

Kreistagsdrucksache Nr. 061/20

AZ. 43/650

Anlage: 1

Tagesordnungspunkt

Straßenbau: K 6916 Ausbau Reusten - B 296; Beschluss zur Weiterführung der Planungen

Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Vorberatung am 15.07.2020

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 22.07.2020

Beschlussvorschlag:

Alternative 1

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen zum Ausbau der K 6916 zwischen Reusten und der B 296 für die **Variante 1** weiterzuführen und die landschaftspflegerische Begleitplanung in Höhe von 8.000 € zu beauftragen.

Alternative 2

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen zum Ausbau der K 6916 zwischen Reusten und der B 296 für die Vorzugsvariante aus der Voruntersuchung **Variante 2.2** weiterzuführen und die landschaftspflegerische Begleitplanung in Höhe von 35.000 € zu beauftragen. Für die Auftragsvergabe werden 15.000 € der Verpflichtungsermächtigung für die Planung und Projektsteuerung der Gomaringer Spange und der Oberen Neckarbahn in Anspruch genommen.

Sachverhalt:

Mit Beschluss des VTA vom 04.10.2017 (KT-DS 109/17) wurde die Verwaltung beauftragt den **Vorentwurf** (Lph 3) zum Ausbau der K 6916 zwischen Reusten und der B 296 zu erbringen. Die vorhergehende **Voruntersuchung** (Lph 2) beinhaltete folgende Punkte:

- Vorplanung mit vergleichender Untersuchung verschiedener Varianten und Festlegung auf eine Vorzugsvariante in Lage- und Höhenplänen mit Erläuterungsbericht
- Kostenschätzung
- Umweltverträglichkeitsstudie mit Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht und artenschutzrechtlicher Relevanzprüfung
- Geotechnische Untersuchungen und Analyse der Bestandsfahrbahn (Asphalt)
- Verkehrsprognose
- Verkehrssicherheit mittels einer Sicherheitsaudits

Da die Ergebnisse der Voruntersuchung erheblich von den Annahmen aus der KT-DS 109/17 abweichen, soll nun über die Fortführung der Planung entschieden werden.

Darstellung der Varianten:

Bestandstrasse:

Die derzeitige Situation bei der K 6916 zwischen Reusten und der B 296 wurde in KT-DS 109/17 ausführlich dargestellt. Im Zuge der oben genannten weitergehenden Prüfungspunkte ergaben sich folgende Erkenntnisse hinsichtlich der Bestandstrasse. Die Beurteilung der verschiedenen Varianten wird in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben.

- **Naturschutzrechtlich** weist der Raum rund um die K 6916 folgende Merkmale auf:
 - Allgemein:

Die Straße verläuft in landwirtschaftlich genutztem Offenland, im Straßenrandbereich stehen Streuobstbäume. In einem Abschnitt von ca. 900 m grenzt nördlich an die Straße ein Waldgebiet (Hardtwald) an. Es handelt sich um ein ländlich geprägtes Gebiet.
 - Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:

Den Streuobstwiesen und -beständen im Untersuchungsgebiet, sowie den Feldhecken und dem Waldgebiet kommt eine hohe naturschutzfachliche Bedeutung zu. Gleiches gilt für die Schilfbestände. Der Rohrbach sowie sonstige temporär wasserführende Entwässerungsgräben werden mit mittlerer Bedeutung eingestuft. Das im Gebiet vorhandene Grünland wird unterschiedlich intensiv genutzt und besitzt insgesamt eine mittlere naturschutzfachliche Bedeutung; hochwertige (magere) Grünlandbestände sind nicht festgestellt worden. Geringe ökologische Bedeutung haben die intensiv genutzten Ackerflächen
 - Fläche:

Der Großteil der Fläche im Untersuchungsgebiet ist der freien Landschaft zuzuordnen, jedoch bestehen Vorbelastungen und Einschränkungen. Insgesamt erfüllt das Gebiet in hohem Maße Freiraumfunktionen.
 - Boden:

Böden mit Funktion als Archiv für Natur- und Kulturgeschichte kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.
 - Wasser:

Hinsichtlich des Grundwassers ist von einer mittleren Bedeutung auszugehen. Hinsichtlich der Oberflächengewässer liegt eine geringe Bedeutung vor. Das Vorhabengebiet ist ohne Bedeutung für den Hochwasserschutz.
 - Luft und Klima:

