

Datum	Gezeichnet	Änderung	Index

behindertengerechter Umbau Bushaltestellen „Kirche“

Ilsfelder Straße in Schozach

Gemeinde Ilsfeld, Kreis Heilbronn

Bauvorhaben

Erläuterungen

Inhalt

Vorplanung Oktober 2025

Leistungsphase

Gemeinde Ilsfeld

Kreis Heilbronn

Rathausstraße 8



74360 Ilsfeld

Bauherr

Genehmigt

Ilsfeld, den 21. Oktober 2025

Geschäftsführer

	1.1	1/1	
Fertigung	Anlage	Ordner	Projektleiter

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
1 Darstellung der Baumaßnahme	2
1.1 Planerische Beschreibung	2
1.1.1 Vorhabensträger	2
1.1.2 Lage	2
1.1.3 Relief	2
1.2 Baugrund	2
1.2.1 Kampfmittelfreiheit	2
1.3 Schutzgebiete	2
1.4 Baumaßnahme	2
2 Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	3
2.1 Haltestellen „Kirche“ Schozach.....	3
2.2 Querschnitte.....	4
2.2.1 Abmessungen, Querneigungen	4
2.2.2 Aufbau	4
2.2.3 Straßenausstattung	5
2.2.4 Beschilderung.....	5
2.2.5 Fahrbahnmarkierungen	6
2.2.6 Wetterschutz / Wartehaus	6
2.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz	6
2.4 Straßenentwässerung, Entwässerung.....	6
2.5 Leitungen Dritter	6
2.6 Beleuchtung	6
2.7 Verlegung von Leerrohren	6
2.8 Bodenmanagement, Aufbereitungs- und Verwertungskonzept.....	6
3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft.....	8
3.1 Grünflächengestaltung.....	8
4 Baurecht	8
5 Hinweise zur Kostenberechnung.....	8
6 Durchführung der Baumaßnahme	8
6.1 Bauablauf.....	8
6.2 Zusammenwirken mit anderen Baumaßnahmen.....	9
6.3 Grunderwerb	9
7 Quellen- und Literaturverzeichnis	10

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

1.1.1 Vorhabensträger

Die Gemeinde Ilsfeld plant den behindertengerechten Umbau der beiden Bushaltestellen „Kirche“ im Ortsteil Schozach.

1.1.2 Lage

Die Gemeinde Ilsfeld liegt westlich der Autobahn A 81 Heilbronn-Stuttgart und ca. 20 km südöstlich der Stadt Heilbronn. Sie gliedert sich in die Gemeindeteile Ilsfeld, Auenstein, Wüstenhausen, Helfenberg und Abstetterhof. Der Baubereich befindet sich im Gemeindeteil Auenstein.

Der Gemeindeteil Schozach befindet sich nordwestlich vom Hauptort in einer Entfernung von ca. 2km und ist über die L 1100 (Ilsfeld-Flein) und die Ilsfelder Straße aus südlicher Richtung direkt zu erreichen. Aus nördlicher Richtung erfolgt die Zufahrt ebenfalls über die L 1100 und die Fleiner Straße.

Der Baubereich erstreckt sich auf einer Länge von ca. 45m in der Ilsfelder Straße südlich der Kreuzung Fleiner Str. / Herzog-Ulrich-Str. / Heerweg / Ilsfelder Straße.

1.1.3 Relief

Die Haltestelle kommt im Bereich einer Kuppe zum Liegen. In nordwestliche Richtung beträgt das Längsgefälle ca. 1% wie auch in südöstliche Richtung. In diese Richtung wächst das Längsgefälle im weiteren Trassenverlauf der Ilsfelder Straße auf über 7% an. In nördliche Richtung zur Kreuzung hin fällt die Fahrbahn mit etwas weniger als 4% ab.

