



KT-Drucks. Nr. 044/2014/1

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

öffentlich

Dezernent

Andreas Wiedmann
Telefon 07031-663 1355
Telefax 07031-663 1489
a.wiedmann@lrabb.de

19.03.2014

Straßen- und Radwegebaumaßnahmen 2014 in Renningen - Vergabe

- Anlage 1 neu: Ortsplan Renningen
- Anlage 2 neu: Lageplan K 1060 mit Radwegquerung
- Anlage 3 neu: Kreisverkehrsplatz Schnallenäcker
- Anlage 4 neu: Wertungsvermerk
- Anlage 5: K 1060 Auditbericht

I. Vorlage an den

Kreistag
zur Beschlussfassung

31.03.2014

II. Beschlussantrag

Die Kreisverwaltung wird ermächtigt, die Bauleistungen im Bereich von Renningen an der

1. K 1013 - Sanierung zwischen Malmshelm und Renningen
2. K 1060 - Neubau Kreisverkehrsplatz Schnallenäcker II
3. K 1060 - Fahrbahnsanierung
4. K 1060 - Anhebung Rankbachbrücke

an die Firma Kirchhoff, Freudenstadt, zum Angebotspreis von 2.277.948,96 € zu vergeben.

III. Begründung

K 1013 Sanierung zwischen Malmsheim und Renningen

Die K 1013 wurde zwischen Perouse und Malmsheim ausgebaut. Zwischen dem neuen Kreisverkehr bei Malmsheim und dem sanierten Kreisverkehr K 1013/K 1060 ist der vorhandene Fahrbahnbelag erneuerungsbedürftig und wird im Zuge dieser Maßnahme saniert. Die Sanierung wurde im Rahmen des Ausbaus der K1013 u.a. aus Verkehrslenkungsgründen damals nicht mit ausgeführt.

Das Amt für Straßenbau hat aus Synergiegründen und in Abstimmung mit der Stadt Renningen folgende örtlich zusammenhängenden Baumaßnahmen in einer Ausschreibung zusammengefasst:

K 1060 Neubau Kreisverkehrsplatz Schnallenäcker II

Zur Erschließung des Baugebiets Schnallenäcker II ist es erforderlich den bestehenden Knotenpunkt der K 1060 mit der Benzstraße zu einem Kreisverkehrsplatz umzubauen. Der Kreisverkehr wird aufgrund der Schwerverkehrsbelastung analog aller neuer Kreisverkehre auf dieser Strecke in Beton erstellt.

K 1060 Fahrbahnsanierung

Im Zuge des Neubaus des Kreisverkehrs Schnallenäcker und der Anhebung der Rankbachbrücke und der damit verbundenen Vollsperrung der K1060 zwischen der K1013 und der K1015 sollen die sich daran anschließenden Streckenabschnitte im bituminösen Aufbau saniert bzw. verstärkt und damit den aktuellen und prognostizierten Schwerverkehrsmengen angepasst werden.

K 1060 Umbau, Anhebung Rankbachunterführung (Radwegequerung, Hochwasserabfluss)

Das Brückenbauwerk über den Rankbach wird angehoben. Die K1060 ist daher in diesem Bereich ebenfalls anzupassen.

Die bisherige Brücke der K1060 ist niedriger als die parallel verlaufende Brücke der S60. Im Hochwasserfall steht dort daher kein Freibord mehr zur Verfügung, bzw. es kann zu einem Überfluten der Brücke kommen. Nach den aktuellen Regelungen zum Hochwasserschutz ist die Brücke daher in der Höhenlage anzupassen. Dies wird vom Wasserwirtschaftsamt ausdrücklich begrüßt.

Neben der Verbesserung des Hochwasserabflusses wird es dadurch auch möglich den Radweg zwischen Malmsheim und Renningen, der insbesondere als Schulweg dient, kreuzungsfrei und damit sicher unter der Kreisstraße hindurch zu führen.

Für diese Maßnahme zur Verbesserung der Radwegführung wurde Ende 2012 ein Programmaufnahmeantrag gestellt. Bereits 2013 wurde die Maßnahme ins Programm des MVI aufgenommen.

Die bisher vorhandene plangleiche Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer an der K1060 wird an aktuelle Sicherheitsanforderungen angepasst. Sie sind Ausfluss von Verkehrsschauen und Sicherheitsaudits (siehe Anlage). Die Neugestaltungen der Querung wurden ebenfalls auditiert. Die plangleiche Querung wird zukünftig nur noch schwach genutzt. Im Hochwasserfall dient sie allerdings noch als Umleitungsstrecke.

