

Kreistagsdrucksache Nr. 018/20

AZ. 43/650

Tagesordnungspunkt

Straßenbau: Bericht zum Ausbau der K6938 Oberndorf - Reusten mit straßenbegleitendem Radweg

Bericht

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) am 11.03.2020

Hintergrund:

Gemäß Beschluss des Kreistages vom 11.05.2016 (KT/DS 029/16) soll die K 6938 zwischen dem Rottenburger Ortsteil Oberndorf und dem Ammerbucher Ortsteil Reusten ausgebaut und ein straßenbegleitender Radweg angelegt werden. Obwohl die Entwurfsplanung schon 2017 abgeschlossen wurde, musste sie wegen der Änderung verschiedener Einflussfaktoren (u.a. Änderungen in Gesetzen und Regelwerken, Eigentumswechselln, Abweichungen der Förderrichtlinien, naturschutzrechtliche Untersagung der Lückenschlüsse weiterführender Radwegverbindungen durch das Regierungspräsidium Tübingen) nachträglich öfter angepasst werden. Die Umsetzung der Maßnahme musste regelmäßig zurückgestellt werden, da der Ausbau sowohl 2017, 2018 und 2019 nicht in das Förderprogramm des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) aufgenommen wurde. Hauptgrund war, dass diverse Fördervoraussetzungen nicht erfüllt werden konnten. Hier ist insbesondere die vergleichsweise geringe verkehrliche Bedeutung zu nennen. Die Verwaltungsvorschrift zum LGVFG verlangt als Mindestbelastung die durchschnittliche Kreisstraßenbelastung der jeweiligen Kommune bzw. des jeweiligen Landkreises. Die K 6938 wird von 2.354 Kfz/Tag (Zählung Februar 2019) befahren. Eine in Auftrag gegebene Verkehrsprognose erwartet bis 2035 nur einen geringen Anstieg auf ca. 2.600 Kfz/Tag. Im Landkreis Tübingen werden im Mittel 3.233 Kfz/Tag auf Kreisstraßen gezählt. Die durchschnittliche tägliche Belastung auf Kreisstraßen im Regierungsbezirk Tübingen liegt bei 1.851 Kfz/Tag. Trotz der unterdurchschnittlichen Verkehrsbelastung konnte nach zahlreichen Planungsabstimmungen mit der Förderstelle eine als förderfähig bewertete Umsetzungsmöglichkeit gefunden werden. Die Verwaltung hofft deshalb auf eine Programmaufnahme im Mai 2020. Die Aufnahme in das Förderprogramm würde sich für den Landkreis als äußerst vorteilhaft auswirken, da erfahrungsgemäß 30-40 % der Baukosten durch das LGVFG getragen werden.

Der Ausbau der Kreisstraße war ursprünglich 2001 im Ausbauprogramm des Landkreises enthalten (vgl. KT-DS 72.3/01, Beschluss vom 26.04.2001), das im Jahr 2005 ausgesetzt wurde (KT-Drucksache 69/05).

Lage der Straße:

Die K 6938 beginnt an der B 28 nördlich von Rottenburg und führt über die Rottenburger Ortsteile Wendelsheim und Oberndorf nach Ammerbuch-Reusten. Dort mündet Sie in die L 359, welche in westlicher Richtung nach Ammerbuch-Altingen und in östlicher Richtung zur B 296 (Tübingen-Unterjesingen) führt. Die K 6938 geht in nördlicher Richtung in die K 6916 über, welche wiederum in Breitenholz ihr Ende findet (KT/DS 109/17).

Zustand der Straße:

Die K 6938 befindet sich in einem schlechten Gesamtzustand. Die Straße ist mit 5,20 m Fahrbahnbreite zu schmal. Der Streckenverlauf weist zahlreiche Gefahrenstellen auf. Insbesondere die schlecht einsehbare Kuppe im ersten Streckendrittel erzeugt kritische Sichtschatten. Die Fahrbahn ist stark verdrückt und mit Rissen und Aufbrüchen durchzogen. Die Risse ziehen sich durch sämtliche Fahrbahnschichten. Die letzten Sanierungsarbeiten

