

## Kreistagsdrucksache Nr. 109/17

AZ. 43/650

### Tagesordnungspunkt

Straßenbau: Ausbau der K 6916 zwischen Reusten und der B 28

### Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Beschluss am 04.10.2017

---

### Beschlussvorschlag:

- 1.) Der Landkreis Tübingen beauftragt das Ingenieurbüro „Gauss und Lörcher Ingenieurtechnik GmbH“, die Planungsleistungen für den Ausbau der K 6916 zwischen Reusten und der B 28 für die Leistungsphasen 1 – 3 (Entwurfsplanung) durchzuführen sowie die hierfür notwendigen Vermessungsleistungen einzuholen. Die Honorare belaufen sich auf 105.000 €.
- 2.) Die Beauftragung der weiteren Leistungsphasen sowie der landschaftspflegerischen Begleitplanung erfolgt mit dem Planungsbeschluss des Kreistags.

---

### Sachverhalt:

#### Lage und Bedeutung

Die K 6916 verläuft beginnend von der Grenze zum Landkreis Böblingen (Bondorf) in Richtung Hailfingen und führt von dort über Reusten in Richtung B 28 und weiter nach Breitenholz. Parallel zu ihr liegt zwischen Altingen und Kayh (Herrenberg) die K 6917. Diese befindet sich derzeit in der Ausbauplanung.

Die hauptsächliche verkehrliche Bedeutung der K 6916 liegt in der Verknüpfung von Reusten mit Breitenholz, Entringen und der B 28. An ihrem Nordende mündet die Betriebszufahrt der Firma Steinel Recycling GmbH & Co, auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Breitenholz, ein. Die Fa. Steinel nutzt die Kreisstraße hauptsächlich als Zubringer zur B 28.

Die K 6916 ist derzeit aufgrund ihrer Ausbaubreite und der teilweise zu engen Kurvenradien für Gefahrentransporte gesperrt. Öffentlicher Personennahverkehr wird nicht über die K 6916 abgewickelt. Die Bedeutung der K 6916 für den Schwerlastverkehr (SV) ist aufgrund ihrer Lage im Straßennetz, unabhängig von der Fahrbahnbreite, als untergeordnet anzusehen. Die Straße wird von ca. 1.438 Kfz/Tag befahren. Der Anteil des Schwerverkehrs (SV) liegt aufgrund des Durchfahrtsverbotes bei nur 2,7 % (39 Kfz/Tag). Die Verkehrsbelastung befindet sich damit unter dem Durchschnitt von 2.655 Kfz/Tag (SV 5,3 %) auf Kreisstraßen in Baden-Württemberg und weit unter der durchschnittlichen Kreisstraßenbelastung im Landkreis Tübingen (3.233 Kfz/Tag, SV 2,5%).

