

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	02.12.2020	öffentlich	Beschlussfassung

Bestandsnaher Ausbau der K 1412 Nassachbrücke (L 1152) - Diegelsberg - Krapfenreut

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss stimmt der Ausbauplanung des Streckenabschnitts
 - a. K 1412 Nassachbrücke (L 1152) – Diegelsberg mit einer befestigten Breite von 5,5 m und beidseitig Banketten mit je 1,5 m Breite und
 - b. K 1412 Diegelsberg – Krapfenreut mit einer befestigten Breite von 4,75 m und beidseitig befahrbaren Banketten mit je 0,5 m Breite zu.
2. Das Straßenbauamt wird beauftragt, die Unterlagen für die erforderlichen Rechtsverfahren auszuarbeiten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem erforderlichen Grunderwerb zu beginnen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Die K 1412 dient der Anbindung der Orte Diegelsberg und Krapfenreut an die L 1152 bzw. über das Kaisersträßle im Landkreis Esslingen an die L 1151. Überregionaler sowie regionaler Verkehr bzw. Durchgangsverkehr kommt wegen unzureichenden Ausbauzustandes mit den schmalen Querschnitten nur in geringem Maße vor. Und wenn dann hauptsächlich über das bereits aus dem Mittelalter überlieferte Kaisersträßle (K 1209) von und nach Winterbach. Die K 1412 hat somit im klassifizierten Straßennetz eine untergeordnete Bedeutung. Dies zeigt sich auch in der unterdurchschnittlichen Verkehrsbelastung von unter weit 2000 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 2,3%.

Der Landesrechnungshof regte wiederholt an, die L 1151 mit dem Rückbau im Nassachtal zur Gemeindeverbindungsstraße abzustufen, unter anderem mit der Begründung, es gäbe bereits mit der parallel verlaufenden K 1412 eine überörtliche Verbindung im klassifizierten Straßennetz.

Der Gesamtzustand der K 1412, die Linienführung und die topografischen Randbedingungen schließen allerdings eine überörtliche Verbindungsfunktion aus. Die Verwaltung des Landkreises hat diesen Bemühungen stets widersprochen. Der Ausbau der K 1412 sollte der heutigen Verkehrsbedeutung angemessen erfolgen ohne dabei die Verkehrsverhältnisse im Netz zu verändern.

Der gesamte Streckenabschnitt ist hinsichtlich der Unfälle unauffällig. Ein im Straßenentwurf anzuwendendes Merkblatt sieht in diesem Fall vor, auf eine komplette Neutrassierung des Streckenabschnitts mit den üblicherweise notwendigen und empfohlenen Radien zu verzichten. So wird stattdessen ein bestandsnaher Um- bzw. Ausbau allerdings mit konstanter Fahrbahnbreite empfohlen.

Die zugrundeliegende Richtlinie sieht vor, sich mit der vorhandenen Verkehrsbelastung an einer sogenannten Entwurfsklasse (EKL) 4 mit dem Regelquerschnitt RQ 9 zu orientieren. Es ist der kleinstmögliche Standard. Dieser Querschnitt hat eine 6,0 m breite Fahrbahn mit beidseitig je 1,50 m breiter Bankette. Dieser Querschnitt wird für Verkehrsstärken bis 3000 Kfz/24h und einer Schwerverkehrsstärke bis 150 Kfz/24h empfohlen.

Ein richtlinienkonformer Ausbau bedeutet allerdings mehr Grunderwerb sowie das Risiko Verkehre anzuziehen und die Bedeutung im Netz zu erhöhen. Die Verkehrsbelastung auf der Kreisstraße und damit auch in den Ortsdurchfahrten würde steigen. Aus Sicht der Verwaltung ist die EKL 4 für diese Verbindung überdimensioniert.

Eine Förderung nach dem LandesGemeindeVerkehrsFinanzierungsGesetz (LGVFG) ist damit allerdings ausgeschlossen, da der Ausbau nicht den Richtlinien entspricht.