1.2 Baugrund

Für das gesamte Bauvorhaben wurde kein Baugrundgutachten erstellt nachdem sich der Eingriff im Regelfall auf den Straßenoberbau beschränkt. Im Zuge der Bauausführung ist vorgesehen das vorhandene Aushubmaterial auf ein Zwischenlager der Gemeinde zu bringen und dort eine Haufwerksbeprobung durchzuführen. Unter Berücksichtigung eines nachhaltigen Aufbereitungs- und Verwertungskonzeptes sollen die vorhandenen Baustoffe im gesamten Baubereich wiederverwertet werden.

1.2.1 Kampfmittelfreiheit

Unter Berücksichtigung bereits vorangegangener Maßnahmen in der jüngeren Vergangenheit in den einzelnen Ortsteilen sind der Gemeinde Ilsfeld im Ortsteil Schozach keine Verdachtsflächen von Kampfmitteln bekannt. Demnach sind nach derzeitigem Kenntnisstand insoweit keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Die Mitteilung der Gemeinde Ilsfeld kann nicht als Garantie der Kampfmittelfreiheit gewertet werden.

1.3 Schutzgebiete

Innerhalb vom Baubereich sind keine Schutzgebiete dokumentiert.

1.4 Baumaßnahme

Die hier vorliegende Planung sieht einen behindertengerechten Ausbau der beiden vorhandener Bushaltestellen „Kirche“ im Ortsteil Schozach in beiden Fahrtrichtungen vor. Zur Gewähr-

leistung der behindertengerechten Erreichbarkeit der beiden Haltepunkte wird eine ungesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe nördlich der beiden Haltestellen am südlichen Ast der Kreuzung hergestellt. Die angrenzenden Flächen auf der Westseite vom öffentlichen Verkehrsraum müssen höhentechnisch angepasst werden. Auf der Ostseite befindet sich neben einer Stützmauer auch ein Gebäudezugang mit Treppenstufen.

2 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

2.1 Haltestellen „Kirche“ Schozach

Die vorhandenen beiden Haltestellen befinden sich zentral gelegen in der Ortsmitte von Schozach an der Hauptdurchgangsstraße (Ilsfelder Straße, Kreisstraße K 2083). Die Ortsdurchfahrt ist in diesem Streckenabschnitt charakterisiert von einer Wohnbebauung, teilweise auch zur geschäftlichen Nutzung. Auf der Ostseite befindet sich ein mit Natursteinen verkleidetes Stützbauwerk sowie ein darin integriertes Wohnhaus. Das Buswartehaus auf der Ostseite ist in die vorhandene Mauer integriert. Auf der Westseite ist der Fahrgastunterstand freistehend und vom Gehweg zurückversetzt. Beidseitig der Ilsfelder Straße befindet sich ein straßenbegleitender Gehweg. Dieser findet seine Fortsetzung sowohl in westliche Richtung in die Herzog-Ulrich-Straße wie auch in östliche Richtung in den Heerweg mit Anbindung zum Vorplatz der Kirche. Eine behindertengerechte Querung der Ilsfelder Straße bzw. in deren Fortsetzung Fleiner Straße existiert nicht. Auf der Südwestseite des Kreuzungsbereiches hat der bestehende Gehweg eine Gesamtbreite von ca. 1,50m einschl. Randeinfassungen. Auf der Ostseite beträgt die Gesamtbreite bis zur Stützmauer ca. 3,70m. Die lichte Fahrbahnbreite beträgt ca. 7,0m. Die Fahrbahneinfassungen bestehen auf der Westseite aus Rundbordsteinen und auf der Ostseite aus Hochbordsteinen mit einem Anschlag von ca. 12cm.

Um den behindertengerechten Zugang zu den Bushaltestellen zu gewährleisten wird eine ungesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe angeordnet. Durch den bestehenden Hochbordstein auf der Ostseite wird der Gehweg in der Planung etwas abgesenkt. Das bestehende Höhenniveau entlang der Mauer kann gehalten werden. Auf der Westseite kommt es hinter der Grundstücksgrenze zu Angleichungsarbeiten nachdem sich die Gehweg Oberfläche um ca. 2cm erhöht im Hinblick auf die Anordnung der taktilen Bordsteine.