## Fahrbahnbreite

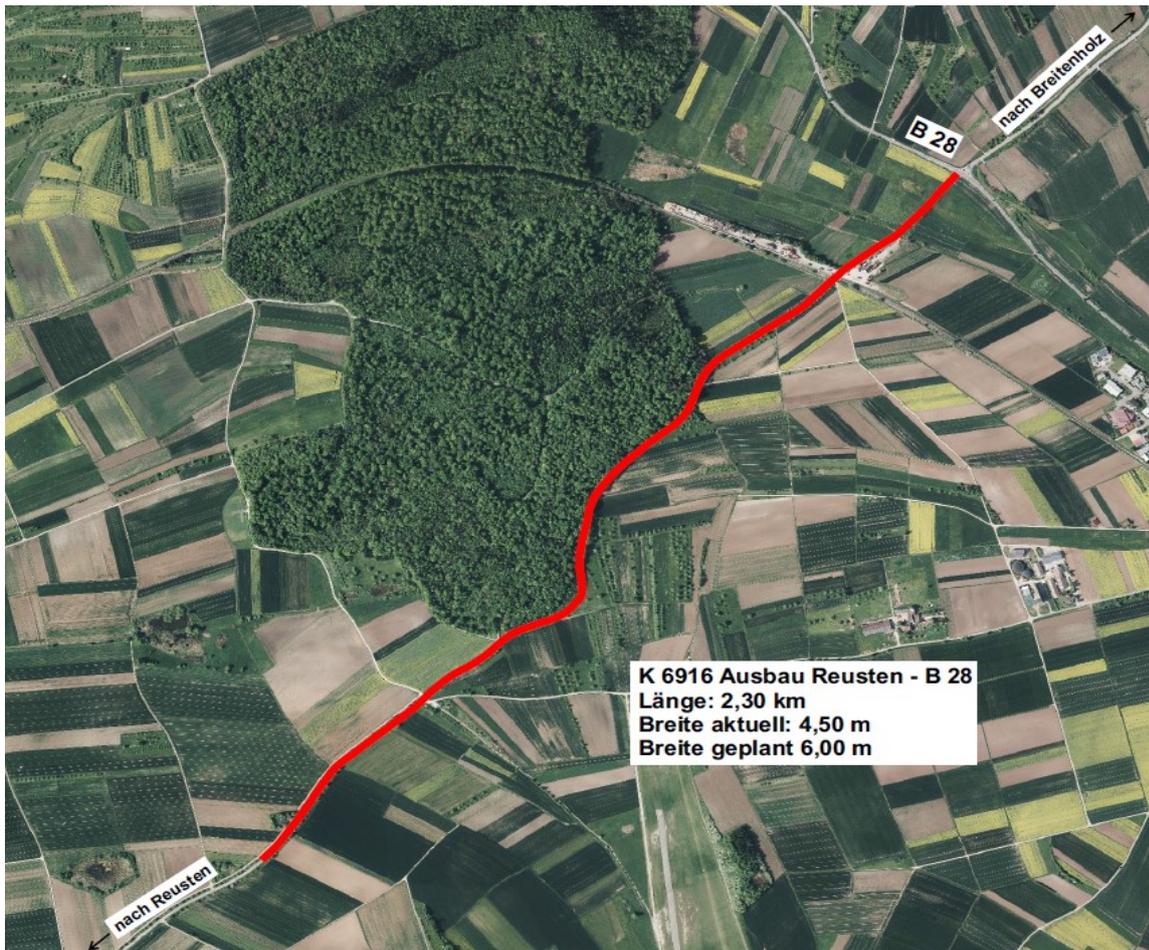


Abbildung 1 - Übersichtskarte

Die K 6916 weist zwischen Reusten und der B 28 unterschiedliche Ausbaubreiten auf. Das südwestliche Teilstück aus Richtung Reusten erfuhr bereits 1990 einen Vollausbau und eine Aufweitung auf 6,00 m. Der weit größere Streckenzug (Abbildung 1 – rot markiert) besitzt eine durchschnittliche Ausbaubreite von 4,80 m. Stellenweise misst die Fahrbahn nur 4,40 m. Diese Breiten reichen nur teilweise aus um die Begegnung zweier Pkw zu ermöglichen. Die gängigsten Begegnungsfälle können Abbildung 2 entnommen werden.

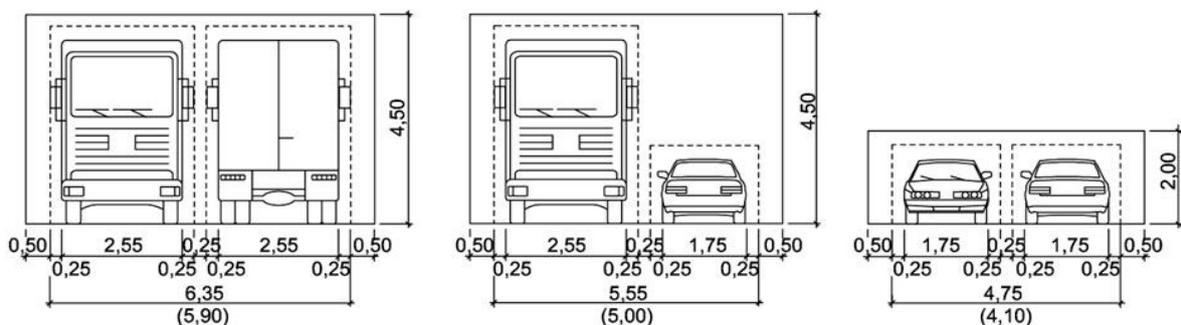


Abbildung 2 - Begegnungsfälle

Bereits bei einem Aufeinandertreffen eines Lkws mit einem Pkw muss auf den Fahrbahnrand oder das Bankett ausgewichen werden. Dies führt zu einer übermäßigen Abnutzung der Randbereiche und der Bankette. Letztere müssen mit hohem Aufwand des Straßenbetriebsdienstes regelmäßig instandgesetzt werden. Die laufenden jährlichen Betriebskosten liegen

