



**K 6735 Ausbau der Kreisstraße zwischen Gomadingen-Marbach und Hohenstein-Ödenwaldstetten
- Planungsauftrag**

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, den Bau der K 6735 von Gomadingen-Marbach nach Hohenstein-Ödenwaldstetten zu planen. Als Querschnitt ist eine 5 m breite asphaltierte Fahrbahn vorzusehen. Die Linienführung ist in Grund- und Aufriss punktuell an besonders gefährlichen Stellen anzupassen.
2. Der Sperrvermerk für die Investitionen im Finanzhaushalt unter laufender Nummer 7.542011.6735.001 "K 6735 Ausbau Marbach-Ödenwaldstetten" und 7.542011.6735.002 "K 6735 Brücke über die Lauter" in Höhe von 70.000 EUR wird aufgehoben.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Auszahlungen für Investitionen:	2.555.000 EUR	Anteil Landkreis:	2.315.000 EUR
Teilhaushalt 11, Produktgruppe 54.20			
Investitions-Nr.	7.542011.6735.001	Straße	1.900.000 EUR
	7.542011.6735.002	Brücke	295.000 EUR
	7.542011.6735	Bahnübergang	<u>360.000 EUR</u>
		Gesamt:	2.555.000 EUR
Mittelbereitstellung:			
Haushalt 2011:	70.000 EUR		
Haushalt 2012:	50.000 EUR		
Haushalt 2013:	1.000.000 EUR	Zuweisung Entflechtungsgesetz:	120.000 EUR
Haushalt 2014:	1.000.000 EUR	Anteil Bahn (ENAG):	120.000 EUR
Haushalt 2015:	<u>435.000 EUR</u>		
Gesamt:	2.555.000 EUR		

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Der Ausbau der K 6735 wurde bereits mit KT-Drucksache Nr. VIII-0201 am 11.10.2010 im Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz (AtU) beraten. Die Verwaltung wurde beauftragt, verschiedene Varianten für den Ausbau der K 6735 von Gomadingen-Marbach nach Hohenstein-Ödenwaldstetten zur Erhaltung der Verkehrssicherung zu untersuchen und dem AtU zur Entscheidung vorzulegen. Es wurden 7 Varianten untersucht, die in der Anlage 1 mit ihren

finanziellen Auswirkungen dargestellt sind. Darüber hinaus wurden noch die Einziehung oder die Abstufung der Straße zur Gemeindestraße oder Feldweg beurteilt, die bei der Besichtigungsfahrt des Kreistages am 17.02.2011 von wenigen Teilnehmern angesprochen wurden. Alle untersuchten Varianten und deren Kosten müssen noch um die Kosten für die Sanierung/den Bau einer neuen Brücke und die Kosten des Bahnübergangs ergänzt werden.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. In KT-Drucksache Nr. VIII-0201 vom 29.09.2010 wurden die Argumente für einen Ausbau der K 6735 zwischen Gomadingen-Marbach und Hohenstein-Ödenwaldstetten umfassend erläutert. Der AtU hat in seiner Sitzung am 11.10.2010 die Verwaltung beauftragt, verschiedene Varianten für den Ausbau der K 6735 von Gomadingen-Marbach nach Hohenstein-Ödenwaldstetten zur Erhaltung der Verkehrssicherung zu untersuchen und dem AtU zur Entscheidung vorzulegen.
2. Am 17.02.2011 hat der Kreistag im Rahmen einer Besichtigungsfahrt unter anderem auch die K 6735 von Gomadingen-Marbach nach Hohenstein-Ödenwaldstetten besichtigt. Es bestand Einigkeit, dass der Straßenzustand sehr schlecht ist und für die Straße eine Lösung herbei geführt werden muss. Dabei wurde auch eine mögliche Schließung der Straße, die Abstufung zur Gemeindestraße sowie ein reduzierter bzw. Vollausbau angesprochen. Entsprechend dem Beschluss des AtU hat die Verwaltung mehrere Varianten mit einer entsprechenden Darstellung der finanziellen Auswirkungen ausgearbeitet (Anlage 1), die im Folgenden näher erläutert werden sollen.