stammen aus dem Jahr 1988. Hier wurde eine minimale Oberflächenbehandlung von weniger als 1 cm durchgeführt. Über die darunterliegenden Asphaltsschichten existieren keine Aufzeichnungen mehr. Es wird davon ausgegangen, dass diese vor 1950 aufgebracht wurden. Die Analyse der im Vorfeld gezogenen Bohrkerne ergab, dass unterhalb der Oberfläche nur eine schmale Deckschicht existiert, welche auf einer belasteten teerhaltigen Tränkschotterdecke ruht. Diese ist bei der Entsorgung als gefährlicher Abfall einzustufen. Bei einer weiteren Verschlechterung des Fahrbahnzustandes kann Regenwasser in die teerhaltigen Schichten dringen und zu Auswaschungen führen. Eine reguläre Schottertragschicht oder Frostschutzschicht fehlt völlig. Selbst dem wenig vorhandenen Asphaltaufbau fehlt jeglicher Schichtenverbund.

Die straßenbegleitenden Bankette sind zu schmal, größtenteils verdrückt und nicht standhaft ausgeführt. Von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge sind so besonders gefährdet.

Die zur Abführung bzw. Versickerung des Straßenoberflächenwassers benötigten Entwässerungseinrichtungen fehlen stellenweise völlig.

In der Ortsdurchfahrt Reusten verschärft sich das beschriebene Schadensbild. Es existiert kein Gehweg.

Unfalldaten:

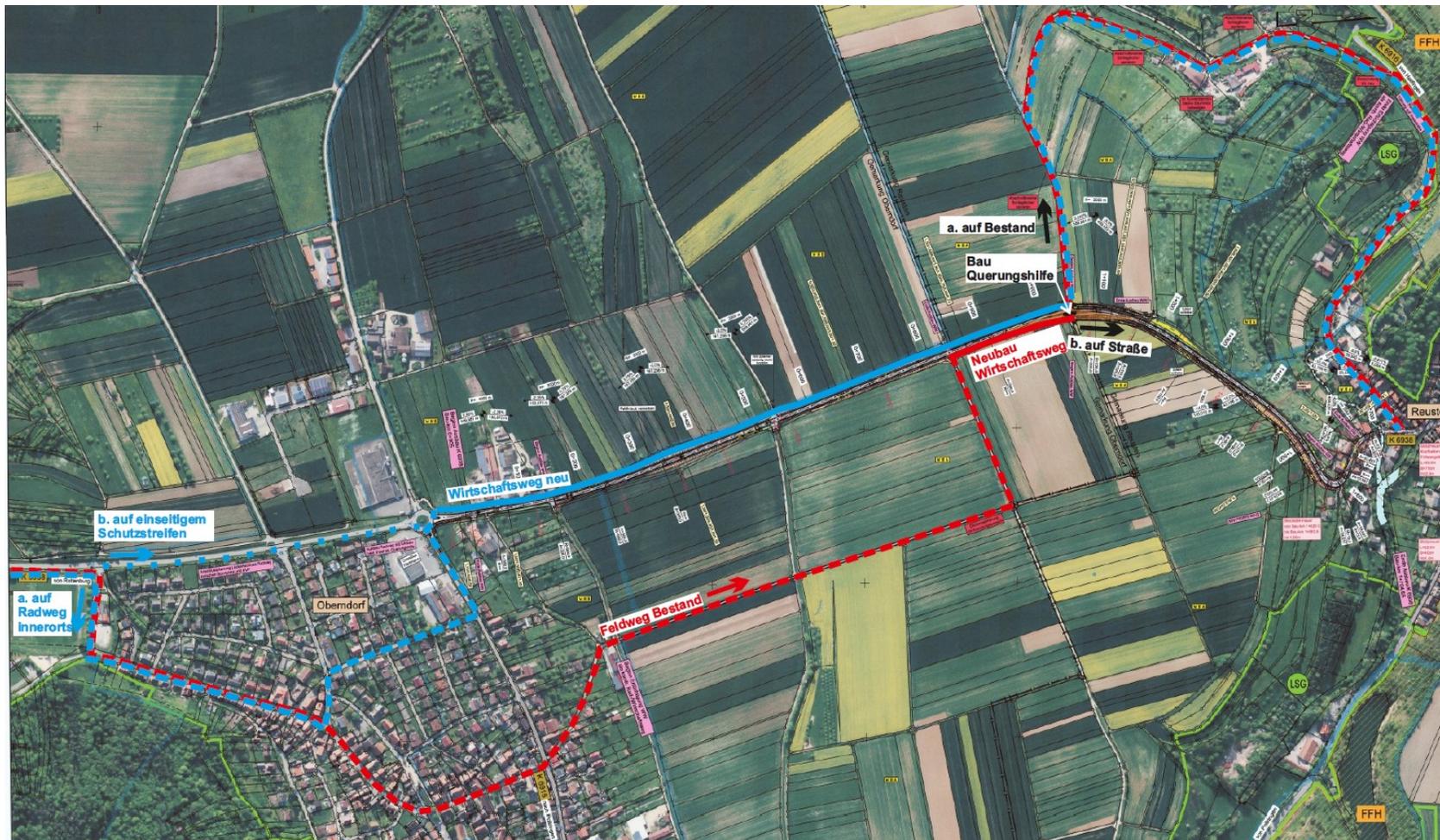
Im Bereich der K 6938 ereigneten sich in den letzten 4 Jahren insgesamt 5 Unfälle (2x Auffahren, 1x Überholen und 2x Begegnungsverkehr) mit insgesamt einem Leichtverletzten. Die Unfälle ereigneten sich allesamt im Bereich unzureichender Trassierungselemente. (s.o.) Selbst wenn es sich um vergleichsweise geringe Unfallzahlen handelt, so belegen diese doch die „latenten“ Gefahren des derzeitigen Streckenverlaufs (siehe Abschnitt „Zustand der Straße“)