bei durchschnittlich 12.000 €. Hierin enthalten sind großflächige Sanierungsarbeiten (Neuaufbau Bankett, Reinigung der Entwässerungsgräben durch herausgedrücktes Bankettmaterial), welche im 5 Jahres Rhythmus notwendig werden. Erschwerend kommt hinzu, dass die vorhandenen Bankette zu schmal (stellenweise 0,50 m) und nicht ausreichend befestigt sind. Die mangelnde Standfestigkeit führt dazu, dass die Fahrzeuge kurzzeitig im Bankettbereich einsinken und dadurch deren Lenkfähigkeit eingeschränkt wird. Soll dies zukünftig vermieden werden, sollte man eine den heutigen Fahrzeugabmessungen (siehe Abbildung 2) gerechte Fahrbahnbreite von 6,00 m anstreben. An beiden Seiten müssen 1,50 m breite, kurzzeitig befahrbare (= standfeste) Bankette angeschlossen werden. Dies wird ebenfalls von den technischen Regelwerken und Erlassen gefordert und ist somit Voraussetzung für die Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Für eine Verbreiterung der Fahrbahn bedarf es deshalb umfangreichen Grunderwerbs entlang der Strecke von ca. 3,50 m. Es handelt sich dabei um einen Durchschnittswert. Der tatsächliche Grunderwerb variiert stellenweise und hängt ab von der bereits vorhandenen Straßen- und Bankettbreite.

### Fahrbahnaufbau

Die K 6916 besitzt im betroffenen Streckenabschnitt nur einen unzureichenden Fahrbahnaufbau, welcher der heutigen Verkehrsbelastung nicht mehr gewachsen ist. Sowohl die Asphalttschicht als auch der frostsichere Unterbau sind nicht ausreichend dimensioniert. Die Folge sind Risse in der Fahrbahn, Spurrillen, Setzungen und Aufbrüche des Belags. Die 2015 durchgeführte Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) bestätigt diese Beobachtungen und weist für diesen Abschnitt größtenteils sehr schlechte Zustandsnoten auf (siehe Abbildung 3) Stellenweise wird sogar der Warnwert überschritten. Die ZEB detektierte eine mangelnde Griffigkeit der Fahrbahn und empfiehlt einen Vollausbau der Fahrbahn, d.h. eine komplettes Entfernen der Bestandsstrecke und einen grundhaften Neuaufbau. Die letzte Fahrbahnsanierung (Aufbringung einer 6 cm dicken Deckschicht) erfolgte vor 25 Jahren. Die darunterliegenden Schichten stammen von 1950. Die Eintragungen der Straßendatenbank lassen vermuten, dass zwischen diesen Jahren großflächige Ausbesserungen mit teerhaltigem Material durchgeführt wurden. Dieses Material kann heute nicht mehr wiederverwendet werden und wird auf speziellen Deponien einer kostenintensiven Entsorgung zugeführt. Genauere Erkenntnisse über den Teergehalt können mit der Entnahme von Bohrkernen (nach Planungsbeschluss) gewonnen werden.



Abbildung 3 - Auszug ZEB, Zustandsnoten

Der zu geringe Fahrbahnaufbau kann sich negativ auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auswirken, führt aber auf jeden Fall zu dauerhaft hohen Unterhaltungskosten. Der bereits 1990 im Vollausbau auf 6,00 m verbeiterte südwestliche Abschnitt weist noch immer einen guten Zustand der Fahrbahn auf.

### **Streckenführung**

Zu dem schlechten Zustand der Straße und den zu geringen Fahrbahnbreiten kommt noch eine in großen Teilen mangelhafte Streckenführung. Konkret sind viele Kurvenradien zu eng. Eine ungünstige Anordnung der Hoch- und Tiefpunkte (Kuppen und Wannsen) erzeugt versteckte Kurvenbeginne und unzureichende Sichtweiten. Gerade die Kuppen verbergen die Einsicht auf den folgenden Streckenabschnitt. Ähnliches gilt für die engen Radien. Bei einer Verbreiterung der Fahrbahn wirken diese Einschränkungen umso schwerer, da mit dieser Aufweitung auch das allgemeine Geschwindigkeitsniveau erhöht wird, das eigentlich gute Sichtbeziehungen voraussetzt. Die Anpassung der Trassierungselemente erfolgt größtenteils durch die Abtragung der Kuppen, großflächigen Grunderwerb (Vergrößerung der Radien) und Eingriffen ins Landschaftsbild (Abtragung sichtmindernder Böschungen). Im Randbereich des Hartwaldes muss vermutlich bis zu 100 m in den Baumbestand zur Entschärfung des engen Kurvenverlaufs eingegriffen werden. Dies führt zu umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen, da das Waldgebiet als Schonwald ausgewiesen ist.

