

Datum	Gezeichnet	Änderung	Index

behindertengerechter Umbau Bushaltestelle „Hauptstraße“ Süd

Hauptstraße in Auenstein

Gemeinde Ilsfeld, Kreis Heilbronn

Bauvorhaben

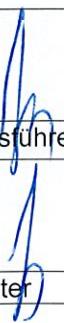
Erläuterungen

Inhalt

Vorplanung Oktober 2025

Leistungsphase

Gemeinde Ilsfeld Kreis Heilbronn Rathausstraße 8 74360 Ilsfeld	
Bauherr	Genehmigt

Ilsfeld, den 24. 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	3
1.4 Baumaßnahme	3
2 Technische Gestaltung der Baumaßnahme.....	3
2.1 Haltestelle „Hauptstr.“ Auenstein	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	5
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 Busbucht „Hauptstr“ in Fahrtrichtung Abstatt im Ortsteil Auenstein.

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 ist über die Autobahn A 81 zu erreichen. Die Zufahrt zum Baubereich innerhalb von Auenstein über die Hauptstraße sowie über die L1100 (Auensteiner Straße). Dies gilt hinsichtlich der L 1100 auch aus Richtung Ilsfeld kommend. Aus nördlicher Richtung ist die Zufahrt von Abstatt über die Auensteiner Str. (Gemarkung Abstatt) und die Abstatter Str. (Gemarkung Auenstein) gewährleistet (L 1102).

Der Baubereich erstreckt sich auf einer Länge von ca. 65m in der Hauptstraße an der abbiegenden Vorfahrtsstraße (L1102) westlich vom Brückenbauwerk vom Vorfluter Schozach.

1.1.3 Relief

Die Haltebucht befindet sich am südlichen Fahrbahnrand der Hauptstraße. Die Fahrbahnquerneigung ist als Dachprofil ausgebildet. Das Längsgefälle der Hauptstraße liegt bei ca. 0,3% in nordwestliche Richtung. Der Hochpunkt der Gradienten befindet sich im Kurvenbereich der abbiegenden Vorfahrtsstraße. In nördliche Richtung (Richtung Abstatt) fällt die Fahrbahn mit ca. 1,0% zum absoluten Tiefpunkt hin ab (Entfernung ca. 25m ausgehend vom Scheitelpunkt der Kurve) um dann mit der nahezu gleichen Neigung wieder anzusteigen. In östliche Richtung führt die Hauptstraße weiter zur Ortsmitte über das Brückenbauwerk der Schozach. Die Fahrbahnachse steigt in diesem Abschnitt mit ca. 0,5% an.

Im Bereich der Busbucht liegen folgende Fahrbahnquerneigungen vor. Der nördliche Gehweg fällt in südliche Richtung zur Fahrbahnrandeinfassung hin ab. Die Fahrbahn selbst ist mit einer einseitigen Querneigung in südliche Richtung ausgeführt. Als Fahrbahnbegrenzung zur Busbucht ist ein Granit-2-Zeiler mit einem Anschlag von ca. 3cm ausgeführt einschl. Anordnung von Straßenabläufen. Die Querneigung der Busbucht wie auch vom südlich angrenzenden Gehweg erfolgt in nördliche Richtung hin zum Granit-2-Zeiler (Homburger Zeile).

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 Auenstein 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

Der gesamte Baubereich liegt innerhalb der Wasserschutzzone III. Weitere Schutzgebiete sind nicht dokumentiert.

1.4 Baumaßnahme

Die hier vorliegende Planung sieht einen behindertengerechten Ausbau der vorhandener Busbucht „Hauptstraße“ im Ortsteil Auenstein in Fahrtrichtung Abstatt vor. Die angrenzenden Flächen auf der Südseite vom öffentlichen Verkehrsraum müssen höhentechnisch angepasst werden. Um den Eingriff auf ein Minimum zu reduzieren und der anspruchsvollen Entwässerung der Fahrbahnoberfläche gerecht zu werden wird die Querneigung der Busbucht gedreht. Die neue Entwässerungsführung ist somit entlang der Einfassung an der Busbucht. Die Busbucht wird höhengleich an die bestehende Fahrbahn der Hauptstraße angebunden. Im Zuge vom behindertengerechten Ausbau wird ein Buswartehaus hergestellt. Somit kann auch die erforderliche Mindestbreite für den rollstuhlgerechten Ausstieg ermöglicht werden.