2.1 Variante 0 (Derzeitigen Zustand belassen und nur weiter unterhalten):

Derzeit investiert der Landkreis neben der routinemäßigen Unterhaltung Jahr für Jahr rund 40.000 EUR zusätzlich in die Unterhaltung der 5,9 km langen Straße. Dies umfasst die Sperrung der Straße im Sommer, die Flickarbeiten im Belag, die Reparatur der Randschäden und die Sicherung des Wasserabflusses über die Seitengräben. Wie sich die Teilnehmer der Besichtigung überzeugen konnten, ergeben diese Flickmaßnahmen trotzdem keine verkehrssichere Straße. Neben den Unterhaltungskosten in Höhe von 40.000 EUR fallen keine weiteren Kosten an.

2.2 Variante 1 (Deckenverstärkung auf die bestehende Fahrbahn):

Die Fahrbahnmitte ist am höchsten und fällt zu den Rändern, teilweise bis zu 15 cm ab. Eine Decke auf den bestehenden Belag, der nur aus Schotter mit aufgespritztem Teer besteht, ergibt für die Straße keine belastbare Stabilität. Es ist damit zu rechnen, dass die sehr ungleichen Stärken im Belag (Fahrbahnmitte 5 cm, Fahrbahnrand zum Teil 20 cm) bald wieder zu Rissen und Abbrüchen an den Rändern führen. Die Investitionskosten für den Deckenbelag würden bei rund 540.000 EUR liegen und man müsste für Schäden auf und am Rand der Straße auch weiterhin mit zusätzlichen Unterhaltungskosten im Schnitt von 20.000 EUR pro Jahr rechnen. Es ist davon auszugehen, dass der Belag in spätestens 8 Jahren kaputt ist und die Diskussion über die Sanierung der Straße neu zu führen wäre.

2.3 Variante 2 (Aufbereitung der bestehenden teerhaltigen Decke, Fahrbahnbreite 5 m):

Bei diesem Verfahren wird das gesamte Stein- und Teermaterial der Straße in einem Arbeitsgang aufgerissen, von einer Spezialmaschine aufgenommen, gemischt, mit Zement versetzt und wieder auf das Planum eingebaut. Um eine größtmögliche Standfestigkeit des Unterbaus zu erzielen muss die Zugabe von Wasser und Zement sehr fein dosiert werden. Den Erfolg kann man nur mit hohem Überwachungsaufwand gewährleisten. Die Oberfläche des Unterbaus ist von der

Kornzusammensetzung her sehr inhomogen. Auf den Unterbau würde eine 4 cm starke bituminöse Deckschicht aufgebracht. Mit Abbrüchen an den Seitenrändern und Verformungen müsste nach sehr kurzer Zeit gerechnet werden. Die Investitionskosten würden rund 1.200.000 EUR betragen. Die Haltbarkeit dieses Belags ist mit maximal 15 Jahren anzusetzen, wobei die Verwaltung davon ausgeht, dass durch frühzeitige Verformungen und Ausbrüche in der Fahrbahn sowie Abbrüche an den Rändern im Schnitt 10.000 EUR pro Jahr für die zusätzliche Unterhaltung einkalkuliert werden müssen.

- 2.4 Die Varianten 0 bis 2 ergeben nur eine sehr geringe Verbesserung für die Verkehrssicherheit. Die Straßenbreite würde unverändert ohne Bankette auch weiterhin auf dem gesamten Streckenverlauf zwischen 3,75 m und 5 m betragen. Die Übersichtlichkeit der Straße würde nicht verbessert.
- 2.5 Variante 3 (Bisherige Straßenbreite von 3,75 bis 5 m, punktuelle Trassenänderungen):

Der Bau würde entsprechend der Variante 2 erfolgen mit zusätzlichen punktuellen Trassenverbesserungen an besonders gefährlichen Stellen. Die ermittelten Investitionskosten würden 1.900.000 EUR betragen. Die Haltbarkeit dieses Belags wäre ebenfalls mit 15 Jahren und der durchschnittliche Unterhaltungsaufwand mit 10.000 EUR pro Jahr anzusetzen.

