



Sitzungsvorlage

Drucksachennummer: 8018 öff	Sachbearbeitung: Ralf Barth AZ: - Bar	02.03.2018	
Gremium GR	Datum 22.03.2018	Behandlungszweck/-art Entscheidung öffentlich	Ergebnis
Vorherige Drucksachennummer/Beratung:			

Beschlussvorlage

Umbau des Knotenpunktes L 380 a/K 6712 "Schlössleskurve"

I. Beschlussantrag

1. Dem Umbau des Knotenpunktes L 380 a/K 6712 wird zugestimmt.
2. Der Vorgehensweise einschließlich Vereinbarung mit dem Regierungspräsidium Tübingen und dem Landkreis Reutlingen – jeweils Straßenbaubehörde – wird zugestimmt.
3. Der Beauftragung des Büros Pirker + Pfeiffer, Münsingen, mit den Leistungen für die Verkehrsanlage zum Honorar von ca. 116.000,00 Euro durch die Stadt Metzingen und der hälftigen Finanzierung durch die Gemeinde Dettingen wird zugestimmt.

II. Finanzielle Auswirkungen

Für die Finanzierung des Anteils der Gemeinde Dettingen an der Erms an der Gesamtmaßnahme sind entsprechende Gelder im Haushaltsplan 2018 eingestellt.

III. Sachverhalt

a) Anlass und Ziel der Maßnahme

Der bestehende Knotenpunkt L 380 a / K 6712, Arbeitstitel „Schlössleskurve“, war in seiner heutigen Ausbildung Mitte der 1980er Jahre im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Dettingen/Erms der B 28 entstanden. Es galt damals und bis auf Weiteres, die neue Trasse der B 28 an die verbleibende B 28 durch Neuhausen und Metzingen anzuschließen. Daher wurde die Ausbauplanung auf die Hauptverkehrsbeziehung Bad Urach – Neuhausen ausgerichtet, die Fahrbeziehung von und nach Dettingen (danach K 6712) wurde untergeordnet angebunden.

Erfreulicherweise hat die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Regierungspräsidium Tübingen, in den 2000er Jahren auch die Ortsumfahrungen Neuhausen

und später Metzingen der B 28 realisiert. Mit der Inbetriebnahme des „Maienwaldknotens“ im Jahr 2011 war die Gesamtmaßnahme der B 28 abgeschlossen. Spätestens ab diesem Zeitpunkt waren die Verkehrsverhältnisse der „Schlössleskurve“ derart verändert, dass der Ausbaubestand nicht mehr den Bedürfnissen entsprach. Nach Zeitzeugen war man bereits in den 1980er Jahren davon ausgegangen, dass nach Fertigstellung der B 28 neu ein Umbau notwendig werden würde.

Tatsächlich musste am Knotenpunkt eine Unfallhäufung festgestellt werden (5-9 gleichartige Unfälle in den letzten Jahren). Es zeigte sich, dass wegen der Vorfahrtsachtungspflicht und wegen nicht optimalen Sichtverhältnissen in Relation zum Verkehrsaufkommen die einmündenden Verkehre von Dettingen her erhebliche Probleme hatten und haben. Die Unfallhäufung nahm stetig zu. Außerdem stellten sich zu Spitzenzeiten tägliche Rückstaus ein. Die westlichen Gewerbegebiete Dettingens klagten über schlechte Verkehrsverhältnisse.

Hinzu kam und kommt, dass der Anteil des Schwerlastverkehrs relativ hoch ist und die LKW bei der Einfahrt Richtung B 28 große Schwierigkeiten wegen der engen Radien, der starken Querneigung nach außen und der relativ starken Steigung haben. Gerade diese Verkehre streben zwar dem überörtlichen Straßennetz zu, benutzen aber in Realität zur Vermeidung der Schwierigkeiten oft die Ortsdurchfahrten Neuhausen und Metzingen. Dies wiederum führt zu Störungen der anliegenden Wohnbevölkerung.

Dabei besteht im Zusammenhang mit der B 28 Neu seit Jahren das Ziel, die Durchgangsverkehre in Neuhausen und Metzingen zu minimieren. Aufgrund der verkehrlichen Probleme zum einen und den Konflikten mit den Zielen der betroffenen Kommunen zum anderen musste festgestellt werden, dass der Knotenpunkt nicht mehr den bestehenden Bedürfnissen gerecht wird.

Die Gemeinde Dettingen und die Stadt Metzingen haben daher im Jahr 2011 im Benehmen mit den beteiligten Straßenbauämtern auf eine planerische Lösung hingearbeitet. Ziel war es, die Straßenführung entsprechend den Verkehrsbedürfnissen umzugestalten. Konkret bedeutete dies, die Fahrbeziehung Dettingen – B 28 zu bevorzugen und Neuhausen nachgeordnet einmünden zu lassen.

Diese konzeptionelle Untersuchung fand grundsätzlich Zustimmung seitens der Straßenbauämter. Freilich waren die Finanzierung und der notwendige Grunderwerb noch offen.

b) Planungsalternativen

Die Null-Variante schied aus, da sich die Unfallhäufung seither weiter steigerte und die Verkehrsprobleme sich kontinuierlich verschärften.

Ein Kreisverkehrsplatz wurde angedacht, jedoch verworfen, da er die Zielsetzung nicht erreichen kann (keine Bevorzugung Dettingen - B 28, relativ enge Radien, Quergefälle nach außen). Außerdem wäre umfangreicherer Grunderwerb zu Lasten der landwirtschaftlichen Flächen nötig gewesen.

c) Bisherige Entwicklung des Projekts

Ausgehend von der konzeptionellen Planung von 2011, die wie erwähnt die grundsätzliche Zustimmung der Straßenbauämter erfahren hatte, haben die Gemeinde Dettingen und die Stadt Metzingen Kontakt mit den Grundstückseigentümern aufgenommen. Mit

der Klärung des Grunderwerbs sollte eine der beiden Hürden genommen werden. Es gelang letztlich, alle erforderlichen Grundstücke zu erwerben.

Die zweite offene Frage der Finanzierung konnte ebenfalls geklärt werden. Nach sehr konstruktiven Gesprächen mit den betroffenen Ministerien in Stuttgart, dem Regierungspräsidium Tübingen und dem Kreisstraßenbauamt konnte ein gangbarer Weg vereinbart werden.

Davon ausgehend wurde die straßenbauliche Planung bis zu der Phase der Entwurfsplanung durch das Büro Pirker + Pfeiffer, Münsingen, weiterentwickelt. Diese Planung, Stand 15.11.2017 (Anlage 8018-1), ist so hinreichend konkret, dass eine Zustimmung der betroffenen Straßenbauämter eingeholt werden konnte.

d) Vorschlag der Verwaltung zur weiteren Vorgehensweise

Aus der Sicht der Verwaltung ist das Projekt „Schlössleskurve“ so weit vorbereitet, dass nun die weiteren, konkreten Schritte eingeleitet werden und die kommunalen Gremien die entsprechenden Beschlüsse fassen können. Die kommunalen Gremien sind der Gemeinderat Dettingen/Erms, der Ortschaftsrat Neuhausen und der Gemeinderat Metzgingen, da die „Schlössleskurve“ die beiden Gemarkungen Dettingen und Neuhausen berührt.

Straßenplanung

Als Anlage 8018-1 und Anlage 8018-2 ist die straßenbauliche Planung mit Erläuterungsbericht beigefügt. Die Verwaltung schlägt dem Gremium vor, dieser Planung mit Stand 15.11.2017 zuzustimmen.

Als Anlage 8018-3 ist die zugehörige Verkehrstechnische Untersuchung des Büros Germei, Tübingen, Stand 18.08.2017, beigefügt. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit dem Umbau der „Schlössleskurve“ die Fahrbeziehung Dettingen – B 28 deutlich verbessert wird, dass aber die Einmündung aus Richtung Neuhausen in Richtung Dettingen in Spitzenstunden schnell an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gerät. Es kann hier zu Rückstauungen kommen. Damit die Wartezeit für die wartepflichtigen Linkseinbieger aus Richtung Neuhausen in den Spitzenstunden vermindert werden kann, ist die Installation einer Lückenampel in der vorfahrtsberechtigten Hauptrichtung Dettingen- B28 vorgesehen, welche kurzfristig den Hauptstrom bei Bedarf unterbricht.

In Dettingen als auch in Neuhausen sind zukünftig weitere verkehrslenkende Maßnahmen geplant, die dann auch die „Schlössleskurve“ entlasten. Anzuführen ist auch die relativ niedrige Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h (s. Anlage 8018-2, Erläuterungsbericht Pirker + Pfeiffer).

Vereinbarung

Als Ergebnisse der Gespräche mit dem Regierungspräsidium Tübingen für die Landesstraße und dem Kreisstraßenbauamt konnten vereinbart werden, dass die Kommunen für die gesamte Planung, Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung, Rechnungsprüfung und Vertragsabwicklung zuständig sind (vgl. auch S. 7 des Erläuterungsberichts Pirker + Pfeiffer).

Dettingen und Metzgingen sind dabei gleichberechtigte Partner, wobei Metzgingen aus personellen Gründen die Federführung des Straßenbauprojekts und des Bebauungs-

planes innehat. Es erfolgt ein entsprechender finanzieller Ausgleich der Aufwendungen der Stadt Metzingen.

Das gesamte Projekt wird von den Kommunen geplant und realisiert, wobei immer das Einvernehmen mit den Straßenbauämtern zu erreichen ist.

Die Baukosten in Höhe von ca. 988.000 Euro sind nach Prüfung der Rechnungen durch die Kommunen direkt von den Straßenbauämtern zu tragen. Deren Budgets sind mit relevant für den Zeitpunkt der baulichen Umsetzung, es wird aber allseits von einer zeitnahen Realisierung ausgegangen.

Diese Vereinbarung erlaubt es, die Maßnahme zeitnah realisieren zu können. Die kommunalen Aufwendungen (Personalkosten und Honorarkosten externer Büros s.u.) müssen dabei in Kauf genommen werden.

Die Verwaltung schlägt dem Gremium auch hierzu die Zustimmung vor.

Beauftragung der Straßenplanung

Nachdem das Büro Pirker + Pfeiffer bereits an den Planungen der Ortsumfahrungen beteiligt war, bietet es sich an, dieses Büro auch mit den Planungen zur „Schlössleskurve“ zu betrauen. Die Vergütung soll nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure HOAI, Honorarzone III, Leistungsbild 74%, Von-Satz erfolgen und beläuft sich vorläufig auf 116.000,00 Euro.

Bebauungsplan

Zur Erlangung von Baurecht ist ein Bebauungsplan aufzustellen. Der Artenschutz und der Naturschutz sind zu bedenken. Der Bebauungsplan wird auf dem jüngst abgestimmten Straßenbauentwurf aufbauen, die Verwaltung wird mit separater Vorlage auf das Gremium zur entsprechenden Beschlussfassung zukommen.

Die Erarbeitung der Bebauungsplanunterlagen und die Durchführung des Verfahrens soll durch die Stadt Metzingen erfolgen. Die Aufwendungen sollen ebenfalls hälftig von Dettingen und Metzingen getragen werden.

Die Fachbeiträge des Naturschutzes und des Artenschutzes sowie zum Baugrund müssen von externen Büros beigesteuert werden. Deren Honorare belaufen sich in Summe auf voraussichtlich 20.000,00 Euro.

Die Verwaltung bittet um Zustimmung.

Zeitliche Umsetzung:

Das Bebauungsplanverfahren wird aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen, der Beteiligungen und der Gemeindeordnung etwa ein Jahr in Anspruch nehmen. Parallel dazu können die Straßenplanung einschließlich Genehmigungsverfahren sowie die Ausschreibungsunterlagen vorbereitet werden. Nach Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes und nach Genehmigung der Planung kann die eigentliche Ausschreibung der Bauleistung erfolgen.

Nach heutiger Abschätzung könnte somit voraussichtlich in der 2. Hälfte 2019 mit dem Umbau der „Schlössleskurve“ begonnen werden, sofern die Mittel des Landes und des Landkreises bereitstehen.

Die Bauzeit wird auf 8 Monate eingeschätzt.

Die Maßnahme kann weitgehend unter Verkehr mit halbseitiger Sperrung und wechselseitiger Verkehrsführung mit Lichtsignalanlage ausgeführt werden. Kurzzeitige Vollsperrungen einzelner Fahrbahnquerschnitte sind jedoch notwendig.