

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

Ausbau der K 1448 Bad Ditzenbach - Auendorf

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss stimmt der Ausbauplanung des Streckenabschnitts der K 1448 Bad Ditzenbach – Auendorf mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 6 m einschließlich der Erneuerung der Wettenbachbrücke und der Verlegung des Öhmtelbachs zu.
2. Das Straßenbauamt wird beauftragt, die Unterlagen für die erforderlichen Rechtsverfahren sowie den Zuwendungsantrag nach LGVFG auszuarbeiten.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem erforderlichen Grunderwerb zu beginnen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Der Streckenabschnitt der K 1448 ist durchschnittlich mit 2.000 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 5 % belastet. Diese Straße verfügt über keinen frostsicheren und für die bestehende Verkehrsbelastung ausreichend dimensionierten Fahrbahnaufbau.

Die bestehende Fahrbahn ist in Teilen nur 4,75 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.

Die Fahrbahnentwässerung ist mangelhaft, so dass es in kalten Monaten regelmäßig zu Gefährdungen aufgrund überfrierender Nässe kommt.

Die Straße soll deshalb grundhaft erneuert und richtlinienkonform möglichst im Bestand ausgebaut werden. Die zugrundeliegende Richtlinie sieht bei der vorhandenen Verkehrsbelastung eine sogenannte Entwurfsklasse (EKL) 4 mit dem Regelquerschnitt RQ 9 vor. Es ist der kleinstmögliche Standard. Dieser Querschnitt hat eine 6,0 m breite Fahrbahn mit beidseitig je 1,50 m breite Bankette.

Die Besonderheit dieses einbahnigen Querschnitts ist die fehlende Mittelmarkierung zur Trennung der beiden Fahrtrichtungen. Auf beiden Seiten werden im Abstand von 0,5 m vom Rand der befestigten Fläche Leitlinien markiert (1 m Strich, 1 m Lücke). Der Verzicht auf die Leitlinie in Fahrbahnmitte signalisiert dem Verkehrsteilnehmer, dass bei Begegnungen gerade mit dem Schwerverkehr die erforderliche Breite zwischen den beiden seitlichen Leitlinien nicht zur Verfügung steht und diese gegebenenfalls überfahren werden muss. Die Fahrbahn wird somit optisch auf 5 m Breite eingengt. Mit dem Ergebnis, dass das allgemeine Geschwindigkeitsniveau sinkt.

So kommt der gewählte Querschnitt allerdings auch nur bei Verkehrsstärken bis 3.000 Fzg/Tag und einer Schwerverkehrsstärke bis 150 Fzg/Tag in Betracht.

Kennzeichnender Querschnitt K1448 RAL; EKL 4 -RQ 9

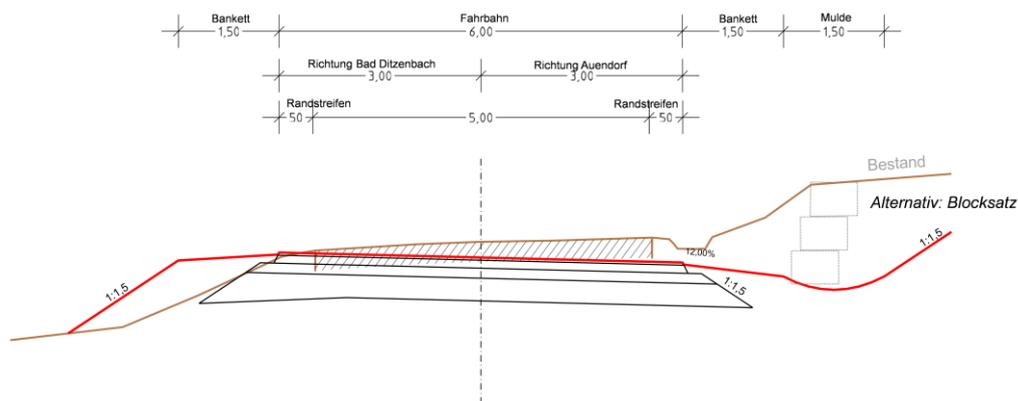


Abbildung 1: Regelquerschnitt K 1448, EKL 4

Die Verwaltung hat die Planung dem Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) vorgestellt und die grundsätzliche Förderfähigkeit nach dem LandesGemeindeVerkehrsFinanzierungsGesetz (LGVFG) angefragt. Das RPS hat