2 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

2.1 Haltestelle „Hauptstr.“ Auenstein

Die vorhandene Busbucht befindet sich am westlichen Rand von Auenstein an der L 1102 als Hauptverbindung von der Autobahnabfahrt Ilsfeld in Richtung Abstatt. Der Busverkehr dient die Bucht sowohl in Fahrtrichtung Auenstein wie auch in Fahrtrichtung Abstatt an nachdem sich diese unmittelbar vor der abbiegenden Vorfahrtsstraße am südlichen Fahrbahnrand der Hauptstraße befindet. Im direkten Umfeld befindet sich eine lockere Bebauung mit Kleingewerbe und Wohngebäuden. Beidseitig der Hauptstraße wie auch der Abstatter Straße befindet sich ein Gehweg.

Der parallel zur Busbucht verlaufende Gehweg hat einschl. der Randeinfassungen eine Breite von 2,0m. Die Breite der Busbucht liegt bei 3,0m. Die lichte Fahrbahnbreite der einbahnigen, zweispurigen Hauptstraße beträgt 6,50m. Die Randeinfassung zwischen Fahrbahn und Busbucht ist mit einem 2-Zeiler-Granit Großpflaster 16/16 cm erfolgt, Anschlag ca. 3cm. Zwischen der Busbucht (in Pflasterbauweise) und dem Gehweg (Asphaltbauweise) ist ein Rundbordstein (Anschlag ca. 3cm) angeordnet.

Die Anordnung von Busbordsteinen ist lagemäßig nur eingeschränkt möglich nachdem eine Erweiterung der Bucht unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich ist. Westlich ist die Erweiterung durch eine bestehende private Mauer nicht möglich, östlich grenzt die Bucht an das Brückenbauwerk über die Schözach an. Im Zuge der hier vorliegenden Planung wurde auf eine normgerechte Zufahrt zur Bucht großer Wert gelegt um sicher zu stellen, dass die Anfahrt an die Busbordsteine auch korrekt möglich ist. Im Ausfahrtsbereich mussten an der Radienfolge geringfügige Abstriche gemacht werden um die Einbindung in den Bestand vor der Brückenkappe gewährleisten zu können. Für die Anordnung der Busbordsteine bleibt dann noch eine Länge von 7m. Zur Gewährleistung der Oberflächenentwässerung werden Rinnensteine parallel zum Randsteinsatz angeordnet. Im Bereich der Einstiegsstelle kommen Busbordsteine mit integrierter Schlitzrinnenentwässerung zur Anwendung (Anschlag 18cm). Die Änderung der Querneigung innerhalb der Busbucht trägt neben dem günstigeren Höhenausgleich an den südlichen Grundstücksflächen insbesondere auch zur einer Verbesserung der Fahrbahnentwässerung bei. Mit dem höhengleichen Anschluss an die Fahrbahn erfolgt die zukünftige Abtrennung der Busbucht mittels Markierung (Breitstrich 25cm).

Die vorhandene Straßenbeleuchtung befindet sich auf der Nordseite entlang vom Gehweg in der Hauptstraße. Nach derzeitigem Kenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass auch eine ausreichende Beleuchtung der Haltebucht gegeben ist.

Die Länge der geplanten Busbordsteine (mit integrierter Schlitzrinnenentwässerung, Anschlag 18cm) beträgt 7m. Daran schließen sich beidseitig die Übergangssteine an den Revisionsstein und an den Kanalanschlussstein an mit einer Länge von jeweils 2m (1m pro Stein).

Die Einstiegstelle wird mit taktilen Rippenplatten in Betonbauweise versehen (Auffindestreifen mit Einstiegsfeld). Die erforderliche Mindestbreite für den Zu- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer ist über die Fläche vom geplanten Buswartehaus gewährleistet.

2.2 Querschnitte

2.2.1 Abmessungen, Querneigungen

Die bestehende Fahrbahn der Hauptstraße weist eine Fahrbahnbreite von ca. 6,50m aus. Die lichte Breite vom straßenbegleitenden Gehweg auf der Südseite beträgt ca. 2,00m einschl. Einfassungen. Das Buswartehaus wird etwas zurückversetzt um die Gesamttiefe vom Gehweg für den rollstuhlgerechten Ausstieg mit einer Breite von 2,50m zu ermöglichen. Die Busbucht erhält eine Breite von 3,0m. Änderungen an der Fahrbahnbreite der Hauptstraße erfolgen nicht.