Das Amt für Straßenbau des Landkreises Böblingen hat die genannten Sanierungsarbeiten am 07.02.2014 öffentlich ausgeschrieben.

Zur Angebotseröffnung am 06.03.2014 wurden insgesamt 6 Angebote eingereicht. Die Angebotssummen für die ausgeschriebenen Leistungen liegen zwischen 2.277.948,96 € und 2.771.117,86 €. Hierbei hat die Firma Kirchhoff, Freudenstadt, das günstigste Angebot abgegeben. Das Angebot ist vollständig. Es wurden alle Preise eingetragen sowie alle Erklärungen, Unterschriften und geforderten Unterlagen abgegeben. Der Angebotspreis der Firma Kirchhoff ist angemessen.

Die Nachprüfungen des Amtes für Straßenbau haben ergeben, dass die Fa. Kirchhoff fachkundig und leistungsfähig ist und die notwendige Sicherheit für die Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen bietet. Einträge bei der Melde- und Informationsstelle für Vergabesperrn beim Regierungspräsidium Karlsruhe liegen nicht vor.

Die Maßnahmen beginnen im April 2014. Mit einer Fertigstellung sämtlicher Maßnahmen ist bis November 2014 zu rechnen.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat die Angelegenheit vorberaten und empfiehlt dem Kreistag antragsgemäß zu beschließen.

IV. Finanzielle Auswirkung auf den Kreishaushalt

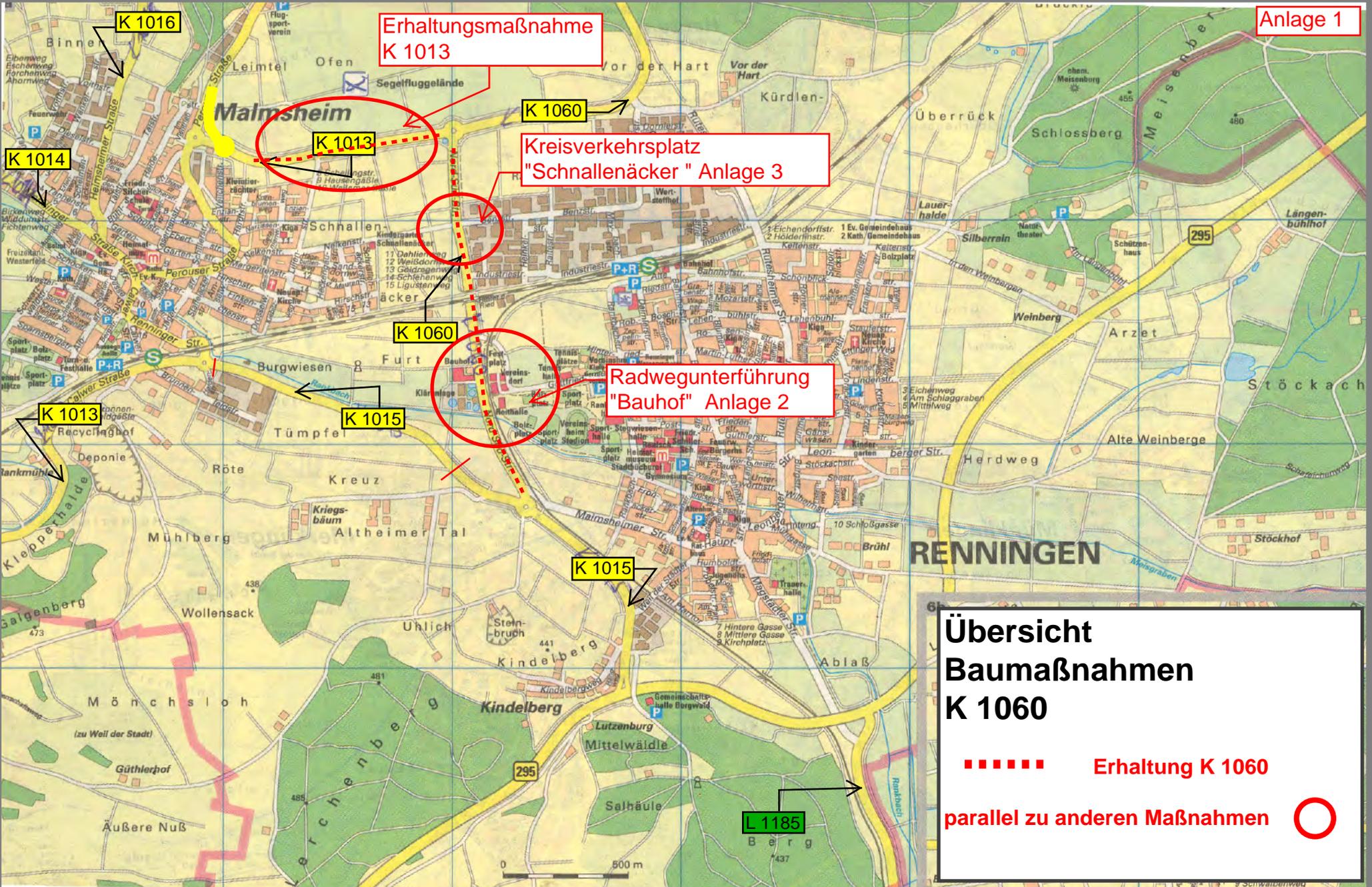
Der Zuschlag kann zum Angebotspreis von 2.277.948,96 € an die Firma Kirchhoff, Freudenstadt, erteilt werden.

Die Erhaltungsmaßnahmen sind im Budget im Rahmen des Straßenentwicklungsprogramms sowie im Rahmen der laufenden Erhaltung und im Finanzplan des Kreishaushaltes 2014 finanziert.

Die Kosten für den Kreisverkehr werden vom Träger der Erschließung des Baugebietes Schnallenäcker übernommen. Für die Verbesserung der Radwegeverbindung Malmsheim – Renningen werden Zuschussmittel nach LGVFG erwartet. Ein Antrag auf vorzeitigen Baubeginn wurde beim Regierungspräsidium Stuttgart bereits gestellt.

R. Bernhard

Roland Bernhard



Erhaltungsmaßnahme
K 1013

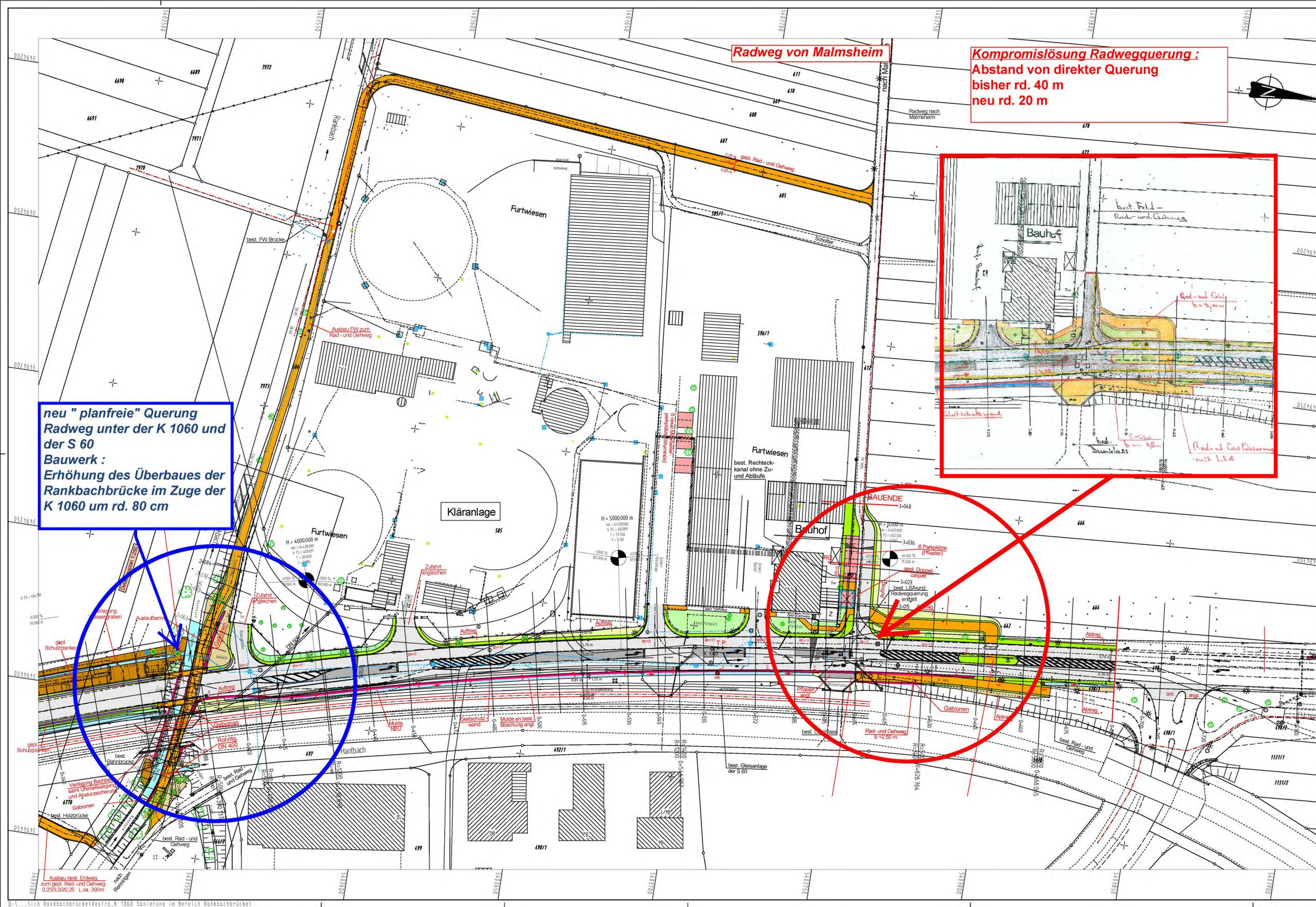
Kreisverkehrsplatz
"Schnallenäcker" Anlage 3

