



# BESCHLUSSVORLAGE

Dezernat: Dezernat 1  
Fachdienst: Straßen  
Sachbearbeitung: Stefan Birzele  
Fachdienstleitung: Stefan Birzele

**Beratungsgremium**

**Kreistag**

**Die Sitzung ist am**

**13.02.2023**

**öffentlich**

**Beratungsgegenstand:**

K 7406 Sonderbucher Steige, Vorstellung des aktuellen Planungsstandes

**Beschlussantrag:**

Der Kreistag nimmt den Bericht zur Kenntnis und berät das weitere Vorgehen.

Heiner Scheffold  
Landrat

## **Sachdarstellung:**

Die Sonderbucher Steige wurde 1895 gebaut und verbindet die Stadt Blaubeuren mit ihren Teilorten auf der Alb. Der Zustand der Bauwerke an der Steige ist unzureichend. Deshalb hat der Alb-Donau-Kreis als verantwortlicher Straßenbaulastträger neben verkehrsrechtlichen Einschränkungen die Planungen für einen sogenannten „einfachen Ausbau“ der K 7406 zwischen Blaubeuren und Sonderbuch aufgenommen. Im Laufe der Planung ergaben sich bei einem annähernd richtlinienkonformen Ausbau unter Berücksichtigung einer Radwegeverbindung diverse Herausforderungen und Risiken, die dazu führten, dass neben dem Ausbau der Bestandsstrecke zusätzlich alternative Trassen auf der Albhochfläche untersucht wurden.

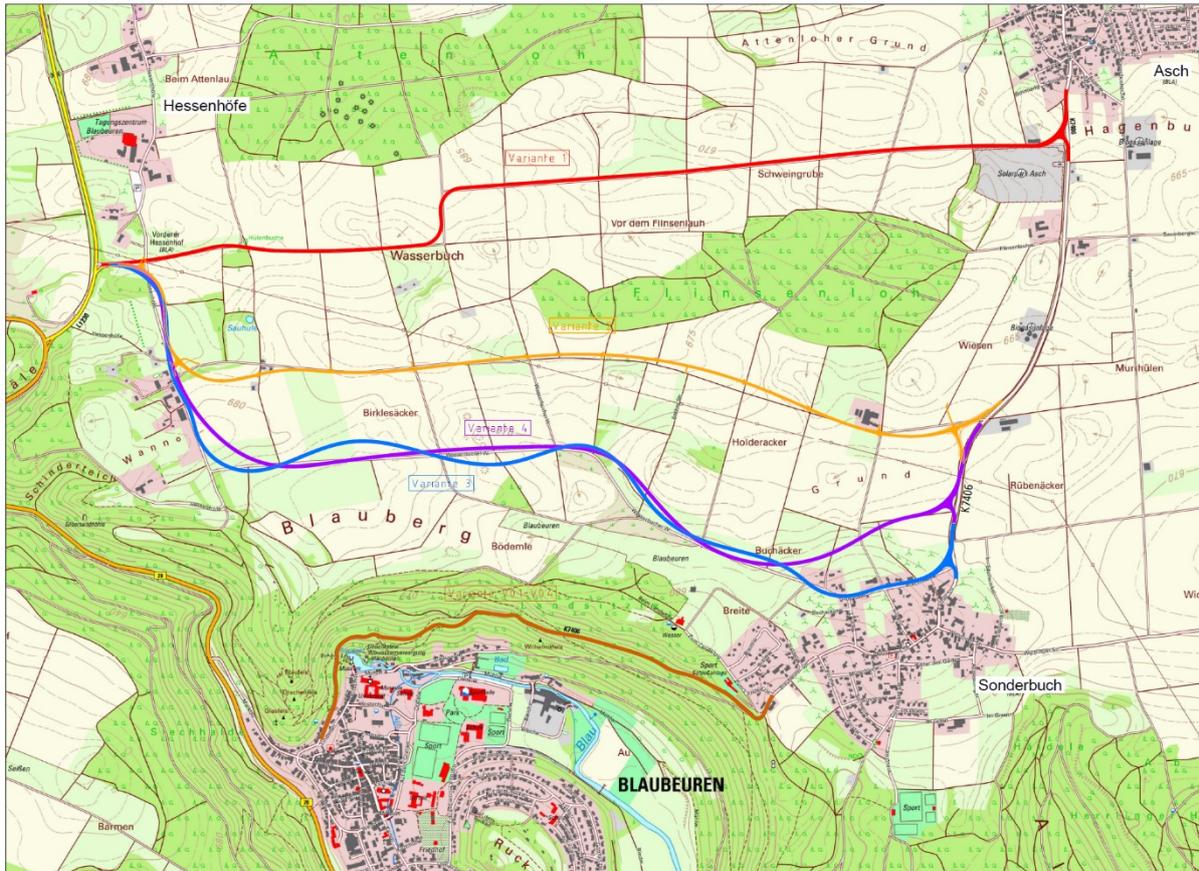
Parallel zu den fachtechnischen Untersuchungen, die stellenweise weit über den üblichen Rahmen einer Voruntersuchung hinausgehen, erfolgte eine intensive Einbindung der interessierten Öffentlichkeit. Im Rahmen einer Planungswerkstatt haben sich Bürgerinnen und Bürger sowie Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter bei mehreren Terminen detailliert mit den Planungen und deren Auswirkungen auf unterschiedlichste Belange beschäftigt und wertvolle Prüfaufträge und Impulse für eine Entscheidung zur Sonderbucher Steige erarbeitet.