Ausbauvorhaben:

Die K 6938 wird im Vollausbau saniert und auf 6,0 m verbreitert. Hierbei wird der gesamte alte Straßenkörper entfernt und abgestimmt auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung neu aufgebaut. Ein reiner Anbau / eine Verbreiterung ist aufgrund des unzureichenden Bestandsaufbaus nicht möglich. Darüber hinaus muss die Straße in weiten Teilen, unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse und naturschutzrechtlichen Vorgaben, neu trassiert werden, um Gefahrstellen zu beseitigen. Die Sanierung erfordert auch die kostenintensive Entsorgung des teerhaltigen Materials. Die K 6938 erhält straßenbegleitende standfeste 1,5 m breite Bankette und ausreichend dimensionierte Entwässerungsmulden. Bei der Neutrassierung wurde darauf geachtet, eine selbsterklärende Straße zu schaffen. Durch die maßvolle Verbreiterung, der Orientierung am Geländeverlauf und durch, gerade im Bereich der starken Gefällestrecke nach Reusten (14 %), engere Kurven soll dem Verkehrsteilnehmer eine angepasste Geschwindigkeitswahl verdeutlicht werden. Unterstützt wird dies durch einen langgezogenen Fahrbahnteiler am Beginn der Gefällestrecke. Dieser dämpft das Geschwindigkeitsniveau, erlaubt eine sichere Ein- und Ausleitung des Radverkehrs (siehe Abschnitt „Führung des Radverkehrs“; dieser nutzt den Teiler als Querungshilfe) und unterstützt den landwirtschaftlichen Verkehr beim Queren der Fahrbahn. In der Ortsdurchfahrt Reusten wird ein Gehweg angelegt. Da die Platzverhältnisse äußerst beengt sind, muss für dessen Herstellung eine Stützmauer erstellt werden. Durch die Verbreiterung der Straße, der Bankette und der Entwässerungsmulden aber auch durch die Neutrassierung der Straße (zahlreiche Böschungen für Dämme und Einschnittsbereiche) benötigt der gesamte Straßenkörper deutlich mehr Platz. Dadurch gehen zahlreiche Feldwege verloren und müssen neu hergestellt werden. Landwirtschaftliche Fahrzeuge können gerade in den Bereichen in denen die Straße zukünftig deutlich tiefer (Einschnitte) oder höher (Dämme) liegen wird, nicht mehr direkt von der Straße zu Ihren Grundstücken gelangen. Deshalb werden die Begleitwege durchgängig mit 3 m Breite und 0,5 m begleitenden Banketten ausgeführt. Auch wenn den landwirtschaftlichen Fahrzeugen weiterhin die Nutzung der Straße freisteht, kann deren Anteil auf der K 6938 durch die beschriebenen Maßnahmen reduziert werden, was zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen wird.

