

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Status</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	01.03.2016	öffentlich	Kenntnisnahme

## **K 1449 Roggentalstraße - Vorstellung Erhaltungskonzept-**

### **I. Beschlussantrag**

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt von dem vorgestellten Erhaltungskonzept Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die Ausführungsplanung zu erstellen und die konkreten Kosten zu ermitteln.

### **II. Sach- und Rechtslage, Begründung**

Die Maßnahme ist im festgelegten Um-/Ausbauprogramm 2016 bis 2019 als investive Maßnahme „K 1449 Roggental Rutschungssanierung“ in einer Länge von 1,6 km mit einem Gesamtaufwand von vorläufig insgesamt 950.000 € (2016 bis 2018) in Priorität 1 enthalten; siehe UVA 2015/37 und die Anlage 2 dieser Beratungsunterlage.

Die K 1449 verläuft zwischen der Einmündung in die L 1221 und Treffelhausen durch das Roggental. Die bisherige Fahrbahnbreite wechselt zwischen 4,80 m und 5,70 m. Zwischen der oberen Roggenmühle und dem Wanderparkplatz am Mordloch verläuft die Strecke am Hang direkt oberhalb der Eyb auf einer historischen Trasse eines ehemaligen Forstweges. Bei der Herstellung des Weges wurde bergseitiges Erdmaterial talseitig wiederverwendet, um eine Dammböschung herzustellen. Auf den Bau von Entwässerungseinrichtungen wurde damals verzichtet. Eindringendes Hangwasser sickert unkontrolliert unter der Straße durch und durchweicht die Dammböschung.

Als Folge ist der talseitige Damm teilweise durchfeuchtet, die Fahrbahnränder sind wenig standfest und in Teilbereichen traten Grundbrüche in der Böschung auf, die jeweils einen Abbruch der Fahrbahn zur Folge hatten.

Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 1.300 Kfz/24h.

#### **Schutzgebiete**

Die Strecke berührt folgende Schutzgebiete:

Naturschutzgebiet - Eybtal  
Vogelschutzgebiet – Mittlere Schwäbische Alb  
FFH-Gebiet Natura 2000 – Eybtal

Ein Wasserschutzgebiet ist nicht betroffen.

Die Talaue des Roggentals ist als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen.

**Bisherige Sanierungen**

In der Vergangenheit wurden verschiedene Rutschungen kurzfristig durch den Bau von Gabionenwänden aus Drahgitterbehältern beseitigt.

Zuletzt wurde 2013 zwischen der Station 0+840 und 1+090 auf eine Länge von 250 m die Fahrbahn ausgebaut, die Böschung ab dem Niveau der Eyb neu aufgebaut und mit dem System der „bewehrten Erde“ dauerhaft stabilisiert; siehe dazu UVA vom 01.07.2014 zur Anerkennung der Schlussrechnung. Diese Maßnahmen führten zu umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen infolge der Eingriffe in die Natur.

Die restlichen Abschnitte der K 1449 sind bisher nicht saniert und haben weiterhin eine unzureichende Entwässerung.

**Schäden**

In den einzelnen Abschnitten treten unterschiedliche Schadensbilder auf und sind in dem Übersichtsplan – Anlage 1 – dargestellt.

Nr.	Abschnitt	Länge ca.	Schadensbild
1	Station 1+090 (Bauende alt) bis 1+600	500 m	Talseitig abgesenkte Fahrbahnränder und abgesenkte Schutzeinrichtungen. Unzureichende Bankette
2	Station 1+600		Böschungsabbruch
3	Station 1+600 bis 1+670	70 m	Talseitig abgesenkte Fahrbahnränder und abgesenkte Schutzeinrichtungen. Unzureichende Bankette
4	Station 1+670 bis 1+710 (Parkplatz Mordloch)	40 m	Stützmauer mit erheblichen Betonschäden
5	Station 1+730 (Parkplatz Mordloch) bis 1+890	160 m	Entlang des alten Eyb-Mühlkanals eine Natursteinmauer mit Einzelschäden.
6	Station 1+890 bis 2+200	310 m	Talseitig abgesenkte Fahrbahnränder und abgesenkte Schutzeinrichtungen.
7	Station 2+200 bis 2+310	110 m	Böschungsabbruch Talseitig abgesenkte Fahrbahnränder und abgesenkte Schutzeinrichtungen.
8	Station 2+310 bis 2+800	500 m	Fahrbahndecke ausgemagert

Stationierung aus ONKO entnommen -

**Vom Straßenbauamt Kirchheim vorgesehene Sanierungsverfahren:**

Die Sanierungsverfahren für die Erhaltung sind im Verhältnis der geringen Verkehrsbedeutung und -belastung (ca. 1.300 Kfz/24h) gewählt.

Dabei soll die Sicherung der Böschung vorwiegend durch vorhandene Bepflanzung erfolgen. Ein „Neuaufbau“ der talseitigen Böschungen wird nicht geplant. Die Sanierungsverfahren beschränken sich auf die Beseitigung der vorhandenen Schäden und verkehrstechnischen Mängel. Eingriffe in die Natur werden somit auf das für die Erhaltung der Verkehrssicherheit notwendige Maß beschränkt.

Hierfür sind folgende Sanierungsverfahren vorgesehen :

Talseitig abgesenkte Fahrbahnränder

- Einbau von Längsdrainagen
- Ausbau des wenig tragfähigen Baugrundes
- Bodenverbesserung mittels Schroppen
- Einbau von Geozellen zur Verbesserung der Tragfähigkeit des mindertragfähigem Baugrundes in der Tragschicht



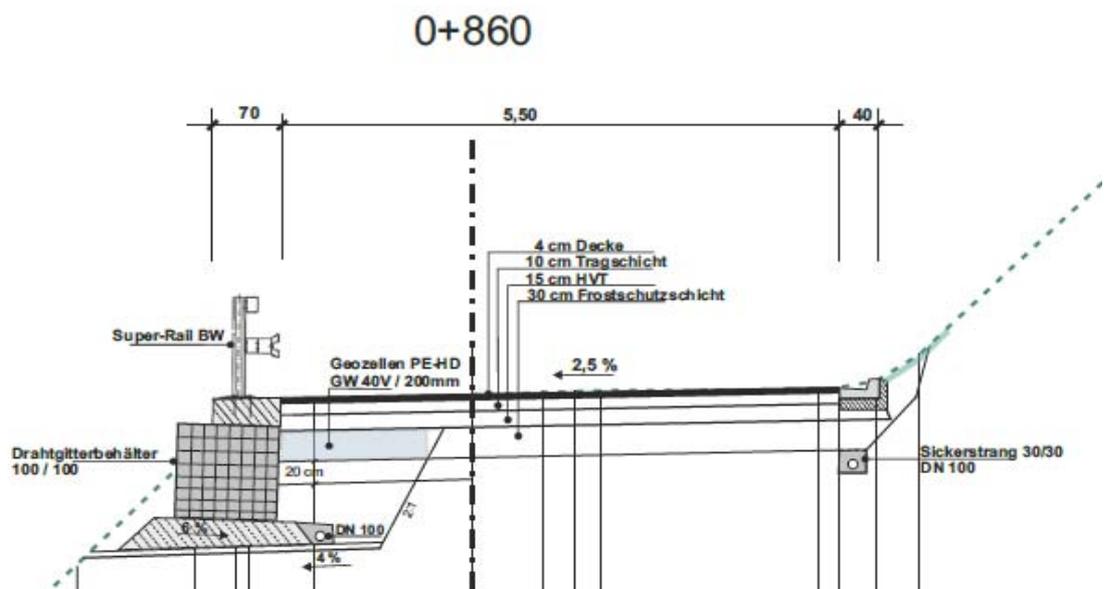
K 1262, Erkenbrechtsweiler Steige

- Auf Grund der Erfahrung in den bisher sanierten Abschnitten ist mit teerhaltigem Straßenaufbruch zu rechnen. Mit der Herstellung einer verfestigten Tragschicht zur Verwertung vorhandener teerhaltiger Materialien wird gleichzeitig eine bessere Lastabtragung erreicht.

## Unzureichende Bankette und abgesenkte Schutzeinrichtungen

- Einbau eines Betongurtes zur Anbringung von Schutzeinrichtungen
- Einbau von einer Lage Drahtgitterbehälter bzw. bewehrter Erde um die Böschungsneigung zu erhöhen.

## Regelquerschnitt

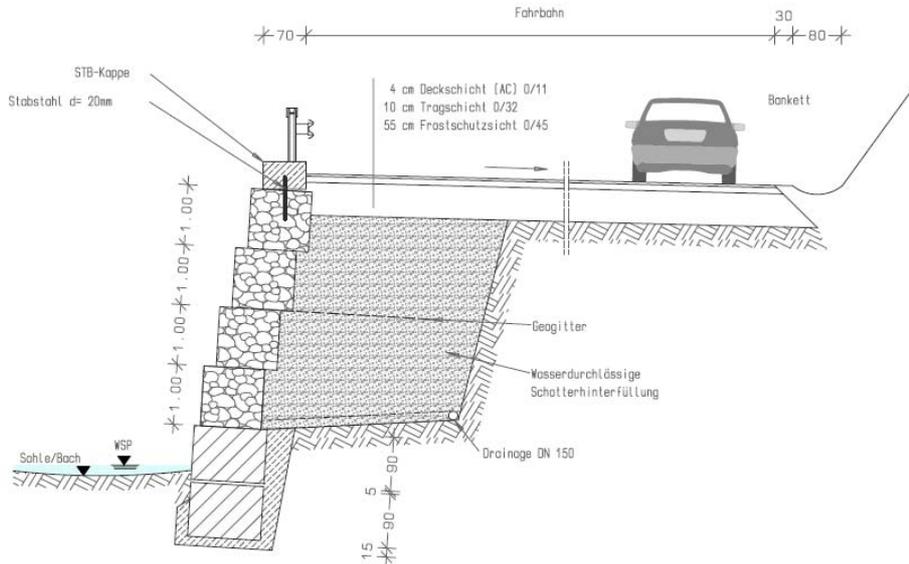


Böschungsabbrüche

Abschnitt 2 / 7

- Aufbau der Böschung mit Drahtgitterbehältern Station 2+200

Bsp. für die Herstellung einer Gabionenwand



- Labile Böschungen ohne Verkehrslast werden in Absprache mit der Naturschutzverwaltung mittels einer sog. Krainerwand stabilisiert. Durch dieses Verfahren wird eine begrünte und verwurzelte Böschung hergestellt. Weiter kann dieses Verfahren zur Sicherung der Eybufer verwendet werden.

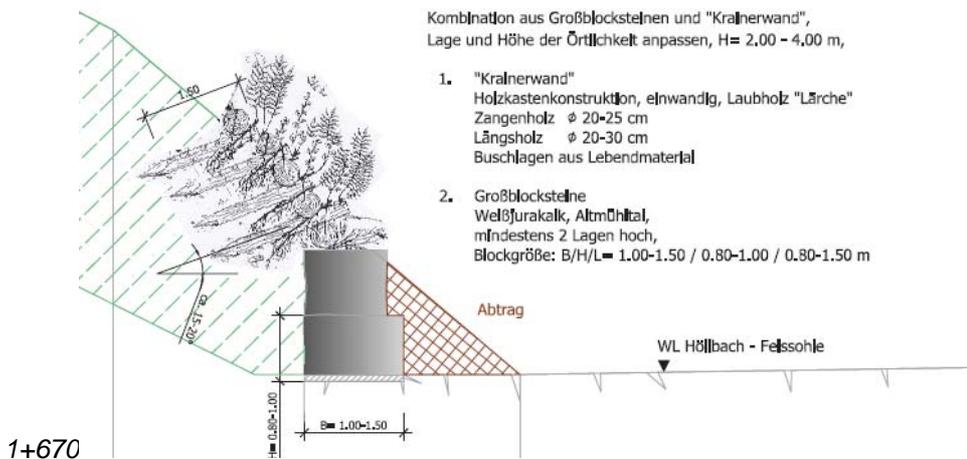
Bsp. für die Herstellung einer Krainerwand.  
Station 1+600 bis Station

Abschnitt 2 / 3 / 6 / 7

Erosionsschutz der Böschung im Bereich der Rutschzonen;

Kombination aus Großblocksteinen und "Krainerwand",  
Lage und Höhe der Örtlichkeit anpassen, H= 2,00 - 4,00 m,

1. "Krainerwand"  
Holzkastenkonstruktion, einwandlig, Laubholz "Lärche"  
Zangenholz  $\phi$  20-25 cm  
Längsholz  $\phi$  20-30 cm  
Buschlagen aus Lebendmaterial
2. Großblocksteine  
Weißjurakalk, Altmühltafel,  
mindestens 2 Lagen hoch,  
Blockgröße: B/H/L = 1.00-1.50 / 0.80-1.00 / 0.80-1.50 m



1+670



*Kraierwand nach der Herstellung*

Schäden der vorhandenen Betonstützmauer

- Neubau der Stützmauer

*K 1235, Höllbachtal*

*Abschnitt 4*

Schäden an der Kanalmauer

- Sanierung der Kanalmauer mit Natursteinen
- Aufbringung eines Betongurtes zur Befestigung der Schutzeinrichtungen

*Abschnitt 5*

**Sanierung der Fahrbahn**

Die Fahrbahn zwischen dem Baubeginn bei Station 1+090 und 1+710 wird vollständig ausgebaut. Hangseitig wird eine Sickerdrainage eingelegt. Der vorhandene teerhaltig gebundene Fahrbahnaufbau wird zerkleinert und als hydraulisch verfestigte Tragschicht unter die zukünftigen bituminösen Schichten eingebaut. Durch diese Bauweise wird eine Verstärkung der Fahrbahn und bessere Lastabtragung erreicht.

Die Entwässerung der Fahrbahn erfolgt breitflächig über das talseitige Bankett. Die eingebauten Drainagen leiten lediglich eindringendes Schichtwasser ab.

Die zukünftige Fahrbahnbreite orientiert sich an der vorhandenen Breite.

**Weiteres vorgesehene Verfahren**

- Planung:

Für den Baubereich werden im Frühjahr 2016 die vorhandenen Vermessungsdaten ergänzt. Gleichzeitig werden im Randbereich der Baugrund und der bestehende Fahrbahnaufbau flächendeckend untersucht.

Auf der Grundlage der Baugrunduntersuchungen erfolgt eine Ausführungsplanung mit Kostenberechnung.

- Natur und Umwelt:

Mit der unteren Naturschutzbehörde soll frühzeitig eine Abstimmung über evtl. erforderliche Genehmigungsverfahren und Untersuchungen getroffen werden.

Die Arbeiten sind mit der Forstverwaltung abzustimmen.

### III. Handlungsalternative

Verzicht auf die Sanierung der Kreisstraße. Dies hätte zur Folge, dass die Straße entweder teilweise bzw. bei einem weiterem Abrutschen komplett gesperrt werden müsste. Der Landkreis ist Straßenbaulastträger der K 1449 und unterliegt der Verkehrssicherungspflicht. Insoweit wird von einem Verzicht der Sanierungsmaßnahme dringend abgeraten.

### IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Im Haushaltsplan 2016 sind für diese Maßnahme vorläufig 350.000 € als investive Maßnahme im Finanzhaushalt vorgesehen; siehe dazu HHPL 2016 Seite 112.

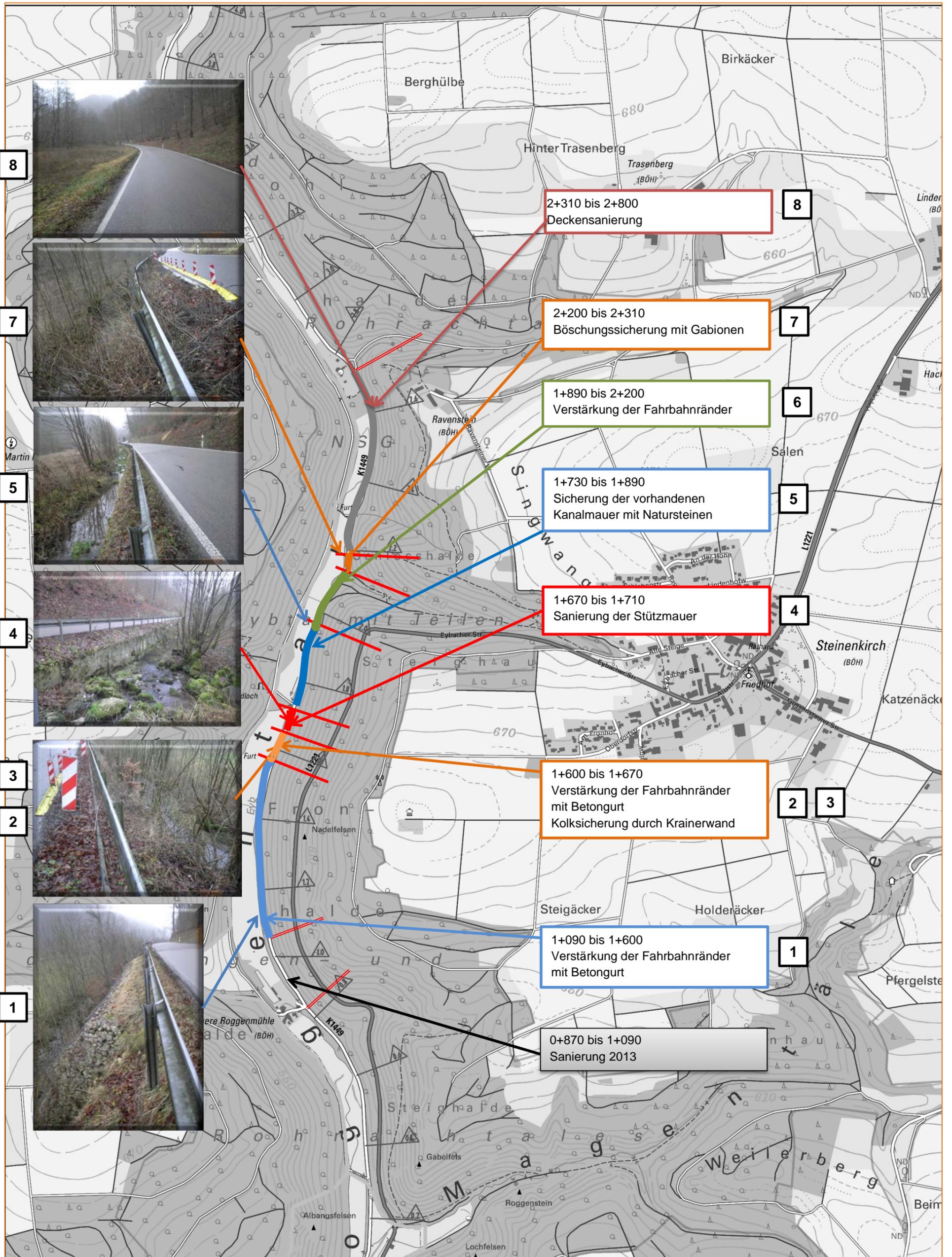
Für die folgenden Jahre 2017-2018 sind jeweils 300.000 € eingeplant (UVA2015/37, Anlage 3); somit vorläufig insgesamt 950.000 € in der Finanzplanung vorgesehen.

### V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der landschaftsgebundenen Erholung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft von Arten und Biotopen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.  
Edgar Wolff  
Landrat

Anlage 1 Übersichtsplan



Um- / Ausbauprogramm Göppingen 2016 bis 2019 VA 2015/37

Str.	Maßnahme	Länge [km]	DTV [Kfz/24h]	Kosten (Bau, Grunderwerb, Planung) [in Mio. €]					Nettoaufwand Gesamt	Priorität	Reihenfolge
				Brutttaufwand Gesamt	2016	2017	2018	2019			

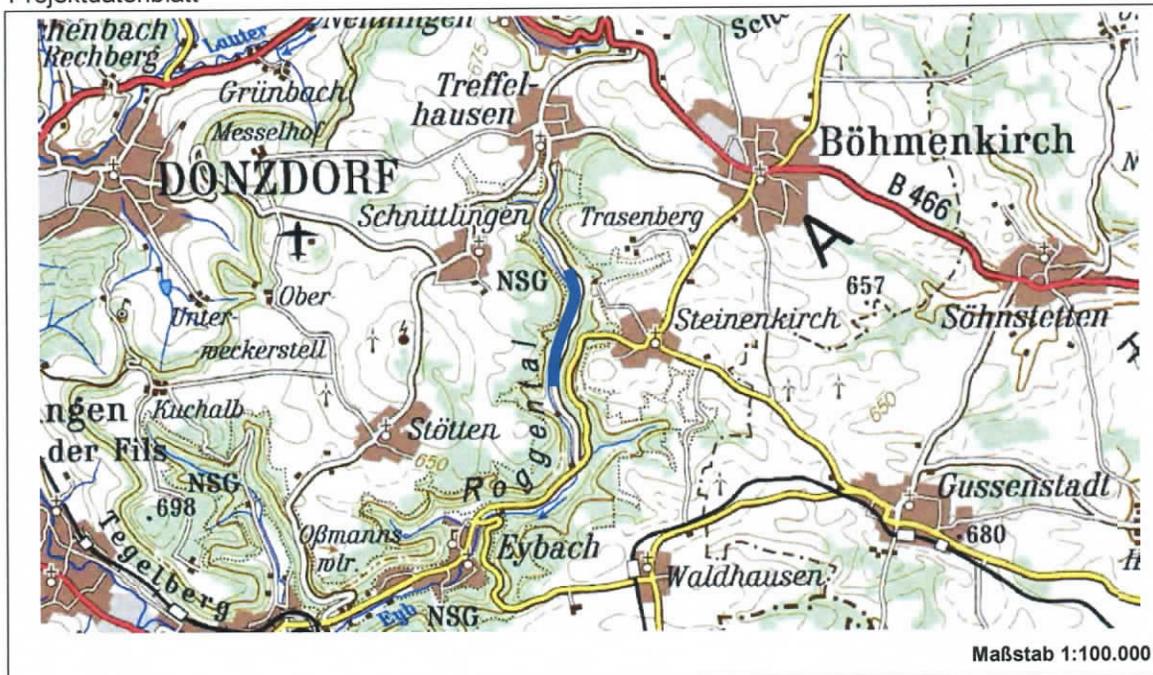
**Straßen**

K 1420	Ohmden – Schlierbach Ausbau und Neubau Geh- und Radweg	1,3	2.100	0,82	0,10	0,30	0,37	0,06	0,50	1	1
K 1449	Roggental Rutschungsanierung	1,6	1.300	0,95	0,35	0,30	0,30		0,95	1	2
K 1414	Albershausen – Sparwiesen Ausbau	0,7	1.900	0,75	0,05	0,30	0,40		0,75	2	3
K 1425	GP-Ursenwang / -Manzen 2 Kreisverkehre (Kastanienstr. + L 1218) + Ausbau des Zwischenstücks + Radweg	0,3	7.900	0,80	0,15	0,15	0,35	0,15	0,70	2	4
K 1448	Bad Ditzelbach – Auendorf Ausbau + Neubau Wattenbachdurchlass	3,0	2.000	1,90	0,05	0,50	0,50	0,50	1,55	2	5
K 1439	Oberböhlinger Steige	5,9	1.000	2,05	0,10	1,00	0,95		2,05	3	6
K 1441	Geislingen, Weiler Steige	2,6	1.700	1,90		0,10	0,50	1,30	1,90	3	7
K 1412	L 1152 – Diegelsberg	1,0	1.300	0,60			0,60		0,60	3	8
K 1412	Diegelsberg – Krappfenreut	1,4	1.300	1,00				1,00	1,00	3	9
K 1423	OD Roßwälden	0,6	1.100	0,40				0,40	0,40	3	10

**Geh- und Radwege**

K 1419	Schlierbach – Hattenhofen (Restfinanzierung aus Baubeginn 2015)	2,6	2.600 (Kfz)	0,35	0,35				0,15	1	1
--------	--	-----	-------------	------	------	--	--	--	------	---	---

Summe	1,15	2,65	3,97	2,01	1,75
-------	------	------	------	------	------



Maßnahme	<b>K 1449 Roggenal, Böhmenkirch – Rutschungsanierung</b>	
Lage im Netz	Nähräumige Verbindung zwischen Stadt Geislingen an der Steige, OT Eybach und Gemeinde Böhmenkirch, OT Treffelhausen	<i>Bewertung nach Um-/Ausbauprogramm</i>
vorh. Fahrbahnbreite	ca. 5,0 m	<i>zu schmal</i> –
geplanter Querschnitt	bestandsorientiert	
Länge, Steigung	ca. 1,6 km; 1 – 6 % Steigung	
Kosten	0,95 Mio. € Kostenrisiko 40%; keine Förderung zu erwarten	<i>hoch</i> –
Verkehrsmenge	1.300 Kfz / Tag	<i>gering</i> –
Linienführung Lage / Höhe Bauwerke	Unstetigkeiten in der Trassierung 1 Gabionenstützmauer, 6 Durchlässe	<i>Defizite</i> –
Straßenzustand	Zustandswert 5	<i>schlecht</i> –
Unfallsituation	keine Unfallhäufungsstelle	<i>unauffällig</i> +
umweltrechtliche Genehmigungen	Wasserrecht, Naturschutzrecht	<i>hoher Aufwand</i> –
Grunderwerb	Sanierung soweit möglich ohne Grunderwerb	<i>mittlerer Aufwand</i> 0
gemeinsame Maßnahme mit Dritten	nein	<i>nein</i> –
Stand der Planung	Grundlagenermittlung	<i>früh</i> –
aktueller Sachstand		
geplante Bauzeit	2016 - 2018	
Besonderheiten	Rutschungs- / Hangsanierung und Fahrbahnsanierung	