Neben der rein ingenieurtechnischen Sichtweise ist es dem Landkreis wichtig, eine ganzheitliche Betrachtung von Notwendigkeit, Standard und Funktion einer Kreisstraße vorzunehmen. Kreisstraßen sind die unverzichtbaren Lebensadern des ländlichen Raums. Sie sorgen für den Austausch von Gütern und die Verbindung von Menschen. Das Straßenbegleitgrün bildet ein hochwertiges ökologisches Netz im Landkreis. Nachhaltigkeit und bedarfsgerechter Ausbau und Erhalt des Straßennetzes haben eine hohe Priorität. Gleichzeitig möchte der Landkreis sichere Straßen für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bauen und betreiben. Der Bau von Radwegen an bestehenden Straßen und Radwege als unverzichtbarer Bestandteil neuer Straßen sind ein weiterer Baustein, um die Mobilitätswende und die Mobilität der Zukunft zu gestalten.

Für die Sonderbucher Steige liegt nun die abschließende Voruntersuchung des Büros Wassermüller vor. Bestandteil sind unter anderem der Erläuterungsbericht und eine Vielzahl an technischen Plänen. Die Unterlagen sind in der Anlage verfügbar. Weitere fachspezifische Gutachten wie beispielsweise Baugrunduntersuchungen, Prüfberichte der Bestandsbauwerke oder die Verkehrsuntersuchung wurden bereits in vorangegangenen Sitzungen präsentiert und sind zudem über die Projekthomepage [www.zukunftsonderbucher-steige.de](http://www.zukunftsonderbucher-steige.de) abrufbar (unter „Neuigkeiten und Archiv“, „Planungsunterlagen“).

### **1. Kurzbeschreibung der Varianten als Kreisstraße**

Nachfolgend werden die einzelnen Varianten kompakt beschrieben. Ausführlichere Beschreibungen sind dem Erläuterungsbericht zur Voruntersuchung zu entnehmen. Insgesamt stehen für den Ausbau als Kreisstraße acht Varianten im Raum – die Varianten 0.1 – 0.4 als Ausbauvarianten der Bestandstrasse und die Varianten 1 – 4 als alternative Neubautrassen über die Alb. Der abgebildete Übersichtslageplan zeigt alle Möglichkeiten im Überblick (Quelle: Voruntersuchung IB Wassermüller).