Führung des Radverkehrs:

Darüber hinaus soll die Radverkehrsführung verbessert werden. Hierfür stehen zwei Varianten zur Verfügung. Der im Abschnitt „Ausbauvorhaben“ beschriebene Ausbau der K 6938 bleibt bei beiden Varianten gleich. Die Darstellung beider Varianten beginnt am südlichen Rand des Planungsraumes am Sportplatz in Oberndorf. Hier endet der Radweg aus Rottenburg.



Variante 1:

Optimierung

----- Neubau

--- Bestand

Variante 2:

Neubau

--- Bestand

••• Schutzstr.

Abschnitt 1:



Variante 1

Der Radfahrer wird über Oberndorf auf den parallelen Bestandsfeldweg geführt. Dieser ist bereits asphaltiert. Schadstellen werden ausgebessert

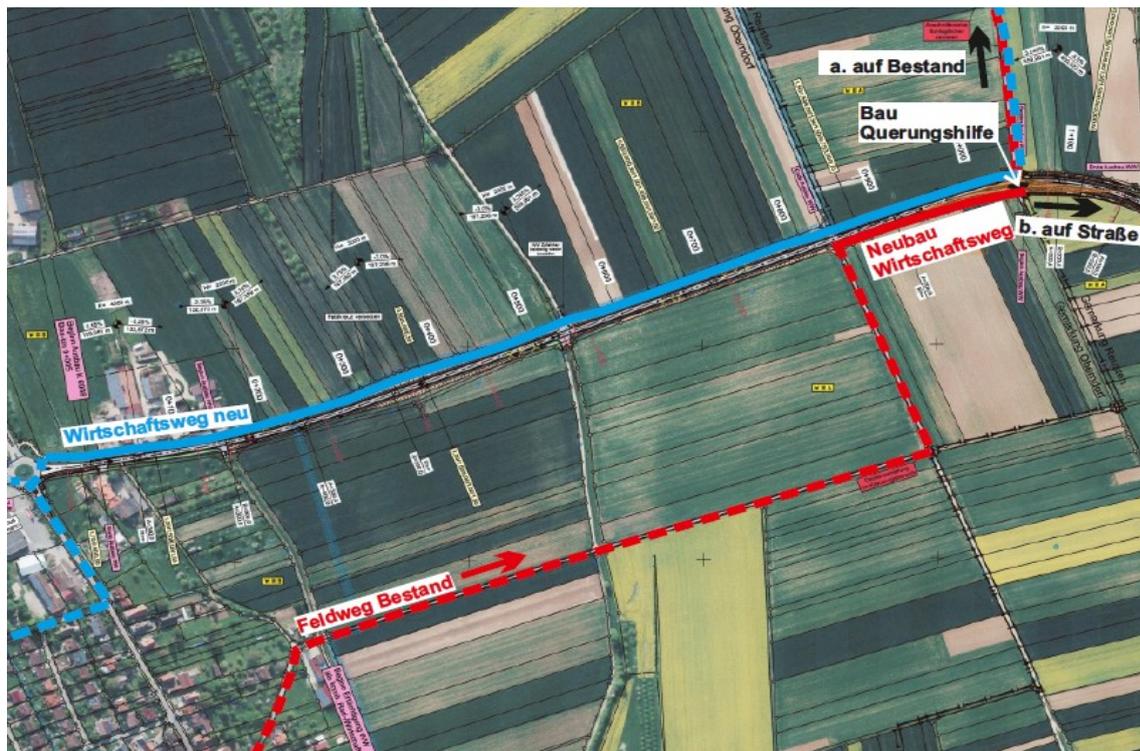
Durch die Verbreiterung der Straße und die Anpassung des Höhenverlaufs (u.a. Abtragung Kuppe) geht der bestehende Wirtschaftsweg (Schotter) verloren und muss deshalb wiederhergestellt werden. Der Wirtschaftsweg wird erneut als Schotterweg ausgeführt. Dadurch wird die Flächenversiegelung im Gegensatz zu einem Asphaltweg reduziert.

