



Rhein-Sieg Kreis

:rhein-sieg-kreis 

Machbarkeitsstudie Bussonderspur /
Zweirichtungsrادweg B56 (Schlangensiefen)

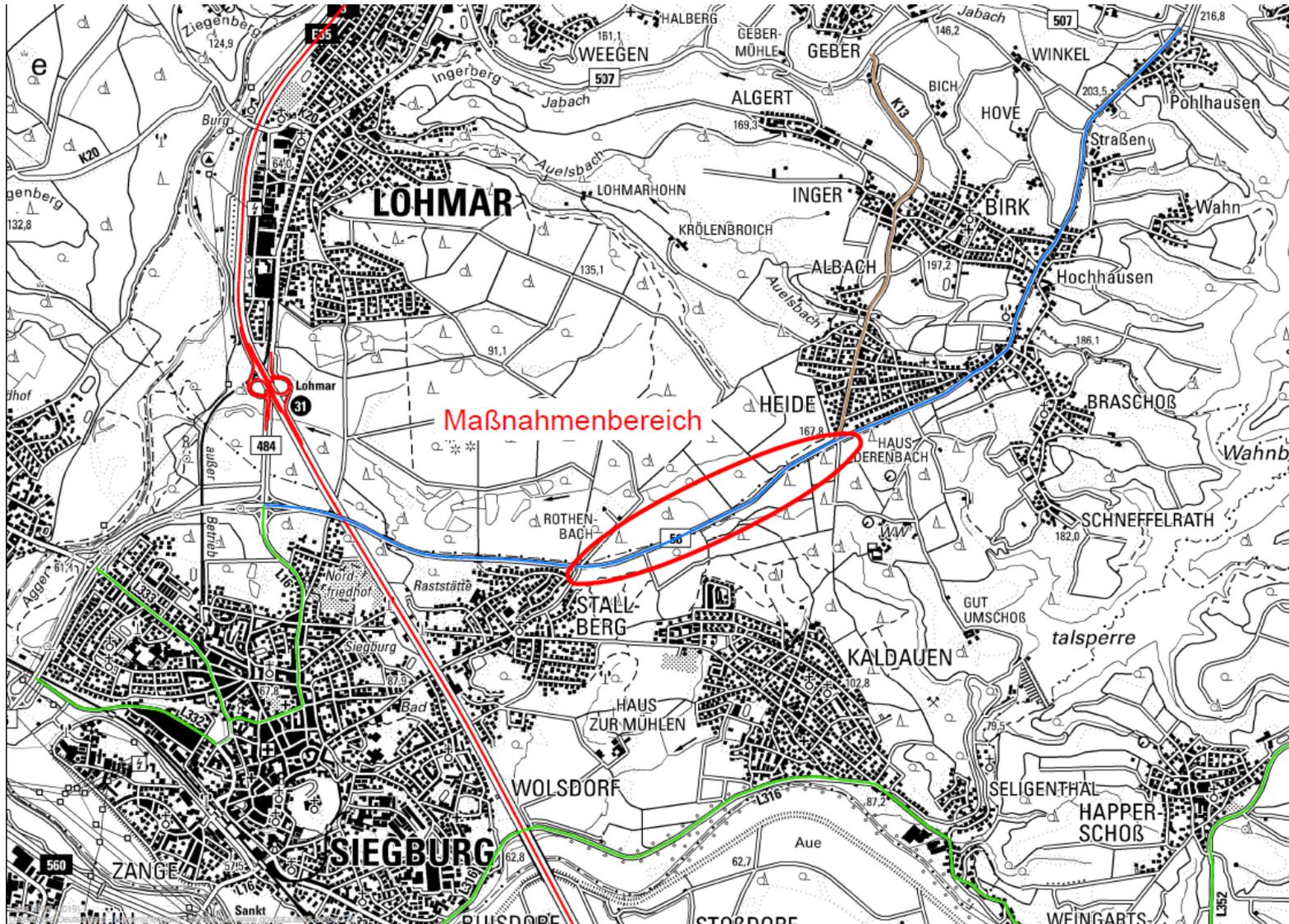


Übersicht

1. Rahmenbedingungen
2. Bussonderspur Variantenvergleich
 - 2.1 Bussonderspur Seitenlage
 - Übersicht Knotenpunkte
 - Regelquerschnitt
 - 2.2 Bussonderspur Mittellage
 - Übersicht Knotenpunkte
 - Regelquerschnitt
3. Konzeption zum Zweirichtungsradweg
4. Kosten



Übersichtskarte Maßnahmenbereich





Projekt-Eckdaten

- Zubringer zu den Arbeitsplatzschwerpunkten Siegburg, Troisdorf, Sankt Augustin sowie Bonn
- DTV 2015: 22.814 Kfz/24h; SV-Anteil: 628 Kfz/24h
- Mehrere Linien des Busverkehrs auf B56
- Staubildungen während Pendlerverkehr
 - Verlustzeiten für den Busverkehr
- Landesinitiative „Regionale Schnellbuslinien“
- Parallel zur B56 verlaufender Rad- und Gehweg



Integration Bussonderspur in Seiten- oder Mittellage

Seitenlage

- Trennstreifen und R+G zu Sonderspur
- Einseitige Nutzung:
Richtung Siegburg
- Breite: 3,50 m