### Albtrasse - Variante 1

Diese Trasse führt von der Anschlussstelle an der B 28 geradlinig nach Osten. Sie orientiert sich am strengsten von allen Varianten an den bestehenden Feldwegen und führt kurz vor dem Stadtteil „Asch“ wieder auf die K 7406. Die bestehende K 7406 wird untergeordnet an der neuen Trasse angebunden. Die Trasse führt nördlich des Waldstückes „Flinsenlauh“ entlang. Durch die starke Bindung an das Wegenetz ist sie trassierungstechnisch ungünstig. Durch die langen geraden Abschnitte und die kurzen kurvigen Abschnitte leidet die Verkehrssicherheit. Die Neubautrasse ist ca. 3.750 m lang. Wie bei allen Trassen auf der Albhochfläche wäre am westlichen Trassenende eine Erhöhung der Kontenpunkte B 28/L 1230 und L 1230/Zufahrt Hessenhöfe mittels Lichtsignalanlage notwendig. Am östlichen Ende sind gemäß den Betrachtungen der Verkehrsuntersuchung Einmündungen im freien Verkehrsfluss ausreichend leistungsfähig. Das bedeutet, dass keine Brückenbauwerke und Anschlussrampen, wie sie bei einem (teil-) planfreien Knoten benötigt werden, erforderlich sind. Die Neubautrasse ist ca. 3.750 m lang.

### Albtrasse - Variante 2

Über die Anschlussstelle an der B 28 führt die Trasse zunächst noch ca. 300 m auf der Trasse der Gemeindeverbindungsstraße Hessenhöfe-Sonderbuch, um dann in einem

Bogen nach Osten abzubiegen. Danach führt sie relativ geradlinig in der Talsohle entlang des vorhandenen Wegenetzes nach Osten und schließt wieder zwischen den Stadtteilen „Asch“ und „Sonderbuch“ in die K 7406 an. Die bestehende K 7406 wird untergeordnet an der neuen Trasse angebunden.

Die Trasse führt südlich des Waldstückes „Flinsenlah“ entlang. Die Neubautrasse ist ca. 3.600 m lang.

### **Albtrasse - Variante 3**

Wie bei der vorhergehenden Variante 2 bindet die Trasse an der Anschlussstelle an die B 28 an. Diese Variante zeichnet sich dadurch aus, dass sie sich stark an der Trasse der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße Hessenhöfe-Sonderbuch orientiert. Diese Variante könnte auch als „Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße“ bezeichnet werden. Die maximal zulässigen Radien der RAL zwischen  $R = 200$  m und  $R = 400$  m sind hierbei berücksichtigt worden.

Im Bereich des geschützten Biotops „Schafweide beim Landeplatz Blaubeuren“ wurde zum Schutz des Biotopes von der Trasse abgewichen. Im weiteren Verlauf führt die Trasse analog der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße auf dem Brechhausweg durch den Stadtteil „Sonderbuch“ und mündet dann in die K 7406. Die Länge der Neubautrasse beträgt ca. 3.850 m.

### **Albtrasse - Variante 4**

Die Variante 4 ist eine modifizierte Variante 3 mit dem wesentlichen Unterschied, dass sie nicht über den Brechhausweg durch den Ort geführt wird, sondern nördlich der Ortsrandbebauung vorbeigeleitet wird. Ansonsten wurde bei dieser Trasse im Vergleich zur Variante 3 weniger von der bestehenden Trasse der Gemeindeverbindungsstraße abgewichen. Dadurch sind jedoch auch größere Radien, als nach der RAL zulässig, eingeplant. Diese würden jedoch vom Zuschussgeber mitgetragen.

Im Bereich des geschützten Biotops „Schafweide beim Landeplatz Blaubeuren“ wurde ebenfalls zum Schutz des Biotopes eine neue Trasse gesucht. Die Länge der Neubautrasse beträgt ca. 3.880 m.

### **Bestandstrasse - Variante 0.1**

Der Asphaltbelag der Kreisstraße wird auf der kompletten Streckenlänge an der Steige saniert. Die Bestandsbauwerke werden saniert. Hierzu wird die bestehende Spritzbetonschale, die einen Anteil an der Standsicherheit leistet, in einem aufwendigen Verfahren Stück für Stück abgetragen und regelkonform neu aufgetragen. Der Verbund zwischen Bestand und neuer Spritzbetonschale wird mittels einem engen Raster an Ankern hergestellt. In dieser Variante sind weder eine Verbreiterung der Trasse noch Kurvenaufweitungen vorgesehen. Die Bestandsbreite von 5,5 m über eine Länge von 2,1 km wird nicht verändert, Bankette sind im Bestand nicht vorhanden und werden auch nicht hergestellt.

Die Prüfberichte der Bauwerke sowie die objektbezogene Schadensanalyse zeigen, dass die Bauwerke in einem sehr schlechten Zustand sind. Eine Sanierung der Sonderbucher Steige, wie sie in der Variante 0.1 vorgesehen ist, stellt langfristig keine akzeptable Lösung für die Standsicherheit, die Entwässerungsprobleme, die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität dar und ist deshalb aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht zu empfehlen.

### **Bestandstrasse - Variante 0.2**

Die Variante 0.2 sieht einen Ausbau der bestehenden Trasse mit einer Fahrbahnbreite von 6,00 m und Fahrbahnaufweitungen vor. Bergseitig ist eine 0,50 m breite Rinne zur Ableitung des Hangwassers vorgesehen. Aufgrund der Topographie werden auf der gesamten Länge Stützbauwerke erforderlich. Abhängig von der Höhe der Böschungssicherung und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichsten Lösung wurden drei verschiedene Formen für die Geländeabfangung geplant, die in unterschiedlichen Abschnitten zum Einsatz kommen:

RQ 1: Stahlbetonwinkelstützmauer

RQ 2: Vorgesetzte Ortbetonmauer mit Rückverankerungen im Fels im Bereich der bestehenden Bauwerke

RQ 3: Rückverankerte Ortbetonwand auf Mikrobohrpfahl

Bei dieser Variante ergibt sich eine Kronenbreite von 8,55 m. Die Stützbauwerke werden auf einer Länge von 2.000 m notwendig. Sie werden zwischen 1,0 m und 6,35 m hoch.

Die Trasse orientiert sich stark am Bestand. Gegenüber dem Ist-Zustand wird die Straße immer zur Kurveninnenseite geneigt. Dies erhöht die Verkehrssicherheit deutlich. Trassierungsparameter wie Anrampungsneigungen, Mindesthaltesichtweiten und Mindeststradien werden in vielen Bereichen deutlich unterschritten.

Der bestehende Straßenober- und unterbau ist stark mit PAK-haltigem Material belastet. Um hohe Entsorgungskosten zu vermeiden, wurde die Gradienten gegenüber dem Istzustand um ca. 0,50 m angehoben. Das belastete Material verbleibt vor Ort und wird durch den neuen gebundenen Straßenoberbau abgedichtet. Durch das Anheben kann auch die Trasse besser an den Hang angeschmiegt werden und die Höhe der Stützbauwerke kann geringfügig reduziert werden.

### **Bestandstrasse - Variante 0.3**

Diese Ausbauvariante unterscheidet sich zur Variante 0.2 darin, dass auf der Bergseite zusätzlich ein Bankett mit einer kontrollierten Ableitung des Hangwassers vorgesehen ist. Dadurch können unkontrollierte Ausschwemmungen, wie sie heute vorkommen, vermieden werden. Durch das Bankett wird die Verkehrssicherheit erheblich verbessert, da dadurch auch der nötige seitliche Sicherheitsraum gegeben ist. Zudem kann herabfallendes Geröll auf dem Bankett aufgefangen werden.

