



**K 6747, Ausbau zwischen Pfronstetten-Tigerfeld und Pfronstetten-Aichstetten (mit Radweg)
- Planung**

Beschlussvorschlag:

Siehe KT-Drucksache Nr. VII-0381.

Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Siehe KT-Drucksache Nr. VII-0381.

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Bei der Beratung der Planung zum Ausbau der K 6747 Pfronstetten-Tigerfeld und Aichstetten (mit Radweg) in der Sitzung des Ausschusses für technische Fragen und Umweltschutz am 26.09.2007 – KT-Drucksache Nr. VII-0381 – wurde kein Beschluss gefasst. Die Verwaltung hat eine Prüfung und Beantwortung der Fragen von Mitgliedern des Gremiums zugesagt. Im Übrigen wird auf KT-Drucksache Nr. VII-0381 verwiesen.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Erläuterung der Kostensteigerung gegenüber dem 1. Planentwurf

Gegenüber der Planung von 2006 (KT-Drucksache Nr. VII-294 vom 12.09.2006) wurden in der aktuellen Planung folgende Änderungen vorgenommen, die sich bei der Kostenermittlung wie folgt auswirken:

Planungsänderungen	Mehrkosten EUR	Anteil Landkreis EUR	Anteil Gemeinde EUR
1. Die Ausbaustrecke wurde in Tigerfeld um 25 m verlängert, um den Anschluss an die Wimsener Straße erneuern zu können. Die Mehrkosten umfassen auch den Neubau des innerörtlichen Gehwegs.	30.000	18.000	12.000

2. In der neuen Kostenermittlung wurden aktuelle Werte für die Kosten der Vermessung, Vermarkung und Mehrflächen beim Grunderwerb berücksichtigt, höhere Vermessungsgebühren gelten ab 10.03.2007 (Anmerkung: Die Vermessungsgebühren gehen beim Kreisvermessungsamt ein).	16.000	16.000	0
3. Anstelle der teilweisen Nutzung des straßenfernen, bestehenden Wirtschaftsweges (Variante I) wurde der Radweg trassennah geplant (Variante II) – siehe Ziffern 1.1 und 1.2.	53.000	23.000	30.000
Mehrkosten	99.000	57.000	42.000
Gesamtkosten 2006 (KT-Drucksache Nr. VII-294)	595.000		
Gesamtkosten 2007 (KT-Drucksache Nr. VII-0381)	694.000		

Bei den Mehrkosten von 99.000 EUR entfallen 57.000 EUR auf den Landkreis, 42.000 EUR auf die Gemeinde Pfronstetten.

1.1 Variantenvergleich

Vor allem zwei Varianten sind in der Abwägung:

Variante I:

- Führung trassenfern auf teilweise bestehendem Wirtschaftsweg (KT-Drucksache Nr. VII-294),

Variante II:

- Führung trassennah wie in der vorliegenden Planung (siehe Anlage 1 zu KT-Drucksache Nr. VII-0381).

Bei der Abwägung der beiden Varianten sind folgende Kriterien von Bedeutung:

a) Die Planung wurde entsprechend dem Bedarf fortgeschrieben:

- Der Ausbau erfolgt nach der Prioritätenliste und den Kriterien für den Bau von Kreisstraßen – KT-Drucksache Nr. VII-0409 (hier: überwiegend Zustandsnote 5, Verkehrsmenge ca. 500 Kfz/24 h, Schwerlastverkehrsanteil ca. 10 %). Das Gefährdungspotenzial wird insbesondere durch den separaten, trassennahen Rad- und Wirtschaftsweg erheblich reduziert und der Weg damit verkehrssicherer.
- Der Ausbau der Kreisstraße wurde im Ortsteil Tigerfeld um 25 m verlängert, um einen Anschluss an die Wimsener Straße zu ermöglichen. Über die Wimsener Straße erfolgt die Radwegeführung nach Zwiefalten und Hayingen-Wimsen.
- Durch den trassennahen, separaten Geh- und Radweg wird die überörtliche und örtliche Infrastruktur verbessert.