Die Freilandklimatope und Waldklimatope haben eine hohe Bedeutung für den bioklimatischen Ausgleich, somit kommt dem Schutzgut Luft und Klima eine hohe Bedeutung zu.
 - Landschaft:

Der Hardtwald wird als Landschaftsbildeinheit mit hoher Bedeutung gewertet. Das Offenland im Untersuchungsgebiet wird als Landschaftsbildeinheit mit mittlerer Bedeutung gewertet.
 - Biotopverbund
Eine Streuobstwiese nördlich sowie zahlreiche Flächen südlich an den geplanten Straßenausbau angrenzend sind als Kernflächen des Biotopverbunds mittlerer Standorte ausgewiesen.
 - Waldschutzgebiet
Das nördlich an den geplanten Straßenausbau angrenzende Waldgebiet „Hardtwald“ ist als Schonwald entsprechend § 32 Landeswaldgesetz (Schutzgebietsnummer 200267) ausgewiesen.
 - Wasserschutzgebiet
Der geplante Straßenausbau liegt im Wasserschutzgebiet „Herrenberg-Ammertal-Schönbuch-Gruppe Zone IIIb (Schutzgebietsnummer 115.110).
- Die Untersuchungen des bestehenden **Asphaltaufbaus** mittels Bohrkernen im 200 m Raster zeigen, dass der unzureichend dimensionierte Straßenkörper hauptsächlich aus

einzelnen dünnen Deckschichtbelägen besteht. Teilweise wurde eine Befestigung aufgebacht, welche sich allenfalls für landwirtschaftliche Wege eignet. Diese Schichten werden von einer zerfallenden, hochbelasteten (Teer) Tränkschotterdecke gestützt, welche bei einem Ausbau als gefährlicher Abfall eingestuft wird und nur auf speziell geeigneten Deponien gelagert werden darf.

- Zur Beurteilung der **geologischen Verhältnisse**, sowohl des Bodenmaterials als auch der Schotterebenen unterhalb des Asphalts wurden Schürftgruben angelegt. Sowohl die Mächtigkeit als auch die Zusammensetzung und die Verdichtung des körnigen Straßenunterbaus sind nicht ausreichend, weshalb der gesamte Straßenaufbau zu erneuern ist. Dies ist auch im Hinblick auf die Lage der Straße im Wasserschutzgebiet zu empfehlen, da bei den festgestellten PAK-Verunreinigungen im Unterbaumaterial und im Straßenbankett Schadstoffauswaschungen in den Untergrund nicht ausgeschlossen werden können (PAK = Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe).
- Die in Auftrag gegebene **Verkehrsprognose** ergab, dass bis zum Jahre 2035 allenfalls von einem geringfügigen Wachstum des Verkehrs auf ca. 1.550 Kfz/24h ausgegangen werden kann.
- Die Beurteilung der Bestandsvariante hinsichtlich der **Verkehrssicherheit** durch einen speziell geschulten Auditor ergab u.a., dass die genaue Beurteilung der Unfallberichte eindeutig auf eine unzureichende Fahrbahnbreite im Bestand schließen lässt.

Varianten:

Untersucht wurden 4 Varianten. Die Varianten liegen alle in einem ähnlichen Korridor und unterscheiden sich hauptsächlich hinsichtlich des Grades der richtlinienkonformen Gestaltung. Dabei kann gesagt werden, dass die Sicherheit und Leichtigkeit mit aufsteigender Variante immer mehr zunehmen, gleichzeitig aber der Eingriff in Landschaft und Natur sowie der Kosteneinsatz steigen. Es wurden deshalb auch Varianten untersucht, welche einen Kompromiss der Spannungsfelder erlauben. Da der immer schlechter werdende Zustand der Straße zum Handeln zwingt, muss die Erneuerung der Straße in irgendeiner Form angegangen werden. Die Variante 1 stellt deshalb, trotz ihrer hohen Kosten, den gebotenen Mindestansatz dar, soll die Straße auch zukünftig für den Verkehr nutzbar bleiben. Ziele der Varianten:

