

Beratungsunterlage Stadt Bad Rappenau



Amt
Tiefbauamt

Berichterstatter (Amtsleiter)
Kretz, Hans-Ulrich

Sachbearbeiter
Kretz, Hans-Ulrich

Vorlagennummer
097/2016

Aktenzeichen
50.1.1

<u>Beratungsfolge:</u> Gremium Technischer Ausschuss	Termin 26.09.2016	Zuständigkeit Entscheidung	Behandlung öffentlich
--	-----------------------------	--------------------------------------	---------------------------------

Vorgänge im Gemeinderat/Ausschüsse, Datum, Vorlagennummer

Anzahl der Anlagen: 1 Lageplan

Betreff:
Verbindung L 530 / K 2120
hier: Vorstellung der Straßenplanung

Beschlussvorschlag:

Der Technische Ausschuss nimmt die vorgestellte Planung zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt beim Landratsamt Heilbronn und dem Regierungspräsidium Stuttgart auf eine zeitnahe Realisierung hin zu wirken.

Sachverhalt:

Erläuterung zur Vorplanung

1. Aufgabenstellung

Das Verkehrskonzept für Bad Rappenau hat herausgearbeitet, dass eine Verbindungsrampe zwischen der K 2120 und der L 530 zu einer spürbaren Entlastung in der Ortslage von Bad Rappenau führen kann. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde die Machbarkeit dieser Verbindungsrampe grundsätzlich überprüft.

Für die neu zu bauenden Verkehrsflächen wird hiermit im Rahmen der Objektplanung Verkehrsanlagen die Vorplanung erläutert. Im Rahmen der im weiteren Planungsverlauf ebenfalls durchzuführenden Genehmigungsplanung (RE-Standard) wird die Zustimmung der Straßenbaulastträger eingeholt und u.a. die Grundstücksverfügbarkeit dargelegt.

2. Hintergrund

Ein Anschluss zwischen der K 2120 und L 530 bringt Entlastungen auf der östlichen Nord-Süd-Achse entlang der Schwaigerner Straße und der Kirchenstraße und verlagert den Verkehr auf die westliche Nord-Süd-Achse entlang der Südstraße und Hinter dem Schloß, sodass die gewünschten Effekte eintreten. Sollte die Bahnübergangsbeseitigung Hinter dem Schloß umgesetzt werden, kann mit dem neuen Anschluss für weitere Entlastungen im Bereich Schwaigerner Straße und Kirchenstraße gerechnet werden.

3. Entwurfserläuterung

Die Vorplanung umfasst die neue Rampe mit ihren beiden Anschlüssen an der K 2120 und der L 530 als teilplangleichen Knotenpunkt zur Verknüpfung zweier Straßen der Entwurfsklasse EKL 3. Die Verbindungsrampe soll östlich der K 2120 und südlich der L 530 errichtet werden. Die Entwurfsparameter ergeben sich aus der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen – Stand 2012 (RAL 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV).

Eine alternative Variante, die die Fläche des bestehenden Wirtschaftsweges für die Verbindungsrampe nutzt, wurde im Zuge der Bearbeitung verworfen, um die Lage der Straßenverbreiterung der L 530 unter dem Brückenbauwerk zu vermeiden.

Teilknoten L 530 / Verbindungsrampe

An dem Teilknoten an der L 530 ist entsprechend der Entwurfsklasse EKL 3 ein separater Links-Abbiegestreifen erforderlich (Typ LA 2). Dieser hat eine Aufstellfläche von 20 m und kann somit die berechneten 6 m Rückstau in der nachmittäglichen Spitzenstunde aufnehmen. Eine Verzögerungsstrecke ist nicht erforderlich, da die rechnerische Rückstaulänge $N_{95} \leq 1$ Fahrzeug beträgt. Die Verziehungslänge östlich und westlich der Einmündung beträgt nach Maßgabe der RAL 2012 bei der gewählten beidseitigen Aufweitung 50 m. Im Bereich des Linksabbiegestreifens sind die Fahrstreifen 3,25 m breit. Der Querschnitt der freien Strecke im Bestand entspricht RQ 11 mit einer Fahrstreifenbreite von 3,50 m. Der Abstand der Einmündung zum Brückenbauwerk beträgt rund 50 m, sodass sich die Aufweitung nicht unter dem Brückenbauwerk befindet. Es wird empfohlen, die zulässige Geschwindigkeit entsprechend der Regelung an den benachbarten Knoten auf der L 530 im Einmündungsbereich auf 70 km/h zu beschränken.

In der untergeordneten Straße (Verbindungsrampe) sind die Knoteneinfahrt und die Knotenausfahrt entsprechend der RAL 2012 als Typen KE 4 und RA 4 ausgebildet.

Teilknoten K 2120 / Verbindungsrampe

An dem Teilknoten an der K 2120 ist entsprechend der Entwurfsklasse EKL 3 ein separater Linksabbiegestreifen erforderlich (Typ LA 2). Dieser hat eine Aufstellfläche von 20 m und kann somit die berechneten 6 m Rückstau in der nachmittäglichen Spitzenstunde aufnehmen. Eine Verzögerungsstrecke ist nicht erforderlich, da die rechnerische Rückstaulänge $N_{95} \leq 1$ Fahrzeug beträgt. Die Verziehungslänge nördlich und südlich der Einmündung beträgt nach Maßgabe der RAL 2012 bei der gewählten einseitigen Aufweitung 70 m. Im Bereich des Linksabbiegestreifens sind die Fahrstreifen 3,25 m breit. Der Querschnitt der freien Strecke im Bestand entspricht RQ 11, jedoch mit nur 3,25 m pro Fahrstreifen. Der Abstand der Einmündung zum Brückenbauwerk beträgt rund 90 m, sodass der Beginn der Aufweitung deutlich von dem Brückenbauwerk abgesetzt ist. Auch die bestehenden Höhenverhältnisse begründen die gewählte Lage der Einmündung. Es wird empfohlen, die zulässige

Geschwindigkeit im Einmündungsbereich auf 70 km/h zu beschränken.

In der untergeordneten Straße (Verbindungsrampe) sind die Knoteneinfahrt und die Knotenausfahrt entsprechend der RAL 2012 als Typen KE 4 und RA 4 ausgebildet. Der parallele Radweg entlang der K 2120 wird wartepflichtig und 6 m abgesetzt über den kleinen Tropfen geführt.

Verbindungsrampe

Die Verbindungsrampe zwischen der L 530 und der K 2120 erhält gemäß RAL 2012 den Regelquerschnitt RRQ 2 mit Fahrstreifenbreiten von 3,25 m und einem Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m. Der Kurvenradius beträgt 50 m, eine Kurvenverbreiterung gewährleistet die Befahrbarkeit auch für Schwerverkehr. Als Übergang zwischen Radius und Gerade ist eine Klothoide vorgesehen.

4. Kostenschätzung

Die Kostenschätzung für die oben erläuterte Vorzugsvariante beläuft sich auf 352.000 € netto / 418.880 € brutto. Hierin nicht enthalten sind Kosten für Grunderwerb, Baunebenkosten, naturschutzrechtlichen Ausgleich sowie gegebenenfalls Entsorgungskosten für belasteten Straßenaufbruch.

Die Kosten für die oben angeführte verworfene Variante liegen um ca. 5 % niedriger, weshalb eine Variantenwahl auch aus Kostengründen vernachlässigt werden kann.