- 2.6 Die folgenden Varianten 4 bis 6 werden alle nach dem gleichen Verfahren gebaut. Der gesamte bisherige vorhandene Straßenkörper wird herausgenommen, zentral aufbereitet und mit Zement versetzt auf das mit einer Frostschutzschicht vorbereitete Planum in einer Stärke von circa 20 bis 30 cm wieder aufgebracht und verdichtet. Auf diese Tragschicht würde zum Abschluss noch eine Deckschicht (4 bis 5 cm) aufgebracht werden. Die Varianten 4 bis 6 unterscheiden sich in der Ausbaubreite und in der Trassenanpassung.
- 2.7 Variante 4 (Vollausbau 5,5 m mit jeweils 0,5 m Bankett, keine Trassenänderung):
- Die Fahrbahnbreite der Straße würde 5,5 m mit jeweils 0,5 m Bankett betragen. Die Verkehrssicherheit wird zwar durch die Verbreiterung der Straße verbessert, aber durch die Kuppen, die Steilstrecken und scharfen Kurven für die Verkehrsteilnehmer auch weiterhin sehr unübersichtlich. Zwei Lastkraftwagen müssen bei Begegnungen die Bankette befahren. Die ermittelten Investitionskosten würden 2.350.000 EUR betragen und mit einer Abschreibung von 25 Jahren angesetzt werden. Es ist damit zu rechnen, dass durch Schäden an den Fahrbahnrandern im Schnitt 5.000 EUR zusätzliche Unterhaltungskosten pro Jahr erforderlich werden.
- 2.8 Bei den Varianten 5 und 6 ist eine moderate Trassenanpassung vorgesehen. So wären die unübersichtlichen Kuppen etwas zu schleifen und die scharfe Kurve in der Mitte der Strecke etwas zu entschärfen. Damit würde die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert. Die zwei Varianten unterscheiden sich nur in den Fahrbahnbreiten.
- 2.9 Varianten 5 und 6 (Fahrbahnbreite 5,5 m / 6 m, Bankette 0,5 m / 0,75 m):
- Die Variante 6 würde dem für Kreisstraßen vorgesehenen Regelquerschnitt RQ 7,5 m entsprechen. Dies würde auch einen reibungslosen Begegnungsverkehr zwischen Lastkraftwagen ermöglichen, ohne dass die Bankette befahren werden müssten. Deshalb wurden bei der Variante 5 für Schäden an den Fahrbahnrandern im Schnitt noch 2.000 EUR pro Jahr zusätzliche Unterhaltungskosten angesetzt. Die Schäden an den Fahrbahnrandern werden durch die verbesserte Übersichtlichkeit sicherlich geringer ausfallen als bei der Variante 4.

2.10 Umstufung der K 6735 zur Gemeindestraße

Das Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) regelt in § 2, dass jede öffentliche Straße dem öffentlichen Verkehr gewidmet sein muss (Gesetzestext siehe Anlage 2). Dies gilt für klassifizierte Straßen, aber auch für Wege und Plätze. Die Umstufung ist in § 6 StrG geregelt.

2.11 Einziehung der K 6735

"Eine Straße kann eingezogen werden, wenn sie für den Verkehr entbehrlich ist oder wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Einziehung erforderlich machen" (§ 7 Abs. 1 StrG - Anlage 2). Die Absicht der Einziehung ist den berührten Gemeinden mindestens 3 Monate vorher mitzuteilen und öffentlich bekannt zu machen (§ 7 Abs. 3 StrG). Die Einziehung würde bei der K 6735 durch die Straßenbaubehörde erfolgen (§ 7 Abs. 2 StrG). Die betroffenen Gemeinden sind anzuhören. Mit der Einziehung wird die Straße dem öffentlichen Verkehr entzogen (§ 7 Abs. 7 StrG). Damit der Straßenbaulastträger, in unserem Falle der Landkreis, keine Straßenverkehrssicherungspflicht mehr hat, wäre eine Rekultivierung der eingezogenen öffentlichen Straße zu empfehlen (Kosten ca. 400.000 EUR).

3. Mit KT-Drucksache Nr. VIII-0227/1 hat der Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz in seiner Sitzung am 22.11.2010 dem Kreistag die Aufnahme eines Sperrvermerks für die Belagsmaßnahmen und die Investitionen in Höhe von gesamt 970.000 EUR empfohlen. Der Kreistag hat in der Sitzung am 15.12.2010 dem Sperrvermerk zugestimmt.

Um die Vorarbeiten für die Straßenplanung und den Neubau der Brücke durchführen zu können wird um Aufhebung des Sperrvermerks für die Investitionen im Finanzhaushalt unter laufender Nummer 7.542011.6735.001 "K 6735 Ausbau Marbach-Ödenwaldstetten" in Höhe von 35.000 EUR und 7.542011.6735.002 "K 6735 Brücke über die Lauter" in Höhe von 35.000 EUR, um insgesamt also 70.000 EUR gebeten.