom Firmengelände die vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts bereits vorgegeben. Der Geh- und Radweg wird vorfahrtsberechtigt über den Tropfen geführt.

Um Scheinmarkierungen zu vermeiden, wird die Deckschicht der heute vorhandenen Fahrbahn erneuert.

2.2. Querschnitt

Im Zuge der Borkener Straße (K 46) wurden folgende Querschnitte gewählt:

Borkener Straße:

- 0,50 m Bankett
- 3,00 m Geh- und Radweg
- 1,75 m Trennstreifen
- 4,00 m Fahrbahn
- 3,25 m Linksabbiegespur
- 4,00 m Fahrbahn
- 16,50 m Gesamt

Der Tropfen erhält eine Randeinfassung mit einem Flachbordstein F10. Wahlweise kann dieser auch als Klebebordstein realisiert werden, um ggf. Bauabläufe zu optimieren. Weitere Einzelheiten werden im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt. Die Fahrbahnränder der neuen inneren Erschließung erhalten eine Einfassung mit einem Hochbordstein und davor liegender Rinne bzw. Bänderung aus Betonsteinpflaster 16/16/14 cm. Die Bordsteinführung beginnt nördlich des Geh- und Radweges im Zuge der K 46.

Es werden folgende Oberbaukonstruktionen der Verkehrsflächen gewählt:

Fahrbahn:

Oberbaukonstruktion gemäß RSTO12/24, Tafel 1, BK3,2, Zeile 3

- 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
- 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 10 cm Asphalttragschicht 32 TS
- 15 cm Schottertragschicht, 0/32 mm
- 35 cm Frostschutzschicht 0/45 mm
- 70 cm Gesamtaufbau

Geh- und Radweg:

Oberbaukonstruktion gemäß RSTO12/24, Tafel 6, Zeile 2

- 3 cm Asphaltdeckschicht AC 16 TD
- 7 cm Asphalttragschicht AC 32 TN
- 30 cm Frostschutzschicht 0/45 mm
- 40 cm Gesamtaufbau

Der Anschluss an die vorhandene Fahrbahn erfolgt in abgetreppter Bauweise (1 m Asphaltbinderschicht und 0,5 m Asphalttragschicht).

Im Zuge des Ausbaus der Linksabbiegespur ist die Asphaltdeckschicht der vorhandenen Fahrbahn auf gesamter Breite neu herzustellen.

2.3. Entwässerung

Die Entwässerung der K 46 erfolgt über das Bankett in die Straßenseitengräben. Der vorhandene Straßenseitengraben auf der Nordseite wird aufgrund der Maßnahme verdrängt und nördlich des neuen Geh- und Radweges wieder hergestellt. Die Zufahrten zu dem Betriebsgelände und die Ackerzufahrt werden mit Durchlässen DN 400 verrohrt. Auf der Südseite der K 46 sind keine Anpassungen vorgesehen.

2.4. Ver- und Entsorgungsleitungen

Lediglich nördlich der Borkener Straße im Bereich des vorhandenen Straßenseitengrabens befinden sich Tele-kommunikationsleitungen, die im Zuge der Ausbaumaßnahme zu verlegen sind. Weitere Ver- und Entsorgungsträger sind nicht betroffen.

2.5. Straßenausstattung

Entsprechend den Auflagen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wird auf Grundlage der StVO die verkehrsregelnde und wegweisende Beschilderung sowie die Fahrbahnmarkierung vorgenommen. Hierzu wird im Zuge der Ausführungsplanung ein Markierungs- und Beschilderungsplan erstellt, der im Weiteren mit dem Straßenbaulastträger abzustimmen ist und anschließend der Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung und Anordnung vorgelegt wird.

Eine Beleuchtung der Verkehrsanlagen ist nicht vorgesehen.

Im Plangebiet befinden sich keine Bushaltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs.