Radwegunterführung
"Bauhof" Anlage 2

**Übersicht
Baumaßnahmen
K 1060**

■■■■■ **Erhaltung K 1060**

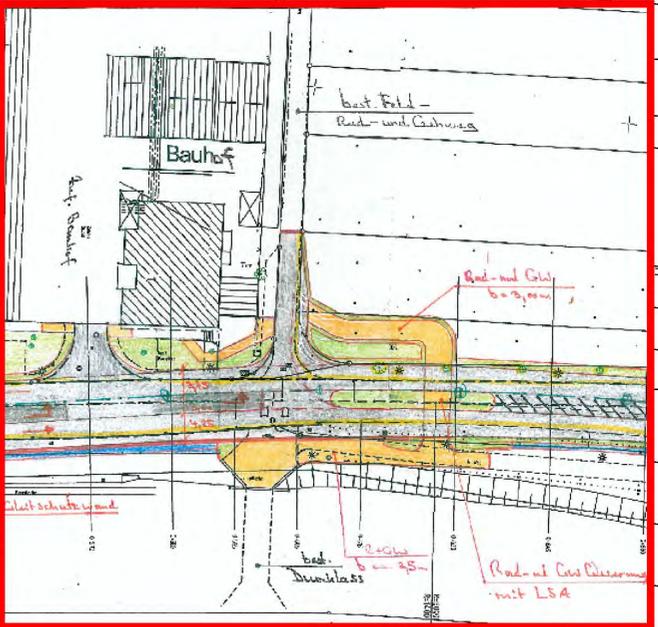
○ **parallel zu anderen Maßnahmen**



Radweg von Malsheim

Kompromislösung Radwegquerung:
Abstand von direkter Querung
bisher rd. 40 m
neu rd. 20 m

neu "planfreie" Querung
Radweg unter der K 1060 und
der S 60
Bauwerk:
Erhöhung des Überbaues der
Rankbachbrücke im Zuge der
K 1060 um rd. 80 cm



Zeichenerklärung

- Einschnittböschung
- Entwässerungsmulde
- Bankett
- Fahrbahn
- Gehweg / Geh- und Radweg
- Dammböschung
- Entwässerungsmulde
- Parallelweg
- Geländeangleichung (Auf- und Abtrag)
- Achsnummer

Neigungsbrechpunkt mit Angabe der Gefällrichtung in Prozent, Länge der Gefällstrecke und Ausrandungshöhe

Hochpunkt / Tiefpunkt

Fahrbahnquerung mit Prozentangabe

Baum/ Gebüsch herausfallend

Rekultivierungsflächen

Gemeinde / Gemarkungsgrenze

Abgrenzung Wasserschutzzone

Bebauungsgrenze

best. Kanal

gepl. Kanal

gepl. Kanal / Kontrollschacht

gepl. Muldeneinfuhr

gepl. Straßeneinfuhr (50/50 oder 50/30)

gepl. Pflichtenstreifen für Sicherstellung

gepl. Lichtmast

Kernbohrung / Rammsondierung

Böschungserosion / Schürftiefe

Rundbord / Hochbord / Flachbord

KB / RS / BS / SCH

RB / HB / FB

Hinweis:

Die Lage der Bestandsleitungen wurde von den jeweiligen Versorgungsträgern übernommen und ist als Anhaltswert zu sehen.
Die genaue Lage und Tiefe der Bestandsleitungen ist über Suchschlitze festzustellen!
Aktuelle Leitungspläne sind vor Beginn der Baumaßnahme bei den jeweiligen Versorgungsträgern anzufordern!
Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Daten erfolgt keine Gewähr!

