

ARBEITSVORLAGE

Amt / Abteilung Liegenschaften, Digitalisierung, Technik	Sachbearbeiter/in Harald Schnabel	Telefon 9745-21	Datum 15.07.2020
Registraturnummer	022.3; 815.41	Seiten 4	Anlagen 4
Beratung / Beschlussfassung Gemeinderat	öffentlich <input checked="" type="checkbox"/>	nichtöffentlich <input type="checkbox"/>	Sitzung 28.07.2020
Verwaltungsausschuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Top 4

VERHANDLUNGSGEGENSTAND

Tiefbauarbeiten In den Beeten

- Vorstellung der Straßengestaltung, Radwegampel, Parkierung

I. Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt vor, der Gemeinderat möge beschließen:

1. Die Gestaltung der Parkflächen im Wohngebiet wird wie vorgestellt nur auf der Nordseite platziert.
2. Die Gestaltung wird mit Pflastersteinen realisiert. – Mehrkosten 2.247,43 €
3. Die Wendepalte wird gemäß gültigem B-Plan hergestellt – Kosten 16.910,34 €.
4. Querungshilfe für Radfahrer durch die bestehende Fußgängerlichtsignalanlage bleibt weiterhin bestehen. Die Randsteine werden abgesenkt und der Bodeneinlaufschacht wird versetzt.
5. Je ein Piktogramm „Radfahrer“ wird auf den Straßen In den Beeten und Marktstraße angebracht.

Vorlage bewirkt Ausgaben	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Deckungsmittel sind bereit	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Außer- bzw. überplanmäßige Ausgaben	¹ <input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Finanzierungsnachweis liegt bei	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein

II. Zusammenfassung

Zeitschiene:

Vorstellung GR 19.05.2019	Vergabe Bauarbeiten 31.03.2020	Weitere Sitzungen 28.04.2020 und 26.05.2020	Heute Gestaltung 28.07.2020 Beschluss
------------------------------	-----------------------------------	---	--

- Parkflächen im Wohngebiet nur auf der Nordseite (Anlage 4)
- Gestaltung Pflaster – Mehrkosten 2.247,43 € (Anlage 2)
- Herrichten einer Wendeplatte gemäß gültigem B-Plan – Kostenpunkt 16.910,34 € (Anlage 3)
- Querungshilfe für Radfahrer gemäß Vorschlag Landratsamt Variante 3 (Anlage 1), Kosten bereits am 31.03.2020 vergeben.
- Piktogramm auf Straße

III. Sachdarstellung und Begründung:

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 31. März 2020 die Vergabe der Tiefbauarbeiten im Wohngebiet In den Beeten an die Firma AMOS beschlossen. An diesem Tag wurde die noch nicht festgelegte und beschlossene Variante der wechselseitigen Parkierung vorgestellt. Dies mit dem Ziel die Akzeptanz der festgesetzten Zonengeschwindigkeit von 30 km/h zu erhöhen. Der Gemeinderat hat der Verwaltung im Rahmen dieser Vergabesitzung den Auftrag erteilt, Alternativen zu untersuchen

Am 31.03.2020 ging es um die reine Vergabe der Bauarbeiten. Von Seiten der Verwaltung war zuvor geplant, die Gestaltung der Straße, Parkierung und weitere Punkte, die aufkamen, in einer separaten Sitzung ordentlich beraten und beschließen zu lassen. Dies war bereits bei der ersten Sitzung zu dieser Maßnahme am 19. Mai 2019 der Sachstand. Die Verwaltung hat in der Sitzung am 28.04.2020 unter Bekanntgaben über den weiteren Ablauf der Maßnahme (Corona) mündlich berichtet. Danach hat der Gemeinderat in der Sitzung am 26. Mai 2020 beraten und beschlossen die Maßnahme der Wasserleitungsverlegung in der Marktstraße vorzuziehen. Diese Baumaßnahme ist bereits in vollem Gange.

Soweit die zeitliche Aufarbeitung der Baumaßnahme im Gemeinderat. Heute geht es nun darum über die Gestaltung der Oberflächen dieser Maßnahme zu beraten und zu beschließen. Die Verwaltung und das Planungsbüro Westram haben hierzu einige Anregungen der Anwohner sowie die Ergebnisse der Besprechung mit den anliegenden und betroffenen Landwirten in die nun vorliegende Planvorstellung einfließen lassen.

Das wichtigste Ergebnis dieser neuen Planung ist, dass die Parkierung nur auf der nördlichen Seite, d.h. wie bisher erfolgen soll. Die Stellplatzanzahl orientiert sich am derzeitigen Bestand und den gängigen maßlichen Vorgaben. Die Verwaltung schlägt vor, die vorgesehenen Parkflächen auf der Straße als gestalterisches Element mit Pflasterarbeiten zu versehen. Die Mehrkosten zur reinen Asphaltierung und farblichen Markierung beträgt brutto 2.247,43 € (siehe Anlage 2 und Anlage 4).

Bei dem Fußweg im Norden bleibt es bei der Gestaltung mit Pflastersteinen. Eine Asphaltierung wie derzeit wäre keinesfalls günstiger.

Im Zuge der Vorbesprechung in den letzten Wochen kam noch das Thema auf, dass zum Ende der Wohnstraße eigentlich eine Wendemöglichkeit mit doppelt langen Parkplätzen vor vielen Jahren nicht nach Stand der Technik hergerichtet wurde. Nach gültigem Bebauungsplan ist dort eine Wendeplatte vorgesehen, die wir Ihnen nun auch vorstellen und Ihnen vorschlagen, diese nun „ordentlich“ und rechtssicher errichten zu lassen. Derzeit wird dort stets auf Privatgrundstücken gewendet und von den jetzigen Eigentümern noch geduldet. Kosten für diese Wendeplatte betragen 16.910,34 € (siehe Anlage 3).

Aus der Mitte des Gemeinderats wurde auch der Wunsch nach einer ampelgesteuerten Querung für Radfahrer geäußert. Der Planstand der Ausschreibung zur Vergabe ist von Seiten der

Verwaltung und vom Planungsbüro der, dass die vorhandene Fußgängerampel weiterhin als Querungshilfe bestehen bleibt. Für Fußgänger und für Radfahrer wird aber der vorhandene Randstein so abgesenkt, dass man mit Kinderwagen, Rollstuhl oder eben mit dem Fahrrad hier die Ampel als Querungshilfe besser nutzen kann wie derzeit.

Wir haben auch hier die Fachbehörden im Regierungspräsidium, vom Landratsamt Ludwigsburg und von der Stadt Bietigheim-Bissingen in Sachen Verkehrsplanung gehört. Mit dem Landratsamt Ludwigsburg hatten wir auch einen Vororttermin, da das Landratsamt Betreiber dieser Ampelanlage ist. Hier verweisen wir bereits an dieser Stelle auf die Anlage 1. Das Regierungspräsidium empfiehlt für solche Querungen hier stets eine ampelgesteuerte Regelung, verweist aber auch gleich auf die Zuständigkeit im Landratsamt als Betreiber der Ampelanlage. Zuschüsse gibt es hier von keiner Seite.

Die Verwaltung schließt sich dem Vorschlag des Landratsamtes Ludwigsburgs mit der Variante 3 (=bestehende Fußgängerlichtsignalanlage nutzen bzw. ohne Signalisierung auf eine geeignete Lücke warten) an. Diese entspricht dem bisherigen Planstand wie beschrieben.

Als gestalterisches Element könnte man auf der Straßenfläche im Wohngebiet In den Beeten und ggf. am Anfang der Marktstraße ein Piktogramm mit Radfahrer anbringen. Dies hat der Verkehrsplaner der Stadt Bietigheim-Bissingen angeregt und die Verwaltung begrüßt diesen Vorschlag. Denn ein separat eingezeichneter Rad-Schutzstreifen ist für beide Straßen nicht notwendig, da beide sich in einer Tempo-30-Zone befinden. Ein Schutzstreifen ist bei der vorgeschlagenen Parkierung In den Beeten auch gar nicht realisierbar.



Simone Haist
Bürgermeisterin

Hallo Herr Schnabel,
hallo Herr Westram,

Anlage 1

im Anhang finden Sie meine Stellungnahme für die Kreuzung L1113/In den Beeten/Marktstr. Die Stellungnahme ist nun doch etwas ausführlicher geworden.

Mit freundlichen Grüßen
Henriette Peterseim-Maggi

Text:

Voruntersuchung der Situation des Radverkehrs an dem Knotenpunkt L1113/In den Beeten/Marktstr in Ingersheim

Bestandaufnahme:

Um die derzeitigen Wartezeiten und somit die derzeitige Qualitätsstufe zu ermitteln wird eine Knotenpunktzählung benötigt. Diese liegt für die Untersuchung aber nicht vor. Über den DTV auf der L1113 wurden mehrere Abschätzungen für die Ermittlung der Qualitätsstufe gemacht.

Im Ergebnis liegt für den Knotenpunkt im besten Fall die Qualitätsstufe B und im schlechtesten Fall Qualitätsstufe C vor.

Laut dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen werden die Qualitätsstufen B und C wie folgt definiert.

QSV B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

QSV C: Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenrichtungen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

Bei einer Qualitätsstufe von B oder C ist kein Handlungsbedarf an diesem Knotenpunkt notwendig. In dieser Konsequenz muss aus Sicht der Verkehrssteuerung gesagt werden, dass keine Lichtsignalanlage gebraucht wird.

Um den Radverkehr bei der Querung der L1113 zu unterstützen gibt es drei mögliche Varianten. Jede Variante wird nun im Einzelnen betrachtet und die notwendigen Eckpunkte sowie die Kosten zusammengetragen.

Variante 1: Vollsignalisierung des Knotenpunkts L1113/In den Beeten/Marktstr

Die bestehende Fußgängerlichtsignalanlage wird durch eine Lichtsignalanlage am Knotenpunkt ersetzt. Alle Fahrtrichtungen erhalten ein Signal, nach welchem sie sich richten müssen. Die Lichtsignalanlage regelt den Verkehr für den gesamten Knotenpunkt. Der große Unterschied zu einem unsignalisierten Knotenpunkt ist, dass bei einer Lichtsignalanlage der Räumweg für die Verkehrsteilnehmer, der in der letzten Grünsekunde noch über den Haltebalken fährt sicher gewährleistet werden muss. Daraus entstehen für alle Verkehrsteilnehmer längere Wartezeiten. Es

kann in den Spitzenstunden nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einem Rückstau auf die benachbarte Lichtsignalanlage L1113/L1125 (Konzkreuzung) kommt. Ebenso kann es umgekehrt zu einem Rückstau von der Konzkreuzung auf den Knotenpunkt L1113/In den Beeten/Marktstr kommen. Um diesen Rückstau zu vermeiden, ist eine Koordinierung (Grüne Welle) der beiden Lichtsignalanlagen notwendig. Bei einer Koordinierung wird die Hauptrichtung, in diesem Fall der Geradeausverkehr auf der L1113, ohne Halt an den beteiligten Lichtsignalanlagen durchgeschleust. Der Nachteil einer solche Koordinierung ist aber, dass die Wartezeiten der Nebenrichtungen und der Fußgänger sehr hoch sind.

Hier besteht die Gefahr, dass der Radverkehr trotz rotem Signal die L1113 quert, sollten sich Lücken ergeben.

Die geschätzten Kosten stellen sich wie folgt zusammen:

Neues Steuergerät	ca. 20.000€
Zusätzliche Masten	ca. 1.000€
Anforderungstaster Radverkehr	ca. 1.000€
Zusätzliche Signalgeber	ca. 2.500€
Kabel	ca. 500€
Anpassung der Programmierung	ca. 20.000€
Montage	ca. 8.000€
Zusätzliche Markierung	ca. 2.000€
Tiefbau	ca. 50.000€

Eine Vollsignalisierung des Knotenpunkts würde also ca. 105.000€ kosten.

Variante 2: Radeinfahrhilfe

Die bestehende Lichtsignalanlage wird um ein Vorsignal erweitert. Die Radfahrer können mittels eines Tasters anfordern und der Verkehr auf der L1113 wird angehalten. Die Nebenrichtungen haben in dieser Variante keine Signale, sondern können bei den passenden Lücken auf die L1113 einfahren bzw. die L1113 queren.

In dieser Variante ist es möglich, dass es zu einem Rückstau auf die benachbarte Lichtsignalanlage Konzkreuzung kommen. Genauso kann der Rückstau der Lichtsignalanlage Konzkreuzung über den Knotenpunkt gehen.

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf ca. 53.500€ und setzen sich wie folgt zusammen:

Neues Steuergerät	ca. 10.000€
Zusätzliche Masten	ca. 1.000€
Anforderungstaster Radverkehr	ca. 1.000€
Zusätzliche Signalgeber	ca. 500€

Kabel	ca. 500€
Anpassung der Programmierung	ca. 5.000€
Montage	ca. 5.000€
Zusätzliche Markierung	ca. 500€
Tiefbau	ca. 30.000€

Variante 3: bestehende Fußgängerlichtsignalanlage nutzen bzw. ohne Signalisierung auf eine geeignete Lücke warten

Die letzte Variante ist eigentlich die bestehende Situation. Der Radfahrer warten in der Einmündung auf eine passende Lücke um die L1113 zu queren. Unsichere Radfahrer oder Radfahrergruppen mit Kindern können absteigen und die bestehende Lichtsignalanlage nutzen. Dazu müsste nur der Bordstein im Bereich der Fußgängerfurt abgesenkt werden.

Durch die Qualitätsstufe B bzw. C halten sich die Wartezeiten für Radfahrer im erträglichen Bereich. Vermutlich sind die Wartezeiten ohne Lichtsignalanlage sogar kürzer als mit.

Fazit:

Wägt man die Kosten mit dem Nutzen ab, zeigt sich, dass Variante 3 am sinnvollsten ist. Da kaum Kosten anfallen und der Radverkehr sicher ohne lange Wartezeiten über die L1113 geführt werden kann. In einer größeren Untersuchung könnten noch genauere Zahlen erhoben werden.

Einsparpotential Asphaltbauweise statt gepflasterete Stellplätze

Pos.	Leistungsbeschreibung	Masse	ME	EP	GP
entfallende Leistungen					
2.5.80	Rabatten 10/20	100,00	m	28,35 €	2.835,00 €
2.7.20	Betonpflaster herstellen	140,00	m ²	34,35 €	4.809,00 €
2.7.30	Trennstreifen herstellen	5,00	m	13,92 €	69,60 €
Summe entfallende Leistungen					7.713,60 €
dafür anfallende Leistungen					
2.6.10	Asphalttragschicht Fahrbahn	140,00	m ²	14,21 €	1.989,40 €
2.6.40	Reinigen	140,00	m ²	0,37 €	51,80 €
2.6.50	Bit. Bindemittel	140,00	m ²	0,88 €	123,20 €
2.6.70	Asphaltdeckschicht	140,00	m ²	10,85 €	1.519,00 €
2.7.60	Pflastereinzeiler vor Borden	60,00	m	24,16 €	1.449,60 €
2.9.10	Reinigen Markierungsfläche	50,00	m ²	2,90 €	145,00 €
2.9.30	Markierung Stellplätze, Sperrfläche	100,00	m	5,47 €	547,00 €
anfallende Ersatzleistungen					5.825,00 €
Einsparpotential netto					1.888,60 €
zzgl. 19 % ges. MwSt. (Abnahme Straßenbau in 2020)					358,83 €
Einsparpotential brutto					2.247,43 €