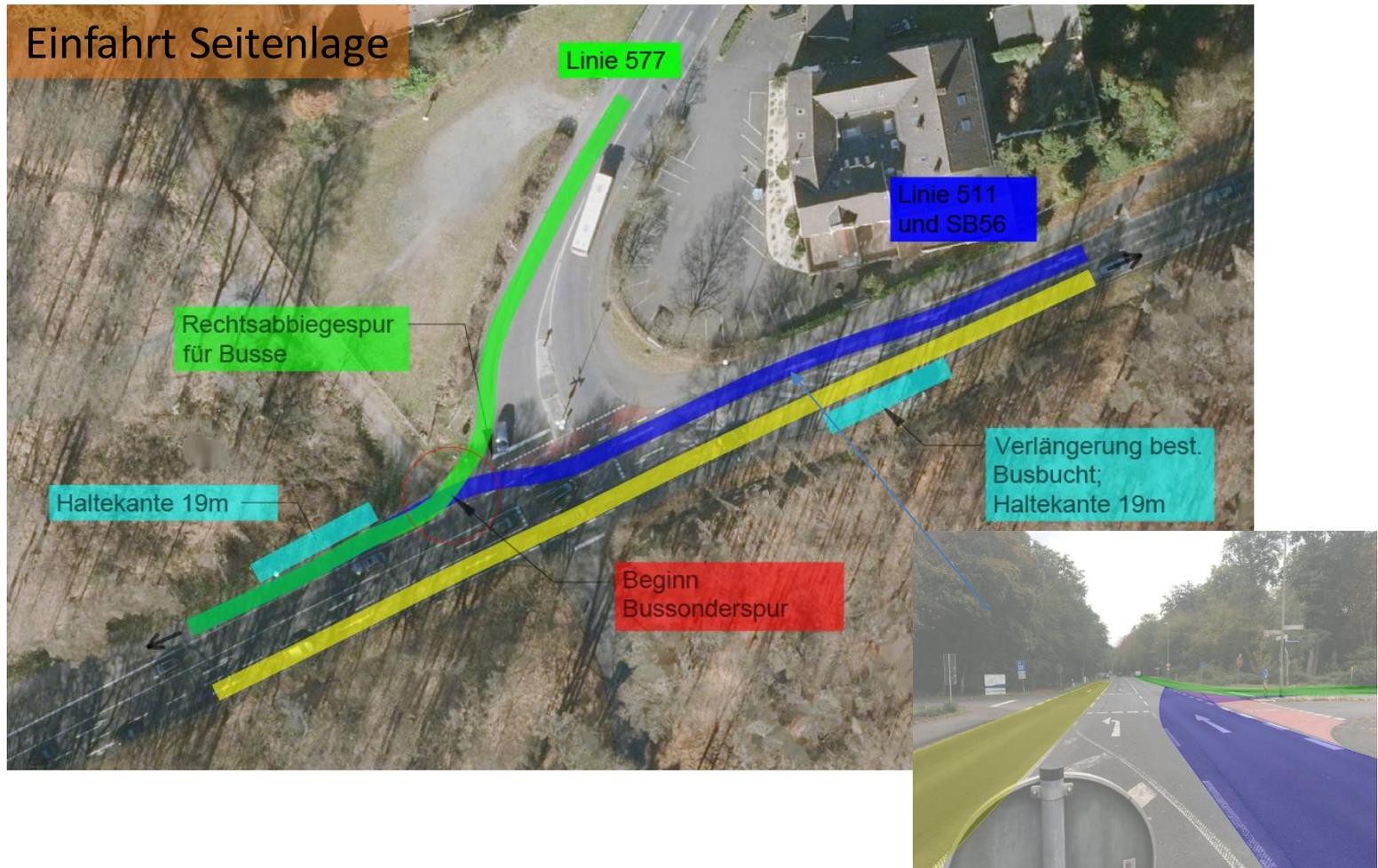
Mittellage

- Führung zwischen Fahrbahnen
- Wechselseitige Nutzung
(morgens → Siegburg;
nachmittags →
Seelscheid/Much)
- Breite 3,50 m