IBS 71263 Weil der Stadt, Calver Gasse 4-10
Tel. 07033 / 5268-68 Fax - 68
E-Mail: wsl@schaedel.net

INGENIEURBÜRO
SCHÄDEL GMBH

73061 Ebersbach, Gustav-Seebich-Str. 1
Tel. 07163 / 16594-0 Fax - 20
E-Mail: ebersbach@schaedel.net

Landratsamt Böblingen
Straßenbau

Nr.	Art der Änderung	Datum	Name
a	Änderung Achse 2+... und Breite Rad- und Gehweg auf 3,00m	14.06.2013	HI

PSP - Element

Organisations Einheit	Straße	Projekt
V 0 0 0 0	K 1 0 6 0	A 0 0 0 0 0 - -

von Netznoten	nach Netznoten	Station
Anfangsstation	7 2 1 9 0 6 5	7 2 1 9 0 6 9 0 0 0 3 7
Endstation	7 2 1 9 0 6 5	7 2 1 9 0 6 9 0 1 1 1 3 2

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg
Straße: K 1060
Nächster Ort: Renningen

Unterlage 5
Plan 2

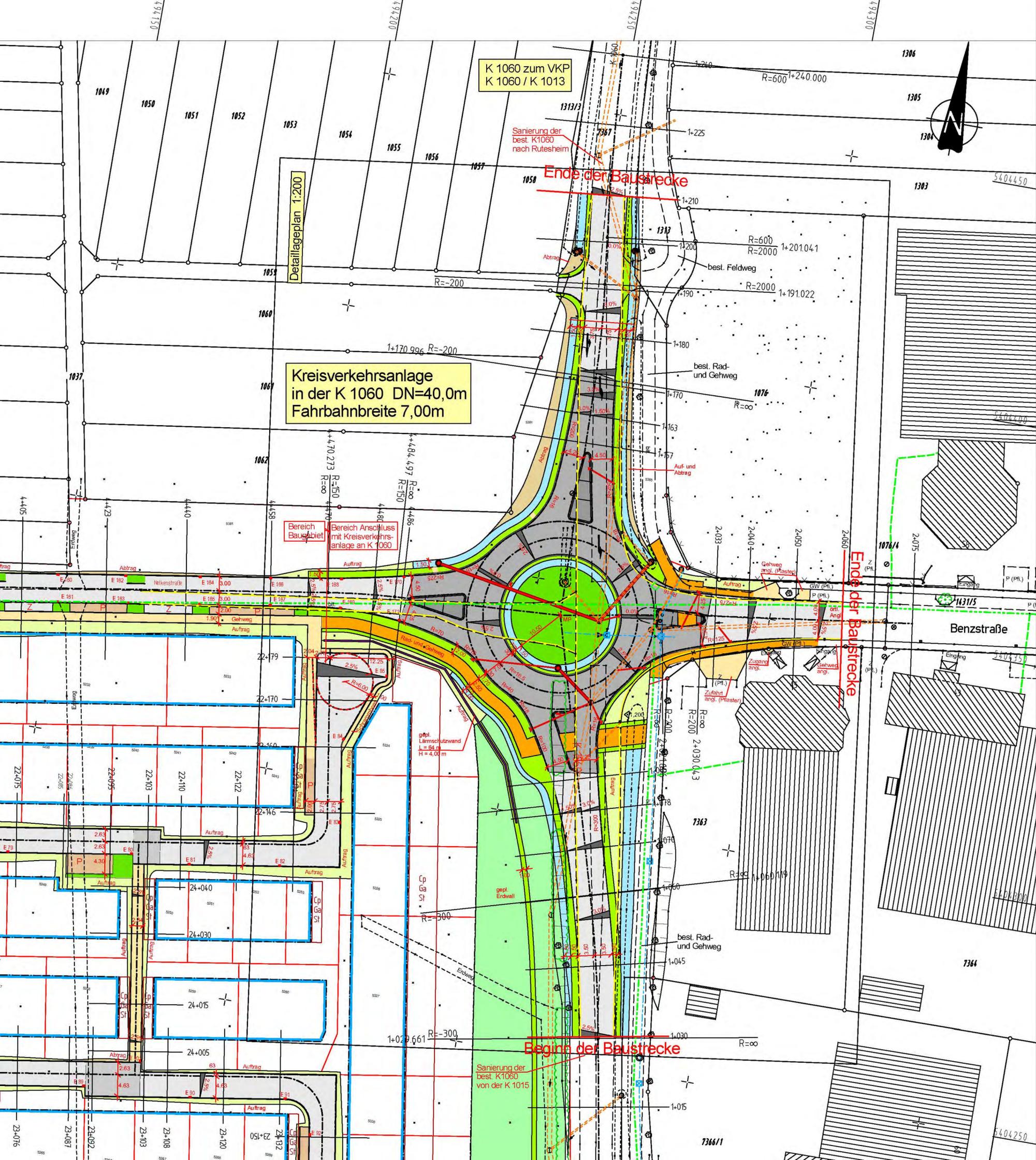
bearbeitet	Datum	Zeichen
geprüft	02/13	HI