- ✓ Der selbsterklärende Charakter der Straße soll beibehalten, jedoch schwebende Gefahren beseitigt werden
 - ✓ Reduzierung der laufenden Unterhaltungsaufwände
 - ✓ Stopp des Substanzverlustes
 - ✓ Realisierung zwingend erforderlicher Ausbau- und Instandsetzungsmaßnahmen (Hangrutschungen)
- Variante 1 (Bestand)
Es handelt sich um einen Neuaufbau der Straße unter Beibehaltung der Bestandstrasse. Sämtliche Entwurfselemente werden in Lage und Höhe beibehalten. Es werden nur unbedingt notwendige der Verkehrssicherheit dienende Verbesserungen umgesetzt. Die Bankette werden mindestens 75 cm (im Bereich von passiven Schutzeinrichtungen (Schutzplanken) 1,0 m) breit und standfest (Schotterrasen) ausgebaut. Hierfür müssen teilweise die Böschungen angeglichen werden. Hierbei ist zusätzlich eine Verbesserung der Querneigungen vorgesehen, um entwässerungsschwache Bereiche zu entschärfen und Neigungen entgegen der Kurvenkrümmung zu vermeiden. Da der mangelhafte Bestandsfahrbahnaufbau keine vertretbare Sanierung mehr zulässt, muss ein Austausch sämtlicher Schichten und ein kompletter Neuaufbau durchgeführt werden.
 - Variante 2.1 (Verbreiterung bestandsnah)
Die Variante 2.1 beinhaltet eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 6,0 m in Form eines Vollausbaus auf der Bestandstrasse in Lage und Höhe mit 1,50 m standfesten Banketten (Einschnitt und Damm) und falls erforderlich 1,50 m breite Entwässerungseinrichtun-

gen. Ebenso ist eine Entschärfung der engen Kurve am Hardtwald mit dem nach den aktuellen technischen Regelwerken kleinsten möglichen Radius ($R = 65 \text{ m}$) durch Eingriff in das Waldgebiet geplant.

- Variante 2.2 (Verbreiterung optimiert)
Es ist eine Verbreiterung der Fahrbahn auf 6 m in Form eines Vollausbaus, lagemäßig überwiegend auf der Bestandstrasse geplant. Im Gegensatz zu Variante 2.1 werden zusätzlich sicherheitsgefährdende Sichtdefizite (vor allem verdeckte Kurvenbeginne) und Grenzwertunterschreitungen bei den Sichtweiten hauptsächlich durch eine höhenmäßig optimierte Gradienten verringert. Es sind 1,50 m breite und standfesten Bankette (Einschnitt und Damm) und falls erforderlich die Herstellung von 1,50 m breiten Entwässerungseinrichtungen vorgesehen. Ebenso wie bei Variante 2.1 ist eine Entschärfung des Bogens mit dem geringsten Radius ($R = 65 \text{ m}$) durch Eingriff in das Waldgebiet geplant.
- Variante 3 (Richtlinienkonforme Gestaltung)
Diese Variante setzt dort an, wo Variante 2.2 aufhört. Anpassungen des Straßenverlaufs werden konsequenter umgesetzt und folgen im vollen Umfang den Empfehlungen und Vorgaben der technischen Regelwerke.

Tabelle 1 zeigt eine vereinfachte Darstellung der Unterschiede der einzelnen Varianten.

	Variante 1	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 3
Sanierung Fahrbahn	✓	✓	✓	✓
Verbreiterung	✗	✓	✓	✓
Umfassende höhenmäßig Verbesserung	✗	✗	✓	✓
Umfassende lagemäßige Verbesserung	✗	✗	✗	✓

Tabelle 1 - Zusammengefasste Variantenunterscheidung

Auswirkungen der Varianten:

Die vergleichende Untersuchung der Varianten wurde ausführlich in der hierfür nach den technischen Regelwerken (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau - RE 2012) vorgegebenen Form durchgeführt. Nachfolgend werden die prägnanten Punkte der jeweiligen Varianten aufgeführt. Die Abweichungen zwischen den einzelnen Varianten können im Detail der beigefügten **Anlage** entnommen werden.

- Variante 1:
Da Variante 1 nicht wesentlich über eine Bestandssanierung hinausgeht, erreicht diese weder eine Verbesserung des Verkehrsflusses noch werden Sicherheitsdefizite entschärft. Die Breite soll mit 4,5 bis 5,0 m unverändert deutlich unter der erforderlichen Mindestbreite von 6,00 m für den hier zwingend zu verwendenden Regelquerschnitt bleiben. Aus rein technischer Sicht und im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit (bisher allerdings nur leichte Unfälle, siehe S. 8) ist diese Variante daher nicht zu empfehlen. Die Dauerhaftigkeit der Straße ist sicherlich geringer als bei den anderen Varianten, da in den Engstellen auch zukünftig die Randbereiche befahren werden (müssen) und enge Radien der Straße erhöhte Schubkräfte infolge schärferer Lenkbewegungen zumuten.
Allerdings werden auch keine erheblichen Umweltauswirkungen erwartet.
Schätzung Baukosten: 1,958 Mio €