Knotenpunkte Seitenlage

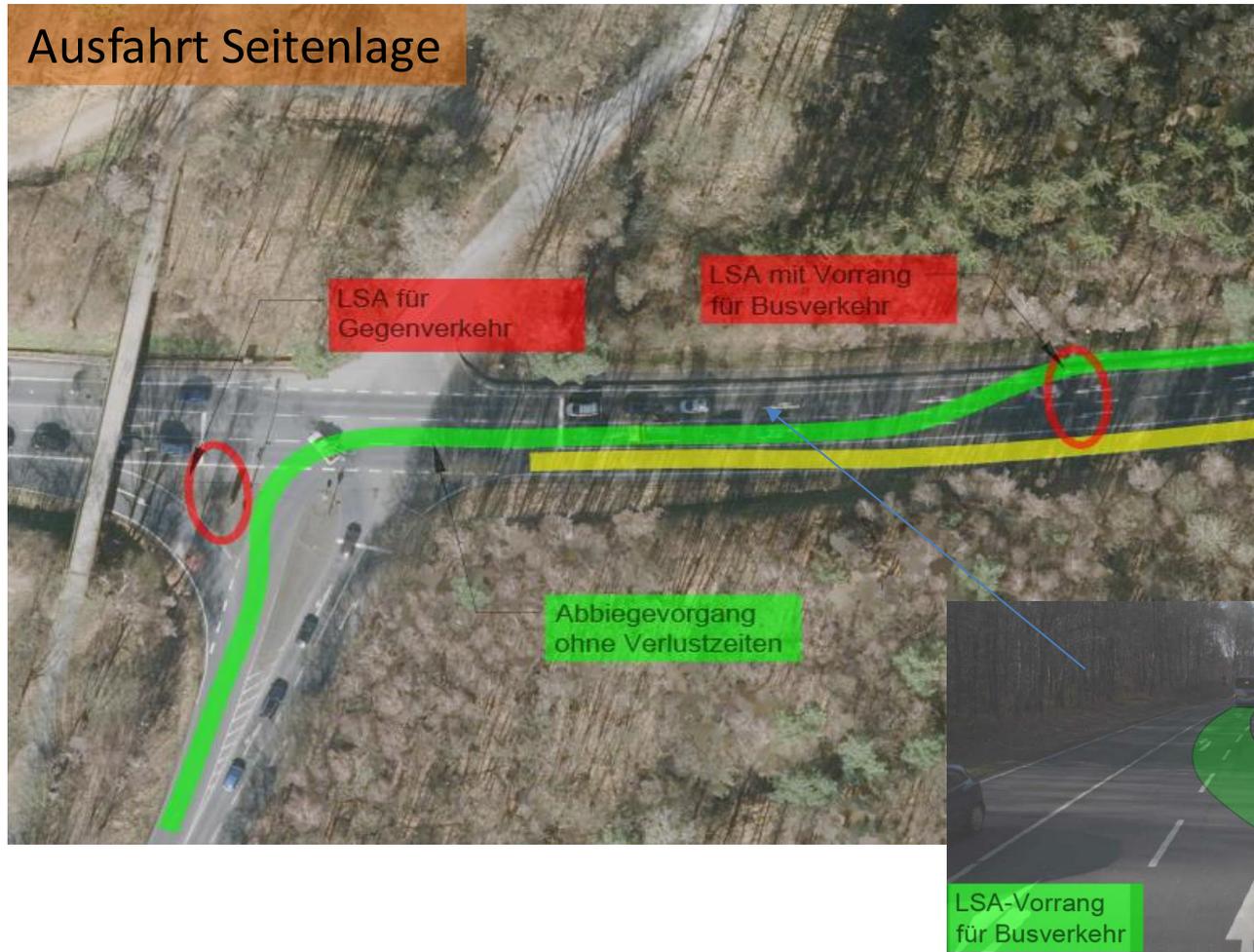
- Franzhäuschenstraße





Knotenpunkte Seitenlage

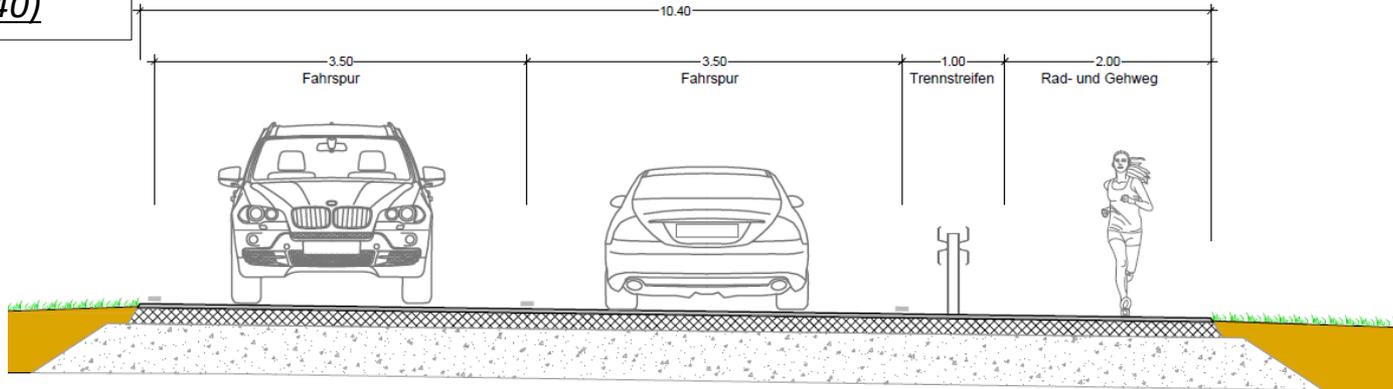
- Zeithstraße





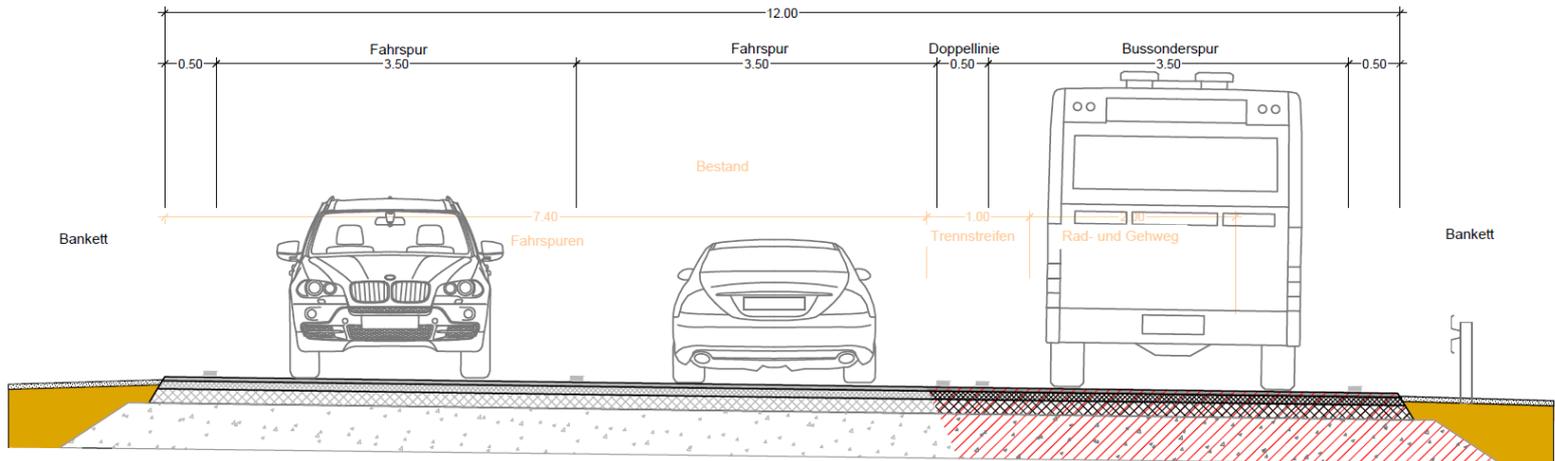
Regelquerschnitt Seitenlage

Bestand (RQ 10,40)



Bestehende Fahrbahn
Splittmastixasphalt

Planung (RQ 12,00)



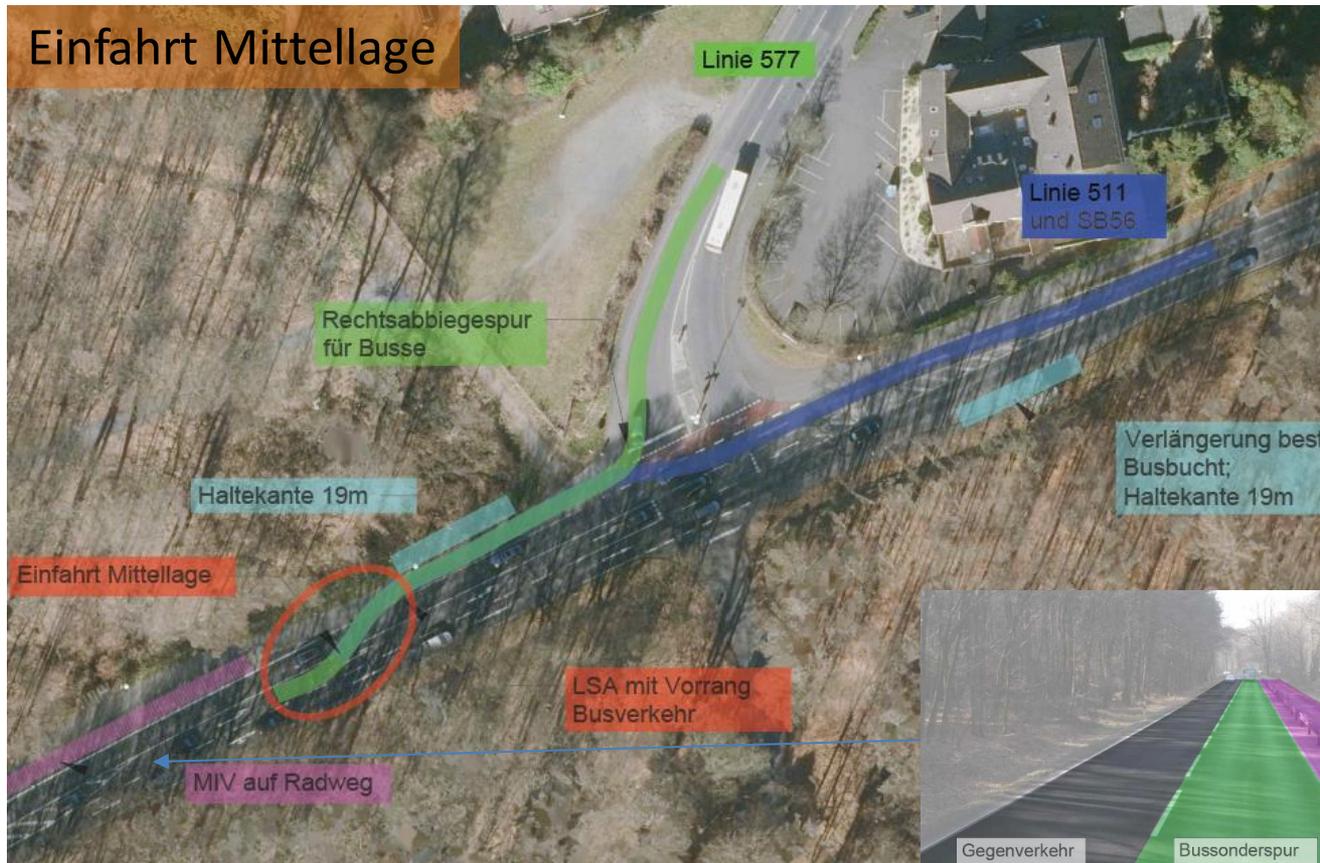
Bestehende Fahrbahn

Oberbau Fahrbahn
 4,0 cm Deckschicht
 8,0 cm Binderschicht
 14,0 cm bit. Tragschicht
 44,0 cm Frostschutz
 70,0 cm Gesamtaufbau



Knotenpunkte Mittellage

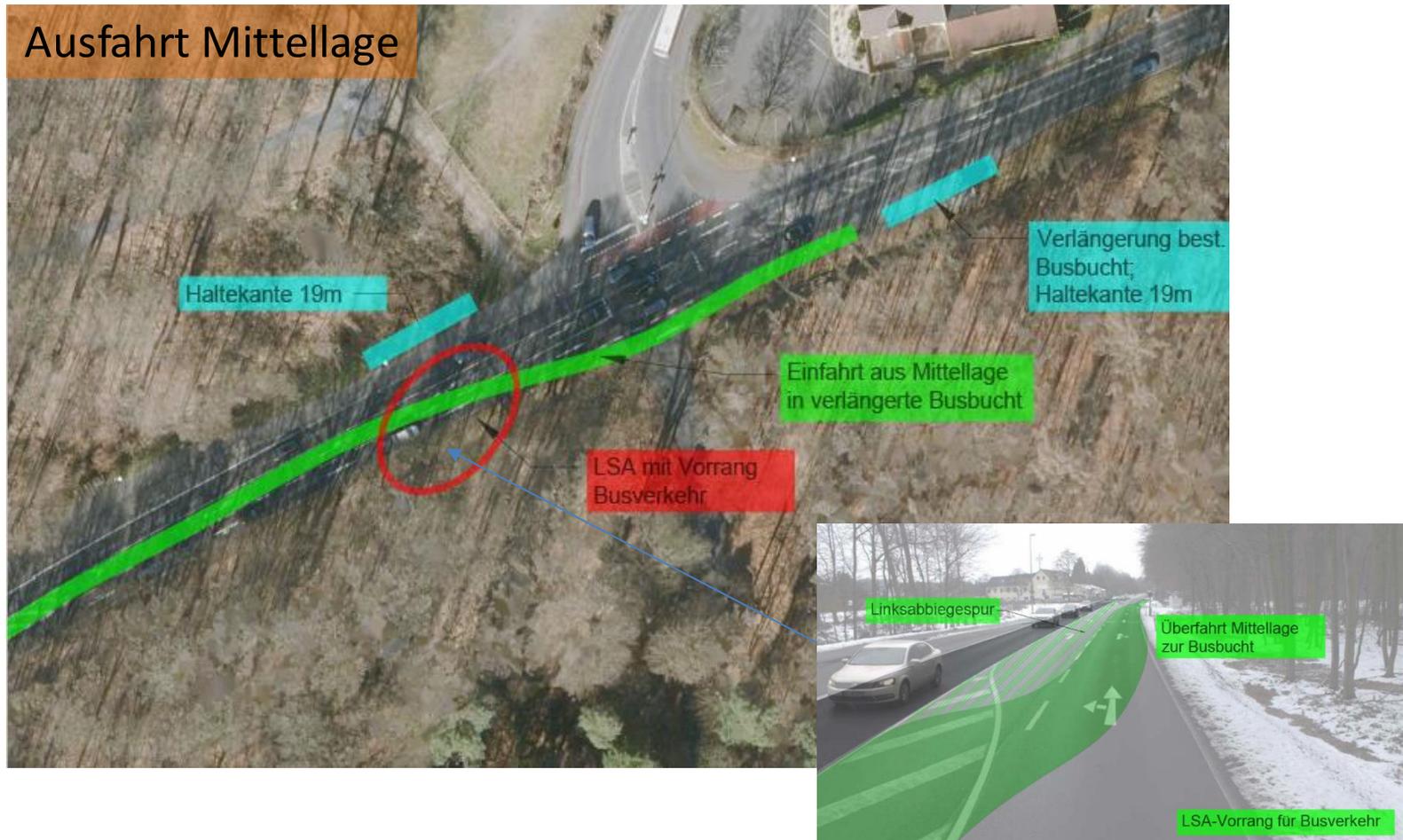
Franzhäuschenstraße – Richtung Stallberg/Siegburg





