



Kreistag

öffentlich am 19.09.2012

Vorbericht

Vorlage Nr. 21-010-2012

Ziffer 2 der Tagesordnung
KT-11-2012

Dezernat 2
Straßenamt
Georg Stolz

**Generalverkehrsplan 2010 des Landes Baden-Württemberg;
Priorisierung und Entwurf zum Maßnahmenplan Landesstraßen
Auswirkungen auf Straßenbauprojekte im Landkreis Biberach
Entschließung des Kreistags**

Beschlussvorschlag:

1. Der Landkreis fordert das Land auf, im weiteren Bewertungsverfahren für die Aufstellung des Maßnahmenplans Landesstraßen im Rahmen des Generalverkehrsplans 2010, die Entschließung des Kreistags des Landkreises Biberach zu berücksichtigen.
2. Die Abgeordneten für den Landkreis werden gebeten, sich für die Berücksichtigung der Bewertung des Landkreises bei der Aufstellung des Maßnahmenplans Landesstraßen des Generalverkehrsplans 2010 einzusetzen.

Sachverhalt

Vorbemerkungen

Bei der Klausurtagung des Kreistages vom 6. Juli 2007 und der Kreistagssitzung vom 12.12.2008 wurde ausführlich vom damaligen Stand der Umsetzung des Generalverkehrsplanes 1995 berichtet. Im Beschluss zur Kreistagssitzung wurde gefordert, dass neben einer deutlich besseren Mittelausstattung für die Unterhaltung und Erhaltung der Landesstraßen, als vordringlichste Maßnahmen

- mit dem Ausbau der L 307 Ausbau zwischen Fischbach und Awengen spätestens im Frühjahr 2009 begonnen wird und das Planfeststellungsverfahren für den weiteren Abschnitt zwischen Awengen und Eberhardzell schnellstmöglich eingeleitet wird;
- die Linienführung und die Umweltverträglichkeitsstudie als Voraussetzung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Umgehung von Ingoldingen und Degernau im Zuge der L 284 bis Mitte 2009 abgeschlossen wird;
- und dass bei der anstehenden Fortschreibung des Generalverkehrsplans der Landkreis beteiligt wird. Der Kreistag fordert die bislang im vordringlichen Bedarf ausgewiesenen und noch nicht gebauten Maßnahmen umzusetzen.

Mittlerweile wurde die L 307 zwischen Fischbach und Awengen ausgebaut, die Verkehrsfreigabe erfolgte am 25.06.2010. Für den zweiten Abschnitt zwischen Awengen und Eberhardzell ist seitens des Regierungspräsidiums Tübingen geplant, bis zum Jahresende die Prüffertigung des Vorentwurfs fertig zu stellen. Das anschließende Planfeststellungsverfahren soll Mitte 2013 beantragt werden.

Für die Ortsumfahrung Ingoldingen wurde die Umweltverträglichkeitsstudie abgeschlossen. Die daraus resultierende Vorzugsvariante entspricht nicht der Vorzugsvariante der Gemeinde Ingoldingen. In einem Abstimmungsprozess unter Beteiligung der Planfeststellungsbehörde muss noch festgelegt werden, welche Variante nun weiterverfolgt werden soll. Derzeit ruht das Verfahren.

Eine detaillierte Aufstellung zum aktuellen Stand der Umsetzung des Generalverkehrsplans 1995 kann den Tabellen in Anlage 1 zum Vorbericht entnommen werden.

Von den 52 Maßnahmen aus dem vordringlichen Bedarf im Landkreis Biberach des Generalverkehrsplanes 1995 wurde mit 26 Maßnahmen die Hälfte umgesetzt.