Auf der Westseite ist die Anordnung von Busbordsteinen lagemäßig nur sehr eingeschränkt möglich. Das bestehende Wohnhaus mit vorgelagerter Hoffläche kann im heutigen Bestand auf seiner gesamten Länge angefahren werden (Rundbordstein als Fahrbahnbegrenzung vorhanden). Dies muss auch zukünftig gewährleistet werden. Nördlich vom Gebäude befindet sich das Buswartehaus. Daran schließt eine kleine Grünfläche an als Begrenzung der Zufahrt zum Postgäßle. Eine Anordnung der Busbordsteine ist somit lediglich im direkten Umfeld vom Buswartehaus möglich. Aufgrund des sich ergebenden Höhenunterschiedes von derzeit ca. +3cm beim Rundbordstein auf dann +18cm beim Busbordstein muss die Pflasteroberfläche im Buswartehaus angepasst werden. Somit ändert sich auch die Sitzhöhe vom Mobiliar. Auf der Ostseite ist der höhentechnische Eingriff in die Gehwegfläche aufgrund des im Bestand vorhandenen Hochbordsteines mit einem Anschlag von 12cm geringer (zukünftig 18cm). Die beiden Zugänge zum Gebäude Nr. 3 sind mit Treppenstufen versehen. Die Pflasterfläche im Buswartehaus muss den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Somit ändert sich auch die Sitzhöhe vom Mobiliar.

Die vorhandene Straßenbeleuchtung befindet sich auf der Westseite entlang vom Gehweg. Am Buswartehaus auf der Ostseite wurde ein zusätzlicher Lichtmast hergestellt. Nach derzeitigem Kenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass auch eine ausreichende Beleuchtung beider Haltestellen gegeben ist.

Fahrtrichtung Ilsfeld (Westseite):

Die Länge der geplanten Busbordsteine (Typ B, Anschlag 18cm) beträgt 5m. Die Einstiegstelle wird mit taktilen Rippenplatten in Betonbauweise versehen (Auffindestreifen). Die erforderliche Mindestbreite für den Zu- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer ist über die Fläche vom Buswartehaus gewährleistet. Die stark verkürzte Haltestelle wird bedingt durch die hinterliegende Zufahrt zum Gebäude einschl. Stellplätze erforderlich.

Fahrtrichtung Flein (Ostseite):

Die Länge der geplanten Busbordsteine beträgt 18m. Die Einstiegstelle wird mit taktilen Rippenplatten in Betonbauweise versehen (Auffindestreifen und Einstiegsfeld). Die vorhandene Gehwegbreite auf Höhe vom Buswartehaus ermöglicht auch den Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer.

Innerhalb der beiden Bushaltestellen wird auf der Asphaltfahrbahn in beide Fahrtrichtungen die Bushaltestelle markiert.

2.2 Querschnitte

2.2.1 Abmessungen, Querneigungen

Die bestehende Fahrbahn der IIsfelder Straße weist eine Fahrbahnbreite von ca. 7,00m aus. Die lichte Breite vom straßenbegleitenden Gehweg auf der Ostseite beträgt ca. 1,25m, auf der Westseite ca. 1,15m. Auf der Ostseite ist das Buswartehaus zurückversetzt in die hinterliegende Mauer. Dadurch ergibt sich eine Tiefe vom Gehweg von 3,15m auf einer Breite von ca. 3,0m. Auf der Westseite weitet sich der Gehweg im Bereich vom Buswartehaus auf eine Breite von ca. 2,10m auf. Das Buswartehaus ist weiter zurückversetzt und hat einschl. Vorplatz eine Gesamttiefe von ca. 3,90m bei einer Breite von ca. 4,0m.

Die Querneigung der Asphaltfahrbahn ist als Dachprofil ausgebildet. Die Aufnahme von anfallendem Straßenoberflächenwasser erfolgt über Straßenabläufe. Diese befinden sich nicht innerhalb der Bushaltestellen. Entsprechend hat der bestehende Hochbord dort als Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg hier auch die Funktion der Wasserführung.