3. Innere Erschließung

3.1. Straßenbauliche Beschreibung

3.1.1. Südliche/r Lärmschutzwand/-wand

Durch die Normec Uppenkamp GmbH (Ahaus) wurde ein Immissionsschutzgutachten für die Kapazitätserhöhung der Westfleisch GmbH am Standort Coesfeld aufgestellt. Im Gutachten wurde festgestellt, dass in der unmittelbaren Umgebung des Anlagenstandortes schutzbedürftige Nutzungen vorhanden sind. Aus diesem Grund ist südlich der Betriebserweiterung entlang der Borkener Straße die Anlegung einer Lärmschutzwand/-wand-Kombination notwendig. Die Anlage ist auch Gegenstand des Bebauungsplanes Nr. 82a „Heerdmer Esch Erweiterung“, in dem auf Basis des Immissionschutzgutachtens eine Mindesthöhe von 80,25 m ü. NHN festgelegt wurde. Die südliche Lärmschutzwand entlang der Borkener Straße wird mit einer Höhe von 6,00 m ausgeführt. Sie stellt damit das zentrale aktive Lärmschutzelement gegenüber dem öffentlichen Raum dar. Die Länge der Lärmschutzwand beträgt 106,00 m und gründet auf einer 50 cm starken Schottertragschicht 0/45 mm. Gemäß den Vorgaben des B-Planes wird die begrünte Lärmschutzwand zur Seite der Borkener Straße bis auf eine Höhe von ca. 1,50 m angeschüttet, um eine verbesserte optische Wirkung zu erreichen. Die Anschüttung wird aus vorhandenen Bodenmaterialien innerhalb des Betriebsgeländes modelliert. Die Lärmschutzwand besitzt eine Fußbreite von 2,00 m und verschmälert sich nach der 6,09 m Höhe auf 79 cm.

Die in Kassettenbauweise gestaltete begrünte Lärmschutzwand wird entsprechend der Freianlagenplanung mit einer Kletterpflanzenbegrünung ausgestattet. Aus diesem Grund ist beidseitig der Lärmschutzwand ein Pflanzstreifen für die Bepflanzung vorgesehen. Die Längsneigung verläuft parallel zu der Straßenplanung für die Stellplätze der Zugmaschinen mit 1%. Aus diesem Grunde besitzt die Lärmschutzwand im östlichen Bereich eine Höhe von 82,15 m ü. NHN und reduziert sich bis zum westlichen Ende auf 81,32 m ü. NHN. Die im B-Plan festgeschriebene Mindesthöhe von 80,25 m ü. NHN wird somit eingehalten.

3.1.2. Westlicher Sichtschutzwand/-wand

Die westliche Sichtschutzanlage besteht ebenfalls aus einer Wall-/Wandkombination. Auch hier wird zunächst das vorhandene Bodenmaterial aus der bestehenden Wallanlage wieder verwendet und zur Modellierung des neuen Walls genutzt. Im Gegensatz zur Lärmschutzwand erhält die Sichtschutzwand eine Höhe von 2,00 m. Somit kann die Fußbreite der Sichtschutzwand auf 1,00 m und die Oberkante auf 60 cm Breite erfolgen. Die Gründung der Wand erfolgt auf einer 60 cm starken Frostschuttschicht 0/45 mm.

Die Lage der Sichtschutzwand/-wand-Kombination leitet sich aus dem oben genannten Bebauungsplan ab. Hiernach beginnt der Fußpunkt in einem Abstand von 6,75 m von der westlich vorhandenen Flurstücksgrenze. Dies ermöglicht die im B-Plan festgesetzten Baumpflanzungen in 4 m Abstand von der Grenze im Bereich der Böschung des Sichtschutzwalles. Unmittelbar an dem Böschungsfuß wird zur Entwässerung der Böschungsfläche eine Mulde in einer Breite von 1 m angelegt. Auch die Sichtschutzwand verläuft höhenteknisch parallel zur Planstraße und erhält somit eine Längsneigung von 1,8%. Entsprechend Herstellerangaben sind Längsneigungen bis zu 7% möglich, die hier bei weitem nicht erreicht werden. Die im B-Plan festgesetzten Höhen für die Sichtschutzwand von 79,50 m ü. NHN und 78,6 m ü. NHN werden eingehalten. Die ackerseitige Böschungsneigung beträgt ca. 1:1,5. Neben der Sichtschutzwand ist beidseitig ein Pflanzstreifen mit einer Breite von ca. 60 cm vorgesehen.