Variante 2

Dem Radfahrer stehen zwei grundsätzliche Optionen zur Verfügung. Er kann entweder (a) über den einseitigen Schutzstreifen in Richtung Kreisverkehr fahren oder den Weg über Oberndorf wählen. Von dort aus führt der Weg über den in dieser Variante asphaltierten Wirtschaftsweg. Da er in dieser Variante auch als Radweg dienen soll, wird er, im Gegensatz zu Variante 2, nicht nur geschottert, sondern asphaltiert

Der ursprünglich in Oberndorf geplante Anschlussradweg parallel zur K 6938 (siehe KT/DS 046/17) kann nicht umgesetzt werden. Naturschlussrechtliche Belange verbieten dessen Bau. Die Verwaltung wird über mögliche Alternativen im VTA am 15.07.2020 beraten lassen. Als Alternative wird der in (a) beschriebene einseitige Schutzstreifen aufgebracht. Es handelt sich um ein durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg begleitetes Modellprojekt für Radwegmarkierungen außerhalb geschlossener Ortschaften.

Abschnitt 2:



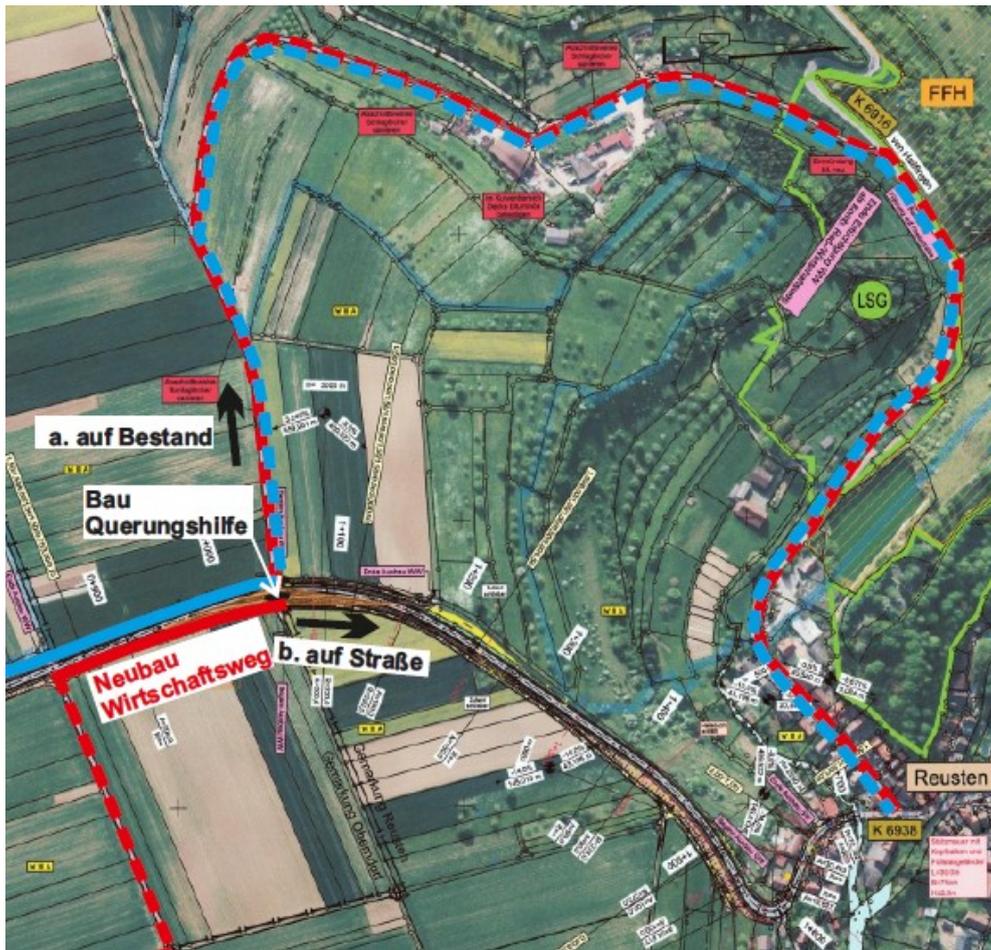
Variante 1

Bislang muss der Radfahrer, wenn er an das nördliche Ende des Bestandsfeldweges gelangt, ein kurzes Stück auf der Kreisstraße fahren um von dort auf den talwärts führenden Radweg zu gelangen. Durch einen kurzen Neubauabschnitt wird dies zukünftig vermieden. An der geplanten Querungshilfe gelangt man entweder (a) zur gegenüberliegenden Weiterführung oder kann (b) im Schutz der Querungshilfe auf die Straße wechseln.