Knotenpunkte Mittellage

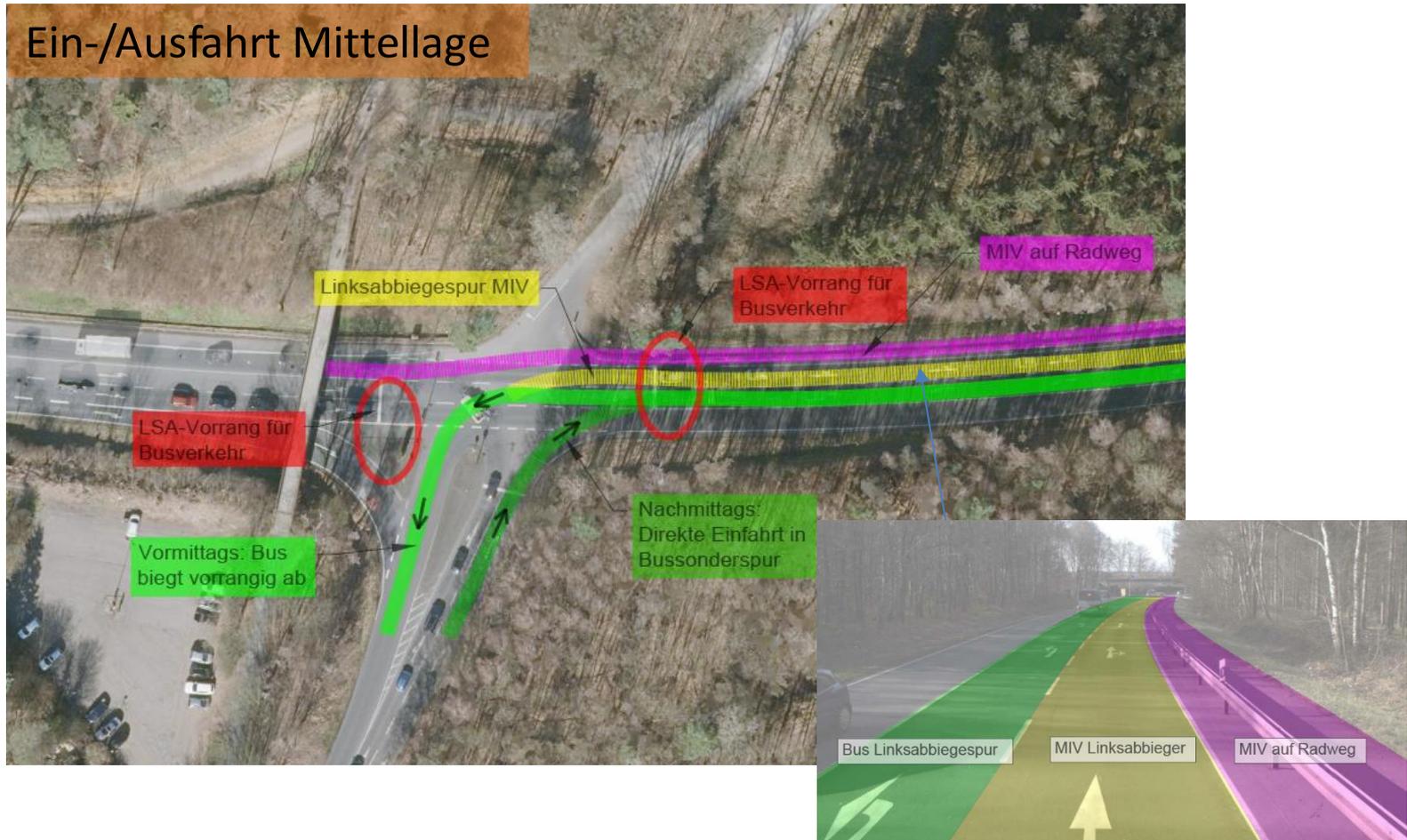
Franzhäuschenstraße – Richtung Seelscheid





Knotenpunkte Mittellage

Zeithstraße





Knotenpunkte Mittellage

Beispiel: Bussonderspur in Mittellage

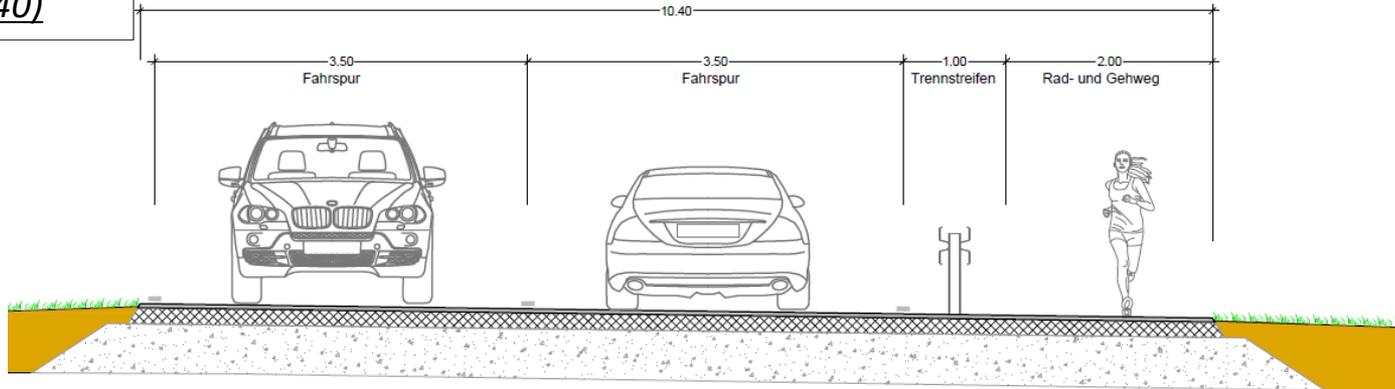


Abbildung aus der EAÖ – Empfehlung für Anlage des öffentlichen Personennahverkehrs (FGSV)