K 1060 - Sanierung zwischen der K 1015 und der K 1013 bei Renningen

AUSFÜHRUNGSPLANUNG

Lageplan 2
Maßstab: 1 : 500

Aufgestellt: 22.02.2013
Landratsamt Böblingen
Straßenbau



Vorabzug
Kreisverkehrsplatz
" Schnallenäcker" mit der K 1060

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	K 1060, Sanierung zwischen der K 1015 und der K 1013 in Renningen
Aufsteller:	Landratsamt Böblingen, Straßenbauamt
Entwurfsbearbeitung:	Ing.-Büro Schädel GmbH, Kaisergasse 4 - 10, 71263 Weil der Stadt
Entwurfsphase/Auditphase:	Vorentwurf
Unterlagen:	Lageplan 2, aufgestellt 30.11.2012
Ortsbesichtigung:	07.06.2013
Besonderheiten:	zu auditieren ist im Teil 1 ausschließlich die plangleiche Querung des Radweges zwischen Renningen und Malmsheim in Verbindung mit der vorhandenen Bahnunterführung
Verkehrsbelastung 2010/2011	ca. 7.500 Kfz/24 h Straßenverkehrsmodell des Landkreises
Entwurfsgeschwindigkeit	$V_e = V_{zul} = 50 \text{ km/h}$
Straßenkategorie:	LS IV
Entwurfsklasse:	EKL 4
Entwurfsrichtlinien:	Die Auditierung wurde vor allem auf der Grundlage der RIN 2008, RAL-Entwurf-2011, (RAS-K 1996), ERA 2010 und ESAS 2002 durchgeführt.

Auditor

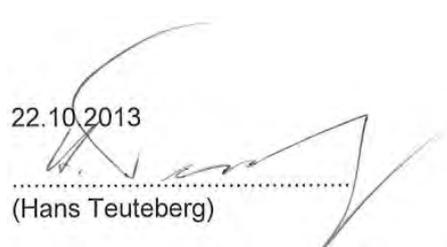
Name:

Dipl.-Ing. (FH) Hans Teuteberg

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. K. Langenbach GmbH
In der Au 11, 72488 Sigmaringen
Tel: 07571/7445-15; Fax: 0751/7445-66
Mail: teuteberg@langenbach.de;
home: www.langenbach.de

Datum:

22.10.2013


.....
(Hans Teuteberg)

Auditergebnis

Bei der Auditierung des oben genannten Projektes wurde Folgendes festgestellt:

Vorbemerkung

- (1) Vom Landkreis Böblingen wird eine Sanierung der K 1060 zwischen der K 1015 und der K 1013 in Renningen geplant. Im Zusammenhang mit der Deckensanierung werden an den vorhandenen Zufahrten zur Kläranlage, Bauhof und Bauamt der Stadt Renningen Linksabbiegespuren angelegt. Gleichzeitig werden die vorhandenen Senkrechtparkplätze, die von der K 1060 direkt befahren und von denen daher auch rückwärts ausgeparkt wird, an den Wirtschaftsweg auf Flst. 612 verlegt. Dieser Wirtschaftsweg ist gleichzeitig auch eine wichtige Radwegverbindung zwischen Renningen und Malsheim, die insbesondere von Schülern sehr stark frequentiert wird. Für den Radweg wurde im Zusammenhang mit der Erneuerung der S-Bahn-Linie S 60 eine neue Unterführung hergestellt, damit der bestehende Radweg östlich der Bahnlinie erreicht werden kann. Kritisch ist die Querung des Radweges über die Kreisstraße, für die derzeit eine Bedarfs-Lichtsignalanlage eingerichtet ist. Nachfolgend soll ausschließlich unter Sicherheitsgesichtspunkten geklärt werden, ob
- a) ein weiterer Betrieb der Bedarfs-Lichtsignalanlage an gleicher Stelle über 3 Spuren möglich ist,
 - b) die Querungsstelle um ca. 50 m nach Norden verschoben und durch eine Mittelinsel unterstützt werden soll
 - c) oder eine Kompromisslösung aus beiden vorgenannten möglich ist.