Die Querneigung der Asphaltfahrbahn ist einseitig mit einer Entwässerung in südliche Richtung ausgebildet. Die Aufnahme von anfallendem Straßenoberflächenwasser erfolgt derzeit über Straßenabläufe. Mit der Auflassung der Homburger Zeile (2-Zeiler-Granit-Großpflaster) entfällt die Wasserführung. Diese wird mit der Drehung der Querneigung innerhalb der Busbucht auf die südlich gelegene neue Randeinfassung verlegt. Parallel zum Bordstein werden Rinnensteine angeordnet. Die Busbordsteine erhalten eine integrierte Schlitzrinnenentwässerung. Die sich an der Zufahrt und Abfahrt zur Busbucht befindlichen beiden Straßenabläufe werden erweitert und den geplanten Gegebenheiten angepasst.

Die geplante Querneigung der Busbucht in Asphaltbauweise beträgt 3%.

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

2.2.2 Aufbau

Der Eingriff in den bestehenden Gehwegeoberbau an der Busbucht auf der Südseite kommt einem Vollausbau gleich. Die Fläche muss den zukünftigen Höhenverhältnissen vollständig angepasst werden. Die Grundfläche vom geplanten Buswartehaus wird gleichfalls asphaltiert.

Auch die Busbucht selbst bekommt einen Vollausbau nachdem sich die Höhenverhältnisse vollständig ändern. Die Anbindung an die bestehende Asphaltfahrbahn wird unter Berücksichtigung der ZTV-A wieder hergestellt. Im Übergangsbereich ist ein Asphaltgitter vorgesehen.

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 Frostempfindlichkeitsklasse F3 und der Frosteinwirkungszone 2 wird die Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus jedoch einheitlich mit 60 cm festgelegt.

Es ergeben sich folgende Aufbauten:

Busbucht:	4 cm Asphaltdeckschicht AC 11 DS 50/70
	8 cm Asphaltbinderschicht AC 22 BS 25/55-55
	10 cm Asphalttragschicht AC 32 TS 50/70

15 cm Schottertragschicht KG 100 0/45 (ggf. HGT-Schicht 0/32)
23 cm Frostschutzschicht KG 100 0/45

Gehwegflächen (Asphaltbauweise):

3cm Asphaltdeckschicht AC 5 DN 50/70
8cm Asphalttragschicht AC 22 TN 70/100
20 cm Schottertragschicht KG 100 0/45
29 cm Frostschutzschicht KG 100 0/45

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 mit integrierter Schlitzrinnenentwässerung haben eine Breite von 67cm und eine Anfahrtshöhe von 18 cm.

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.

- 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

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 im Bereich der Busbucht 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

Für die hier betroffene Busbucht ist die Anordnung eines Wartehauses vorgesehen. Zur Anwendung kommt die in der Gemeinde übliche Standardausführung einschl. Sitzgelegenheit und Müllleimer.

Die Dachfläche vom Buswartehaus muss entwässert werden. Hierfür ist eine Anschlussleitung über einen Abzweig an die geplante Anschlussleitung der Busbordabdeckung (Schlitzrinnenentwässerung) vorgesehen.

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 unbebundenen Straßenoberbau wiederverwendet. Wird der Asphalt in Schollen ausgebaut muss die geeignete Korngröße mittels Brecheranlage 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 zur 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 zur 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 Zahlenwertes (z. B. für Haushaltsansätze etc.) zu berücksichtigen.

Entsprechend des geplanten Ausführungsbeginns des hier dargestellten Leistungsumfangs 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 unter halbseitiger Sperrung erfolgen.

Die Arbeiten beginnen mit dem Rückbau bzw. Ausbau der bestehenden Randeinfassungen und Oberflächen. Daran schließt sich die Anordnung der Busbordsteine und Blindenleitelemente an. Hinsichtlich vom geplanten Buswartehaus ist zunächst das Fundament herzustellen. Im Anschluss erfolgt die Oberflächenwiederherstellung in Pflasterbauweise bzw. Asphaltbauweise sowie die notwendigen Markierungsarbeiten. Mit dem Aufbau vom Stadtmobiliar (Buswartehaus, Haltestellenbeschilderung etc.) schließt die Baumaßnahme an der Bushaltestelle ab.

6.2 Zusammenwirken mit anderen Baumaßnahmen

Die hier dargestellte Maßnahme steht im Zusammenhang mit der geplanten Fahrbahndeckensanierung innerhalb der Ortsdurchfahrt von Auenstein (L 1102) durch das RP Stuttgart.

6.3 Grunderwerb

Der Grunderwerb ist gesichert bzw. befinden sich die benötigten Flächen bereits in öffentlicher Hand. Für die Anordnung vom Buswartehaus wird auf dem Flst. 837/6 eine Fläche von ca. 4qm benötigt.

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