Entwurf zum Maßnahmenplan / Bewertungsverfahren

Am 14.12.2010 wurde der neue Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 von der damaligen Landesregierung beschlossen. Dieser löst den Plan aus dem Jahr 1995 ab. In ihm legt das Land die Grundlagen und Ziele seiner Verkehrspolitik fest. Der neue Generalverkehrsplan hat keine feste Laufzeit. Dies, um Nachsteuerungen möglich zu machen, wenn sich Prognosen nicht erfüllen oder nicht prognostizierbare Entwicklungen eintreten. Der Plan soll die verkehrspolitischen Grundsätze von der Maßnahmenplanung entkoppeln. Erstmals wird auf seiner Grundlage ein verkehrsträgerübergreifender Maßnahmenplan (früher Bedarfsplan) erstellt werden, der später in kürzeren Intervallen fortgeschrieben wird. Von daher wurde mit der Veröffentlichung des neuen Generalverkehrsplanes zunächst auf einen Maßnahmenplan (früher Bedarfsplan) verzichtet.

Am 29.06.2012 wurde dem Landtag der Entwurf eines Maßnahmenplans für die Landesstraßen übermittelt. Im Anschluss begann eine bis zum 30. September 2012 andauernde Anhörungsphase, in der die Betroffenen Stellungnahmen einbringen können. In den Maßnahmenplan sollen in zeitlichen Stufen weitere Infrastrukturmaßnahmen wie Radwegebau, Elektrifizierung von Schienenstrecken, wichtige ÖPNV- und Güterverkehrsprojekte aufgenommen werden. Eine Anhörung hierzu erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Für den Generalverkehrsplan 2010 (GVP 2010) waren insgesamt 734 Aus- und Neubaumaßnahmen an Landesstraßen angemeldet worden, die sich aus den noch nicht realisierten Maßnahmen des Generalverkehrsplans 1995 und aus den für den GVP 2010 neu angemeldeten Maßnahmen zusammensetzen. Das Kostenvolumen all dieser Projekte beträgt nach heutigem Stand rund 2,5 Milliarden Euro.

Angesichts der knappen Finanzmittel und der Vielzahl der angemeldeten Maßnahmen, muss das zuständige Ministerium für Verkehr und Infrastruktur einen finanzierbaren Maßnahmenplan vorlegen. Der Schwerpunkt hierbei liegt beim Ministerium auf dem Erhalt des Landesstraßennetzes. In der Pressemitteilung zur Veröffentlichung des Maßnahmenentwurfs heißt es: „Entsprechend der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel wollen wir aber auch notwendige Ausbaumaßnahmen umsetzen und dort Ortsumfahrungen realisieren, wo der Bedarf am größten ist.“ Vor diesem Hintergrund wurden die 734 angemeldeten Aus- und Neubaumaßnahmen bewertet und priorisiert.

Zur Festlegung eines finanzierbaren und ökologisch vertretbaren Maßnahmenplans wurden die Aus- und Neubaumaßnahmen nach einem nutzwertanalytischen Verfahren bewertet. Dies wurde gemeinsam mit der Universität Stuttgart, Institut für Straßen- und Verkehrswesen mit Hilfe einer dort entwickelten wissenschaftlichen Begleituntersuchung durchgeführt.

In einem ersten Schritt wurden die 734 Maßnahmen nach ihrer Art in drei Gruppen (Neubaumaßnahmen, Ausbaumaßnahmen, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen) unterteilt.

Für Neubaumaßnahmen wurde eine Zielanalyse durchgeführt, die aufzeigen soll, welchen Nutzen die geplante Neubaustrecke hat. Hierbei wurden die Kriterien Entlastung Mensch, Flächenverbrauch, Kosten, Ökologie/Umwelt und Verkehrsverlagerung betrachtet.

Die große Gruppe der zum Ausbau angemeldeten Straßen wurde in drei Kategorien unterteilt. In einer Mängelanalyse wurde anhand der Kriterien Ausbau- und Zustandwert, Sicherheitswert, Belastungswert und Umweltwert entschieden, ob ein Ausbau tatsächlich erforderlich ist, oder ob der Ausbau zurückgestellt werden oder zu Gunsten einer Sanierung ganz auf den Ausbau verzichtet werden kann. Die Landesregierung erhofft sich durch die Umschichtung von Neu- und Ausbaumaßnahmen in die Sanierung ein Einsparpotential in Höhe von ca. 550 Mio. Euro.

Infolge der detaillierten Bewertung nach dem o.g. Verfahren ergeben sich für die Maßnahmen folgende Unterteilungen:

- Neubaumaßnahmen
 - o entsprechend Priorisierung
 - o mit weit fortgeschrittener Planung
 - o Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen
- Ausbaumaßnahmen
- Ausbaumaßnahmen für späteren Ausbau zurückgestellt und zunächst Sanierung (Überbrückungsmaßnahmen)
- Ausbaumaßnahmen mit dauerhaftem Verzicht auf Ausbau (Sanierungsmaßnahmen)

Sowohl bei den Neubaumaßnahmen als auch bei den Ausbaumaßnahmen der ersten Kategorie werden die am besten bewerteten Projekte in den Maßnahmenplan aufgenommen. Zusätzlich werden die Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen und planerisch weit fortgeschrittene Projekte aufgeführt. Die beiden letzten Kategorien tauchen nicht mehr im Maßnahmenplan auf.

Der Maßnahmenplan soll somit einen Rahmen vorgeben, welche Landesstraßenbaumaßnahmen in den kommenden Jahren verwirklicht werden können, ohne das damit eine Finanzierungszusage oder die Nennung eines konkreten Realisierungszeitpunktes verbunden ist.

Der Maßnahmenplan ist für einen Zeitraum von 10 Jahren konzipiert. Entsprechend den Haushaltsansätzen der kommenden Jahre wird dafür von einem Mittelvolumen von 380 Mio. Euro für Neu- und Ausbaumaßnahmen ausgegangen, die wie folgt aufgeteilt sind:

- 160 Mio. Euro für Neubaumaßnahmen/Ortsumfahrungen
- 160 Mio. Euro für Ausbaumaßnahmen
- 20 Mio. Euro für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen
- 40 Mio. Euro als Planungsreserve (für Kostensteigerungen, ggf. Verstärkung der Erhaltungsmittel für „Sanierung statt Ausbau“)

Maßnahmen im Landkreis Biberach

Im Anhörungsentwurf zum Maßnahmenplan Landesstraßen im Rahmen des Generalverkehrsplans 2010 sind im Landkreis Biberach in den verschiedenen Kategorien folgende Vorhaben aufgeführt:

Bei den nachfolgenden Tabellen erfolgt die Angabe der Kosten in Mio. Euro. Der Gesamtwert bezieht sich auf das vom Land vorgenommene Bewertungsverfahren aufsteigend von 0 – 100. Je niedriger der Gesamtwert, umso dringlicher wurde die Maßnahme bewertet. Für die Maßnahmen der beiden letzten Kategorien wird in den veröffentlichten Tabellen des Ministeriums keine Angabe über den ermittelten Gesamtwert gemacht.

- Neubaumaßnahmen entsprechend Priorisierung

Keine

- Neubaumaßnahmen mit weit fortgeschrittener Planung

Maßnahmenbezeichnung	Kosten	Gesamtwert
L 284, Ortsumfahrung Kleinwinnaden	2,80	47

Der gemittelte Gesamtwert aller Neubaumaßnahmen im Entwurf zum Maßnahmenplan mit weit fortgeschrittener Planung beträgt 50.

- Neubaumaßnahmen im Rahmen einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme

Maßnahmenbezeichnung	Kosten	Gesamtwert
L 251, Beseitigung des Bahnübergangs bei Warthausen (Anteil)	1,96	54

Der gemittelte Gesamtwert aller Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen im Entwurf zum Maßnahmenplan beträgt 56.

- Ausbaumaßnahmen

Maßnahmenbezeichnung	Kosten	Gesamtwert
L 265, Ausbau zwischen Laupheim – Achstetten	1,20	59
L 273, Ausbau zwischen Assmannshardt und der Kreisgrenze	1,32	63
L 300, Ausbau zwischen Rot a.d.R. und Tannheim	2,67	61
L 300, Ausbau zwischen Tannheim und Egelsee	2,83	67
L 306, Ausbau zwischen Füramoos und der L 265 bei Tristolz	1,20	58

Der gemittelte Gesamtwert aller Ausbaumaßnahmen im Entwurf zum Maßnahmenplan beträgt 52.