Das Einsparpotential beträgt 0,2% der Bruttoauftragssumme

aufgestellt: 13.07.2020




Mehrleistungen für Bau der Wendepalte

Pos.	Leistungsbeschreibung	Masse	ME	EP	GP
1.2.30	Vollsperrung	1,00	Stk	86,60 €	86,60 €
1.2.80	Grabenbrücken	1,00	Stk	23,13 €	23,13 €
1.2.90	Fußgängerbrücken	2,00	Stk	12,44 €	24,88 €
2.2.50	Längsabsicherung Borde	30,00	m	4,76 €	142,80 €
1.3.10	Asphalt schneiden	14,00	m	8,70 €	121,80 €
1.3.20	Asphaltbefestigung aufnehmen	70,00	m ²	15,40 €	1.078,00 €
1.3.30	Schottertragschicht aufnehmen	21,00	m ³	63,95 €	1.342,95 €
ohne	Boden lösen lagern wiedereinbauen	20,00	m ³	40,00 €	800,00 €
2.4.60	Frostschutzschicht herstellen	11,00	m ³	46,97 €	516,67 €
2.4.80	Schottertragschicht herstellen	16,00	m ³	46,97 €	751,52 €
2.5.10	Bordsteine aufnehmen	60,00	m	6,06 €	363,60 €
2.5.50	Rundbord gerade	10,00	m	16,77 €	167,70 €
2.5.70	Rundbord Radius 5-12 m	30,00	m	16,77 €	503,10 €
ohne	Borde schneiden	7,00	Stk	15,00 €	105,00 €
2.5.80	Rabatten setzen	3,00	m	28,35 €	85,05 €
2.5.100	Oberboden andecken	40,00	m ²	14,53 €	581,20 €
2.6.10	Asphalttragschicht Fahrbahn	55,00	m ²	14,21 €	781,55 €
2.6.20	Asphalttragschicht Wege	5,00	m ²	14,54 €	72,70 €
2.6.40	Reinigen	60,00	m ²	0,37 €	22,20 €
2.6.50	Ansprühen	60,00	m ²	0,88 €	52,80 €
2.6.70	Asphaltdeckschicht Fahrbahn	55,00	m ²	10,85 €	596,75 €
2.6.80	Asphaltdeckschicht Wege	5,00	m ²	11,86 €	59,30 €
2.7.60	Pflastereinzeiler vor Borden	40,00	m	24,16 €	966,40 €
2.8.10	Straßeneinlauf ausbauen	3,00	Stk	48,20 €	144,60 €
ohne	Straßenablauf liefern und einbauen	3,00	Stk	250,00 €	750,00 €
Zwischensumme/Übertrag					10.140,30 €

Übertrag					10.140,30 €
2.8.20	Aufsatz für Straßeneinlauf	3,00	Stk.	265,79 €	797,37 €
2.8.50	Sickerstrang herstellen	20,00	m	14,66 €	293,20 €
2.8.60	Sickerleitung herstellen	20,00	m	4,98 €	99,60 €
1.4.30	Leitungsgrabenaushub	12,00	m ³	51,69 €	620,28 €
1.4.50	Rohrumhüllung	3,00	m ³	72,75 €	218,25 €
1.4.100	Zulage Handaushub	2,00	m ³	99,76 €	199,52 €
ohne	Rohrleitung inkl. Formstücke	11,00	m	50,00 €	550,00 €
anfallende Zusatzleistungen					12.918,52 €
zzgl. 10 % UV					1.291,85 €
Zusatzleistungen netto					14.210,37 €
zzgl. 19 % ges. MwSt. (Abnahme Straßenbau in 2020)					2.699,97 €
mögliche Zusatzleistung brutto					16.910,34 €

aufgestellt: 13.07.2020

Axel Westram

