Landratsamt Biberach

Vorbericht

Vorlage Nr. 21-018-2018

Ziffer 3 der Tagesordnung
UT-05-2018

Dezernat 2
Straßenamt
Tanja Weber

Ausschuss für Umwelt und Technik
öffentlich am 03.12.2018

K 7559 Otterswang-Laimbach inkl. Bahnübergang; Planungsvorstellung Gesamtkonzept, Vereinbarung mit der DB Netz AG, Ausschreibungsgenehmigung Bauabschnitt 1

Beschlussvorschlag:

Dem Ausschuss wird zur Beschlussfassung vorgeschlagen:

1. das Konzept zum stufenweisen Ausbau der K 7559 zwischen Otterswang und Laimbach zu genehmigen. Die konkrete Vorstellung der Planung der einzelnen Bauabschnitte erfolgt separat;

2. die Planung zum Bauabschnitt 1: Umbau des Bahnübergangs Bad Schussenried I bei Otterswang zu genehmigen;

3. die Verwaltung mit dem Abschluss der Nachtragsvereinbarung zur Kreuzungsvereinbarung zu beauftragen;

4. die Verwaltung mit der Ausschreibung der Straßenbauarbeiten im Zusammenhang mit dem Bauabschnitt 1 (Umbau des Bahnübergangs Bad Schussenried I bei Otterswang) zu beauftragen.

Sachverhalt

1. Bestandssituation

Die circa 2,4 Kilometer lange Strecke der K 7559 verbindet die beiden Ortsteile Otterswang und Laimbach (beide Stadt Bad Schussenried) miteinander. In Otterswang mündet die K 7559 in die L 284 (Aulendorf – Bad Schussenried). In Laimbach erfolgt die Verknüpfung mit der L 275 (Bad Schussenried – Bad Waldsee). Der Abschnitt der K 7559 hat eine Verkehrsbelastung von 380 Kfz/24 Stunde.

Auf etwa der Hälfte der Strecke befindet sich die Zufahrt zum Schwaigfurter Weiher, der insbesondere im Sommer ein beliebtes Freizeitziel ist. Viele der Besucher kommen mit dem Rad zum Weiher und der dort ansässigen Gastronomie.

Die K 7559 tangiert im Bereich des Weihers das FFH(Flora-Fauna-Habitat)-Gebiet „Feuchtwiesen um Bad Schussenried“.

Die Fahrbahnbreite der K 7559 beträgt überwiegend circa 5,00 Meter. In einem Abschnitt beträgt die Fahrbahnbreite lediglich 4,00 Meter. Im Bereich der Ortsdurchfahrt von Otterswang beträgt die Fahrbahnbreite 5,40 Meter.

Die Linienführung der K 7559 ist durch viele, teilweise enge Kurven geprägt, was zur Unübersichtlichkeit der Strecke beiträgt.

Der Fahrbahnaufbau entspricht nicht dem Stand der Technik. Verbunden mit den schlechten Untergrundeigenschaften (Niedermoor) führt dies dazu, dass der im Jahr 1967 zuletzt erneuerte Belag in einem sehr schlechten Zustand ist. Bei der letzten Zustandserfassung wurde die Strecke mit dem Schadenswert 4,33 bewertet.

Die Brücke der K 7559 über die Schussen zwischen Otterswang und Laimbach wurde im Jahr 1961 errichtet und hat eine Fahrbahnbreite von 5,00 m. Aufgrund des vorhandenen Tragwerks wurde die Brücke in die Brückenklasse 30/30 eingestuft, das heißt für einen Begegnungsverkehr Lkw/Lkw ist die Brücke – unabhängig von der unzureichenden Fahrbahnbreite – auch aus statischen Gründen nicht ausgelegt. Bei der letzten Brückenhauptprüfung in 2012 wurde die Brücke mit der Zustandsnote 2,7 bewertet.

Im Kreisstraßenmehrjahresprogramm 2010 ist der Ausbau der K 7559 zwischen Otterswang und Laimbach in die Dringlichkeit II eingestuft. Im Radwegemehrjahresprogramm 2013 des Landkreises ist der Bau eines Geh- und Radwegs zwischen Otterswang und Laimbach in die Dringlichkeit I eingestuft.

Bei der letzten Kreisstraßenbereisung am 18. April 2018 wurde die Strecke besichtigt.

2. Planungen Dritter

Im Zuge der Elektrifizierung der Südbahn muss der Bahnübergang Bad Schussenried I bei Otterswang umgebaut werden. Dabei wird durch die DB Netz AG die Fahrbahnbreite im Bahnübergangsbereich auf das Mindestmaß bei Bahnübergängen von 6,35 Meter verbreitert. Zudem werden die angrenzenden Einmündungen in die K 7559 aufgeweitet, sodass abbiegende Fahrzeuge den Bahnübergang zügig räumen können und nicht den Verkehr im Zuge der K 7559 behindern. Darüber hinaus wird die Sicherungstechnik samt Signalanlagen vollständig erneuert.

Die Stadt Bad Schussenried plant mittelfristig den Ausbau der OD Otterswang im Zuge der K 7559. Dabei ist die Erneuerung der Kanal- und Wasserleitungen geplant.

3. Gesamtausbaukonzept für die K 7559

Im Hinblick auf die unter 1. beschriebene Bestandssituation mit:

- einer hohen Bedeutung der K 7559 für den Freizeitverkehr
- einer nicht regelkonformen Trassierung (geringe Fahrbahnbreite / kurvige Linienführung)
- einem unzureichenden Fahrbahnaufbau bei schlechten Untergrundverhältnissen
- einer nicht tragfähigen Brücke über die Schussen
- hochwertigen naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen (FFH-Gebiet)
- einer geringen Verkehrsbelastung (380 Kfz/24 h)

und unter Berücksichtigung der Planungen Dritter (siehe Abschnitt 2.) gilt es ein angemessenes Gesamtausbaukonzept für die Strecke der K 7559 aufzustellen und stufenweise umzusetzen.

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der Stadt Bad Schussenried folgendes Konzept aufgestellt:

Bahnübergang Bad Schussenried I (Otterswang)

Zusammen mit dem Umbau des Bahnübergangs (siehe Beschreibung unter 2.), wird auf der südlichen Seite der K 7559 ein Geh- und Radweg inklusive eigener Sicherungsschranke mit berücksichtigt. Auf dem beigefügten Lageplan sind die geplanten Maßnahmen im Bahnübergangsbereich dargestellt.

Ortsdurchfahrt Otterswang

Mit den geplanten Maßnahmen der Stadt Bad Schussenried (Kanal- und Wasserleitungserneuerung), wird die Fahrbahn der K 7559 bis zum Bahnübergang auf 6,00 Meter verbreitert.

Brücke über die Schussen

Wie im Rahmen der Kreisstraßenbereisung ausgeführt, ist eine Instandsetzung der Brücke nur mit aufwendigen Sanierungsmaßnahmen möglich. Zudem sprechen das vorhandene Tragwerksdefizit und die geringe Fahrbahnbreite für einen Ersatzneubau, bei dem die Brückenbreite vergrößert und das Tragwerkdefizit beseitigt werden kann, so dass das Bauwerk uneingeschränkt befahrbar ist. Zudem kann auf der Brückenkappe ein Geh- und Radweg berücksichtigt werden. Der Ersatzneubau wurde als Maßnahme für den Brückensanierungsfonds angemeldet.

Geh-und Radweg

Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung der K 7559 für den Freizeitverkehr zum Schwaigfurter Weiher hat eine sichere und durchgängige Geh- und Radwegverbindung hohe Priorität. Auch wenn die Verkehrsbelastung der K 7559 relativ gering ist, ist eine Befahrung der Fahrbahn für Radfahrer aufgrund der kurvenreichen und unübersichtlichen Strecke sehr gefährlich. Von daher sollte mittelfristig der durchgängige Geh- und Radweg realisiert werden.

Fahrbahn vom Bahnübergang Bad Schussenried I (Otterswang) bis Laimbach

Zwar ist im Kreisstraßenmehrjahresprogramm ein Ausbau der K 7559 berücksichtigt, jedoch ist aus Sicht der Verwaltung ein durchgängiger Ausbau der Kreisstraße (mit Verbreiterung der Fahrbahn und Kurvenbegradigung) im Hinblick auf die geringe Verkehrsbedeutung, die zu erwartenden hohen Baukosten und Eingriffe in den Naturhaushalt nicht weiter zu verfolgen. Vielmehr sollte mit dem Bau des Geh- und Radwegs der Fahrbahnaufbau mit einem geeigneten Verfahren verstärkt und der Belag saniert werden.

Die Verwaltung sieht folgende stufenweise Realisierung des Ausbaukonzeptes vor:

Bauabschnitt 1: Umbau Bahnübergang Bad Schussenried I	Ende 2019/ Anfang 2020
Bauabschnitt 2: Ersatzneubau Brücke über die Schussen mit Verbreiterung Fahrbahn und Geh- und Radweg auf Brückenkappe	2020
Bauabschnitt 3: Ausbau OD Otterswang / Bau durchgängiger Geh- und Radweg / Sanierung Fahrbahn K 7559	ab 2021

Das geplante Ausbaukonzept kann der beigefügten Übersichtskarte entnommen werden.

4. Bahnübergang Bad Schussenried I (Otterswang)

4.1 Nachtragsvereinbarung

Bei den geplanten Maßnahmen im Bereich des Bahnüberganges Bad Schussenried I handelt es sich um eine Maßnahme nach §§ 3, 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG), bei dem die kreuzungsbedingten Kosten zwischen der DB Netz AG, dem Bund und dem betroffenen Straßenbaulastträger (in diesem Fall der Landkreis Biberach) gedrittelt werden.

Bereits in 2017 wurde die Kreuzungsvereinbarung von allen Beteiligten unterzeichnet. Das vom Landkreis zu tragende Kreuzungsdrittel betrug gemäß der Vereinbarung rund 250.000 Euro. Damals ging man davon aus, dass der geplante Neubau der rechnergestützten Lichtzeichenanlage samt Halbschranken nicht kreuzungsbedingt ist, da die vorhandene Sicherungsanlage aufgrund des hohen Alters und der alten Technik nicht nachrüstbar ist. Von daher wurde in der Vereinbarung festgelegt, dass die Kosten für diese Positionen in Höhe von rund 330.000 Euro die DB Netz AG alleine zu tragen hat.

Die Prüfung der Vereinbarung durch das Eisenbahnbundesamt ergab, dass sämtliche Kosten für den Umbau des Bahnüberganges als kreuzungsbedingt einzustufen sind und die oben genannten 330.000 Euro somit von allen Beteiligten getragen werden müssen. Der Anteil des Landkreises am Umbau wurde von daher auf rund 360.000 Euro erhöht.

Aufgrund der geänderten finanziellen Rahmenbedingungen ist der Abschluss einer Nachtragsvereinbarung erforderlich, in dem die neue Kostenteilung geregelt wird.

4.2 Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)

Gemäß dem LGVFG ist der Anteil des kommunalen Straßenbaulastträgers bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen förderfähig. Seitens der Verwaltung wurde im Oktober 2017 der Antrag zur Aufnahme in das LGVFG-Förderprogramm gestellt. Da zum damaligen Zeitpunkt sich schon die Erhöhung des Kostendrittels abgezeichnet hat, wurden bereits die erhöhten förderfähigen Kosten angemeldet. Mit Schreiben vom 27. August 2018 wurde der Verwaltung seitens des Regierungspräsidiums Tübingen die Aufnahme der Maßnahme in das Förderprogramm kommunaler Straßenbau 2018-2022 mitgeteilt. Für den Antrag auf Förderung ist der Abschluss der unter 4.1 beschriebenen Nachtragsvereinbarung erforderlich.

Die Verwaltung geht von einem Förderbetrag in Höhe von 175.000 Euro aus.

4.3 Geplanter Bauablauf / Ausschreibungsgenehmigung

Gemäß der in 2017 abgeschlossenen Eisenbahnkreuzungsvereinbarung werden nur die Gleis- und Straßenbauleistungen im direkten Bahnübergangsbereich inklusive der Erneuerung der Sicherungstechnik durch die DB Netz AG ausgeschrieben. Die Anpassungen der Straße außerhalb des Bahnübergangsbereiches, die Aufweitungen der angrenzenden Einmündungen sowie der parallel verlaufende Geh- und Radweg werden separat durch das Straßenamt ausgeschrieben.

Die DB Netz AG sieht vor, die Bauleistungen im direkten Bahnübergangsbereich Ende 2019 umzusetzen. Derzeit ist noch nicht abschließend zwischen der DB Netz AG und der Verwaltung geklärt, ob die vom Straßenamt auszuschreibenden Bauleistungen gleichzeitig, davor oder danach umgesetzt werden.

5. Finanzielle Auswirkungen

Für das unter 3. aufgeführte Ausbaukonzept der K 7559 sind im Entwurf für den Haushalt 2019 folgende Investitionen beziehungsweise Einnahmen eingeplant:

	2019	2020	2021	2022
Umbau Bahnübergang, Ausbau OD Otterswang, Bau Geh- und Radweg				
Investitionen Planung, Bau, Grunderwerb, Vermessung	380.000	65.000	500.000	365.000
Einnahmen nach dem LGVFG	175.000			
Brückenersatzneubau Schussenbrücke				
Investitionen Planung, Bau, Grunderwerb, Vermessung		340.000		
Einnahmen Brückensanierungsfonds		165.000		

Anlagen
Lageplan mit geplanten Maßnahmen beim Bahnübergang Bad Schussenried I (Otterswang) (Anlage 1, öffentlich)
Übersichtskarte mit Ausbaukonzept (Anlage 2, öffentlich)