3.1.3. Sichtschutzwand

Der Sichtschutzwand nordwestlich des Betriebsgeländes erhält eine Länge von ca. 240,00 m und schließt im Norden an die vorhandene Wallanlage an. Der Wall wird aus den Bodenmaterialien der vorhandenen Wallanlage hergestellt. Der Erdwall erhält eine Filterausgleichsschicht sandiger, kiesiger Feinsplitt (0/16 bis 0/32 mm), die mit einem Geotextilvlies und einer anschließenden Oberbodenandeckung in 20 cm Stärke abgedeckt wird. Die Wallanlage erhält beidseitig eine Böschungsneigung von 1 : 1,5. Auch hier ist an dem westlichen Böschungsfuß die Herstellung einer Entwässerungsmulde in 1 m Breite vorgesehen.

Die Wallanlage erhält eine Höhe zwischen 82,30 m ü NHN und 79,50 m ü NHN gemäß dem Bebauungsplan. Ab Station 2+360 schließt die geplante Wallanlage auf einer Länge von ca. 25 m an den bereits vorhandenen Sichtschutzwall an. Der vorhandene Sichtschutzwall besitzt bis zur nördlichen Grenze des Flurstückes 255 bereits eine ausgeprägte Bepflanzung. Um diese vorhandene Vegetation insbesondere auf der Nordseite nicht zu beeinträchtigen, wird auf der bestehenden Walkrone auf einer Länge von rd. 100 m auf eine Aufschüttung des Bestandswalles verzichtet und eine bepflanzte Zaunanlage hergestellt, die die im B-Plan festgesetzte Endhöhe von 82,30 m über NHN erhält. Die erforderlichen Zaunpfähle werden mittels Spiralbohrer in die Krone der Bestandswallanlage eingebracht.

Die Bepflanzung erfolgt entsprechend dem beigefügten Bepflanzungsplan (s. auch Erläuterung Freianlagen).

3.1.4. Hupterschließungsstraße

Die Hupterschließungsstraße weist eine Länge von ca. 220 m auf und stellt die zentrale interne Erschließungsachse des neuen Areals dar. Sie verbindet die Borkener Straße mit den weiteren Nutzungsbereichen, insbesondere den neuen Aufliegerstellplätzen sowie den angrenzenden vorhandenen Betriebs- und Verkehrsflächen. Die Fahrbahn wird in 7 m Breite hergestellt und beidseitig mit Hochborden eingefasst. Die Entwässerung erfolgt in westlicher Richtung mit einer Einseitneigung von 2,5% in eine zweireihige Pflasterrinne aus Betonsteinpflaster 16/16/14 cm. Die Bänderung am Hochbord des hochliegenden Fahrbahnrandes wird mit einem einreihigen Betonsteinpflaster 16/16/14 cm hergestellt. Die Entwässerung erfolgt über Straßenabläufe, die an den geplanten Regenwasserkanal angeschlossen werden.