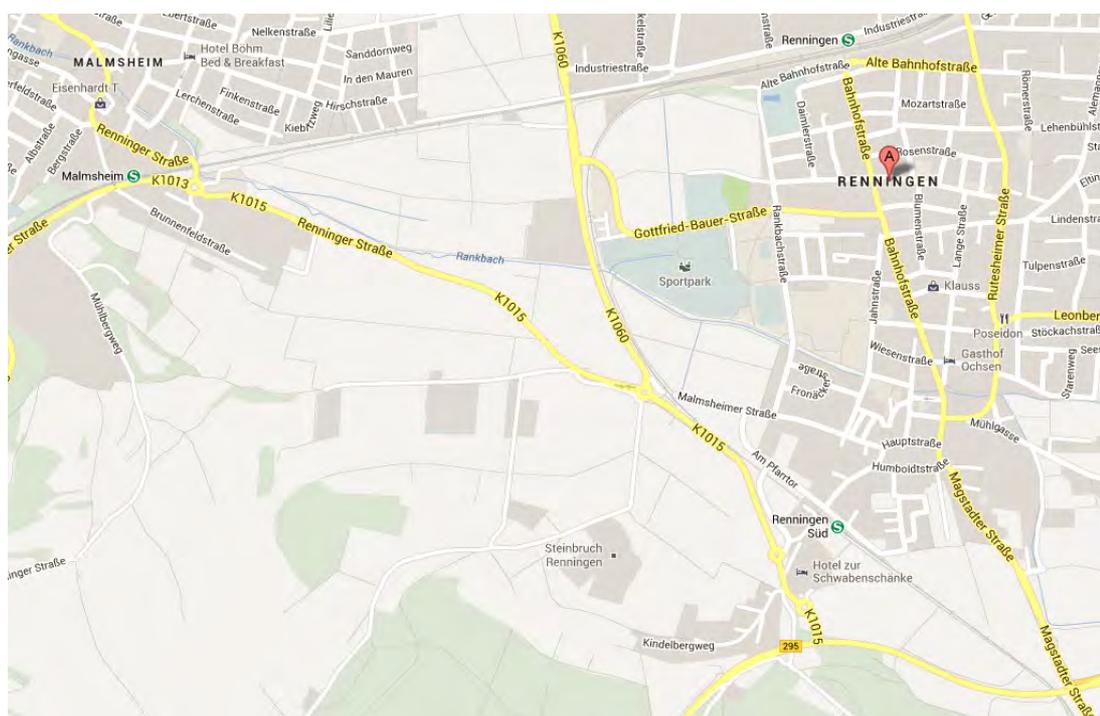


Bild 1: Lage der K 1060 am westlichen Stadtrand von Renningen, die zu auditierende Radwegquerung liegt zwischen Rankbach und Gottfried-Bauer-Straße

Straßenquerschnitt

- (2) Für die Kreisstraße sind im betroffenen Bereich 3 Fahrspuren ausgewiesen, jeweils eine Geradeausspur pro Richtung und die Linksabbiegespur. Die westliche Fahrspur von Fahrtrichtung Nord nach Süd ist mit 3,50 m Breite angegeben, die Linksabbiegespur mit 3,00 m und die östliche Fahrspur für die Fahrtrichtung Süd nach Nord mit 3,25 m zuzüglich 0,75 m Breite für eine Betonschutzwand, die hier entlang der Böschung zur Bahnlinie angeordnet wird. Der Straßenquerschnitt entspricht damit dem Regelwerk bzw. dessen sinngemäßer Anwendung
- (3) Die Aufweitung für die Linksabbiegespur wird für die Querungshilfe genutzt und geht an der Einmündung der Gottfried-Bauer-Straße in die dort bereits vorhandene Sperrfläche gegenüber der Linksabbiegespur zur Gottfried-Bauer-Straße über. Die Querungshilfe hat demzufolge eine Breite von 3,00 m, was ebenfalls den Vorgaben der Regelwerke entspricht.