- Das Radwegenetz muss attraktiv sein, sonst werden die Radwege nicht angenommen sondern die Straßen benutzt.
- b) Der trassennahe Rad- und Wirtschaftsweg (Variante II) ist um ca. 200 m bzw. 18 % kürzer. Damit findet bei der vorhandenen Sichtbeziehung der beiden Ortsteile Tigerfeld und Aichstetten der straßennahe Geh- und Radweg eine wesentlich größere Akzeptanz und ermöglicht eine höhere Verkehrssicherheit. Die Gemeinde Pfronstetten, der Kreisbauernverband und die Polizei sehen im trassennahen Geh-, Rad- und Wirtschaftsweg eine deutliche Verbesserung gegenüber der trassenfernen Variante. Damit wird auch für Fußgänger eine gute Anbindung der beiden Ortsteile erreicht. Auf die als Anlage 1 angeschlossene Stellungnahme der Gemeinde Pfronstetten wird hierzu verwiesen. Die Stellungnahme des Kreisbauernverbands liegt als Anlage 2 bei.
- c) Die Radwege – Abschnitt Pfronstetten-Tigerfeld – Aichstetten sind Teil eines überörtlichen, regionalen touristischen Radwegekonzeptes des Landkreises:
- Der „Zwiefalter-Alb-Radweg“ - R2 - verläuft auf dieser Strecke. Insoweit würde eine Radwegelücke geschlossen.
 - Dieser Abschnitt ist Teil einer touristischen Radwegekonzeption. Ziel ist es, ein weiteres touristisches Angebot zu schaffen über eine attraktive mehrtägige Radtour im Landkreis, die auch mit dem ÖPNV, dem Rad-Wander-shuttle und der Schwäbischen Albahn erreichbar ist. Deshalb ist es erforderlich, die sogenannte „Südtangente“ zwischen dem Lautertal (Hayingen/ Zwiefalten) über Pfronstetten und dem Raum Trochtelfingen zu schließen.

Im mittelfristigen Investitionsprogramm ist die Realisierung der einzelnen Abschnitte wie folgt vorgesehen:

2008: K 6747 Pfronstetten-Tigerfeld – Aichstetten,

2009: K 6748 Pfronstetten – Aichstetten,
K 6739 Trochtelfingen-Wilsingen – Steinhilben.

- Der strukturschwache ländliche Raum und auch die Gemeinde Pfronstetten werden vom Ausbau dieser Radwegeinfrastruktur profitieren – wie die bisherige Entwicklung in anderen Bereichen des Landkreises zeigt. Ohne eine Radwegeinfrastruktur ist die Entwicklung eines Radtourismus nicht möglich, ebenso wenig die Nutzung dieses touristischen Potenzials.
- Die geplanten Geh- und Radwege werden sich auch positiv auf die innerörtliche strukturelle Entwicklung von Pfronstetten auswirken. Die drei Ortsteile Tigerfeld, Aichstetten und Pfronstetten werden erstmals durch einen separaten Geh- und Radweg miteinander verbunden. Zu Fuß oder mit dem Fahrrad können damit die Einrichtungen der Gemeinde in diesen Ortsteilen erreicht werden.

1.2 Kostenvergleich zwischen Variante I und II

	Länge (m)	Grunderwerb/ Vermessung EUR	Baukosten EUR	Gesamtkosten EUR	Kosten Landkreis EUR	Kosten Gemeinde EUR
Variante I (straßenfern) Führung auf teilweise bestehendem Wirtschaftsweg	1.223	9.000	51.000	60.000	35.000	25.000
Variante II Führung entlang der Trasse	1.035	24.000	89.000	113.000	58.000	55.000
Differenz	188	15.000	38.000	53.000	23.000	30.000

Der Kostenvergleich ergibt bei der straßennahen Variante II zwar Mehrkosten von zunächst ca. 53.000 EUR, wovon ca. 30.000 EUR auf die Gemeinde Pfronstetten entfallen. Mittelfristig sind jedoch eine Belagserneuerung beim vorhandenen Wirtschaftsweg nicht auszuschließen und bei Variante I ggf. mit weiteren Kosten zu rechnen. Wie im einzelnen dargelegt, ist nach der Gesamtabwägung aller Gesichtspunkte die straßennahe Trasse die deutlich vorteilhaftere Lösung, die auch von der Gemeinde Pfronstetten beantragt wird (siehe Anlage 1). Die Gemeinde hat Interesse an dieser strukturellen Verbesserung und ist bereit, diese Mehrkosten zu tragen.