Bei der Station 2+120 ist ein Verladebüro vorgesehen. In unmittelbarer Nähe wird ein Schiebetor in Verbindung mit der geplanten Zaunanlage und einer Schrankenanlage, die nördlich des Schiebetores angeordnet wird, vorgesehen. Die Lage des Schiebetores resultiert aus der Verkehrsuntersuchung nach dem 3 Sattelzüge Aufstellung finden müssen, um keinen Rückstau auf die Borkener Straße zu verursachen. Nördlich des Verladebüros werden drei Pkw-Stellplätze in einer Breite von 2,65 m und einer Länge von 5,00 m für die Mitarbeiter in Pflasterbauweise vorgesehen. Südlich des Schiebetores ist entsprechendes dem Brandschutzkonzept eine Aufstellfläche für die Feuerwehr auf einer Länge von 12 m zu berücksichtigen.

Bei Station 2+180 erfolgt im Zuge des östlichen Fahrstreifens die Anlegung einer Fahrzeugwaage, sodass diese vom Verladebüro eingesehen werden kann und eine Umfahrung mittels Sattelzügen mit Anschluss an die vorhandenen Betriebsflächen möglich ist. Im Zuge der Höhenplanung wurde berücksichtigt, dass die Waage ohne Längs- und Quergefälle angelegt wird. Gleiches gilt hinsichtlich des Quergefälles für das geplante Schiebetor.

Die Haupteerschließungsstraße erhält folgende Oberbaukonstruktion:

Fahrbahn:

Oberbaukonstruktion in Anlehnung an die RStO 12/24, Tafel 1, Bk 3,2, Zeile 1:

- 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
- 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 13 cm Asphalttragschicht 32 TS
- 42 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
- 65 cm Gesamtaufbau

3.1.5. Stellplatz für Zugmaschinen

Nördlich der geplanten Lärmschutzwand ist die Herstellung von insgesamt 9 Einstellplätzen für Zugmaschinen vorgesehen. Die Fahrbahn zu den Stellplätzen wird auf ca. 40 m auf 7,50 m Breite hergestellt. Südlich angrenzend befinden sich die Einstellplätze für die Zugmaschinen mit einer Breite von jeweils 3,50 m und einer Länge von 6,00 m. Die Randeinfassungen erfolgen analog der Haupteerschließungsstraße mit Hochborden unter vorgelagerten Rinnen bzw. Bänderungen aus Betonsteinpflaster 16/16/14 cm. Aufgrund der vorhandenen Höhenverhältnisse ist die Entwässerungsrinne südlich der Einstellplätze vorgesehen. Nördlich der Fahrbahn ist die Anlegung eines Fahrerhauses vorgesehen. Hier können die Lkw-Fahrer das Gebäude als Aufenthaltsraum nutzen. Auch Sanitäranlagen sowie Duschgelegenheiten werden berücksichtigt. Dies Angebot ist insbesondere für Fahrer vorgesehen, die das Wochenende vor Ort verbleiben müssen.

Bei Bedarf ist die Erweiterung der Stellplatzanlage in östlicher Richtung um weitere 13 Stellplätze möglich. Diese Erweiterung wurde auch bei der Planung der Lärmschutzwand berücksichtigt, sodass ausreichende Höhen der Lärmschutzwand bei Realisierung eingehalten werden. Umlaufend um das Fahrerhaus ist ein 2 m breiter Gehweg in Pflasterbauweise vorgesehen. Die Stellplatzanlage erhält folgenden Querschnitt:

- 1,50 m Grünfläche / Bankett
- 2,00 m Gehweg
- 5,66 m Fahrerhaus
- 2,00 m Gehweg
- 7,50 m Fahrbahn
- 6,00 m Stellfläche für Zugmaschinen
- 1,50 m Bankett
- 26,16 m Gesamt

Die Fahrflächen erhalten folgende Oberbaukonstruktion:

Fahrbahn / Stellplatz

Oberbaukonstruktion in Anlehnung an RStO 12/24, Tafel 1, Bk 3,2, Zeile 1

- 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
- 6 cm Asphalttragschicht AC 16 BS
- 13 cm Asphalttragschicht AC 32 DS
- 42 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
- 65 cm Gesamtaufbau

Die Stellflächen werden mittels Markierungen kenntlich gemacht.

