



BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat: Dezernat 1
Fachdienst: Straßen
Sachbearbeitung: Stefan Birzele
Fachdienstleitung: Dirk Holthausen

Beratungsgremium

Ausschuss für Umwelt und Technik des Kreistags

Die Sitzung ist am

14.06.2021

öffentlich

Beratungsgegenstand:

K 7406 Blaubeuren – Sonderbuch: Information zum Planungsstand und weiteres Vorgehen

Beschlussantrag:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik nimmt die Information zum Planungsstand zur Kenntnis und stimmt dem weiteren Vorgehen zu.

Heiner Scheffold
Landrat

Sachdarstellung:

Veranlassung

Die K 7406 verbindet die B 28 bei Blaubeuren mit der L 1233 in Temmenhausen und weist eine Verkehrsbelastung von derzeit DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) 2.500 Kfz/24h auf. Sie verläuft in dem Streckenabschnitt zwischen Blaubeuren und Sonderbuch entlang des Steilhanges der Albkante. Die „Sonderbucher Steige“ wurde im Jahr 1895 für den Verkehr freigegeben. Aufgrund der schwierigen topographischen Verhältnisse mussten damals zwei insgesamt ca. 270 m lange Hangstützbauwerke errichtet werden. Diese Bauwerke wurden in den Jahren 1978 und 1990 mittels Spritzbeton instandgesetzt.

Die Überplanung des Streckenabschnitts Blaubeuren-Sonderbuch war bereits im Kreisstraßenbauprogramm 2010 in der Kategorie „weiterer Bedarf“ enthalten. In den folgenden Jahren wurden erste Untersuchungen und 2012 auch eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Im Zuge der Fortschreibung des Bauprogramms 2017 wurde die Maßnahme aufgrund des sich weiter verschlechternden Bauwerkszustandes in den vorrangigen Bedarf übernommen.

Die zuletzt durchgeführte Bauwerksprüfung hat ergeben, dass die Bauwerke stark geschädigt sind und nicht mehr saniert werden können. Es sind kurzfristige Maßnahmen, aber auch grundsätzliche Lösungen für die maroden Bauwerke notwendig.

Die Trasse mit einer Ausbaubreite von 5,50 m ohne nennenswerte Kurvenaufweitungen erlaubt im Kurvenbereich nur den Begegnungsfall Pkw/Pkw. Dadurch kommt es immer wieder zu kritischen Begegnungsfällen Pkw/Bus bzw. Lkw/Bus.

Notwendige Sofortmaßnahmen

Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit wurde im März 2021 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich der Bauwerke angeordnet und durch das Aufstellen von Baken am hangseitigen Fahrbahnrand eine geringfügige Entlastung der Bauwerke erreicht.

Weiterhin ist es notwendig, die Sonderbucher Steige bergauf für Schwerverkehr ab 7,5 t zu sperren. Diese Maßnahme im Juni umgesetzt und betrifft auch den Busverkehr, der dann bergauf dauerhaft über die B 28, L 1230 und die Gemeindeverbindungsstraße Hessenhöfe-Sonderbuch umgeleitet wird. Um einen verkehrssicheren Begegnungsverkehr zwischen Bus und PKW zu ermöglichen, werden die Bankette der Gemeindeverbindungsstraße partiell ertüchtigt.

Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung der Sonderbucher Steige

Die Kernstadt von Blaubeuren ist, bedingt durch die Lage und die naturschutzrechtlichen Restriktionen, in ihrer Entwicklung sehr eingeschränkt. Aufgrund dessen entwickelt sich die Stadt auch verstärkt in den Stadtteilen. Der Gewerbeentwicklungsschwer-

punkt findet im Stadtteil Seißen an der B 28 statt. Die Schwerpunkte der Wohnbauentwicklung sind ebenfalls in Seißen, aber auch in Asch und Sonderbuch geplant.

Als Grundlage für die Voruntersuchungen wurde durch das Büro Modus Consult Ulm GmbH eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung für die gesamte Blaubeurer Alb erstellt. Darin wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen (DTV: durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) und der Schwerverkehrsanteil (SV: Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht >3,5 t) prognostiziert. Für das Prognosejahr 2035 ergeben sich folgende Werte:

DTV	2035	=	3.700 Kfz/24 h	derzeit (2019):	2.500 Kfz/24 h
SV	2035	=	140 Kfz/24 h (3,8 %)	derzeit (2019):	80 Kfz/24 h (3,2 %)

Es wird deutlich, dass angesichts der zu erwartenden städtebaulichen Entwicklung mit einer erheblichen Steigerung der derzeitigen Verkehrsmenge um ca. 50 % zu rechnen ist. Die Wirkung dieser Verkehrszunahme wäre sowohl in Blaubeuren als auch in Sonderbuch deutlich zu spüren.