Die geplante Querneigung der in Asphaltbauweise hergestellten Aufstellflächen (Gehweg) beträgt 2,5%.

2.2.2 Aufbau

Der Eingriff in den bestehenden Gehwegoberbau an den Bushaltestellen beschränkt sich auf das Einfügen der geplanten taktilen Rippenplatten in die bestehende Asphaltfläche sowie die höhenmäßige Anpassung im Bereich der Busbordsteine. Die Grundfläche von den bestehenden Buswartehäusern muss durch die Wiederherstellung vom Pflasterbelag angepasst werden.

Der vorhandene Oberbau der Fahrbahn und des Gehweges bleibt in seiner Stärke vorhanden. Aufgrund der Erhöhung des Gehweges durch die Erhöhung vom Anschlag der Fahrbahneinfassung ergibt sich eine Erhöhung vom bestehenden ungebundenen Oberbau. Die bestehende Asphaltfahrbahn wird unter Berücksichtigung der ZTV-A wieder hergestellt.

Zur Gewährleistung eines gegenüber dem Bestand dauerhaft tragfähigen Oberbaus ohne weiteren Eingriff in den Unterbau wird im Fahrbahnbereich ggf. eine HGT-Schicht, auch als Lastverteilung, angeordnet. Sofern das Planum ausreichend tragfähig ist erfolgt die Ausführung klassisch mit einer Schottertragschicht 0/45.

Aus den eingebrachten Erfahrungen mit der Frostepfindlichkeitsklasse F3 und der Frosteinwirkungszone 2 wird die Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus jedoch einheitlich mit 60 cm festgelegt.

Es ergeben sich folgende Aufbauten:

Fahrbahnbereich: 4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS 50/70
 12 cm Asphalttragschicht AC 32 TS 50/70
 15 cm KFT-Schicht KG 100 0/45 (ggf. HGT-Schicht 0/32)

Gehwegflächen (Asphaltbauweise):

 3cm Asphaltdeckschicht AC 5 TN 50/70
 8cm Asphalttragschicht AC 22 TN 70/100
 KFT-Schicht KG 100 0/45 als Ausgleich für die Überhöhung

2.2.3 Straßenausstattung

Änderungen an den bestehenden umliegenden Einfassungen sowie an der umliegenden vorhandenen Pflasteroberfläche bzw. Asphaltoberfläche ergeben sich bedingt durch die Anordnung der erhöhten Randeinfassungen gegenüber dem heutigen Bestand. Angrenzende Fläche werden mit dem gleichen Material angeglichen.

- Einfassungen

Die Abgrenzung von Verkehrsflächen zu privaten Grundstücksflächen erfolgt durch Betonbauteile. Dies erfolgt durch Tiefbordsteine (im Bestand), teilweise mit einem Anschlag von mehreren Zentimeter.

Die Busbordsteine haben eine Breite von 44cm und eine Anfahrtshöhe von 18 cm. Der Anfangsstein und der Endstein wird als Form Typ B ausgebildet.

Sämtliche Randeinfassungen welche erneuert werden müssen zu den privaten Grundstücken hin erhalten eine verstärkte Rückenstütze.

Grundsätzlich sind die Steinformate im Anschlussbereich auf Gehrung zu schneiden.

Die Fugenabdichtung bei Asphaltbauweise zwischen dem Betonbordstein und den Asphalt-schichten erfolgt gemäß ZTV-Fug. bzw. MSNAR.

Die Ausführung vom behindertengerechten Übergang südlich der Kreuzung Ilsfelder Straße / Fleiner Str. / Heerweg / Herzog-Ulrich-Straße erfolgt als ungesicherte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe nach DIN:

- Oberflächen

Fahrbahnflächen werden in Asphaltbauweise ausgeführt.

Gehwegflächen werden in Asphaltbauweise hergestellt.

Die einzelnen Bauweisen sind in den Lageplänen und Regelquerschnitten entsprechend beschrieben.