Für den Gehweg um das Fahrerhaus ist folgende Oberbaukonstruktion vorgesehen:

Oberbaukonstruktion in Anlehnung an RStO 12/24, Tafel 6, Pflaster, Zeile 2

- 8 cm Betonsteinpflaster 20/10/8 cm, Farbe: grau
- 4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch
- 28 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
- 40 cm Gesamtaufbau

Die Fahrbahn der Stellplatzanlage wird untergeordnet an die Haupteerschließungsstraße angeschlossen. Die Abrundung der Fahrbahnänder erfolgt mit Radien $R = 8 \text{ m}$. Die Längsneigung beträgt durchgehend 1%.

3.1.6. Zaunanlage

Im Plangebiet ist eine Zaunanlage mit einer Gesamtlänge von etwa 360 m vorgesehen. Entsprechend den Konzernrichtlinien wird die Zaunanlage in der „Sicherheitsstufe 2“ ausgeführt mit einer Höhe von 2,20 m. Die Zaunanlage erhält einen abgewinkelten Übersteigschutz. Der Verlauf des Zaunes ist dem beigefügten Lageplan zu entnehmen.

3.1.7. Stellplätze für Auflieger

Östlich der geplanten Erschließungsstraße und westlich der vorhandenen Stellplätze für Auflieger werden 20 neue Stellplätze für Auflieger geschaffen. Die Stellplätze erhalten eine Länge von 20 m und eine Breite von 4 m. Sämtliche Stellplätze erhalten Anfahrsschwellen, sodass kein unbeabsichtigtes Anfahren der östlich angeordneten Ladesäulen erfolgen kann und ein ausreichender Abstand zu den Ausstattungsgegenständen vorhanden ist zur Öffnung der Ladeflächen. Aufgrund der hohen Punktbelastungen werden die Stellplätze in Betonbauweise hergestellt. Zum Rangieren wird vor den Stellplätzen ein 16 m breiter Rangierstreifen in Asphaltbauweise hergestellt.

Die Stellplätze für Auflieger erhalten eine Längsgefälle von 2,5%. Die Rangierfläche von 16,00 m Breite erhalten eine Längsneigung zwischen 4 und 6%. Die gesamte Anlage entwässert in östlicher Richtung. Um eine möglichst schnelle Ableitung des Oberflächenwassers in die geplante Regenwasserkanalisation zu ermöglichen, wird zwischen Stellplätzen, Rangierfläche und zwischen Rangierfläche, Haupterschließungsstraße jeweils eine Linienentwässerung vorgesehen, die für die Befahrung mit Sattelzügen ausgelegt wird.

Östlich der neuen Stellplätze werden die Ladesäulen neu hergestellt. Dieser 5 m breite Bereich wird mit Hochbordsteinen eingefasst und die Oberfläche mit Betonsteinpflaster befestigt.

Für den Anschluss an das vorhandene Betriebsgelände und zur Sicherstellung einer Umfahrung der Stellplätze ist ein Durchstich nördlich und südlich der Stellplatzanlage zu den vorhandenen Betriebsflächen vorgesehen. Die Breite der jeweiligen Zufahrt wird mit 7,50 m vorgesehen. Aus diesem Grunde müssen im Bereich der vorhandenen Stellplätze für Auflieger 5 Stellplätze entfallen, sodass 19 Einstellplätze verbleiben.

