



K 6706, Wittlinger Steige; Sanierungskonzept für die "Felssicherung"

Beschlussvorschlag:

Siehe KT-Drucksache Nr. VII-0508, Ziffer 1.

Kosten/Finanzielle Auswirkungen:

Siehe KT-Drucksache Nr. VII-0508.

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Aufgrund der deutlich höheren Kosten, die mit dem Bau einer Schutzgalerie bzw. mit dem Bau eines Tunnels verbunden wären, wird die ursprünglich vorgeschlagene "kleine Lösung", die im Wesentlichen auf Beräumung und Schutzzaunbau setzt, als wirtschaftlicher eingeschätzt und zur Beschlussfassung empfohlen.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. In der Sitzung des Ausschusses für technische Fragen und Umweltschutz am 30.06.2008 wurde eine Beschlussfassung über Ziffer 1 des Beschlussvorschlags in KT-Drucksache Nr. VII-0508 zurückgestellt. Die Verwaltung wurde beauftragt, zu prüfen, ob eine Galerielösung auf eine Nutzungsdauer von 30 Jahren kostengünstiger wäre als das vorgesehene Sanierungskonzept.
2. Vom Gutachter, der MPA Stuttgart, wurden die Kosten für die Herstellung einer Galerie und die Kosten für eine Tunnellösung sowie die Unterhaltskosten des Bauwerks ermittelt und in einer Tabelle zusammengestellt (Anlage).

Im Gegensatz zu Tunnelbauwerken sind Schutzgalerien in der Regel keine geschlossenen Röhren, sondern weisen meist zur Unterhangseite hin unterbrochene Wände, Einzelstützen oder Gewölbe auf, so dass Tageslichtöffnungen über die Längserstreckung einer Schutzgalerie vorliegen. Das durch die Funktion bedingte markante Aussehen einer Schutzgalerie wird oftmals (auch im negativen Sinn) als "das Landschaftsbild prägend" empfunden (z. B. Flexenstraße).

Im Fall der Wittlinger Steige läge die erforderliche Mindestlänge einer Schutzgalerie in der Größenordnung von 350 m. Die mit dem Neubau eines solchen Schutzbauwerks verbundenen Kosten sind um ein Vielfaches höher, als die Kosten der vorgeschlagenen Schutzzaunlösung. Ein erheblicher monetärer Aufwand würde allein dadurch erforderlich, dass für die Gründung der Galerie entlang des unterhangseitigen Fahrbahnrandes

Großbohrpfähle, ggf. mit Stahlbetonkopfbalken und Rückverankerung, notwendig würden. Die Notwendigkeit von Gründungspfählen wird durch die hier lagernden instabilen Hangschuttmassen erzwungen.

Bereits vor wenigen Jahren musste straßenaufwärts unweit der Ostkante eine rückverankerte Bohrpfehlwand zur Stabilisierung des talseitigen Fahrbahnrandes errichtet werden. Ein weiterer Kostennachteil beim Bau einer Schutzgalerie ist in der Notwendigkeit zu sehen, dass zur Sicherung der Baustelle und der dort tätigen Bauarbeiter auch im Bereich der zu errichtenden Schutzgalerie temporär leistungsfähige Steinschlagschutzgitter errichtet werden müssten. Außerdem wäre eine 350 m lange Schutzgalerie nur für den Streckenabschnitt der K 6706 im Bereich der Ostkante und den unmittelbar angrenzenden Zonen eine Alternative zur Schutzzaunlösung. In den anderen gefährdeten Streckenabschnitten müssten die bereits vorgeschlagenen Sicherungsmaßnahmen noch zusätzlich durchgeführt werden.

3. Ein Teil der für die Schutzgalerie genannten Nachteile könnte beim bergmännischen Bau eines Tunnels unter der Ostkante hindurch umgangen werden. Beispielsweise könnte auf Gründungspfähle verzichtet werden, und das Landschaftsbild würde durch einen Tunnel weniger stark geprägt, als durch eine Schutzgalerie. Ein solcher Tunnel bräuchte unter Umständen keine oder nur eine lokale Stahlbetonsicherung der Felsausbruchlaibung, sofern die Tunnelwandungen stabil wären und kein Kluftwasser in den Tunnelhohlraum fließen würde. Unausgekleidete Tunnel befinden sich beispielsweise im Verlauf der L 277 zwischen Beuron und Sigmaringen und sind in touristischer Hinsicht eine gewisse Bereicherung. Die erforderliche Tunnellänge würde jedoch im Fall der Wittlinger Steige in der Größenordnung von ca. 200 m liegen, so dass der Kapitalbedarf für Bau und Unterhalt in der Größenordnung dem einer Schutzgalerie vergleichbar wäre. Wenn der Tunnel innen beleuchtet werden müsste bzw. nur wechselweise im Einbahnverkehr mittels Ampelregelung befahren werden könnte (analog zu Tunneln im Verlauf der L 277, Beuron-Sigmaringen), entstünden zusätzliche Kosten für die elektrische Installation und den Energiebedarf.

Auf eine detaillierte Kostenschätzung für die Tunnelvariante wurde zunächst verzichtet. Auch bei der Umsetzung der Tunnelvariante wären in den übrigen gefährdeten Streckenabschnitten die vorgeschlagenen Sicherungsmaßnahmen weiterhin erforderlich.

4. Aufgrund der beträchtlichen Kosten, die mit dem Bau einer Schutzgalerie bzw. mit dem Bau eines Tunnels verbunden wären, wird das ursprünglich vorgeschlagene Sanierungskonzept, das im Wesentlichen auf Beräumung und Schutzzaunbau setzt, als wirtschaftlicher eingeschätzt und zur Ausführung empfohlen. Die Verwaltung schlägt daher vor, Ziffer 1 des Beschlussvorschlags in KT-Drucksache Nr. VII-0508 zuzustimmen.