1.3 Straßen- und fahrbahnangrenzende Radwegetrasse

Über die Radwegevarianten I und II hinaus wurde in der Beratung am 26.09.2007 die Frage nach einer Führung des Radwegs unmittelbar am Fahrbahnrand der Kreisstraße gestellt. Bei der Führung des Radweges am Fahrbahnrand wären gegenüber der trassennahen Variante II Mehrkosten von ca. 95.000 EUR zu erwarten. Diese entstehen aus dem zusätzlichen Bau von Randsteinen mit Pflasterstreifen, Mehrkosten für Untergrund, Unterbau und Entwässerung. Die Entwässerung entlang der bordsteingeführten Kante muss über Rohrleitungen erfolgen.

Wenn auf die Randsteine verzichtet werden soll, ist ein Sicherheitsstreifen zwischen Fahrbahn und Weg von 1,75 m Grünfläche einzuhalten. Die Grunderwerbsfläche würde sich dadurch noch erhöhen.

Da die Straße nicht immer auf Geländehöhe verläuft, wären zusätzliche Erdbaukosten zu erwarten. Bei der Führung am Fahrbahnrand würde der Radweg nicht als Wirtschaftsweg genutzt werden können; eine Zufahrt zu den Grundstücken wäre nur noch über aufwändige Zufahrtsrampen möglich. Der landwirtschaftliche Verkehr würde nach wie vor die Straße nutzen.

Die Variante II mit der straßennahen Führung des Geh-, Rad- und Wirtschaftsweges ist damit wesentlich kostengünstiger, bündelt den Geh-, Rad- und (landwirtschaftlichen) Anliegerverkehr und schafft mehr Verkehrssicherheit als eine straßenangrenzende Trasse.

2. Form der Fahrbahnteiler an den Ortseingängen

Verkehrsbehörde und Polizeidirektion haben sich bei der Anhörung zur Form der Fahrbahnteilern nahezu übereinstimmend geäußert. Die Polizeidirektion sieht die Fahrbahnverschwenkung nicht nur ortseinwärts, sondern auch in der Gegenrichtung aus verkehrspolizeilicher Sicht als besonders geeignet an, um das Geschwindigkeitsverhalten an den Ortseingängen und damit die Verkehrssicherheit zu verbessern. Deshalb wird vorgeschlagen, die beidseitige Aufweitung beizubehalten. Die Kosten hierfür betragen maximal ca. 1.000 EUR.

3. Kostenreduzierung

Bei der Planung sind bereits kostenreduzierende Überlegungen berücksichtigt:

- Obwohl diese K 6747 eine wichtige Querverbindung zwischen der B 312 (Pfronstetten-Tigerfeld) und der L 249 (Hayingen-Ehestetten) dargestellt wurde wegen der unterdurchschnittlichen Verkehrsmenge (ca. 500 Kfz/24 h – Schwerlastverkehrsanteil ca. 10 %) anstelle einer Fahrbahnbreite von 6,5 m eine solche von 6,0 m der Planung zugrunde gelegt.
- Ferner wurde auf die Randstreifen (0,5 m) verzichtet und die Bankette von je 1,5 m in Einschnittbereichen auf 1,0 m reduziert.

Die Ausbauquerschnitte entsprechen deshalb einem Mindeststandard.

Im Einzelnen wird auf KT-Drucksache Nr. VII-0381 zur Planung der K 6747 Pfronstetten-Tigerfeld und Aichstetten verwiesen.