Es ergeben sich Verbreiterungen um bis zu 1,50 m. Aufgrund des geringen Schwerverkehrsanteiles und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit wurde der Begegnungsfall Lastzug/Lastzug bzw. Bus/Bus nicht berücksichtigt. Hierfür wären Fahrbahnverbreiterungen um bis zu 3,50 m notwendig gewesen.

Bei dieser Variante werden Stützbauwerke in ähnlicher Form wie bei der Variante 0.2 notwendig. Die Bauwerke werden geringfügig höher und erreichen eine Höhe von bis zu 7,25 m.

#### **Bestandstrasse - Variante 0.4**

Diese Variante sieht einen angebauten Geh-/Radweg vor, um der Radwegekonzeption des Landkreises mit der Einstufung in die Dringlichkeit 1 Rechnung zu tragen. Der Radweg wird durch einen Randstein und einen 1,25 m breiten Schutzstreifen mit Schutzplanke von der Straße getrennt. Zur talseitigen Absturzsicherung wird ein Geländer erforderlich. Zu diesem ist ein Abstand von 0,25 m einzuhalten. Der Geh-/Radweg ist mit einer Breite von 2,50 m geplant. Somit ergibt sich eine Regelkronenbreite der Straße von 11,25 m. Durch den breiteren Ausbau werden Stützbauwerke auf die gesamte Streckenlänge mit einer Mindesthöhe von 2,5 m notwendig. Sie erreichen eine maximale Höhe von 9,0 m.

#### **Bewertung**

Unter Berücksichtigung einer Vielzahl an abwägungsrelevanten Belangen wie Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit, Natur und Umwelt, Mensch, Kulturgüter, Rettungsdienst und vielen weiteren hat das beauftragte Ingenieurbüro Wassermüller eine objektive Bewertung vorgenommen. Diese ist ebenfalls der Anlage beigefügt (Dateiname Auswertungsmatrix). Werden die dort aufgeführten Kriterien und Bewertungen mit den Nachhaltigkeitskriterien des Landkreises abgeglichen und den drei Dimensionen Ökologie, Ökonomie und Soziales zugeordnet, ergibt sich nachfolgende Übersicht. Hierbei bedeutet die geringste Punktzahl die geringste negative Auswirkung auf die jeweilige Nachhaltigkeitsdimension.

<b>Kriterium</b>	V 0.2	V 0.3	V 0.4	V 1	V 2	V 3	V 4
Ökologie	23	23	24	17	19	17	18
Ökonomie	29	29	31	23	19	20	21
Soziales	15	15	10	13	13	20	17
<b>Gesamt</b>	<b>67</b>	<b>67</b>	<b>65</b>	<b>53</b>	<b>51</b>	<b>57</b>	<b>56</b>

## **2. Umstufung als Gemeindeverbindungsstraße und Ausgleich des Unterhaltsdefizits durch den Landkreis**

### Straßenrechtliche Einordnung

Im Verlauf der Planungen ergaben sich sehr konkrete Hinweise darauf, dass die Straße zwischen Blaubeuren und Sonderbuch nicht die Funktion einer Kreisstraße besitzt. Kreisstraßen sind nach § 3 Abs.1 Nr.2a StrG-BW definiert als „Straßen, die vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises dienen oder zu dienen bestimmt sind, ferner die für den Anschluss einer Gemeinde an überörtliche Verkehrswege erforderlichen Straßen.“ Vielmehr erscheint eine Einstufung als Gemeindestraße („Straßen, die vorwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden oder innerhalb der Gemeinden dienen oder zu dienen bestimmt sind.“) und speziell einer Gemeindeverbindungsstraße („Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage und außerhalb eines in einem Bebauungsplan festgesetzten Baugebiets, die vorwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden oder Gemeindeteilen dienen oder zu dienen bestimmt sind, ferner die dem Anschluss an überörtliche Verkehrswege dienenden Straßen, soweit sie nicht nach Absatz 1 Nr. 2 Kreisstraßen sind.“) folgerichtig.