Trassenbeschreibung der Varianten

Grundsätzlich sind drei Möglichkeiten vorstellbar: Eine Sanierung im Bestand, ein möglichst richtlinienkonformer Ausbau der bestehenden Trasse oder eine Verlegung der Kreisstraße auf die Albhochfläche sowie der Rückbau der Bestandstrasse zu einem Geh-, Rad- und evtl. Wirtschaftsweg.

Es wurden verschiedene Varianten untersucht, von denen einige aufgrund von Ausschlussgründen wie z.B. Steigungsverhältnisse bereits wieder verworfen wurden. Im Rahmen der derzeitigen Voruntersuchung werden folgende Varianten näher betrachtet:



Abbildung 1 Darstellung der Trassenkorridore

Bestandstrasse: Erneuerung der Asphaltbefestigung und Notsanierung der Bauwerke (V0.1)

Neben der Erneuerung der Asphaltbefestigung würde bei den Bauwerken lediglich eine oberflächliche Sanierung der Schäden erfolgen. Eine Beseitigung der Schadensursache oder eine Verbesserung in statischer Sicht ist bei dieser Variante nicht möglich. Für den Radverkehr ergibt sich keine Verbesserung.

Bestandstrasse: Ausbau auf Fahrbahnbreite mit 6,0 m und Kurvenaufweitungen (V0.2)

Diese Ausbauvariante sieht vor, die Kreisstraße von derzeit ca. 5,50 m auf 6,00 m zu verbreitern. Zur Gewährleistung der Fahrgeometrie werden in den Kurvenbereichen Aufweitungen vorgenommen. Eine sichere Radfahrerführung ist nicht möglich. Die bestehenden Hangbauwerke werden abgebrochen und durch Gabionenwände ersetzt. Die Stützbauwerke werden auf eine Länge von ca. 620 m mit einer Höhe von 1,0 – 6,0 m notwendig.

Bestandstrasse: Ausbau auf Fahrbahnbreite mit 6,0 m und Kurvenaufweitungen und beidseitigen Banketten (V0.3)

Diese Ausbauvariante unterscheidet sich zur Variante V 0.2 darin, dass neben dem talseitigen Bankett mit Schutzeinrichtung auch am bergseitigen Fahrbahnrand ein Bankett mit einer kontrollierten Ableitung des Hangwassers vorgesehen ist. Dadurch können unkontrollierte Ausschwemmungen, wie sie heute vorkommen, vermieden werden. Durch das Bankett wird die Verkehrssicherheit erheblich verbessert. Zudem kann her-

abfallendes Geröll auf dem Bankett aufgefangen werden. Bei dieser Variante werden Stützwände mit einer Höhe bis zu 7,00 m notwendig.

Bestandstrasse: Ausbau auf Fahrbahnbreite mit 6,0 m und Kurvenaufweitungen und beidseitigen Banketten einschl. eines Geh-/Radweges (V0.4)

Diese Variante sieht zu der vorher beschriebenen einen angebauten Geh-/Radweg vor. Der Radweg wird durch einen Randstein und einen 1,25 m breiten Schutzstreifen mit Schutzplanke von der Straße getrennt. Zur talseitigen Absturzsicherung wird ein Geländer erforderlich. Zu diesem ist ein Abstand von 0,25 m einzuhalten. Der Geh-/Radweg ist mit einer Breite von 2,50 m geplant. Somit ergibt sich eine Kronenbreite der Straße von 11,0 m. Durch den breiteren Ausbau werden Stützbauwerke auf einer Länge von 1.300 m mit einer Mindesthöhe von 4,0 m notwendig. Sie erreichen eine maximale Höhe von 8,5 m.