2.2.4 Beschilderung

Fahrtrichtung Ilsfeld:

Die Notwendigkeit einer weiteren Beschilderung gegenüber dem heutigen Bestand innerhalb des jeweiligen Baubereiches ergibt sich im Zuge der hier dargestellten Planung nicht.

Fahrtrichtung Flein:

Die Notwendigkeit einer weiteren Beschilderung gegenüber dem heutigen Bestand innerhalb des jeweiligen Baubereiches ergibt sich im Zuge der hier dargestellten Planung nicht.

2.2.5 Fahrbahnmarkierungen

Die Notwendigkeit einer Ausführung von Markierungen ist an allen Haltestellen gegeben.

Für die Fahrbahnmarkierungen gelten grundsätzlich die Vorgaben der RMS-2 und der ZTV-M. Für die Markierungen wird das Heißplastik-System (nicht spritzbar) mit einer hohen Reflektion verwendet; hier: Markierungssystem Typ II, Verkehrsklasse min. P6.

2.2.6 Wetterschutz / Wartehaus

Die hier betroffenen beiden Haltestellen sind bereits mit einem Buswartehaus ausgerüstet. Aufgrund der geänderten Randsteinhöhen müssen die Pflasterflächen in den beiden Wartehäusern höhentechisch angepasst werden. Entsprechend sind auch Anpassungen an vorhandenen Stadtmöbeln erforderlich (Erhöhung Sitzbank etc.).

2.3 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Änderungen am bestehenden Wegenetz sind weder geplant noch erforderlich.

2.4 Straßenentwässerung, Entwässerung

Änderungen an der bestehenden Oberflächenentwässerung ergeben sich durch die hier vorliegende Planung nicht.

2.5 Leitungen Dritter

Die Leitungsträger sind über das Bauvorhaben durch den Auftraggeber instruiert und in den weiteren Planungsablauf einbezogen.

Änderungen an den vorhandenen Versorgungsleitungen sind zum jetzigen Planungsstand weder erforderlich noch vorgesehen.

2.6 Beleuchtung

Änderungen am bestehenden öffentlichen Beleuchtungsnetz der Gemeinde Ilsfeld sind nicht vorgesehen und im Zusammenhang mit den hier dargestellten Planungen in jedem einzelnen Baubereich auch nicht erforderlich.

2.7 Verlegung von Leerrohren

Aufgrund des örtlich begrenzten Baufeldes an jedem Haltepunkt sowie des minimalen Eingriffes in den Oberbau erfolgt seitens der Gemeinde Ilsfeld keine Verlegung von Leerrohren.

2.8 Bodenmanagement, Aufbereitungs- und Verwertungskonzept

Das Kreislaufwirtschaftsgesetz des Bundes muss an die Vorgaben der Abfallrahmenrichtlinie der Europäischen Union angepasst werden. Entsprechend wird auch das baden-württembergische Abfallrecht aktualisiert. Dafür wird das bisherige Landesabfallrecht durch ein Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetz abgelöst. In diesem Zusammenhang sollen die landesrechtlichen Regelungen auch mit neuen kreislaufwirtschaftlichen Erkenntnissen und Erfordernissen in Einklang gebracht werden. Die Ersatzbaustoffverordnung tritt zum

01.08.2023 in Kraft und ist bundeseinheitlich, rechtsübergreifend und rechtsverbindlich umzusetzen.

Unter Berücksichtigung der landespolitischen Vorgaben kommt der Auftraggeber seiner Verantwortung für die Umwelt, das Klima und die Gesundheit der Menschen nach indem für die Baumaßnahme ein Aufbereitungs- und Verwertungskonzept erstellt wurde. Hieraus ergibt sich folgende Vorgehensweise:

Unbelastetes Asphaltfräsgut wird zur Wiederverwendung in ein Asphaltmischwerk verbracht oder im Zuge der Bauausführung vor Ort im ungebundenen Straßenoberbau wiederverwendet. Wird der Asphalt in Schollen ausgebaut muss die geeignete Korngröße mittels Brechanlage hergestellt werden.