– Variante 2.1:

Da diese Variante eine Verbreiterung des Querschnitts vorsieht, entsteht eine deutlich höhere Flächeninanspruchnahme. Verstärkt wird dies durch die stellenweisen Anpassungen in der Trassenführung. Bei einer reinen Verbreiterung der Straße, ohne jegliche baulichen Verbesserungen, geht der selbsterklärende Charakter der Straße verloren. Dem Verkehrsteilnehmer werden beispielsweise die Möglichkeit einer schnelleren Fahrweise oder Überholmöglichkeiten suggeriert, ohne dass diese tatsächlich vorhanden wären. Sicherheitstechnisch stellt diese Variante das absolute noch zu vertretende Minimum dar, möchte man die Straße verbreitern. Dies erklärt auch den kostenmäßig größten Sprung zwischen zwei Varianten.

Unter die Verbreiterungsthematik fällt auch die Anpassung der Kurve und die damit verbundenen Eingriffe in das Waldschutzgebiet „Schonwald“. Naturschutzrechtlich werden diese als erheblich beurteilt. Nach Einschätzung des Gutachters besteht bei Weiterverfolgung bereits ab dieser Variante eine Pflicht zur Prüfung der Umweltverträglichkeit im Sinne des § 11 UVwG. Das Vorhaben wird dementsprechend gemäß § 37 Abs. 4 StrG voraussichtlich planfeststellungs-/genehmigungspflichtig.

Schätzung Baukosten: 4,072 Mio €

– Variante 2.2:

Im Gegensatz zu Variante 2.1 werden die höhenmäßige Führung der Straße und damit vor allem Defizite in der Sichtweite verbessert. Sicherheitstechnisch wird diese Variante aufgrund der größeren Sichtweiten erheblich besser beurteilt als Variante 1 und 2.1 und auch als die weiter unten beschriebene Variante 3. Eingriffe in seitlich gelegene Grundstücke sind in wesentlich höherem Umfang als bei Variante 2.1 und 1 notwendig, weshalb naturschutzrechtlich größere Eingriffe auszugleichen sind.

Es entstehen Einschnittsbereiche (Bereiche in denen die Straße unter Geländeniveau liegt) von bis zu 4 m.

Schätzung Baukosten: 4,958 Mio €

– Variante 3:

Die Trassierung folgt den Vorgaben der technischen Regelwerke. Im Gegensatz zu Variante 2.2 wird die Straße auch in der Lage großflächig angepasst. Der Verkehrsfluss wird optimiert. Es existieren allerdings auch weiterhin an verschiedenen Stellen Sichtschattenbereiche und verdeckte Kurvenbeginne. Beide Kriterien sind jedoch relativ zu betrachten, da insbesondere bei der Erkennbarkeit der Sichtschattenbereiche die gesamte einsehbare Linienführung betrachtet werden muss. Bei vielen Sichtschattenbereichen ist die tatsächliche Sicht durch Bewuchs und Topographie eingeschränkt. Eine finale Verbesserung ist stellenweise nur durch großflächige Beräumung der Felder und Bäume sowie den massiven Abtrag von Hängen möglich. Dies ist jedoch unverhältnismäßig, weshalb diese Einschränkungen unabhängig vom Ausbaustandard akzeptiert werden müssen. Die Variante 3 kann aus den genannten Gründen nicht ohne Einschränkungen empfohlen werden. Auch wenn alle Entwurfsparameter eingehalten sind, wird allein durch die Verbreiterung und die zügige Linienführung mit deutlich höheren Geschwindigkeiten zu rechnen sein. Die verbleibenden Defizite durch Sichtschattenbereiche werden sich deshalb noch schwerwiegender als bei Variante 2.1 und 2.2, welche deutlich stärker eine selbsterklärende Linienführung darstellen, auswirken.