Variante 2

Der Radfahrer gelangt am nördlichen Ende des neuen Wirtschaftsweges über den asphaltierten Wirtschaftsweg zur Wegegabelung, an der er entweder (a) links abbiegen oder (b) im Schutz der Querungshilfe auf die Straße wechseln kann.

Abschnitt 3:



Beide Varianten:

Beiden Varianten ist gemein, dass am Beginn der Gefällestrecke nach Reusten dem Radfahrer die Wahl überlassen wird, ob (b) der den direkten, aber steilen Weg über die Straße oder (a) den flachen, straßenabseitigen, dafür umwegigen Weg wählt.

Eine Weiterführung des Radweges entlang der K 6938 auf einem straßenbegleitenden Radweg stellt keine Option dar, da dieser mit unverhältnismäßigen hohen Kosten verbunden ist. Für dessen Realisierung müsste weitaus stärker in die anliegenden Böschungen eingegriffen werden, was zu einer deutlich höheren Bewegung von Erdmassen führt. Die Böschung müsste mit höheren Stützmauern abgefangen werden. Dies bedeutet einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild und ist aus Gründen des Naturschutzes abzulehnen. Auch für die Abwicklung des Radverkehrs würde die Weiterführung auf einem straßenbegleitenden Radweg keine Vorteile bringen. Der Radfahrer auf einem Begleitweg muss vor der Ortseinfahrt Reusten auf die Straße geführt werden. Aufgrund des starken Gefälles, der beengten Platzverhältnisse und den geringen Sichtverhältnissen müsste dies ohnehin kurz nach der geplanten Querungshilfe geschehen. Dies bedeutet, dass der Radfahrer, auch wenn ein Begleitweg existieren würde, auf der Straße fahren müsste. Der Weg brächte dann allenfalls für bergauf fahrende Radfahrer einen Vorteil. Dadurch stellt sich die Frage nach der Zielgruppe. „Schwächere“ Radfahrer (Familien, Senioren) meiden die Straßenführung. „Stärkere“ Radfahrer (Rennradfahrer, EBike) nutzen im Zweifel die Straße da diese eine deutlich bessere Unterhaltung (insbesondere Räumdienste im Winter) erfährt.

Variante 1 stellt die voraussichtlich förderfähige Variante dar. Variante 2 wird zwar insgesamt als förderfähig angesehen, allerdings müssen die Mehrkosten im Vergleich zu Variante 1

durch den Landkreis getragen werden. Die Mehrkosten für Variante 2 betragen ca. 150.000 €. Die Verwaltung wird zur Stärkung des Radverkehrs im Landkreis Tübingen und aufgrund der direkteren Linienführung Variante 2 weiterverfolgen. Das zukünftige Radverkehrskonzept des Landkreis Tübingen verfolgt ebenfalls diesen Ansatz.

Kosten:

Die in der KT/DS 029/16 vom 11.05.2016 genannten Kostenschätzung von ca. 1,05 Mio € beruht auf einer Kostenschätzung aus dem Jahr 2003. Die aktuelle Kostenschätzung beläuft sich auf 4,68 Mio. € und liegt damit um 3,63 Mio. € höher.