Belastetes Fräsgut (PAK) muss fachgerecht entsorgt werden.

Vorhandenes Schottermaterial vom Straßenoberbau (bis Z 2) wird im Zuge der Bauausführung vor Ort wiederverwendet. Überschüssiges Material kann auf das Zwischenlager der Stadt zur Wiederverwendung verbracht werden oder geht in das Eigentum des AN über zur Wiederverwendung.

Vorhandenes Schottermaterial vom Straßenoberbau (größer Z 2) ist fachgerecht zu entsorgen über einen Verwertungsbetrieb zur weiteren Behandlung und Wiederverwendung.

Unbelastetes Aushubmaterial vom Straßenunterbau und Untergrund ist auf seine Einbaufähigkeit zu prüfen (geotechnische Gründe). Nicht einbaufähiges jedoch behandelbares Material ist zu behandeln und wieder einzubauen. Einbaufähiges Material ist wieder einzubauen.

Belastetes Aushubmaterial (bis Z 2) vom Straßenunterbau und Untergrund ist auf seine Einbaufähigkeit zu prüfen (geotechnische Gründe). Nicht einbaufähiges jedoch behandelbares Material ist zu behandeln und wieder einzubauen. Einbaufähiges Material ist wieder einzubauen.

Belastetes Aushubmaterial (größer Z 2) ist einem zertifizierten Verwertungsbetrieb zu zuführen und dort zu sortieren, zu konditionieren und einbaufähige Fraktionen der Wiederverwendung zu zuführen.

Anwendung von selbstverdichtendem Ersatzbaustoff:

Sofern das Flüssigbodenverfahren zur Anwendung kommt kann in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde auch belastetes Material (größer Z 2) verwendet werden unter Berücksichtigung der Nachweisführung der mineralischen Kapselung durch den Flüssigboden.

Grundsätzlich gilt:

Direkte stoffliche Verwertung auf der Baustelle bzw. stoffliche Verwertung nach erfolgter Konditionierung und technischer Eignung hat Vorrang vor Deponierung und Entsorgung.

Eine baubegleitende Aus- und Einbaudokumentation ist zwingend erforderlich.

3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Auf Grundlage der hier vorliegenden Planunterlagen erfolgt die Prüfung der naturschutzrechtlichen Belange durch die Gemeinde Ilsfeld im Rahmen des weiteren Projektablaufes.

3.1 Grünflächengestaltung

Die Anordnung von öffentlichen Grünflächen ist in der vorliegenden Planung nicht vorgesehen.

Vorhandene Grünflächen sind nicht tangiert.

4 Baurecht

Auf Grundlage der hier vorliegenden Planunterlagen erfolgt die Prüfung der baurechtlichen Belange durch die Gemeinde Ilsfeld im Rahmen des weiteren Projektablaufes.

5 Hinweise zur Kostenberechnung

Aufgrund der derzeitigen Kostenentwicklung / Kostensteigerung in der Baubranche, welche auch mit der momentanen Auslastung der sich am Markt befindlichen Unternehmen im Zusammenhang steht, möchten wir an dieser Stelle ausdrücklich darauf hinweisen, dass Schwankungsbreiten von bis zu + 20 – 25 % möglich sind. Dies bitten wir bei der Verwendung des in der beiliegenden Kostenberechnung dargestellten Zahlenwerkes (z. B. für Haushaltsansätze etc.) zu berücksichtigen.

Entsprechend des geplanten Ausführungsbeginns des hier dargestellten Leistungsumfanges empfehlen wir Ihnen einen vorgezogenen Kostenanschlag auf Basis des dann erarbeiteten Leistungsverzeichnisses zu erstellen. Somit erhalten Sie bereits vor der Ausschreibungsveröffentlichung einen aktuellen Kostenansatz als weitere Entscheidungsgrundlage.