Die neuen Höhenunterschiede zwischen gewachsenem Gelände und neuer Fahrbahnoberfläche betragen bis zu 5 m. Teilweise ist hier dann kein direkter Zugang aufgrund der Wegeböschung zu dem einen oder anderen Grundstück möglich. Hier müssen Nachbargrundstücke mitbenutzt werden. Die Eingriffe in seitlich gelegene Grundstücke sind hier in wesentlich höherem Umfang als bei Variante 1, 2.1 und 2.2 notwendig. Aufgrund der teilweise großen Eingriffe in Fremdgrundstücke, wird bei dieser Variante mit den umfangreichsten und schwierigsten Grundstücksverhandlungen im Gegensatz zu den Varianten 1 bis 2.2 gerechnet. Bei der Variante 3 sind Grunderwerbsflächen von ca. 10.200 m² zu erwarten. Naturschutzrechtlich wird erheblich stärker eingegriffen.

Schätzung Baukosten: 5,416 Mio €

– Alle Varianten

Im weiteren Verfahren müssen die Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen räumlich und inhaltlich konkretisiert werden. Dies ist Aufbau eines Landschaftspflegerischen Begleitplans. Bei den Varianten 2.1, 2.2 und 3 können artenschutzrechtliche Konflikte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund einer artenschutzrechtlichen Relevanzprüfung wurde bereits ermittelt, dass eine Reihe von Arten bzw. Artengruppen genauer untersucht werden muss und dass artenschutzrechtliche Konflikte nicht ausgeschlossen werden können. Gegebenenfalls können Vermeidungs- oder CEF-Maßnahmen (vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wie z.B. Vergrämungen) festgelegt werden, um solche Konflikte zu vermeiden.

Variantenmatrix:

Um eine möglichst objektive Bewertung der Varianten zu erzielen, wurde eine Bewertungsmatrix erstellt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird auf die ausführliche Textform verzichtet und nur der rechnerische Vergleich dargestellt. Die Bewertung reicht von „2“ (sehr gut) bis „-3“ (sehr schlecht). Es wurden in der Bewertungsmatrix immer Sachthemen mit Unterthemen bewertet. Das Mittel der Unterthemen wurde mit einer Gewichtung belegt. Die Bewertung wurde mit den Autoren der einzelnen Fachbeiträge (Umweltverträglichkeitsstudie, Sicherheitsaudit, Geologische Gutachten, Verkehrsprognose) abgestimmt um keine zu einseitige straßenplanerische Sicht zu erzielen. Sachthemen, wie zum Beispiel die richtlinienkonforme Gestaltung, wurden schwächer gewichtet als die Verbesserung der Verkehrssicherheit, da die Straße nur eine untergeordnete verkehrliche Bedeutung hat und der Verkehrsfluss nicht die entscheidende Rolle spielt. Auch bei einem Ausbau wird die Beschränkung für den Schwerverkehr aufgrund des Nadelöhrs in Reusten (Schulsteige) bestehen bleiben, so dass ein Begegnungsfall Lkw/Lkw im Normalfall nicht vorkommen sollte.

Bei der Bewertung der Unfallsituation wurde die Variante 0 als Basiswert bewertet. Das relativ harmlose Unfallgeschehen ist hier trotz der Defizite in der Trassierung nicht sehr auffällig. Vermutlich ist dieser Umstand der „selbsterklärenden“ Linienführung zu verdanken, welche durch ihre stark mangelhaften Trassierungselemente den Verkehrsteilnehmer zu einer angepassten Fahrweise zwingt. Bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit/Kosten wird die Bewertung im Vergleich der Varianten untereinander hergestellt.

Variantenbewertung:

Kriterium	Variante 1 (Bestand)	Variante 2.1 (Vollausbau/ bestandsnah)	Variante 2.2 (Vollausbau/ optimiert)	Variante 3 (RAL)	Gewichtung
1. Verkehrliche Bedeutung					1
Veränderung der verkehrlichen Bedeutung	0	0	0	0	
Mittel 1 ohne Gewichtung	0	0	0	0	
Mittel 1 mit Gewichtung	0	0	0	0	
2. Verbesserung der Verkehrssicherheit					3
Vorhandene Sichtweite	-2	-1	2	2	
Haltesichtweite	-2	-1	2	2	
Sichtschatten	-1	-1	1	2	
Verdeckte Kurvenbeginne	-2	-2	1	1	
Auswirkung auf die Unfallsituation	-1	1	2	0	
Mittel 2 ohne Gewichtung	-1,6	-0,8	1,6	1,4	