Linienführung

- (4) Die K 1060 ist gemäß ihrem Bestand im Untersuchungsbereich in Grund- und Aufriss mit den Elementen sehr großzügig trassiert. Dadurch ist auch eine ausreichende Übersicht gegeben.



Bild 2: Auszug aus Lageplan mit durchgehenden Fahrspuren, Linksabbiegespuren und geplanter Geh- und Radwegführung

Knotenpunkte

- (5) Im Bestand gibt es nur für die Zufahrt zum Bauhof eine LA-Spur. Für zwei Zufahrten zur Kläranlage und den Wirtschaftsweg ist in der Planung zusätzlich eine LA-Spur ausgewiesen. Aus Sicherheitsgründen ist diese Maßnahme nur zu begrüßen.

- (6) Der nächstgelegene Knotenpunkt ist die Einmündung der Gottfried-Bauer-Straße, die für die Lage der Querungsstelle des Radweges nur insofern von Bedeutung ist, dass die Aufweitung der Linksabbiegespur beibehalten und für die Querungshilfe bzw. die Linksabbiegespur zu dem Wirtschaftsweg bzw. den Zufahrten zu Bauhof usw. genutzt wird.

Radwegquerung

- (7) Die vorhandene Radwegquerung liegt in direkter Verlängerung der Bahnunterführung



Bild 3: Vorhandene Bahnunterführung im Zuge des Radweges mit Lichtsignalanlage und bestehende Querungsstelle mit Bedarfs-LSA



Bild 4: Vorhandene Querungsstelle mit Fortsetzung des Rad- und Wirtschaftsweges

- (8) Die direkte Lage gegenüber der Bahnunterführung und nahezu in direkter Verlängerung des Wirtschaftsweges verleitet einige Radfahrer zur Rot-Überquerungen. Bei der Ortsbesichtigung war dies innerhalb von ca. 30 Minuten 4 mal der Fall, ausschließlich durch Erwachsene. Schüler haben sich dagegen während der Ortsbesichtigung durchweg vorbildlich verhalten.



Bild 5: Radfahrer quert trotz Rot die Fahrbahn

- (9) Die geplante Radwegquerung ist bei vorliegender Planung ca. 50 m von der vorhandenen Querungsstelle abgerückt. Die Länge der Abrückung ist mit der Schaffung einer ausreichenden Aufstellfläche an der Querungsstelle begründet.
- (10) Der geplante Versatz ist in Verbindung mit den geplanten Betonschutzwänden die wirksamste und sicherste Lösung, da nur so ein direktes Durchfahren in die Bahnunterführung bzw. aus der Bahnunterführung heraus auf die Straße unterbunden wird. Eine direkte Querung wie bisher ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen.
- (11) Für die Betonschutzwand zwischen Fahrbahn und Radweg ist eine Variante mit Geländeraufsatz zu empfehlen. Da im betroffenen Streckenabschnitt die Geschwindigkeit auf $V_{zul} = 50$ km/h beschränkt ist, sind keine passiven Schutzeinrichtungen nach RPS 2009 erforderlich. Es könnte hier ein entsprechendes Fertigteilelement mit Geländeraufsatz, wie Cityblock, verwendet werden.



Bild 6: Innerstädtisches Trennelement Cityblock mit Aufsatzgeländer als Trennung zwischen Fahrbahn und Radweg

- (12) Unabhängig vom Querungsbereich bringt die Führung der Radfahrer entlang der Parkplätze mit Senkrechtaufstellung einen Konfliktbereich mit sich, da ausparkende Autofahrer die Radfahrer i.d.R. nicht frühzeitig erkennen. Eine Abrückung des Radweges oder eine Trennung des Belages der Fahrgasse zur Schaffung eines für Radfahrer unattraktiven „Rangierstreifens“ ist im Bereich der Senkrechtparkplätze zu prüfen, z.B. durch grobfugiges Rasenfugenpflaster oder grobes Großpflaster. Damit wäre auch gleichzeitig eine deutliche Führung auf die neue Querungsstelle erreicht.
- (13) Die vorhandene Bedarfs-Lichtsignalanlage ist bei einer Querungshilfe einerseits nicht zwingend erforderlich, bringt aber doch einen deutlichen Sicherheitsgewinn mit sich, wenn Querungen bei Rot unterbunden werden können. Da dies in der Regel nicht möglich ist, sollte ein Verzicht ebenfalls diskutiert werden.