### **Unfallhäufigkeit**

Die Auswertung der Unfälle der letzten 5 Jahre ergab kein signifikantes Unfallgeschehen. Im Ergebnis liegt der Schwerpunkt des Unfallgeschehens bei Streifvorgängen im Begegnungsverkehr (10 von 14 Unfällen). Hierbei wurden zwei Personen leicht verletzt. Die Sachschäden belaufen sich auf 22.000 €. Diese Unfälle können zum Teil auf die zu geringen Fahrbahnbreiten zurückgeführt werden. Aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit und Unachtsamkeit kamen zwei Fahrzeuge von der Fahrbahn ab und erzeugten, neben einem Sachschaden von 6.000 € auch vier Leichtverletzte.

Die geringen Unfallzahlen legen nahe, dass gerade die zu engen Fahrbahnbreiten, aber auch die teilweise zu engen Kurvenradien und die zu geringen Sichtweiten die Verkehrsteilnehmer zu einer angepassten Fahrweise zwingen. Die gesamte Streckencharakteristik gibt dem Fahrer automatisch eine zurückhaltende Geschwindigkeit vor.

### **Umsetzung**

Um eine nachhaltige Verbesserung der derzeitigen Situation zu erreichen, schlägt die Verwaltung vor, die Fahrbahn grundhaft zu sanieren, die Fahrbahnbreite anzupassen, die Kurvenradien zu erweitern und die Kuppen abzutragen. Ein solcher Ausbau ist nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) mit bis zu 50 % der Baukosten förderfähig.

#### Kostenschätzung (Gesamtkosten)

Baukosten*	2.715.000
Grunderwerb*	70.000
Ausgleich Umwelt- und Naturschutz, pauschal*	215.000
Planung	190.000
Bauüberwachung	90.000
Vermessung (Planungsbegleitend)	40.000
Landschaftspflegerische Begleitplanung	30.000
<b>Gesamtkosten</b>	<b>3.350.000</b>
*) LGVFG-Zuschuss, max. 50% der zuwendungsfähigen Kosten	-1.500.000
<b>Kosten Landkreis</b>	<b>1.850.000</b>

Um eine genauere Aussage über die zu erwartenden Kosten und über die erforderlichen Anpassungen innerhalb der Streckenführung machen zu können, bedarf es einer Entwurfsplanung inklusive einer vorherigen Gelände Vermessung. Die Entwurfsplanung ist Voraussetzung für den Antrag zur Aufnahme der Maßnahme in das Förderprogramm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG). Darüber hinaus kann erst mit Abschluss der Entwurfsplanung der Umfang des benötigten Grunderwerbs genau abgeschätzt werden. Erst nach Vorliegen der Entwurfsplanung kann eine fundierte Aussage darüber getroffen werden, ob der beschriebene Ausbau – auch unter Berücksichtigung der bestehenden Eigentumsverhältnisse – wirtschaftlich vertretbar und naturschutzrechtlich verantwortbar ist. Es ist deshalb geboten, die politische Entscheidung hinsichtlich des tatsächlichen Ausbaus erst auf dieser Grundlage zu treffen.

#### **Zuständigkeit**

Der Verwaltungs- und Technische Ausschuss ist nach § 5 Abs. 3 Nr. 1, 3 der Hauptsatzung des Landkreises Tübingen zuständig für den Vollzug des Haushaltsplans einschließlich der Vergabe von Aufträgen, soweit im Einzelfall der Betrag von 50.000 EUR überschritten wird. Die weiteren Entscheidungen fallen in die Zuständigkeit des Kreistags.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Im Haushaltsplan 2017 wurde im Finanzhaushalt bei Produktgruppe 5420 (Kreisstraßen, Seite 202) eine Planungsrate für den Ausbau der K 6916 zwischen Reusten und der B 28 in Höhe von 50.000 € vorgesehen. Die Auftragssumme überschreitet diesen Ansatz um 55.000 €. Für die 2017 abfließenden Mittel reicht der Planansatz.

Im Haushaltsplan 2017 sind für die Maßnahmen K 6907 (Kreisverkehr Jettenburg) und K 6917 (Altingen – Kayh ) zusammen 1.125.000 € als Verpflichtungsermächtigungen vorgeplant. Davon wurden mit KT-Beschluss vom 22.03.2017 (Drucksache 013/17) 213.000 € für die Anpassung des Belagsprogramms verwendet.

Für die durch die Beauftragung in 2018 anfallenden Zahlungsverpflichtungen in Höhe von 55.000 € können die für diese Vorhaben eingeplanten VE in Anspruch genommen werden.