

## KT-Drucks. Nr. 015/2022

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**Dezernent**

Thomas Wagner  
Telefon 07031-663 1589  
Telefax 07031-663 1589  
t.wagner@lrabb.de

**Az:**

10.02.2022

### **Ausbau der K 1050 zwischen Waldenbuch und Weil im Schönbuch - Ermächtigung zur Ausschreibung und Vergabe**

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2: Bewertungsblatt Klimarelevanz

#### **I. Vorlage an den**

Umwelt- und Verkehrsausschuss  
zur Vorberatung

21.03.2022

**öffentlich**

Kreistag  
zur Beschlussfassung

04.04.2022

**öffentlich**

#### **II. Beschlussantrag**

Die Kreisverwaltung wird ermächtigt die Ausbaumaßnahme an der K 1050 zwischen Waldenbuch und Weil im Schönbuch mit geschätzten Kosten **von 2,5 Mio. Euro** nach Vorliegen des Ausschreibungsergebnisses eigenständig zu vergeben.

**Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat das Thema in seiner Sitzung vom 21.03.2022 vorberaten und empfiehlt dem Kreistag die Beschlussfassung.**

### **III. Begründung**

#### **1. Aktueller Zustand**

Der Ausbau und Sanierung der K 1050 zwischen dem Ortsausgang Waldenbuch und Weil im Schönbuch auf der Gesamtlänge von 1,7 km innerhalb des Waldes (Anlage 1 ) ist ein Bestandteil des Straßenerhaltungsprogramms (SEP) des Landkreises. Der weitere Streckenverlauf wurde in beiden Fahrtrichtungen bereits ausgebaut.

Im Zuge der Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) in Jahren 2014 und 2017 wurde dem zu sanierenden Streckenzug ein „Schlechter Zustand“ attestiert.

Der vorhandene Streckenabschnitt entspricht, aufgrund der zu schmalen Fahrbahn und Bankettbereiche, nicht dem durch das aktuelle Verkehrsaufkommen von 2.500 Kfz/24 h mit rd. 2 % Schwerverkehrsanteil notwendigen verkehrssicheren Zustand. Die Fahrbahnoberfläche, der Unterbau und die Entwässerung der K 1050 befinden sich durch Verdrückungen und Netzzrisse in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Die vorhandene stellenweise sehr starke Kurvigkeit in Kombination mit der schmalen Fahrbahnbreite beeinträchtigt die Verkehrssicherheit erheblich. Es ist kein ausreichend frostsicherer Fahrbahnaufbau vorhanden. Die Bankette sind zu schmal und nicht tragfähig ausgebildet. Zudem ist die Straße mit Fahrbahnbreiten von 4,5 bis 5,5 m für die heutige Verkehrsstärke zu schmal.

#### **2. Beschreibung der Maßnahme**

Die Streckenführung wird auf der insgesamt rund 1,8 km langen Baustrecke im Vergleich zum Bestand kaum geändert. Durch leichte Anpassung der Radien und der Gradienten kann eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden und gleichzeitig der Eingriff in die angrenzenden Waldflächen so gering wie möglich gehalten werden. Durch die maßvolle Herangehensweise konnten allerdings nicht an allen Stellen die einschlägigen Entwurfsrichtlinien eingehalten werden. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens genügt jedoch eine Fahrbahnverbreiterung auf 6,0 m Breite. Der erforderliche Waldausgleich wurde mit der Forstbehörde abgestimmt. Die Entwässerung erfolgt umweltschonend über eine schadlose Versickerung im Straßenraum. So erfolgt die Ableitung des Straßenoberflächenwassers breitflächig über die als Schadstofffilter dienenden Bankette. Für die dauerhafte Entwässerung des Erdplanums wird ein Filterrohrsystem mit Sickerschächten hergestellt.

Die Asphaltfläche ist insgesamt schadhaft und der vorhandene Fahrbahnaufbau sehr gering. Daher kann der bituminöse Fahrbahnaufbau nicht als solcher weiterverwendet werden und ist zu ersetzen. Die Voruntersuchungen haben ergeben, dass fast durchweg eine hohe PAK Belastung vorherrscht. Daher wird das Bestandsmaterial im Sinne der Abfallvermeidung soweit als möglich im Bestand belassen und mit dem neuen Aufbau überbaut (Hocheinbau). Gleichzeitig kann auf diese Weise nicht nur Abfall, sondern auch

der Einbau neuer Ressourcen vermieden werden, da der bestehende und konsolidierte Gesamtaufbau einen hervorragenden Ersatz der Frostschutzschicht darstellt. Lediglich die stärker beschädigten Fahrbahnränder werden hier zurückgeschnitten und grundhaft erneuert. Nach Herstellung der standfesten Ränder erfolgt auf 6,0 m Breite der Einbau einer neuen Asphalttragschicht mit ca. 10 cm und einer Asphaltdeckschicht mit 4 cm im Hocheinbau. Aufgrund der optimierten Gradienten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, liegt die neue Fahrbahnoberfläche teilweise unterhalb der bestehenden Fahrbahn, sodass die Straße bereichsweise im Vollausbau ertüchtigt werden muss. Durch bautechnisch sinnvolle Abschnittsbildung wurde das Sanierungskonzept dahingehend optimiert, dass ein Vollausbau mit Erneuerung des gesamten Straßenoberbaus im Sinne der Nachhaltigkeit soweit möglich vermieden wird.

### 3. Radweg

Die Möglichkeit eines parallel verlaufenden Radweges wurde mit den Kommunen und dem Landkreis erörtert und wegen der damit verbundenen Inanspruchnahme großer Waldflächen als nicht umsetzbar abgelehnt. Die offizielle Radverbindung soll deshalb weiterhin über das bereits vorhandene geschotterte Wald- und Feldwegenetz erfolgen; wo notwendig wird hier z.B. bei kleineren Schadstellen entsprechend ertüchtigt.

### 4. Bauablauf, Sperrungen und Umleitungen

Die K 1050 wird unter Vollsperrung im Zeitraum von Anfang Mai bis Mitte Dezember 2022 ausgebaut. Die Umleitung ist mit den betroffenen Gemeinden und Behörden abgestimmt und erfolgt über die K 1062, K 6947 nach Dettenhausen und weiter auf die L 1208 nach Waldenbuch und umgekehrt.

Um die Maßnahme wie geplant im Jahr 2022 umzusetzen, wurde die Ausschreibung am 5. März veröffentlicht, die Submission erfolgt am 25.03.2022. Die Terminierung überschneidet sich mit den Sitzungen des UVA und KT. Daher ist es erforderlich, das Amt für Straßenbau zur eigenständigen Vergabe zu ermächtigen.

## IV. Klimarelevanz

1. Voreinschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Positiv                       Negativ                       keine

2. Prüfung der Auswirkungen auf den Klimaschutz (mittels Bewertungsblatt, siehe Anlage):

Nein                                       Ja

Positiv                       Negativ

#### Begründung:

Bei Straßenbaumaßnahmen sind die Auswirkungen auf den Klimaschutz aufgrund des notwendigen Ressourcen- und Energiebedarfes, dem Grunde nach von einem negativen Charakter geprägt. Unter Berücksichtigung der technischen Anforderungen im Straßenbau, gilt es die negativen Auswirkungen auf den Klimaschutz soweit möglich zu kompensieren. Das Straßenbauamt hat sich intensiv mit den Auswirkungen der Baumaßnahme auf den Klimaschutz auseinandergesetzt und die Optimierungspotentiale zur Kompensation negativer Auswirkungen auf den Klimaschutz bestmöglich ausgeschöpft (Siehe Anlage 3 – Bewertungsblatt Klimarelevanz).

#### V. Finanzielle Auswirkungen

Die Maßnahme ist im Finanzhaushalt 2022 des Landkreises **mit 2,5 Mio. Euro** veranschlagt. Auf Grund der relativ geringen Verkehrsbelastung ist die Maßnahme nicht förderfähig.



Roland Bernhard