Variante 1

Diese Trasse führt von der bestehenden, bereits gut ausgebauten Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße nahe den Hessenhöfen in die L 1230 geradlinig nach Osten. Sie orientiert sich am strengsten von allen Varianten an den bestehenden Feldwegen und führt kurz vor dem Stadtteil Asch wieder auf die K 7406. Die bestehende K 7406 wird untergeordnet an der neuen Trasse angebunden. Die Trasse führt nördlich des Waldstückes „Flinsenlah“. Durch die starke Bindung an das Wegenetz ist sie trassierungstechnisch ungünstig. Durch die langen, geraden Abschnitte und die kurzen kurvig Abschnitte leidet die Verkehrssicherheit. Die Neubautrasse ist ca. 3.750 m lang.

Variante 2

Von der Einmündung in die L 1230 führt die Trasse zunächst noch ca. 300 m auf der Trasse der Gemeindeverbindungsstraße Hessenhöfe-Sonderbuch, um dann in einem Bogen nach Osten abzubiegen. Danach führt sie relativ geradlinig in der Talsohle entlang des vorhandenen Wegenetzes nach Osten und biegt wieder zwischen den Stadtteilen Asch und Sonderbuch in die K 7406 ein. Die bestehende K 7406 wird untergeordnet an der neuen Trasse angebunden. Die Trasse führt südlich des Waldstückes „Flinsenlah“. Die Neubautrasse ist ca. 3.960 m lang.

Variante 3

Wie bei der vorhergehenden Varianten beginnt auch diese Variante im Westen an der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße in die L 1230. Diese Variante zeichnet sich dadurch aus, dass sie sich stark der Trasse der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße Hessenhöfe-Sonderbuch anpasst. Die maximal zulässigen Radien der RAL sind hierbei berücksichtigt worden.

Im Bereich von dem geschützten Biotop „Schafweide beim Landeplatz Blaubeuren“ wurde zum Schutz des Biotopes von der Trasse abgewichen. Im weiteren Verlauf führt die Trasse analog der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße auf dem Brechhausweg durch den Stadtteil Sonderbuch und mündet dann in die K 7406. Die bestehende Ortsdurchfahrt der K 7406 mündet untergeordnet in die neue Kreisstraße. Die Länge der Neubautrasse beträgt ca. 3.850 m.

Variante 4

Die Variante 4 ist eine modifizierte Variante 3, mit dem wesentlichen Unterschied, dass sie nicht über den Brechhausweg durch den Ort geführt wird, sondern nördlich der Ortsrandbebauung vorbeigeleitet wird. Ansonsten wurde bei dieser Trasse im Vergleich zur Variante 3 weniger von der bestehenden Trasse der Gemeindeverbindungsstraße abgewichen.

Im Bereich von dem geschützten Biotop „Schafweide beim Landeplatz Blaubeuren“ wurde ebenfalls zum Schutz des Biotopes eine neue Trasse gesucht. Die Länge der Neubautrasse beträgt ca. 3.880 m.

Vergleich und Bewertung der Varianten:

In einer umfangreichen Bewertungsmatrix wurden die Varianten (Ausbau Bestand + Neubau) gegenübergestellt und bewertet. Dabei flossen alle heute bekannten abwägungsrelevanten Belange ein. Diese sind:

- Verkehrsqualität (Fahrzeiten, Steigungsverhältnisse, Überholsichtweiten, Radverkehr etc.)
- Verkehrssicherheit (Knotenpunkte, Kurvigkeit)
- Natur und Umwelt (Boden, Wasser, Klima, Fauna, Schutzgebiete, Landschaftsbild)
- Mensch
- Kulturgüter
- Agrarstrukturelle Belange
- Forstwirtschaftliche Belange
- Flugverkehr
- ÖPNV
- Feuerwehr/Rettungsdienst
- Baukosten

Anschließend wurde eine Bewertung der einzelnen Belange vorgenommen. Die Ergebnisse dieser Bewertung werden im Folgenden dargestellt, wobei die einzelnen Kriterien noch nicht abschließend gegeneinander gewichtet wurden.

Die Variante V 0.1 löst durch die Instandsetzung weder die Tragfähigkeitsprobleme der Bauwerke noch die eklatanten Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Diese Variante würde bestenfalls einen Zeitgewinn ermöglichen. Aus Sicht der Verwaltung bietet diese Variante weder in technischer noch in wirtschaftlicher Hinsicht einen sinnvollen Lösungsansatz. Bei der Variante V 0.4 mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m, beidseitigen Banketten und einem 2,50 m breiten angebauten Geh-/Radweg wäre die Kronenbreite der Straße insgesamt 11,00 m breit. Es wären nahezu auf der gesamten Länge der Trasse Stützbauwerke bis zu 8,50 m Höhe notwendig. Dies ist nicht vereinbar mit dem Eingriff in die naturschutzrechtlichen Schutzgüter und das Landschaftsbild.

Die Varianten V 0.1, V 0.2 und V 0.3 sehen keine sichere Radwegführung vor. Alternative Radwegtrassen abseits der Sonderbacher Steige wurden bereits in einer Machbarkeitsstudie 2012 untersucht. Aufgrund der extremen Neigungsverhältnisse von bis zu

19 % oder großer Umwegigkeiten erscheint eine Umsetzung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität aus Sicht der Verwaltung nicht sinnvoll. Zudem wird auch trotz eines geringeren Ausbaus ein erheblicher Eingriff in die naturschutzrechtlichen Schutzgüter und das Landschaftsbild notwendig.

Bei allen Ausbauvarianten im Bestand werden mehr oder weniger umfangreiche Stützbauwerke mit massiven Eingriffen in den Untergrund notwendig. Außerdem sind großflächige hangseitige Sicherungsmaßnahmen z.B. mittels Spritzbeton erforderlich. Alle Ausbauvarianten des Bestands bergen ein erhebliches Kostenrisiko, das erst im weiteren Planungsverlauf konkretisiert werden kann. Der zerklüftete Baugrund und die unmittelbare Nähe zur Blautopfquelle würden geotechnisch sehr komplexe Verfahren erfordern. Während der Bauzeit mit einer Dauer von ca. 1,5 bis 2 Jahren ist mit einer großräumigen Umleitung zu rechnen. Eine ausgebaute Steige würde den Schwerverkehrsanteil weiter steigern und auch für Motorradfahrende noch attraktiver werden.

Bei allen Neubautrassen kommt es zu einer Fahrzeitverlängerung für den Kraftfahrzeugverkehr und zu einer Umwegigkeit gegenüber der Bestandstrasse. Im Gegensatz zu Radfahrenden sind motorisierte Verkehrsteilnehmer jedoch erheblich weniger empfindlich bezüglich Mehrlängen. Bei einem Straßenneubau findet im Gegensatz zum Ausbau im Bestand eine höhere Neuversiegelung statt.

Die Variante 1 hat den entscheidenden Nachteil, dass sie sehr weit nördlich verläuft. Die Umwegigkeit für den Stadtteil Sonderbuch ist hier erheblich. Gemäß der Verkehrsuntersuchung kann jedoch heute und im Prognosejahr ein erheblicher Anteil der Fahrten der Beziehung Blaubeuren-Sonderbuch zugeordnet werden. Die Fahrzeitverlängerung ist bei dieser Variante für Sonderbuch am ungünstigsten. Durch die starke Bindung an das Wegenetz ist sie trassierungstechnisch ungünstig. Durch die langen, geraden Abschnitte und die kurzen, kurvigen Abschnitte leidet die Verkehrssicherheit.

Die Variante 3 muss kritisch betrachtet werden. Die Trasse wird auf einer Länge von ca. 400 m innerorts durch den Brechhausweg geführt. Diese Straße ist derzeit mit einer Breite von 5,50 m als Erschließungsstraße ausgebaut. Das Verkehrsaufkommen ist derzeit äußerst gering. Gemäß dem Verkehrsgutachten sollen im Prognosejahr 2035 ca. 5.200 Kfz/24 h auf dieser Straße fahren. Eine derartige Verkehrszunahme im Bestand ist den Anwohnern nicht zuzumuten. Zudem müsste für einen regelkonformen Ausbau mit Gehwegen ein Grunderwerb entlang des Streckenabschnittes erfolgen.

Nachdem die Bestandstrassen und die Trassen 1 und 3 viele Nachteile aufweisen, werden die Trassen 2 und 4 derzeit im Rahmen der Voruntersuchung intensiver betrachtet. Beide sind geeignet die verkehrsinfrastrukturellen Ziele umzusetzen. Im jetzigen Planungsstadium handelt es sich um Trassenkorridore, die in der weiteren Planung durchaus noch geringfügig angepasst und verschoben werden können. Die Trassen unterscheiden sich im Wesentlichen durch folgende Belange:

Bei der Variante 2 ist von einer stärkeren Beeinträchtigung der Feldlerchenpopulation auszugehen, da die Trasse durch eine weitgehend ausgeräumte Feldflur führt. Nachteilig wirkt sich zudem die neue Trasse für den Aussiedlerstandort „Im Flinsenlau 1“ aus. Mit der neuen Trasse wird die zusammenhängende Feldflur durchtrennt. Die Trasse ist

für den Stadtteil Sonderbuch geringfügig umwegiger als die Variante 4, dafür bleibt langfristig mehr Entwicklungspotential nördlich des Stadtteiles.

Die Variante 4 steht deutlich stärker im Konflikt mit dem Flugplatz Sonderbuch. Bereiche der Anflugbahn überstreichen die Trasse. Unter Umständen wird ein weiteres Abrücken vom Flugplatz erforderlich. Im Bereich des Artenschutzes sind bei dieser Variante die Fledermäuse stärker betroffen. In den Scheunen von Sonderbuch gibt es umfangreiche Vorkommen, die nach Norden in ihre Nahrungshabitate fliegen.

Kosten

Für die einzelnen Varianten wurden folgende Baukosten grob abgeschätzt.

Variante	Bauwerke Kosten in Mio. €	Straßenbau Kosten in Mio. €	Radweg Kosten in Mio. €	Gesamtkosten Mio. €
(0.1)	1,0	1,3	Keine Lösung	2,3
0.2	1,4	2,3	Keine Lösung	3,7
0.3	3,6	3,8	Keine Lösung	7,4
0.4	8,3	3,8	1,2	13,3
1	-	6,9	1,7 (Straßenrückbau ca. 1,1 Mio. €, neue Bauwerke ca. 0,6 Mio. €)	8,6
2	-	7,2	1,7	8,9
3	-	7,5	1,7	9,2
4	-	7,1	1,7	8,8

Tabelle 1 Geschätzte Baukosten Stand 2021

Die angegebenen geschätzten Kosten sind reine Baukosten, ohne Grunderwerb und Nebenkosten und ohne Abbruchkosten für die bestehenden Bauwerke. Die Abbruchkosten können gegenwärtig noch nicht näher quantifiziert werden, müssen jedoch bei jeder Variante noch hinzugerechnet werden. Enthalten sind nur die Kosten für den Rückbau des Straßenkörpers in Bereichen ohne Bauwerke.

Zuschüsse nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - LGVFG werden erwartet. Dies setzt jedoch eine möglichst straßenbautechnisch richtlinienkonforme Lösung voraus. Die Varianten 0.1 und 0.2 sind deshalb nicht zuschussfähig.

Weiteres Vorgehen

Bereits im Jahre 2012 wurden die Ergebnisse der damaligen Machbarkeitsstudie in der Stadt Blaubeuren und im Ausschuss für Umwelt und Technik diskutiert. Im Fokus standen damals ausschließlich Ertüchtigungen der Bestandstrasse und die Führung des Radverkehrs. Alternative Radwegtrassen abseits der bestehenden Steige sollten gemäß der damaligen Beschlusslage nicht weiterverfolgt werden. Die Verkehrssicherheit für Radfahrende bliebe mangelhaft.

Die Vorstellung der derzeitigen Varianten und Überlegungen bereits in diesem frühen Stadium der Vorplanung soll eine transparente und nachvollziehbare Entscheidungsfindung sicherstellen. Alle Varianten lösen eine Vielzahl an Betroffenheiten aus. Eine sachliche und fundierte Argumentation und Meinungsbildung kann nur auf Basis objektiv ermittelter Fakten entstehen.

Derzeit befindet sich das Projekt im Stadium der Vorplanung. Die Vorplanung wird bis Herbst 2021 abgeschlossen sein. Anschließend kann ein Beschluss über diejenige Variante gefasst werden, die weiter ausgearbeitet werden soll. Aufgrund der finanziellen Größenordnung der Maßnahme ist dann vom Ausschuss die Beauftragung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu beschließen. Anschließend folgen die Schaffung des Baurechts und die Ausführungsplanung. Erst dann können die Ausschreibung der Arbeiten, die Vergabe und schließlich der Bau erfolgen.

Die oben genannten Informationen werden in der öffentlichen Gemeinderatssitzung der Stadt Blaubeuren am 20.06.2021 vorgestellt. Es ist zudem vorgesehen, unter Beachtung der geltenden Hygienebestimmungen eine separate Informationsveranstaltung für die Bürgerschaft zu diesem Thema im Herbst 2021 durchzuführen.

Beschlussauszüge sind zu übersenden an: FD 14

Vertagungsfähig ja

Ulm, 26. Mai 2021

Anlage

keine