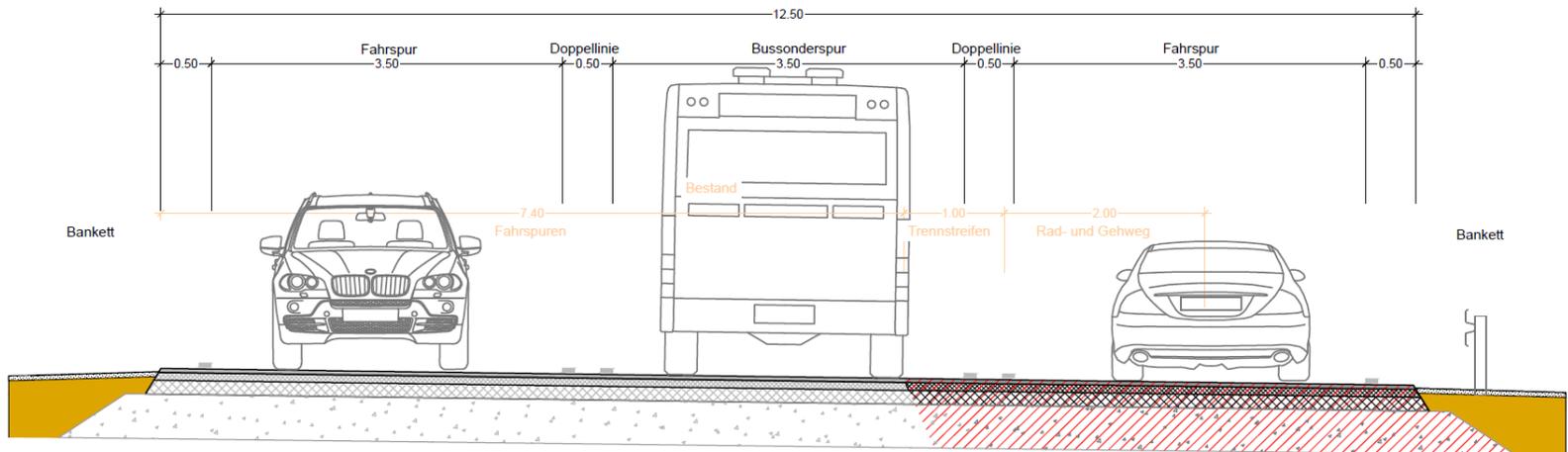
Regelquerschnitt Mittellage

Bestand (RQ 10,40)



Bestehende Fahrbahn
Splittmastixasphalt

Planung (RQ 12,50)



Bestehende Fahrbahn

Oberbau Fahrbahn
4,0 cm Deckschicht
8,0 cm Binderschicht
14,0 cm bit. Tragschicht
44,0 cm Frostschutz
70,0 cm Gesamtaufbau

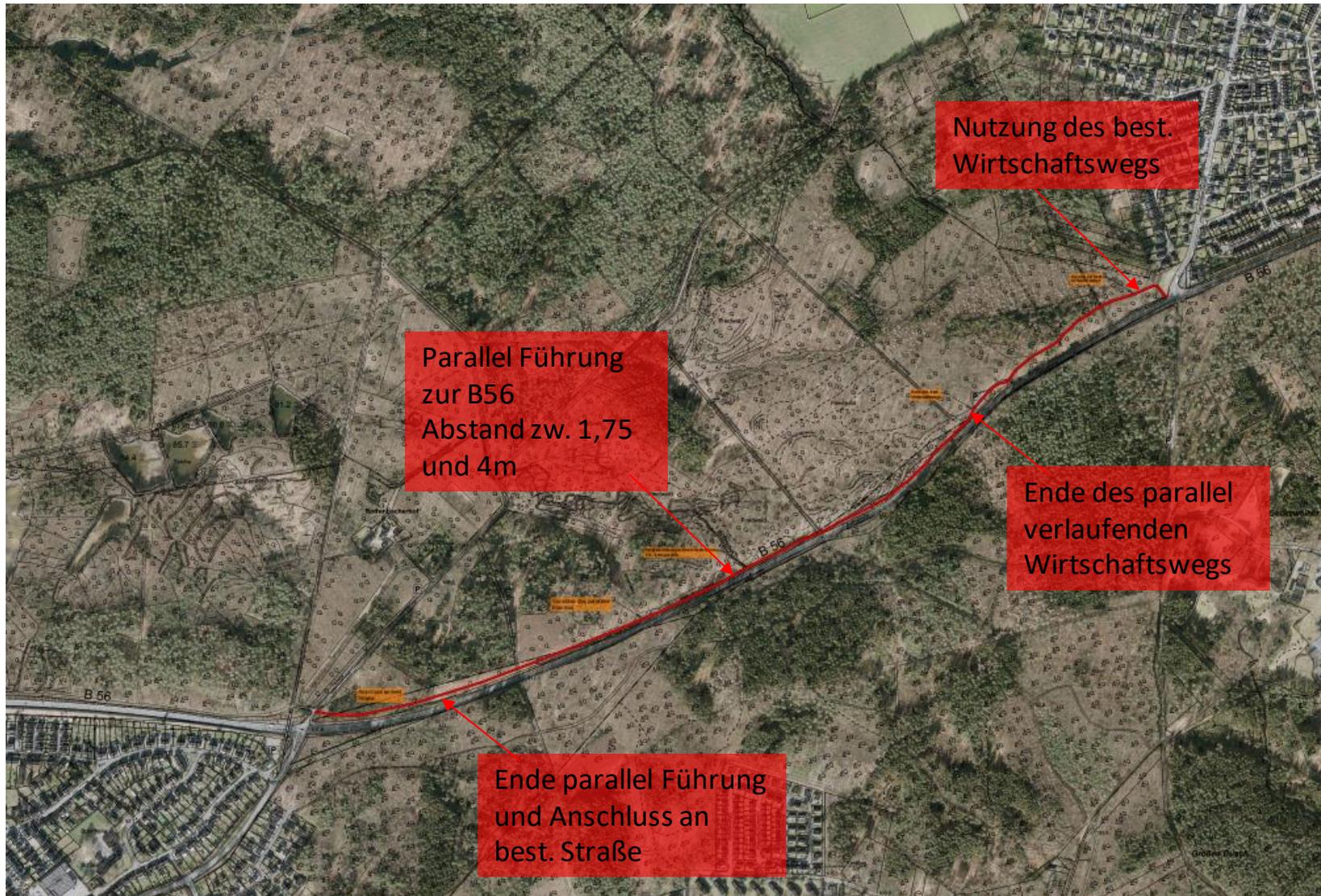


Zweirichtungsrادweg

- Straßenbegleitend, einseitig geführt
- nördlich der Bundesstraße
- zwischen 1,75 – 4,00 m abgesetzt
- Radwegbreite 4,00 m
- z.T. Nutzung der best. Wirtschaftswege
- Trassenlänge ca. 2 km