Die Rangierflächen erhalten folgende Oberbaukonstruktion:

Fahrbahn:

Oberbaukonstruktion in Anlehnung an RStO 12/24, Tafel 1, Bk 3,2, Zeile 1:

- 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS
- 6 cm Asphaltbinderschicht AC 16 BS
- 13 cm Asphalttragschicht 32 TS
- 42 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
- 65 cm Gesamtaufbau

Stellplätze für Auflieger:

Oberbaukonstruktion gemäß RStO 12/24, Tafel 2, Bk 3,2, Zeile 2:

- 23 cm Betondecke gemäß ZTV Beton StB 07, Plattenbreite 4,0 bis 4,5 m
- 10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS
- 32 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
- 65 cm Gesamtaufbau

Pflasterfläche/Ladesäulen:

Oberbaukonstruktion gemäß RStO 12/24, Tafel 6, Pflaster, Zeile 2

- 8 cm Betonsteinpflaster 20/10/8 cm Farbe grau
- 4 cm Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
- 28 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
- 40 cm Gesamtaufbau

3.1.8. Gehweg

Um eine sichere Führung des Fußgängerverkehrs sicherzustellen, ist zu den geplanten Ladesäulen eine Gehwegverbindung, beginnend ab der östlichen Flurstücksgrenze, in 2 m Breite vorgesehen. Durch diese fußläufige Verbindung können die Mitarbeiter die rückwärtigen Ladebereiche der Auflieger ohne Betretung der Verkehrsflächen für die Sattelzüge erreichen. Der Gehweg verläuft überwiegend gradlinig und besitzt eine Länge von ca. 65 m. Der Gehweg wird auf Hochbord geführt und erhält eine Querneigung von 3% zu der Fahrbahn. Die Entwässerung erfolgt somit über die bestehende bzw. geplante Entwässerung der Fahrbahn. Die Gehweghinterkante erhält eine Einfassung mit einem Tiefbordstein. Folgende Oberbaukonstruktion ist für den Gehweg vorgesehen:

Oberbaukonstruktion gemäß RStO 12/24, Tafel 6, Pflaster, Zeile 2:

- 8 cm Betonsteinpflaster 20/10/8 cm Farbe: grau
- 4 cm Brech-Sand-Splittgemisch 0/5 mm
- 28 cm Frostschuttschicht 0/45 mm
- 40 cm Gesamtaufbau

4. Bauablauf

Als allererste Maßnahme ist der Ausbau der Borkener Straße (K 46) vorgesehen. Der Anschluss wird bereits im Endzustand hergestellt. Lediglich der geplante Tropfen sollte möglichst zu einem späten Zeitpunkt hergestellt werden, um Beschädigungen der Einfassung des Tropfens während der Bauausführung der inneren Erschließung zu vermeiden.

Nach Realisierung des Ausbaus der Borkener Straße wird als nächstes die Lärmschutzwand/-wall-Kombination sowie die Sichtschutzwand/-wand-Kombination und die Sichtschutzwallanlage hergestellt. Erst wenn diese Maßnahmen nahezu abgeschlossen sind, kann die weitere innere Erschließung vorangetrieben werden. Für die Lärm- und Sichtschutteinrichtungen werden zur Befahrung / Materialanlieferung bereits erste Maßnahmen im Zuge der Haupteerschließungsstraße und der zukünftigen Stellplatzanlage für Zugmaschinen erforderlich. Insbesondere für den Sichtschutzwall im nördlichen Bereich ist die Schaffung einer provisorischen Anfahrt der Wallanlage notwendig. Die Fahrbahnen werden zunächst bis einschließlich der Asphalttragschicht hergestellt, sodass sowohl das Verladebüro als auch das Fahrerhaus hergestellt werden können. Parallel dazu können dann die weiteren Verkehrsanlagen wie die Stellplätze für die Zugmaschinen die Zaunanlage und die geplanten neuen Stellplätze für Auflieger realisiert werden.

Zum Abschluss kann dann der Gehweg sowie die noch fehlenden bituminösen Deckschichten für die innere Erschließung realisiert werden. In die verschiedenen Bauabläufe sind die Herstellung der Ver- und Entsorgungsleitungen vorab zu berücksichtigen.

Kostenträger ist die Westfleisch Finanz AG.

Aufgestellt:
Osnabrück, 30.07.2026
Ra/Fr/We-25046013-04

Planungsbüro Hahm GmbH