TEILABSCHNITT A, NASSACHBRÜCKE – DIEGELSBERG:

Bei einer Verkehrszählung im Juni 2020 wurde eine durchschnittliche Belastung von 1.600 Kfz/24h festgestellt. Die vorhandene Fahrbahn ist zwischen 4,3 und 5 m breit und damit für den Begegnungsverkehr nicht ausreichend. Insbesondere der Begegnungsfall mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, LKWs und Bussen führt immer wieder zu kritischen Verkehrssituationen. Nachdem wegen der geringen Breite die Fahrbahnränder und die Bankette regelmäßig stark beschädigt werden, ist der Unterhaltungs- und Erhaltungsaufwand enorm.

Durch die Hanglage kann ein regelwerkskonformer Straßenquerschnitt mit 6 m Breite nur durch einen massiven Eingriff in die Landschaft und aufwändige Stützmauern realisiert werden. Das Straßenbauamt schlägt daher eine

Fahrbahnbreite von 5,50 m mit 1,0 m breiten Banketten vor. Dieser Querschnitt trägt auch zur Verbesserung der Verkehrsqualität bei und vermeidet allzu große Eingriffe in die angrenzenden Flächen mit den damit verbundenen Schwierigkeiten beim Grunderwerb und im Genehmigungsverfahren.

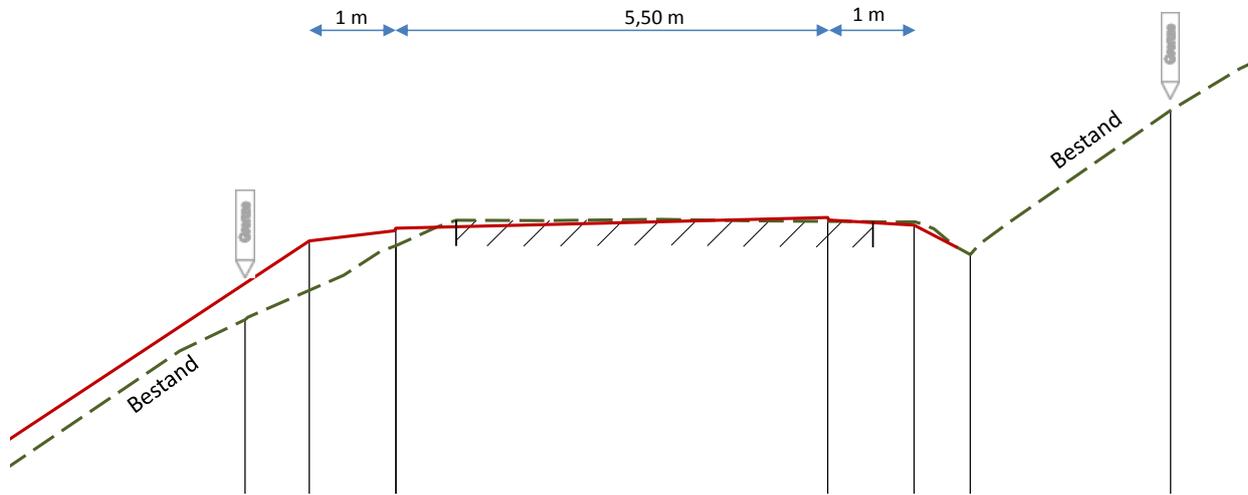


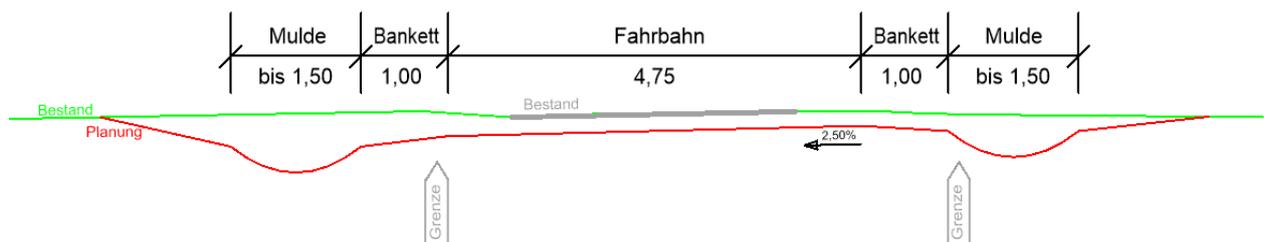
Abbildung 1: gewählter Sonderquerschnitt K 1412, Teilabschnitt A

Die OD Diegelsberg wird im Bestand nicht verändert.