Übersichtskarte Zweirichtungsradweg



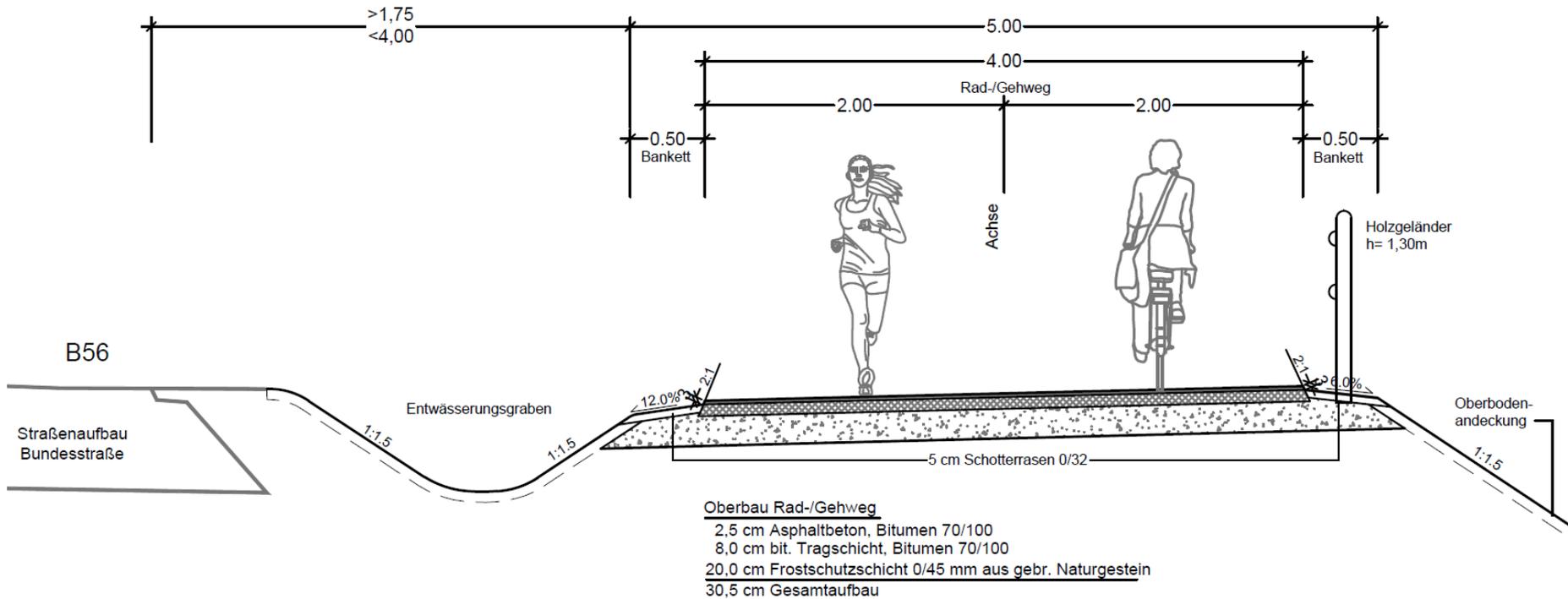
Ohne Luftbild: S:\VESTRA_V\PRJ_V\3100_3199\N_3189_Machbarkeitsstudie_Bussonderspur_Franzhäuschen-Siegburg\Planungsstand20201027_ÜLP_Radweg\3189_ÜLP_Radweg_M5000.pdf

Mit Luftbild: S:\VESTRA_V\PRJ_V\3100_3199\N_3189_Machbarkeitsstudie_Bussonderspur_Franzhäuschen-Siegburg\Planungsstand20201027_ÜLP_Radweg\3189_ÜLP_Radweg_M5000_mit_Luftbild.pdf



Regelquerschnitt Geh- und Radweg

Planung (Breite: 4,00m)



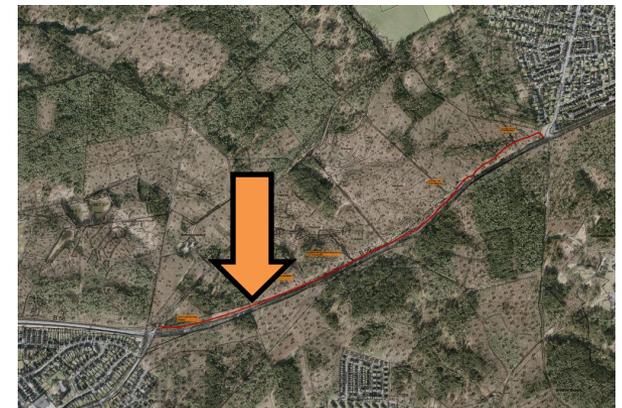


Trasse Zweirichtungsradweg - Fotodokumentation

Stallberg Richtung Heide



- Konzeption Trasse R+G





Trasse Zweirichtungsradweg



- Rodungen notwendig
- Topographie modellieren

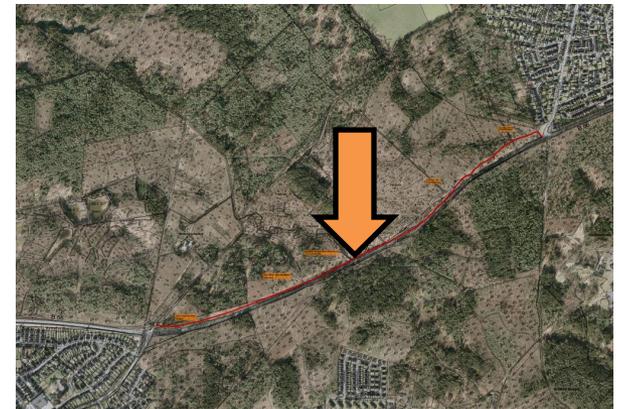




Trasse Zweirichtungsradweg



- Konzeption Trasse R+G

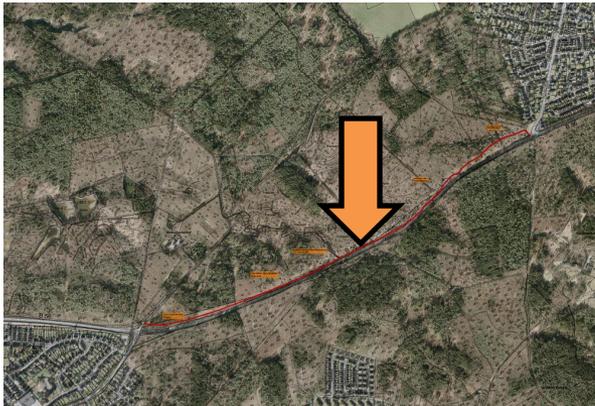




Trasse Zweirichtungsradweg



- Rodungen vornehmen
- Rückbau Geländer

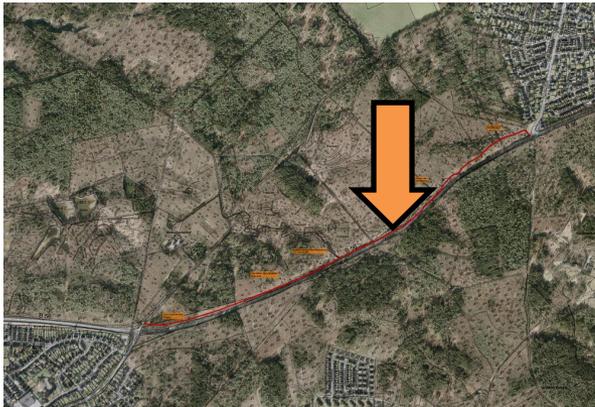




Trasse Zweirichtungsradweg



- Topographie modellieren
- Absturzsicherung anbringen

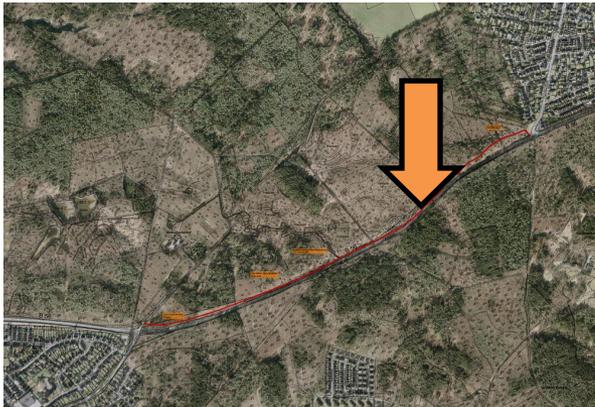




Trasse Zweirichtungsrادweg



- Rodungen vornehmen
- Eingriff Topographie notwendig
- Absturzsicherung anbringen

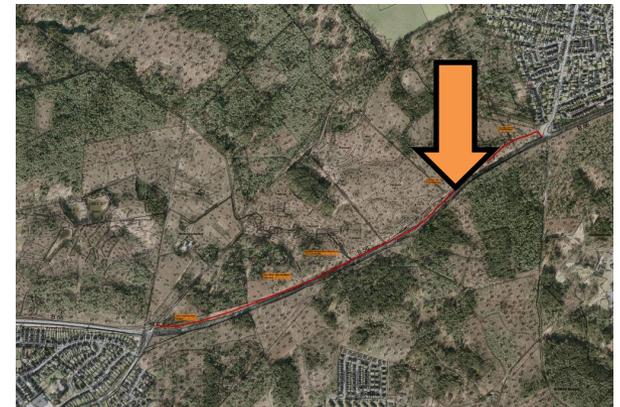




Trasse Zweirichtungsradweg



- Konzeption Trasse R+G

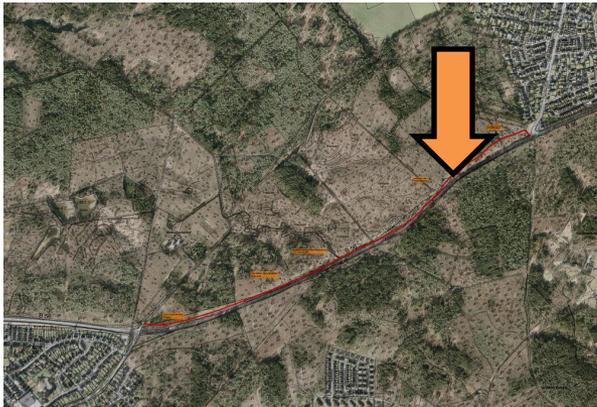




Trasse Zweirichtungsradweg



- Beginn Trassenführung auf best. Wirtschaftsweg





Trasse Zweirichtungsrادweg



- Bestehender Wirtschaftsweg „Franzhäuschenstraße“

- Aufbau Rad- und Gehweg muss neu hergestellt werden





Kosten Bussonderspur und Zweirichtungsradweg

Bussonderspur:

Seitenlage

- Bausumme brutto:
2.250.000,- €

Bussonderspur:

Mittellage

- Bausumme brutto:
2.480.000,- €

Zweirichtungsradweg:

- Bausumme brutto:
1.160.000,- €

Hinweise:

- Es wird davon ausgegangen, dass der Boden unbelastet ist
- Grunderwerbskosten sind nicht berücksichtigt
- Ingenieurhonorare sind nicht enthalten
- Landschaftspflegerischer Ausgleich ist nicht berücksichtigt
- Zweirichtungsradweg: Es wird davon ausgegangen, dass ein Massenausgleich beim Aushub erzielt wird



Ihr Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Stefan Kaulbach

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !!

Besuchen Sie uns auch im Internet

INGENIEURBÜRO OSTERHAMMEL GMBH

NÜMBRECHT – FREIBURG – KÖLN – PADERBORN –
WUPPERTAL. DEUTSCHLANDWEIT.



Vertrauen Sie uns Ihr Projekt an! Die INGENIEURBÜRO OSTERHAMMEL GMBH ist der Garant für qualitativ hochwertige Planungsleistungen im Bereich von Infrastrukturprojekten. Denn wir von der INGENIEURBÜRO OSTERHAMMEL GMBH bieten unseren Kunden das ganze Paket: Von der Suche nach einer individuellen Lösung über die kundenorientierte Umsetzung bis zur transparenten Abrechnung nach HOAI.

— **KURZ: EIN RUNDUM-SORGLOS- PAKET,
GENAU AUF IHRE BEDÜRFNISSE
ZUGESCHNITTEN**

www.osterhammel.de