Wenn sich die Verkehrsbedeutung einer Straße ändert, oder festgestellt wird, dass die Straße nicht die entsprechende Funktion hat, dann ist die Straße als gebundene Entscheidung umzustufen.

Bei der K 7406 liegen mehrere Faktoren vor, die eine geänderte Verkehrsbedeutung zwischen der Einmündung in die B 28 und der Ortsmitte Sonderbuch (Einmündung der K 7385 von Wippingen kommend) erkennen lassen. Gemäß dem Verkehrsgutachten von modus consult finden auf der Sonderbacher Steige vorwiegend Verkehre zwischen Blaubeuren und deren Gemeindeteilen statt. Bei einer Straßennetz betrachtung ist zudem die überörtliche Verkehrsbedeutung sehr fraglich, was auch durch das Regierungspräsidium Tübingen bestätigt wurde. Nicht zuletzt das sehr hohe lokale Interesse und die Stellungnahmen unter anderem von Gemeinderäten der Stadt Blaubeuren scheinen eine Einstufung als Gemeindeverbindungsstraße zu begründen.

### Prozedere

Bei der Umstufung würde straßenrechtlich die K 7406 zwischen B 28 und Sonderbuch zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft. Zwischen Sonderbuch und Asch würde die K 7406 in K 7385 umbenannt, sodass sich ein konsistentes Kreisstraßennetz ergibt. Bei einer Umstufung muss die Strecke gemäß dem Straßengesetz „ordnungsgemäß unterhalten“ an den neuen Straßenbaulastträger übergehen. Im Fall der Steige bedeutet dies aufgrund des derzeitigen maroden Zustands den Ersatzneubau der beiden Hangbauwerke. Es wird der Regelquerschnitt RQ 2 wie in der Ausbauvariante 0.2 hergestellt, aber ausschließlich im Bereich der schon vorhandenen Bauwerke. Außerhalb der Bestandsbauwerke bleibt die Strecke unverändert erhalten. Dadurch sind die Herstellungskosten im Vergleich der Variante 0.2 für die Bauwerke deutlich geringer (bei Umstufung 3,879 Mio. € statt wie in Variante 0.2 9,674 Mio. € für Bauwerke auf einer Länge von ca. 2,0 km). Durch die Anhebung der Gradienten im Bauwerksbereich sind

Kosten für den Straßenbau in Höhe von ca. 850.000 € zu erwarten. Somit ergeben sich bei einer Umstufung Baukosten von rund 4,729 Mio. €.

Denkbar ist eine finanzielle Ablösung des Unterhaltungsdefizits durch den Kreis oder die Verpflichtung, dass der Kreis die Maßnahmen nach der Umstufung noch selbst durchführt. Näheres muss in einer Vereinbarung geregelt werden.

Die Stadt Blaubeuren erhält in Folge für die Unterhaltung der Gemeindeverbindungsstraße laufende Mittel aus dem Finanzausgleichsgesetz des Bundes.

### Vorteile

Durch eine Umstufung ergeben sich viele Möglichkeiten, die unterschiedlichen Interessen der Beteiligten sicherzustellen. Die aktuelle Streckencharakteristik entspricht schon heute eher einer Gemeindestraße denn einer Kreisstraße. Bei einer weiteren Nutzung als Kreisstraße hat der Landkreis dafür Sorge zu tragen, dass die überörtliche Bedeutung der Straße erfüllt werden kann. Es steht außer Frage, dass die Straße als Kreisstraße weiterhin dem Schwerverkehr zur Verfügung stehen muss und Geschwindigkeitsbegrenzungen grundsätzlich nur bei einer besonderen Gefahrenlage vorgesehen werden können.