Im Haushaltsplan 2021 sind Planungskosten in Höhe von 15.000 Euro eingestellt, siehe S. 106.

TEILABSCHNITT B, DIEGELSBERG - KRAPPENREUT:

Bei einer Verkehrszählung im April 2018 wurde eine durchschnittliche Belastung von



1.400 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 2,3 % ermittelt.

Abbildung 2: gewählter Sonderquerschnitt K 1412, Teilabschnitt B

Die vorhandene Fahrbahn ist zwischen 2,6 m (!) und 4 m breit und damit für den Begegnungsverkehr absolut nicht ausreichend. Insbesondere der Begegnungsfall mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, LKWs und Bussen führt immer wieder zu kritischen Verkehrssituationen. Nachdem wegen der geringen Breite die Fahrbahnränder und die Bankette regelmäßig besonders stark beschädigt werden,

ist der Unterhaltungs- und Erhaltungsaufwand enorm. Ab Ortsende Diegelsberg ist eine Tonnagebeschränkung auf 3,5 t vorhanden!

Um unverhältnismäßige Eingriffe in die angrenzenden Flächen zu vermeiden schlägt das Straßenbauamt eine Fahrbahnbreite von 4,75 m mit teilweise befahrbaren Banketten mit je 1 m Breite vor. Ein Ausbau dieser Art erfolgte bereits an der K 1419 Ebersbach Bünzwangen – Schlierbach bzw. zwischen Albershausen und Sparweisen. Beide Ausbaumaßnahmen haben zur Verbesserung der Verkehrsqualität beigetragen und wurden von Verkehrsteilnehmern positiv angenommen.

Um ein Ausweichen im Begegnungsfall zu ermöglichen, sollen die ersten 50 cm des Banketts in Betonbauweise ausgeführt werden.

Um dennoch Begegnungen größerer Fahrzeuge abwickeln zu können, werden an sinnvollen Stellen – bevorzugt an ohnehin notwendigen Grundstückszufahrten – Aufweitungen bzw. Buchten mit insgesamt 6,0 m Breite geschaffen.

Im Haushaltsplan 2021 sind Planungskosten in Höhe von 20.000 Euro eingestellt, siehe S. 106.

III. Handlungsalternative

Der Landkreis hat als Straßenbaulastträger die Straße entsprechend seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaues entsprechenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern (§ 9 Abs.1 Straßengesetz).

Der Ausbau ist aus wirtschaftlichen Gründen daher erforderlich. Mit der gewählten Fahrbahnbreite wird die Streckencharakteristik im gesamten Streckennetz nicht verändert. Eine Veränderung der Verkehrsverhältnisse ist nicht zu erwarten.

Alternativ kommt ein regelwerkskonformer Ausbau mit 6,0m Fahrbahnbreit in Betracht. Diese Variante wurde aus oben dargestellten Gründen verworfen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Die Gesamtkosten für den Ausbau des ersten Teilabschnitts inkl. aller Nebenkosten (Grunderwerb, Baugrunduntersuchungen, externe Planungsleistungen) betragen nach einer aktuellen Kostenschätzung für den Haushalt 2021 - 2024 rund 1,57 Mio. Euro, siehe Haushaltsplan 2021 S. 495

Die Gesamtkosten für den Ausbau des zweiten Teilabschnitts inkl. aller Nebenkosten (Grunderwerb, Baugrunduntersuchungen, externe Planungsleistungen) betragen nach einer aktuellen Kostenschätzung für den Haushalt 2021 – 2024 rund 0,95 Mio. Euro, siehe Haushaltsplan 2021 S. 491.

Die Kosten gelten unter dem Vorbehalt des Planungs- (5%), des Baugrund- (10%) und des Preisindexrisikos (10%) und sind in Haushaltsplänen der nächsten Jahre entsprechend fortzuschreiben.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat