

KT-Drucks. Nr. 075/2018

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernentin

Roseli Eberhard
Telefon 07031-663 1559
Telefax 07031-663 1962
r.eberhard@lrabb.de

Az:

28.03.2018

K 1063 / K 1003 Aidlingen - Dätzingen - Vorstellung der Planung und Beschluss über das weitere Vorgehen

Anlage 1: K 1063 Übersichtslageplan

Anlage 2: K 1063 Querschnitt

Anlage 3: K 1003 Übersichtslageplan

Anlage 4: K 1063 Übersichtshöhenplan

Anlage 5: Übersicht neuer Radweg Lehenweiler Würmtalradweg

Anlage 6: Artenschutzbericht

Anlage 7: Stellungnahmen LNV vom 10.11.2017 und 24.07.2017 (nicht öffentlich)

Anlage 8: Schreiben an Ministerium für Verkehr

Anlage 9: Antwortschreiben Ministerium für Verkehr

Anlage 10: Stellungnahme Gemeinde Grafenau (nicht öffentlich)

Anlage 11: Stellungnahme Dagersheimer Ortschaftsräte (nicht öffentlich)

Anlage 12: Antrag Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

30.04.2018

öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt vom Stand der Planung der Ausbaumaßnahme K 1063/K 1003 Aidlingen - Dätzingen Kenntnis.
2. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, die für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der K 1063 Aidlingen - Dätzingen erforderlichen Unterlagen auf Grundlage einer befestigten Fahrbahnbreite von 6,50 m zu erarbeiten. Weiterhin wird die Kreisverwaltung beauftragt, auf Grundlage dieser Unterlagen die Aufnahme der Maßnahme in das Nachfolgeprogramm zum heutigen LGVFG sowie die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zu beantragen.

III. Begründung

1. Beschreibung der Straße

Die Maßnahme zum Ausbau der K 1063 zwischen Aidlingen und Grafenau-Dätzingen ist ein Bestandteil der im Jahr 2014 beschlossenen Fortschreibung des Straßenentwicklungsprogramms des Landkreises Böblingen.

Die K 1063 verbindet das nördliche mit dem südlichen Kreisgebiet zwischen Aidlingen und Grafenau-Dätzingen. Sie stellt über die K 1003 den Anschluss von Aidlingen-Lehenweiler an das klassifizierte Straßennetz her. Die Straße befindet sich in dem Ausbauzustand alter Ortsverbindungsstraßen und ist mit einer überwiegenden Fahrbahnbreite von 4,50 – 5,00 m für das vorherrschende Verkehrsaufkommen zu schmal. Stand 2015 ist die K 1063 mit einem DTV_{Mo-So} von 3.378 Kfz/24h ($DTV_{SV Mo-So} = 55$ Kfz/24 h) belastet. Werktäglich liegt die Verkehrsbelastung bei einem DTV_W von 3.754 Kfz/24 h ($DTV_{SV W} = 67$ Kfz/24 h). Die für den Zeitraum 2030 – 2035 zugrunde zu legende Verkehrsprognose für die K 1063 wird momentan im Rahmen der Fortschreibung des kreisweiten Straßenverkehrsmodells erstellt und liegt bis zum heutigen Tag noch nicht vor, diese Information wird nachgereicht. Vom ÖPNV wird die K 1063 mit den Linien 763 und N75 neben dem Linienverkehr auch zur Schülerbeförderung genutzt. Die Anfahrt des Aidlinger Ortsteils Lehenweiler in Fahrtrichtung Aidlingen ist derzeit aufgrund der engen Kreuzungsverhältnisse nicht möglich. Fahrgäste mit diesem Ziel müssen an einer Haltestelle im Bereich des Knotenpunkts K 1063/K 1003 aussteigen und den restlichen Weg nach Lehenweiler auf der K 1003 zu Fuß zurücklegen. Darüber hinaus existiert auf der K 1063 auch landwirtschaftlicher Verkehr. Die Durchfahrt ist derzeit aufgrund der schmalen Fahrbahn in Verbindung mit weiteren baulichen Defiziten für Fahrzeuge über 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht gesperrt. Es bestehen Ausnahmen für den Buslinienverkehr sowie für landwirtschaftliche Fahrzeuge. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h, beziehungsweise 50 km/h für Fahrzeuge des Schwerverkehrs zwischen 3,5 t und 7,5 t.

Die Straße entspricht nicht den heutigen Ausbau- und Sicherheitsstandards und befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Bankette und ausreichende Entwässerungseinrichtungen fehlen. Durch die zu schmale Fahrbahn bestehen am Fahrbahnrand zahlreiche Randabbrüche und zum Teil beginnen auch Hangrutschungen. Die Fahrbahnoberfläche ist sehr wellig und weist etliche Schadstellen auf, wodurch die Verkehrssicher-

heit unter Umständen wesentlich beeinträchtigt werden könnte, was wiederum einen sehr hohen Betriebs- und Unterhaltungsaufwand verursacht. Eine Sanierung der Straße und der damit verbundene Ausbau auf eine dem Verkehrsaufkommen angemessene Fahrbahnbreite sind daher dringend erforderlich.

2. Stand und Vorstellung der Planung

Mit dem Beschluss vom 15.02.2016 (KT-Drucksache Nr. 038/2016) wurde entschieden, die Entwurfsplanung durch das Ingenieurbüro Schädel ausführen zu lassen (Anlage 1).

2.1 Fahrbahnbreite

Der ursprüngliche Planungsentwurf des Ingenieurbüros sah auf Grund der sehr schmalen nur rund 4,50 m – 5,00 m breiten Fahrbahn ohne Bankette und Entwässerungseinrichtungen eine verkehrsgerechte Verbreiterung auf 7,00 m befestigte Fahrbahnbreite vor.

Im Vordergrund der Abstimmung der Vorentwurfsplanung mit den Trägern der öffentlichen und privaten naturschutzfachlichen Belange stand die ökologische Sensibilität der für den Ausbau benötigten Flächen. Insbesondere gilt dies, da der Verlauf der K 1063 durchgängig in einem Landschaftsschutzgebiet liegt und Abschnitte davon auch ein Naturschutzgebiet sowie ein FFH-Gebiet betreffen.

In Abwägung der Belange des Straßenverkehrs mit den naturschutzfachlichen Belangen empfiehlt die Verwaltung deshalb, für die weitere Planung eine Ausbaubreite von 6,50 m zugrunde zu legen (Anlage 2). Eine darüber hinausgehende Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,00 m ist aus Sicht der Verwaltung nicht verkehrssicher möglich, da beispielsweise die Breite von Linienbussen einschließlich der Außenspiegel 2,95 m beträgt. Fahrzeuge des Schwerverkehrs liegen lediglich geringfügig darunter. Die zukünftige Freigabe der K 1063 für alle Verkehrsarten ist darüber hinaus ein maßgeblicher Bestandteil der derzeitigen Fördervoraussetzungen des LGVFG. Insofern ist die Straßenbreite auch auf die Anforderungen ausulegen, die eine sichere Abwicklung aller Verkehrsarten gewährleisten. Weiterhin muss bei einer Ausbaubreite von 6,00 m davon ausgegangen werden, dass die Fahrbahnränder der Verkehrsbelastung nicht dauerhaft standhalten können und deshalb alsbald wieder Schäden auftreten werden.

2.2 Einmündung der K 1003 nach Lehenweiler

Zudem wird die vorhandene Einmündung der K 1003 nach Lehenweiler verkehrsgerecht ausgebaut (Anlage 3). Derzeit ist ein Befahren mit Bussen aus Richtung Dätzingen nach Lehenweiler aus fahrgeometrischen Gründen nicht möglich. Künftig kann diese Einmündung auch mit Linienbussen in alle Richtungen befahren werden. Die K 1003 wird von der K 1063 bis nach Lehenweiler ebenfalls auf der bestehenden Trasse verkehrsgerecht ausgebaut und von aktuell 4,50 m – 5,00 m auf 6,00 m verbreitert.

2.3 Entschärfung der Kuppe vor Dätzingen

Die Kuppe kurz vor Dätzingen wird entschärft, indem die Trasse talseitig verlegt wird. Durch Aufschüttungen von 2 m Höhe vor und Abgrabungen von 3 m Höhe im Kuppenbereich wird das starke Längsgefälle reduziert (Anlage 4). Somit können die Sichtverhältnisse in der Kurve und die Verkehrssicherheit an dieser Stelle wesentlich verbessert werden.

2.4 Radverkehr

Für den Radverkehr wird eine Querverbindung von Lehenweiler durch die Talaue zum an der gegenüberliegenden Talseite bestehenden Würmtalradweg vorgesehen (Anlage 5). Der wassergebundene Belag des bestehenden Radweges wird saniert um an dieser Stelle keine weiteren naturschutzrechtlichen Eingriffe zu erzeugen. Deshalb wird auch der erhöhte Unterhaltungsaufwand für einen Radweg mit einer wassergebundenen Deckschicht in Kauf genommen. Vorschläge zur Anlage eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der K 1063 werden aufgrund der damit verbundenen umfangreichen Eingriffe in die Natur planerisch nicht verfolgt.

2.5 Amphibienschutzanlagen

Im Abschnitt von der Einmündung nach Lehenweiler bis zur Kuppe vor Dätzingen sind Amphibienleiteinrichtungen mit Querungstunnel entlang der K 1063 geplant. Die alljährlichen Sperrungen der K 1063 aufgrund der Amphibienwanderungen sind somit nach dem Ausbau nicht mehr notwendig.

3. Naturschutz und Auswirkungen auf die Planung

Die K 1063 verläuft im Würmtal am westlichen Talrand und tangiert eine Vielzahl von Wasser- und Naturschutzgebieten und besonders geschützten Biotopen. Diese werden von der Kreisstraße durchschnitten oder die Kreisstraße grenzt unmittelbar an sie.

Die aktuelle Planung sieht vor, dass die vorhandene Trassenführung der K 1063 beibehalten wird. In Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung wird teilweise bergseitig oder talseitig verbreitert. Im Bereich des Waldabschnittes erfolgt, zwecks Vermeidung des erheblichen Eingriffs in den Wald, eine talseitige Verbreiterung. Der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet lässt sich in diesen Bereichen nicht vermeiden.

Des Weiteren liegen entlang der K 1063 drei Wasserschutzgebiete. Diese sind durch Schutzmaßnahmen nach den Richtlinien für den Bau von Straßen in Wasserschutzgebieten (RistWag) mit Sicherungsmaßnahmen in Form von befestigten Banketten und Oberflächenwasserbehandlungsanlagen zu schützen.

Für die Entwurfsplanung wurde ein umfangreiches Artenschutzgutachten erstellt (Anlage 6), in dem sämtliche problematische Eingriffsbereiche festgestellt wurden. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen sind in Abstimmung mit der Naturschutzverwaltung bereits vorgesehen. Eine landschaftspflegerische Begleitplanung befindet sich derzeit in Aufstellung.

Am 16.5.2017 wurde die gesamte Entwurfsplanung und die bisher vorliegenden Artenschutzgutachten und möglichen Ausgleichsplanungen den Trägern öffentlicher Belange und

den anerkannten Naturschutzvereinigungen zur Abstimmung vorgelegt. In Vertretung der anerkannten Naturschutzvereinigungen wurde vom Landesnaturschutzverband - Kreisverband Böblingen - eine Stellungnahme abgegeben (Anlage 7). Die Ergebnisse der Abstimmung mit allen Naturschutzfachbehörden wurden bei der weiteren Bearbeitung der Planung berücksichtigt.

Die geplanten Eingriffe wurden im Rahmen der umweltfachlichen Prüfung auch mit dem Regierungspräsidium Stuttgart besprochen. Im Rahmen der weiteren Planung werden aufgrund des Eingriffs in das FFH-Gebiet alle denkbaren Möglichkeiten der Straßenführung untersucht. Ein Eingriff in das FFH-Gebiet ist grundsätzlich zu vermeiden, auch wenn das bedeutet, dass dafür gegebenenfalls gegenüberliegend ein umfangreicherer Eingriff in einen ökologisch weniger sensiblen Bereich erforderlich wird.

4. Zuschuss nach LGVFG

Bei der Fortschreibung des SEP im Jahr 2014 wurde die Maßnahme als förderfähig eingestuft. Ein entsprechender Programmaufnahmeantrag wurde im September 2017 beim Regierungspräsidium Stuttgart eingereicht. Herr Landrat Bernhard hat sich mit Schreiben vom 23.02.2018 (Anlage 8) mit dem Anliegen an das Ministerium für Verkehr gewandt, ob ein Ausbau auf bestimmten Abschnitten auch unterhalb der Regelbreite möglich und förderfähig ist. Das Antwortschreiben des Ministeriums vom 11.04.2018 (Anlage 9) macht zu dieser Frage zwar keine explizite Aussage, sondern verweist auf die allgemeine Nichterfüllung der Fördervoraussetzungen. Mangels Widerspruch des Ministeriums zu der geplanten Fahrbahnbreite von 6,50 m geht die Verwaltung jedoch davon aus, dass diese einer Förderung nicht entgegenstehen wird. Darüber hinaus schätzt die Verwaltung die Erfolgsaussichten einer künftigen Programmaufnahme positiv ein, da neben der Verkehrsstärke auch die Bedeutung im Verkehrsnetz sowie die Behebung der aktuell erheblichen Beeinträchtigung für die Umwelt relevante Förderkriterien sein können.

5. Weiteres Vorgehen

Im Folgenden ist die Vorstellung und Abstimmung der aktuellen Planung in den Gemeinderäten von Aidlingen und Grafenau geplant. Im Anschluss soll die Planung in einer gemeinsamen Bürgerinformationsveranstaltung auch den Bürgerinnen und Bürgern der Kommunen vorgestellt werden.

Die Verwaltung wird bis Sommer 2019 die für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erforderlichen Unterlagen erarbeiten und im Anschluss nach nochmaliger Vorstellung im Gremium auf dieser Grundlage die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beim Regierungspräsidium beantragen. Hierfür ist mit mindestens einem Jahr Dauer zu rechnen. Dementsprechend kann ein Bau frühestens ab Sommer 2021 erfolgen.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Die Maßnahme ist in der mittelfristigen Planung von 2018 mit Gesamtkosten in Höhe von 6,2 Mio. Euro enthalten. Nach aktualisierter Kostenberechnung belaufen sich die Kosten auf

voraussichtlich 8,9 Mio. Euro. Der Planansatz wird im Rahmen der Haushaltsplanung 2019 ff. fortgeschrieben.

A handwritten signature in blue ink, reading "R. Bernhard". The signature is written in a cursive style with a large, stylized initial "R".

Roland Bernhard