Bodenarbeiten	Die Bodenarbeiten (Erde, Schotter) wurden sowohl hinsichtlich der Menge als auch deren Belastung und Vorgaben zur Wiederverwendung angepasst werden. Gerade im Bereich des Kuppenabtrags, der Gefällestrecke nach Reusten und zur Ermöglichung eines verstärkten Fahrbahnaufbaus sowie für den Wirtschafts-/Radwegebau fallen Bodenüberschüsse an, welche nicht im Baufeld wiederverwertet werden können und dürfen.	1.415.000 €
Belastetes Material	Der Kostenschätzung des Jahres 2003 lagen keine Bohrkerne und Bodengutachten zugrunde. Ebenso war keine Entsorgung von belastetem Material eingeplant.	585.000 €
Sanierungsumfang	Der Planungsfortschritt erbrachte diverse Zusatzaufgaben, welche 2003 noch nicht berücksichtigt wurden. Dies beinhaltet auch Mehraufwendungen infolge der Änderungen in Gesetzen und technischen Regelwerken (u.a. Schutzeinrichtungen, Entwässerungen, Markierung-/Beschilderung, Verkehrssicherung)	480.000 €
Planungskosten	Die Planungskosten steigen mit dem Bauvolumen. Darüber hinaus wurden zahlreiche Planungskosten nicht bzw. zu gering berücksichtigt.	280.000 €
Baukostensteigerung	Berücksichtigung der allgemeinen Kostensteigerungen. Berücksichtigt sind die Baupreissteigerungen der letzten Jahrzehnte über sämtliche Positionen hinweg.	280.000 €
Querungshilfe	In der Planung 2019 war keine Querungshilfe vorgesehen. Aufgrund der o.g. Gründe ist diese aber zwingend erforderlich.	195.000 €
Radwegebau	Die Planung 2003 sah keinen Radwegebau vor. Berücksichtigt werden die Kosten für Variante 2. Die Kosten beziehen sich auf den Mehraufwand für die Asphaltierung des Wirtschaftsweges, die Kosten für die Ein- und Ausleitung am Kreisverkehr sowie die Aufbringung der Schutzstreifen.	190.000 €
Gehwegebau mit Stützmauer	Der Bau der Stützmauer in der Ortsdurchfahrt Reusten gestaltet sich aufwendiger als 2003 erwartet. Die Stützmauer muss aufgrund der beengten Platzverhältnisse für die Anlage eines Gehweges und der Straßenverbreiterung errichtet werden	120.000 €
Naturschutz	Aufgrund der damaligen Rechtslage wurden deutlich weniger Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.	85.000 €
		3.630.000 €

Die Kosten für den Bau des Gehweges sowie der hierfür notwendigen Stützmauer müssen nach den Anteilen der Straßen- bzw. Gehwegbreite von der Gemeinde (ca. 20 %) getragen werden.

Im Vergleich zu den im Haushaltsplan 2020 genannten Kosten, konnten durch Planungsanpassungen eine Reduzierung der Gesamtkosten von 420.000 € erreicht werden.

Zeitplan:

Vorbehaltlich des weiteren Planungsfortschrittes, der Aufnahme in das Förderprogramm des LGVFGs sowie der Bereitstellung ausreichender Haushaltsmittel im Haushalt 2021 ist geplant, in der Kreistagssitzung am 14.10.2020 die entsprechende Vergabeermächtigung zu erlangen. Die Ausschreibung erfolgt nach Genehmigung des Haushalts voraussichtlich im Februar 2021.

Zuständigkeit:

Nach § 5 Abs. 3 Nr. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Tübingen bedarf diese Baumaßnahme mit Gesamtkosten mehr als 1.500.000 € der Beschlussfassung durch den Kreistag.

Finanzielle Auswirkungen:

Im Haushaltsplan 2020 des Landkreis Tübingen sind auf Seite 236 im Finanzhaushalt unter der Auftragsnummer 754201030120 in Zeile 8 Mittel in Höhe von 50.000 € vorgesehen. Diese berücksichtigen die für dieses Jahr benötigten Planungskosten. Zusammen mit den Planungs- und Grunderwerbskosten sind im Investitionsprogramm 2020 für den Planungszeitraum bis 2023 insgesamt 5,10 Mio. € unter der Maßnahme 754201030120: K 6938 Oberndorf - Reusten einzeln ausgewiesen (siehe Haushaltsplan 2020 auf Seite 282). Dieser Betrag ist in der Finanzplanung der Jahre 2019 - 2023 für den Finanzhaushalt bei den Auszahlungen aus Investitionstätigkeit ebenfalls enthalten (Seite 288 Zeile 30).