Mittel 2 mit Gewichtung	-4,8	-2,4	4,8	4,2	
3. Eingriffe in Natur und Landschaft					2
Verlust nat. Bodenfunktionen	1	-1	-2	-3	
Beeinträchtigung des Landschaftsbildes	1	-1	-1	-2	
Eingriff in das Waldschutzgebiet	2	-2	-2	-3	
Verlust straßenbegleitender Bäume	2	-1	-2	-3	
Spezieller Artenschutz	-1	-2	-3	-3	
Mittel 3 ohne Gewichtung	1	-1,4	-2	-2,8	
Mittel 3 mit Gewichtung	2	-2,8	-4	-5,6	
4. Verknüpfung mit dem sonst. Netz					1
Anschlüsse vorhandener Feldwege	2	2	-1	-3	
Mittel 4 ohne Gewichtung	2	2	-1	-3	
Mittel 4 mit Gewichtung	2	2	-1	-3	
5. Auswirkungen auf Leitungsbestände					1
(Telekom, ASG-Wasserleitung)	0	0	-1	-2	
Mittel 5 ohne Gewichtung	0	0	-1	-2	
Mittel 5 mit Gewichtung	0	0	-1	-2	
6. Richtlinienkonforme Gestaltung					2
Linienführung Lage	-3	-1	1	2	
Linienführung Höhe	-3	-2	1	2	
Berücksichtigung Standardraumelemente	-3	-2	-1	2	
Querschnitt	-3	1	1	2	
Mittel 6 ohne Gewichtung	-3	-1	0,5	2	
Mittel 6 mit Gewichtung	-6	-2	1	4	
7. Entwässerung					1
Geregelte Ableitung Oberflächenwasser	-1	2	2	2	
Mittel 7 ohne Gewichtung	-1	2	2	2	
Mittel 7 mit Gewichtung	-1	2	2	2	
8. Wirtschaftlichkeit / Kosten					3
Unterhaltungskosten	-1	1	1	1	
Nachhaltigkeit	-1	2	2	2	
Risiko von Folgeschäden aufgr. Mitbenutzung alter Bausubstanz	-2	2	2	2	
Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	2	-1	-2	-3	
Gesamtkosten	0	-1	-2	-3	
Mittel 8 ohne Gewichtung	-0,4	0,6	0,2	-0,2	
Mittel 8 mit Gewichtung	-1,2	1,8	0,6	-0,6	
Summe Bewertung inkl. Gewichtung	-9	-1,4	2,4	-1	

Tabelle 2 - Variantenvergleich

Die Bewertung der Varianten kommt zu dem Ergebnis, dass eine **Weiterverfolgung der Variante 2.2 (Verbreiterung optimiert) als Vorzugsvariante** eine sinnvolle und dauerhafte, nachhaltige Kompromisslösung ist, welche zwar nicht in vollem Umfang der Richtlinie entspricht, aber sicherheitsrelevante Kriterien berücksichtigt.

Alternativ stellt die **Variante 1 (Bestand)** die deutlich kostengünstigere Lösung dar, welche

hinsichtlich des wirtschaftlichen Einsatzes der vorherrschenden geringen verkehrlichen Bedeutung eher Rechnung trägt. Diese stellt nach den obigen objektiven Kriterien rechnerisch die schlechteste Lösung dar. Aus Sicherheitsgründen muss sie eigentlich aufgrund ihrer zu geringen Querschnitte abgelehnt werden. Allerdings ist bei den Punkten 2 und 6 anzumerken, dass sich die vorhandenen Qualitätsdefizite in der „Verkehrssicherheit“ und „Gestaltung“ im Alltag nicht widerspiegeln. Trotz der schwebenden Gefahren ereignen sich nur wenige Unfälle, welche mit 1 Leichtverletzten und diversen „Spiegelstreifern“ als eher geringfügig anzusehen sind. Die enge und schlecht einsehbare Straße zwingt zu einer aufmerksamen und zurückhaltenden Fahrweise, welche keine Ablenkungen (bspw. Nutzung des Mobiltelefons) während der Fahrt erlaubt. Eine breitere Straße könnte den Verkehrsteilnehmer eher verleiten, aus einem Gefühl der Sicherheit heraus den Blick von der Straße zu nehmen. Auch wenn Variante 1 zu keiner verkehrlichen Verbesserung führt, so muss doch berücksichtigt werden, dass durch den Ausbau der parallel verlaufenden K 6917 bereits eine Achse gestärkt wurde. Darüber hinaus kann Variante 1 deutlich schneller umgesetzt werden, da für diese kein Planfeststellungsverfahren notwendig wird. Die Kapazitäten der Verwaltung wären bei Durchführung eines solchen Verfahrens in den nächsten Jahren stark gebunden. Allerdings bleiben bei dieser Variante die schwebenden Verkehrsgefahren erhalten und somit auch eine höhere Wahrscheinlichkeit von schweren Unfällen.