- Ausbaumaßnahmen für späteren Ausbau zurückgestellt und zunächst Sanierung (Überbrückungsmaßnahmen)

Maßnahmenbezeichnung	Kosten
L 265, Ausbau der OD Laupheim Bahnhofstraße – Kapellenstraße	1,10
L 266, Ausbau zwischen Assmannshardt und Alberweiler	0,80
L 266, Ausbau zwischen Alberweiler und Schemmerhofen	0,60
L 299, Ausbau zwischen Edenbachen und Bechtenrot (Reststück)	1,03
L 301, Ausbau zwischen Kreisgrenze Richtung Hauerz und Einmündung L 300	3,98
L 306, Ausbau zwischen Eberhardzell und Füramoos	4,01
L 306, Ausbau zwischen Ingoldingen und Unteressendorf	2,42
L 306, Ausbau zwischen Oberessendorf und Ingoldingen	3,21

- Ausbaumaßnahmen mit dauerhaftem Verzicht auf Ausbau (Sanierungsmaßnahmen)

Maßnahmenbezeichnung	Kosten
L 261, Ausbau zwischen Einmündung B 30 und Oberholzheim	1,38
L 265, Ausbau Fürstenallee bei Ochsenhausen	1,10
L 266, Ausbau zwischen Gutershofen und Attenweiler (Reststrecke)	1,08
L 270, Ausbau zwischen Bad Buchau und Moosburg	5,00
L 275, Ausbau zwischen Friedingen und Pflummern	2,69
L 280, Ausbau zwischen Bad Buchau und Oggelshausen	3,00
L 283, Ausbau zwischen Muttensweiler und Reute	4,50
L 283, Ausbau zwischen Reute und Biberach	3,20
L 300, Ausbau zwischen Egelsee und der Einmündung in die B 312	1,24
L 307, Ausbau zwischen Eberhardzell und Eberhardzell-Awengen	1,20

In der Anlage 2 zum Vorbericht wird aufgelistet, welche von den gemeldeten Maßnahmen nicht im Entwurf zum Maßnahmenplan Landesstraßen enthalten sind.

Bewertung durch den Landkreis

Bei dem Bewertungsverfahren des Landes handelt es sich um eine rein rechnergestützte Vorgehensweise ohne die Situation vor Ort nach dem tatsächlichen Geschehen beurteilen zu können. Auch werden in diesem Zusammenhang teilweise bereits getätigte Vorgänge (vorhandene Planungen, getätigter Grunderwerb, bereits realisierte Bauabschnitte) offensichtlich im Abwägungsprozess außen vorgelassen. Dies wird zum Beispiel beim Ausbau der L 307 zwischen Eberhardzell und Fischbach deutlich. So wurde der I. Bauabschnitt zwischen Awengen und Fischbach 2010 fertig gestellt und die Fahrbahn von 5,20 m auf 6,50 m verbreitert. Der II. Bauabschnitt zwischen Eberhardzell und Awengen wurde beim Entwurf zum Maßnahmenplan in die Sanierungsmaßnahmen eingestuft, d.h. ein Ausbau mit Verbreiterung der Fahrbahn wird als nicht erforderlich angesehen.

Durch die gewählten Kriterien bei der Bewertung, insbesondere im Bezug auf das Kriterium Belastungswert, sieht die Verwaltung eine Benachteiligung des ländlichen Raumes, da bei der Gesamtbewertung die Raumwirksamkeitsanalyse nicht mitbetrachtet wird. So wird bedeutsamen überregionalen Achsen im Zuge von Landesstraßen keinerlei Bedeutung zugewiesen. Deutlich wird dies an dem Vorhaben der L 284 OU Ingoldingen, die im GVP 1995 im vordringlichen Bedarf eingestuft war. Die L 283 in Verbindung mit der L 284 stellt neben der B 312 die wichtigste Ost-

West-Achse im Landkreis Biberach dar. Neben einer Verkehrsentslastung für die Gemeinde Ingoldingen, würde durch den Bau der Ortsumfahrung Ingoldingen, diese wichtige Achse zwischen der B 32 und B 30 deutlich aufgewertet. Im aktuellen Entwurf zum Maßnahmenplan Landesstraßen wurde das Vorhaben nicht mit aufgenommen.

Zur besseren Übersicht sind alle dringlichen Maßnahmen aus Sicht des Landes bzw. aus Sicht des Landkreises in einem Plan in der Anlage 3 (Übersicht Maßnahmenplan im Landkreis Biberach) zum Vorbericht dargestellt.

Die Verwaltung befürwortet die im Anhörungsentwurf aufgeführten Straßenbauprojekte. Aus Sicht der Verwaltung sollten bei der Aufstellung zum Maßnahmenplan Landesstraßen folgende Vorhaben **zusätzlich** dringlich aufgenommen werden:

Neubaumaßnahmen:

- L 284 Ortsumfahrung Ingoldingen
- L 280 Ortsumfahrung Mettenberg
- L 275 Ortsumfahrung Riedlingen
- L 277 Ortsumfahrung Altheim

L 284 Ortsumfahrung Ingoldingen. Wie in den Vorbemerkungen bereits erläutert, wurde für die Ortsumfahrung Ingoldingen die Umweltverträglichkeitsstudie abgeschlossen. Die daraus resultierende Vorzugsvariante entspricht nicht der Vorzugsvariante der Gemeinde Ingoldingen. In einem Abstimmungsprozess unter Beteiligung der Planfeststellungsbehörde muss noch festgelegt werden, welche Variante nun weiterverfolgt werden soll. Derzeit ruht das Verfahren. Die Maßnahme ist für die Bevölkerung von Ingoldingen sowie für eine verkehrsgerechte Ost-West-Achse zwischen der B 32 im Westen und der B 30 im Osten sehr wichtig. Die L 283 in Verbindung mit der L 284 übernimmt nach der B 312 die wichtigste Ost-West-Achse im Landkreis Biberach.

L 280 Ortsumfahrung Mettenberg. Im Zusammenhang mit dem Bau der K 7532 neu (Nordwestumfahrung Biberach) – Verkehrsfreigabe voraussichtlich Ende 2012 - und der derzeit in Planung befindlichen Verlängerung der Verbindung bis zur B 30 (Aufstieg B 30), sollte als neue Maßnahme im Maßnahmenplan des Landes, die Verlegung der L 280 (OD Mettenberg) in die Kategorie Neubaumaßnahmen aufgenommen werden, um hier ein schlüssiges Gesamtkonzept erreichen zu können.

L 275 Ortsumfahrung Riedlingen. Die Ortsumfahrung von Riedlingen im Zuge der L 275 soll die nordwestliche Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr entlasten. Zudem ist die Maßnahme ein Teil des Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Riedlingen, welches vom Landkreis unterstützt wird. Im Zusammenhang mit der von der Stadt geplanten Südumfahrung Historische Altstadt entsteht eine bessere Anbindung der Innenstadt Riedlingen an den westlichen Landkreisteil.

L 277 Ortsumfahrung Altheim. Die Ortsumfahrung Altheim dient vornehmlich der Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr. L 275 hat zwischen Altheim und Riedlingen eine Belastung von ca. 6.000 Kfz/24 h. Die Gemeinde Altheim hat die Aufnahme der Ortsumfahrung in den Maßnahmenplan Landesstraßen beim Regierungspräsidium Tübingen beantragt.

Ausbaumaßnahmen

- L 307, Ausbau zwischen Eberhardzell – Awengen
- L 280, Ausbau zwischen Bad Buchau – Oggelshausen
- L 283, Ausbau zwischen Muttensweiler – Reute
- L 283, Ausbau zwischen Reute – Biberach
- L 265, Ausbau der Ortsdurchfahrt Laupheim
- L 261, Ausbau zwischen der Einmündung B 30 und der Kreisgrenze
- L 266, Ausbau zwischen Aßmannshardt und Schemmerhofen
- L 299, Ausbau zwischen Edenbachen und Bechtenrot

L 307 Eberhardzell – Awengen. Im aktuellen Entwurf zum Maßnahmenplan wurde die Maßnahme aus dem Bedarfsplan genommen und in die Kategorie „Ausbaumaßnahmen mit dauerhaftem Verzicht auf Ausbau (Sanierungsmaßnahmen)“ eingestuft. Der Abschnitt ist mit einer Fahrbahnbreite von 5,20 m und einer Verkehrsbelastung von ca. 2.000 Kfz/24 h völlig unterdimensioniert, sodass eine reine Sanierung nicht ausreicht. Nachdem der Abschnitt von Awengen nach Fischbach 2009-2010 auf 6,50 m ausgebaut worden ist, sollte zeitnah die Fortsetzung des Ausbaus der L 307 von Eberhardzell nach Awengen erfolgen. Durch die Änderung des Ausbaustandards auf freier Strecke besteht bereits heute ein Gefahrenpunkt der beseitigt werden muss. Zudem endet im heutigen Zustand der mit dem I. Bauabschnitt realisierte straßenparallele Radweg ebenfalls auf freier Strecke. Für den II. Bauabschnitt zwischen Awengen und Eberhardzell ist dringend die Planung fortzuführen und die Planfeststellung einzuleiten.

Der Ausbaustandard der **L 280 von Bad Buchau nach Oggelshausen** ist mehr als mangelhaft. Durch den unzureichenden Aufbau, verbunden mit dem schlechten Untergrund im Bereich des Federseemoors, ist die Strecke zudem sehr unterhaltungsintensiv. Für eine bessere verkehrliche Anbindung von Bad Buchau nach Biberach sollte diese Landesstraße dringend ausgebaut bzw. umfassend saniert werden. Eine Straßenplanung erfolgt zurzeit nicht.

Auch der Ausbaustandard der **L 283 von Muttensweiler nach Biberach** ist sehr mangelhaft. Mit einer Fahrbahnbreite von durchschnittlich 5,20 m und den zum Teil sehr engen Radien, wird der Streckenabschnitt bei einer Verkehrsbelastung von ca. 3.000 Kfz/24 h den heutigen Ansprüchen an eine verkehrssichere Straße nicht mehr gerecht. Die Strecke ist zur Anbindung von Bad Schussenried an die Stadt Biberach für den Kreis sehr wichtig. Beide Abschnitte sollten in die erste Gruppe der Ausbaumaßnahmen mit aufgenommen werden.

L 265 Ortsdurchfahrt Laupheim. Dieses Teilstück der alten B 30 ist nach wie vor nicht frostsicher ausgebaut. Sie ist aber mit 13.000 Fahrzeugen pro Tag die am stärksten befahrene Landesstraße im Landkreis. Sie sollte bereits in den 90er Jahren geplant und ausgebaut werden. Der Unterhaltungsaufwand ist sehr hoch. Es lösen sich ständig Teile des Fahrbahnbelags. Es besteht somit dringender Handlungsbedarf. Im Entwurf der Landesregierung wurde die Maßnahme zunächst zurückgestellt, sollte aber in die erste Gruppe der Ausbaumaßnahmen aufgenommen werden.

Die **L 261 zwischen dem Anschluss an die B 30 und der Kreisgrenze bei Hüttisheim** hat eine Fahrbahnbreite von ca. 5,40 m und eine Verkehrsbelastung von rund 4.000 Kfz/24 h. Der Streckenzug sollte dringend ausgebaut werden. Eine verkehrssichere Unterhaltung der Fahrbahn ist durch den äußerst schlechten Ausbaustandard fast nicht mehr möglich. Für den Abschnitt zwischen Oberholzheim und Hüttisheim liegt ein bereits abgestimmter Vorentwurf vor, der auch einen straßenbegleitenden Radweg berücksichtigt. Die Planung sollte weiterverfolgt werden und zumindest dieser Abschnitt in die erste Gruppe der Ausbaumaßnahmen aufgenommen werden.

Eine weit fortgeschrittene Planung liegt auch für den **Ausbau der L 266 zwischen Aßmannshardt und Alberweiler** vor. Teilweise wurden erste Grundstücke für den Ausbau erworben. Der Abschnitt ist ein Teilstück der Ausbaumaßnahme zwischen Aßmannshardt und Schemmerhofen. Beide Abschnitte wurden beim Entwurf zum Maßnahmenplan zunächst zurückgestellt. Der Abschnitt zwischen Aßmannshardt und Alberweiler hat eine durchschnittliche Fahrbahnbreite von 5,20 m und ist mit seinen vielen zum Teil engen Kurven sehr unfallträchtig. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 1.600 Kfz/24 h. Aufgrund des unzureichenden Ausbaustandards und des fortgeschrittenen Planungsstandes, wäre eine Aufnahme des Abschnittes zwischen Aßmannshardt und Alberweiler in die erste Gruppe der Ausbaumaßnahmen sehr wichtig.

L 299, Ausbau zwischen Edenbachen und Bechtenrot. Die L 299 dient als Autobahnzubringer von der B 312 östlich von Ochsenhausen zum Anschluss Dettingen a.d.Iller im Zuge der A 7. Der Abschnitt zwischen Erolzheim und der A 7 ist sehr gut ausgebaut. Auch der Abschnitt von Bechtenrot bis nach Erolzheim wurde auf 6,00 m ausgebaut. Für einen durchgängig gut ausgebauten Streckenzug fehlt noch der Ausbau des Abschnittes zwischen Edenbachen und

Bechtenrot. Im heutigen Zustand hat das ca. 1 km lange Teilstück eine Fahrbahnbreite zwischen 4,50 m und 5,10 m, bei einer Verkehrsbelastung von ca. 2.500 Kfz/24 h.

Unterhaltung und Sanierung der Landesstraßen

Mit der Verwaltungsreform 2005 wurden zusätzlich die Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen auf die Kreise übertragen. Durch die Effizienzrendite wurden aber auch die Leistungen seitdem um 20 % reduziert. Zusätzlich hat sich der Unterhaltungsaufwand für die Kreise durch neue Aufgaben, wie die Pflege von erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie neuen Bauwerken für Wildtiere beim Bau von Bundes- und Landesstraßen, erhöht. Gleichzeitig sind die Kosten durch die Preisentwicklung stark gestiegen.

Von daher ist es nicht verwunderlich, dass die Mittelzuweisungen insbesondere für die Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen landesweit nicht ausreichen. Hinzu kommt, dass die Mittelverteilung auf die Landkreise aus Sicht des Landkreises Biberach und anderer Landkreise nicht sachgerecht und angemessen verteilt wird.

Vor diesem Hintergrund wird derzeit auf Initiative des Landkreistages durch eine Arbeitsgruppe, unter Leitung der Landesstelle für Straßentechnik, die derzeitige Mittelhöhe und Verteilung überprüft. Im Zusammenhang mit der Anpassung der Verteilerschlüsselsystematik ist auch zu untersuchen, ob die Flexibilität der Mittel, insbesondere im Bezug auf die Kosten des Winterdienstes, ausreichend ist. Erste Ergebnisse über den Vorschlag eines neuen Verteilerschlüssels sollen im Oktober dieses Jahres vorliegen.

Neben der Unterhaltung der Landesstraßen ist auch wichtig, dass die im Entwurf zum Maßnahmenplan als Überbrückungs- und Sanierungsmaßnahmen eingestuft Maßnahmen auch tatsächlich saniert werden und hierfür die notwendigen Mittel bereitgestellt werden. Anderenfalls sind diese Straßenabschnitte nicht mehr wirtschaftlich im Rahmen der Unterhaltung zu sanieren, sondern müssen im Rahmen der Erhaltung komplett erneuert werden.

Es ist zu hoffen, dass - auf der Grundlage des Ergebnisses der Überprüfung - insgesamt mehr Mittel für die Unterhaltung bereit gestellt werden und künftig eine gerechtere Verteilung erfolgt, sodass das Ergebnis der Zustandserfassung aller Landesstraßen mit einer Durchschnittsnote von 3,1 verbessert bzw. zumindest beibehalten werden kann.

Anlage(n):

- Anlage 1 Übersicht zum Stand der Umsetzung des Generalverkehrsplanes 1995
- Anlage 2 Übersicht der Maßnahmen, die nicht in den Maßnahmenplan aufgenommen wurden
- Anlage 3 Übersicht Maßnahmenplan im Landkreis Biberach
- Anlage 4 Entschließung des Kreistags (Entwurf)