6 Durchführung der Baumaßnahme

6.1 Bauablauf

Isoliert betrachtet kann die Baumaßnahme abschnittsweise gewerksübergreifend getrennt nach Fahrtrichtung unter halbseitiger Sperrung erfolgen. Unter Berücksichtigung weiterer geplanter Maßnahmen im Baufeld zwischen der Einmündung Herzog-Ulrich-Straße und Dorfstraße kann die Ausführung unter Vollsperrung erfolgen.

Die Arbeiten beginnen mit dem Rückbau bzw. Ausbau der bestehenden Randeinfassungen und Oberflächen. Daran schließt sich die Anordnung der Busbordsteine und Blindenleitelemente an. Im Anschluss erfolgt die Oberflächenwiederherstellung in Pflasterbauweise bzw. Asphaltbauweise sowie die notwendigen Markierungsarbeiten. Mit dem Aufbau vom Stadtmobiliar schließt die Baumaßnahme an den beiden Bushaltestellen ab. Die Ausführung vom behindertengerechten Übergang nördlich der Bushaltestelle erfolgt in gleicher Art abschnittsweise.

6.2 Zusammenwirken mit anderen Baumaßnahmen

Die hier dargestellte Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Erneuerung der Wasserleitung in der Ilsfelder Straße durch die Gemeinde Ilsfeld sowie der geplanten Fahrbahndeckensanierung innerhalb der Ortsdurchfahrt durch das Landratsamt Heilbronn.

6.3 Grunderwerb

Der Grunderwerb ist gesichert bzw. befinden sich die benötigten Flächen bereits in öffentlicher Hand.

Die Abstimmung zur Wiederherstellung von Angleichungsflächen in angrenzenden privaten Grundstücksflächen erfolgt im Rahmen der weiteren Planungsphasen durch die Gemeinde Ilsfeld.

7 Quellen- und Literaturverzeichnis

Regelwerke und Literatur

- [1] Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt-06) Ausgabe 2006, Stand Dezember 2008; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV); FGSV Verlag GmbH; Köln;
- [2] Asphaltbefestigungen (ZTV-Asphalt-StB); Ausgabe 2007; Fassung 2013 Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV); FGSV Verlag GmbH; Köln
- [3] Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau (ZTVE-StB).
- [4] Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen RStO 12 ; Ausgabe 2012; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV); FGSV Verlag GmbH; Köln
- [5] Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen ; Ausgabe 2020; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV); FGSV Verlag GmbH; Köln; 2020
- [6] ZTV Pflaster-StB, Ausgabe 2020; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV); FGSV Verlag GmbH; Köln; 2006
- [7] Musterlösungen für die barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen vom Landratsamt Heilbronn, Stand März 2021
- [8] Musterlösung Regelzeichnung Bushaltestelle Busbucht Regel- und Mindestabmessung der Landeshauptstadt Stuttgart, R 03.22.02
- [9] Handbuch Gestaltung barrierefreier Verkehrsraum Teil II, Überquerungsstellen – Haltestellen – Bahnübergänge, Wendelin Mühr, Ausgabe 2021

Zur Verfügung gestellte Planungsunterlagen Dritter; Planungsgrundlagen

- [10] Top50 Baden-Württemberg; Landesvermessungsamt Baden-Württemberg; Version 4.0; 2003
- [11] B-Grund Daten (Alkis) der Gemeinde Ilsfeld, Geobasisdaten Landratsamt Heilbronn
- [12] Schutzgebiete für die Gemarkung Ilsfeld, LUBW
- [13] Bestandslageplan Kanalisation im Umfeld des geplanten Baubereiches, Gemeinde Ilsfeld
- [14] Bestandslageplan Wasserversorgung im Umfeld des geplanten Baubereiches, Gemeinde Ilsfeld
- [15] Bestandspläne der Versorgungsträger im Planbereich
- [16] Topographische Bestandsaufnahmen durch das Vermessungsbüro Käser, Untergruppenbach
- [17] DGM-Daten des Landesvermessungsamtes
- [18] Eigene Erhebungen und Ortsaufnahmen der I-motion GmbH