Kosten

	KT-DS 109/17	Variante 1	Variante 2.2
Baukosten*	2.715.000	1.958.000	4.958.000
Grunderwerb*	70.000	11.000	94.000
Ausgleich Umwelt- und Naturschutz, pauschal*	215.000	89.000	348.000
Planung	190.000	110.000 (Lph 1-6)	230.000 (Lph 1-6)
Bauüberwachung	90.000	100.000 (Lph 7-9)	250.000 (Lph 7-9)
Vermessung (Planungsbegleitend)	40.000	8.000	10.000
Landschaftspflegerische Begleitplanung	30.000	8.000	35.000
Landschaftspflegerische Ausführungsplanung	Nicht berücksichtigt	2.000	20.000
Gesamtkosten	3.350.000	2.286.000	5.945.000
*) LGVFG-Zuschuss, max. 50% der zuwendungsfähigen Kosten	-1.500.000	Maßnahme nicht förderfähig	Maßnahme nicht förderfähig
Kosten Landkreis	1.850.000	2.286.000	5.945.000

Ob die Maßnahme trotz ihrer geringen verkehrlichen Bedeutung in das Förderprogramm des LGVGs aufgenommen wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Von einer Förderfähigkeit kann aufgrund der derzeitigen Voraussetzungen bei keiner der dargestellten Varianten ausgegangen werden.

Zeitlicher Ablauf:

- Beteiligung TÖBs zur Voruntersuchung bis November 2020
- Anmeldung Maßnahme in das Förderprogramm des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) bis 31.10.2020
- Erstellung Vorentwurf (Lph 3, detailliertere Planung der Vorzugsvariante) mit land-

schaftspflegerischer Begleitplanung und artenschutzrechtlicher Beurteilung bis November 2021

Hieran anschließend muss bei Variante 2.2 die Genehmigungsplanung zur Erlangung eines Planfeststellungs-/Plangenehmigungsbeschlusses erstellt und das entsprechende Verfahren nach LVwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz für Baden-Württemberg) mit den zugehörigen Öffentlichkeitsbeteiligungen durchgeführt werden. Die Planfeststellungsbehörde ist das Regierungspräsidium Tübingen. Im Anschluss müssen die Ausführungsplanung sowie die Ausschreibung (Lph 5 und 6) vorbereitet werden. Mit einem Baubeginn ist bei Variante 2.2 dementsprechend frühestens 2024 zu rechnen.

Zuständigkeit

Nach § 3 Abs. 4 i.V.m. § 5 Abs. 3 Nr. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Tübingen bedarf die Planung dieser Baumaßnahme mit Gesamtkosten von mehr als 1.500.000 € der Beschlussfassung durch den Kreistag

Finanzielle Auswirkungen:

Je nach gewählter Variante stellen sich die finanziellen Auswirkungen unterschiedlich dar.

Für die Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans mit Artenschutzbeitrag für Variante 1 würden Kosten von insgesamt 8.000 € in 2020 anfallen. Im Haushaltsplan 2020 des Landkreises Tübingen sind auf Seite 239 im Finanzhaushalt unter der Auftragsnummer 754201030150 Planungsmittel in Höhe von 20.000 € vorgesehen.

Für die Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans mit Artenschutzbeitrag für Variante 2.2 würden Kosten von insgesamt 35.000 € in 2020 und 2021 (20.000 € in 2020 und 15.000 € in 2021) anfallen. Im Haushaltsplan 2020 des Landkreises Tübingen sind auf Seite 239 im Finanzhaushalt unter der Auftragsnummer 754201030150 Planungsmittel in Höhe von 20.000 € vorgesehen. Die weiteren 15.000 € sind in der Haushaltsplanung 2021 zu berücksichtigen. Für die Auftragsvergabe wird ein Teil der Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.200.000 € für die Planung und Projektsteuerung der Gomaringer Spange und der Oberen Neckarbahn (Haushaltsplan 2020, Seite 256 im Finanzhaushalt unter der Auftragsnummer 754701030010 in Zeile 8) in Anspruch genommen.