die Zuwendungsfähigkeit in Aussicht gestellt, unter anderem weil die regionale Verkehrsbedeutung des Streckenabschnitts im Netz, insbesondere für den A 8 Ableitungsverkehr, gegeben ist. Sobald die Autobahn nach einem Unfall oder bei zu hohem Verkehrsaufkommen nur eingeschränkt benutzt werden kann, weisen die Routenplaner den Weg von Merklingen nach Göppingen über Bad Ditzenbach und Auendorf als Alternativroute für Pkw aus.

Durch die Wahl des kleinsten Querschnitts bleibt der Charakter einer regionalen Verbindung erhalten ohne diese aufzuwerten oder gar überregionalen Verkehr und Schwerverkehr anzuziehen.

Der Ausbau beinhaltet auch die Erneuerung der Brücke über den Wettenbach. Mit einer Breite von 5 m zwischen den Geländern ist diese viel zu schmal für den Begegnungsverkehr. Das neue Bauwerk wird neben der vorhandenen Brücke erstellt, um den Verkehr während der Bauzeit aufrecht zu erhalten.

Der Öhmtelbach, der neben der Straße verläuft, wird abseits der Straße mit neuem Lauf verlegt. Bisher verläuft die Öhmtel über 420 m Länge in einem tiefen Graben unmittelbar parallel zur Straße bis zum Wettenbach. Aus straßenbaulicher Sicht hat die Maßnahme den Vorteil, dass der tiefe Graben neben der Straße wegfällt wodurch sich eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit ergibt. Die Öhmtel erfährt aus wasserwirtschaftlicher Sicht eine erhebliche Aufwertung. Die Maßnahme wird als Ausgleichsmaßnahme eingebracht.

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 gesamte Streckennetz nicht verändert. Eine Veränderung der Verkehrsverhältnisse ist nicht zu erwarten.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Unter Berücksichtigung aller Nebenkosten (Grunderwerb, Baugrunduntersuchungen, externe Planungsleistungen) sind für den 3,0 km langen Abschnitt Gesamtkosten in Höhe von 2,4 Mio. Euro investiv in den nächsten Jahren einzuplanen. Für vorbereitende Maßnahmen sind im Haushalt 2020 bereits 100.000 €, dann als

Planungskosten weitere 10.000 € im Jahr 2021 eingeplant, siehe Vorbericht 2021 Seiten 106/107, weitere Raten sind dann in den Finanzplanungsjahren (2022 und 2023 vorläufig jeweils 700.000 €) vorgesehen.

Die Kosten gelten unter dem Vorbehalt des Planungs- (5%), des Baugrund- (10%) und des Preisindexrisikos (10%).

Eine Förderung der Maßnahme nach dem LGVFG sieht Zuwendungen in Höhe von 50% der Baukosten und weitere 10 % bezogen auf die Baukosten für Planungsaufwendungen vor.

Der Ausbau der Strecke soll in 2 Abschnitten realisiert werden. Für den 1. Abschnitt zwischen dem Ortsrand von Auendorf und dem Wettenbach (einschließlich dessen Neubau) sind Gesamtkosten in Höhe von 1,2 Mio. Euro veranschlagt. Der weiterführende 2. Abschnitt bis Bad Ditzenbach mit Kosten in Höhe von ca. 1,3 Mio. Euro soll daran anschließend umgesetzt werden.

Die Förderung aus dem LGVFG ist eine ergänzende Finanzierung; für die Erfüllung seiner Aufgaben bei Bau, Unterhaltung und Sanierung von Straßen und Brücken erhält der Landkreis im Rahmen des Verkehrslastenausgleichs regelmäßig Mittel nach dem Finanzausgleichsgesetz.

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"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<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"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat