

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2021/208

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Bauausschuss	nicht öffentlich	14.10.2021	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	28.10.2021	Beschlussfassung			

K7532 Aufstieg zur B30 - Antrag zur LGVFG-Förderung

I. Beschlussantrag

Der Antragstellung zur LGVFG-Förderung des Landes Baden-Württemberg durch den Straßenbaulastträger Landkreis Biberach auf Basis der Tunnelvariante mit 900 m Länge und zwei Fahrspuren wird zugestimmt.

II. Begründung

1. Kurzfassung

Mit Drucksache Nr. 2020/040 wurde das Gremium im Mai letzten Jahres über den aktuellen Sachstand zur Planung des Aufstiegs B30 informiert. In Vorbereitung eines Antrags auf Förderung im Rahmen des LandesGemeindeVerkehrsFinanzierungsGesetzes (LGVFG) wurden vom Landkreis Biberach (Straßenbaulastträger) in Kooperation mit der Stadt Biberach Gespräche mit dem RP Tübingen und dem Verkehrsministerium geführt, um die Bedingungen einer Förderung zu klären. Auf Grundlage verschiedener weiterer Untersuchungen wurde vom Verkehrsministerium im Juni dieses Jahres im Grundsatz zugestimmt, dass eine 900 m lange Tunnellösung in einem 2-streifigen Ausbau gefördert werden kann. Der Straßenbaulastträger wurde aufgefordert, zeitnah einen Antrag einzureichen. Da diese Lösung von der bisher favorisierten dreispurigen Lösung abweicht, wird der Gemeinderat gebeten, dieser geänderten Planung zuzustimmen, um die Landesförderung nutzen zu können.

2. Abwägung: Tunnel mit 900 m Länge, mit zwei oder drei Fahrspuren

Im Zuge der Vorplanung zum Aufstieg wurde bisher, unabhängig vom Tunnel, der 3-streifige Straßenquerschnitt analog der Führung der NWU im Bereich des westlichen Riss Hangs gespiegelt, da ähnliche Steigungsverhältnisse vorliegen. Bei dieser Überlegung ging man von einer Führung des Aufstiegs im Geländeeinschnitt aus. Ein Tunnel war zu diesem Zeitpunkt noch kein Thema.

In der Folge wurde der 3-streifige Querschnitt auch im Tunnel - in Abstimmung mit dem RP Tübingen - bei der Machbarkeitsstudie, die im Mai 2020 dem Gremium vorgestellt wurde, zu Grunde gelegt.

Bei einem Vor-Ort-Termin am 22.07.2020 mit Vertretern des RP Tübingens und des Verkehrsministeriums (VM) wurden die verschiedenen Planvarianten diskutiert. Bei diesem Gespräch wurde die 900 m-Tunnelvariante von den Vertretern des VM sehr kritisch bewertet, favorisiert wurde zu diesem Zeitpunkt, wenn Tunnel, dann die 400 m-Variante.

Bei diesem Gespräch verständigte man sich auf die Untersuchung weiterer 2-streifiger Untervarianten sowie die Klärung von Detailfragen. Im Rahmen eines Fachgesprächs beim VM am 22.06.2021, an dem Vertreter des RP Tübingens und des Landkreises teilnahmen, wurden die Ergebnisse des Variantenvergleichs mit dem VM und RP diskutiert.

Das VM hat, nach zuerst großen Vorbehalten, einer 2-streifigen Tunnellösung mit 900 m Länge zugestimmt und eine Förderung im Rahmen des LGVFG in Aussicht gestellt. Wie oben dargestellt, favorisierte das VM bis dahin aus Gründen der Kosten und Sicherheit nur eine Tunnellänge unter 400 m.

Aus Sicht des VM sprechen (im Vergleich zu einer Führung im Geländeeinschnitt oder einem kurzen Tunnelbauwerk) folgende Aspekte für eine 900 m-Tunnellösung mit zwei Fahrspuren:

- Verkehrssicherheit im Betrieb
- Klimaauswirkungen (Klimacheck)
- Ableitung Oberflächenwasser
- geringerer Flächenverbrauch (außerhalb Tunnel)
- Kosten
- keine Einschränkung bei der Leistungsfähigkeit

Ein 900 m langer Tunnel mit drei Fahrspuren widerspricht nach Aussagen des VM aktuell geltenden Richtlinien im Straßenbau. Es bestehen erhebliche Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit im Tunnel, zweispurige Lösungen haben sich auch aus Gründen der Sicherheit etabliert.

Aufgrund der Steigungssituation wird unabhängig von einer zwei- oder dreispurigen Lösung im Tunnel eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h vorausgesetzt. Die Sorge, dass der bergaufwärts fahrende Verkehr durch langsam fahrende Lkw behindert wird, relativiert sich mit dieser Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Leistungsfähigkeit des Tunnels wird, wenn, dann nur marginal beeinträchtigt. Die Mehrkosten und Sicherheitsbedenken einer dreispurigen Lösung stehen nach Einschätzung des VM dazu in keinem Verhältnis.

Der Straßenbaulastträger Landkreis und die Stadtverwaltung schließen sich dieser Einschätzung an.

3. Zuschuss Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)

Unter der Annahme der Förderfähigkeit der Maßnahme beträgt der Zuschuss für die Kosten des Grunderwerbs, der Vermessung und des Baus unter Berücksichtigung der aktuell kalkulierten Baukosten ca. 39 Mio. € (50 %). Bei einem Festhalten an der dreispurigen Tunnellösung wird vom Land dieser Zuschuss nicht in Aussicht gestellt. Bezogen auf die Projektsumme ist dieser Förderbetrag von erheblicher Relevanz. Auch vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des Straßenbaulastträgers und der Stadtverwaltung die Entscheidung des VM, den 900 m langen Tunnel mit zwei Spuren auszubilden, zu akzeptieren.

Die im Jahr 2007 abgeschlossene Vereinbarung zwischen dem Landkreis, der Stadt Biberach und der Gemeinde Warthausen über die Kostenteilung im Zusammenhang mit der Planung

und dem Bau der Nordwestumfahrung von Biberach im Zuge der K7532 gilt auch für den Aufstieg B30. Gemäß der Kostenvereinbarung werden als Gesamtverteilerschlüssel für beide Maßnahmen folgende Anteilswerte festgelegt:

- Landkreis Biberach: 43 %
- Stadt Biberach: 40 %
- Gemeinde Warthausen: 17 %

Entsprechend dieser Vereinbarung ergibt sich unter Berücksichtigung der LGVFG-Förderung folgende Kostenbeteiligung:

Gesamtkosten	80,0 Mio. €
LGVFG-Zuschuss	39,0 Mio. €
Nicht durch Zuschüsse gedeckte Kosten	41,0 Mio. €

davon

Landkreis Biberach	(43 %)	17,6 Mio. €
Stadt Biberach	(40 %)	16,4 Mio. €
Gemeinde Warthausen	(17%)	7,0 Mio. €

4. Weiteres Vorgehen

Die Straßenbauverwaltung des Landkreises als Baulastträger hat inzwischen auf dieser Basis beim VM einen Antrag zur Aufnahme der Maßnahme in das LGVFG-Förderprogramm eingereicht. Ziel ist eine Aufnahme in das Programmjahr 2022 folgende, um frühestens in 2024, bei Vorliegen des Baurechts, mit dem Bau beginnen zu können.

Dieser Antrag steht unter dem Vorbehalt, dass der Gemeinderat Biberach, wie im Beschlussantrag formuliert, der Tunnelvariante mit 900 m Länge und zwei Fahrspuren zustimmt. Falls keine Zustimmung erreicht wird, ist dem Förderantrag die Grundlage entzogen und er müsste daher zurückgezogen werden.

Christian Kuhlmann
Baubürgermeister

Anlage_Variantenvergleich der Tunnellösungen