Bei einer Einstufung als Gemeindestraße ergeben sich viele Vorteile, wie eine reduzierte Planungs- und Bauzeit, ein erheblich reduzierter Eingriff in Natur und Landschaft lediglich im Bereich der jetzigen Bauwerke und deutlich geringere Kosten. Die Stadt Blaubeuren als dann zuständige Verkehrsbehörde kann Geschwindigkeitsreduzierungen oder Gewichtsbeschränkungen (z.B. Durchfahrtsverbot für LKW mit Ausnahme ÖPNV) anordnen. Es erfolgt eine Anpassung der wegweisenden Beschilderung und die Verkehrszunahme an der Steige und in der Ortsdurchfahrt Sonderbuch wird geringer ausfallen als bei einem Ausbau der Kreisstraße, was letztlich auch dem Radverkehr zugutekommen wird.

Die unterschiedlichen Anforderungen, Wünsche und Ansprüche der Beteiligten und deren Umsetzung abhängig von der Straßenkategorie können nachfolgender Tabelle entnommen werden:

<b>Ansprüche</b>	<b>Kreisstraße</b> Überörtliche Bedeutung:	<b>Gemeindestraße</b> Keine überörtliche Bedeutung:
Geschwindigkeitsreduzierung	Entwurfsgeschwindigkeit = 100 km/h	Geschwindigkeit 30 bis 100 km/h
Reduzierung Schwerverkehr	Für alle Verkehrsarten ausgebaut	Ausschluss von Verkehrsarten durch Widmung (z.B. keine LKW, Anlieger frei, nur Bus, ...) möglich.
Fahrradstraße	Fahrrad nicht vorherrschende Verkehrsart = keine Fahrradstraße.	Fahrradstraße theoretisch möglich.
Straßenbreite	Straßenbreite: mind. 6,0 m, Berücksichtigung Schwerverkehr	Andere Straßenbreiten möglich. vgl. RASt
Zuständigkeit	Kreis ist verantwortlich; Interessen des Kreises (Kosten, Zuschuss, ausreichende Dimensionierung)	Gemeinde ist verantwortlich; Interessen der Gemeinde (kurze Verbindung, lokaler Verkehr)
Radwegeverbindung	Radweg ist Standard bei Neubau/Ausbau von Kreisstraßen	In der Regel ohne Radwege
Kurze Wege, Anbindung an Kernstadt, lokale Händler	Je nach Variante erfüllt	Gegeben
Ökologische Eingriffe	Deutlich größer, da Ausbau notwendig	Geringer, da stärkere Orientierung am Bestand
Planungs- und Bauzeit	Länger, da linienhafter Eingriff auf 2,0 km, sehr komplexer Bauablauf	Kürzer als bei Ausbau als Kreisstraße

Es wird deutlich, dass die vielfältigen Wünsche der Raumschaft, die über den Gemeinderat, Initiativen, die Planungswerkstatt oder in Form von einzelnen Briefen oder Anrufen zu diesem Projekt artikuliert wurden, am besten durch eine Umstufung zur Gemeindestraße erfüllt werden können.

### **Kosten und Finanzierung**

Das Büro Wassermüller hat die Baukosten aller Varianten beim Ausbau als Kreisstraße gewissenhaft, objektiv und detailliert ermittelt (Stand Januar 2023). Die Übersicht zeigt nachfolgende Tabelle:

<b>Variante:</b>	<b>Bauwerke [€]</b>	<b>Straßenbau [€]</b>	<b>Grunderwerb [€]</b>	<b>Summe [€]</b>
Variante 0.1 (Sanierung)	0,73 Mio.	1,092 Mio.	-	<b>1,822 Mio.</b>
Variante 0.2 (Fahrbahn 6,0 m +Aufweitung)	9,674 Mio.	4,190 Mio.	0,020 Mio.	<b>13,884 Mio.</b>
Variante 0.3 (Fahrbahn 6,0 m + Aufweitung+Bankette)	9,651 Mio.	4,498 Mio.	0,020 Mio.	<b>14,169 Mio.</b>
Variante 0.4 (Fahrbahn 6,0 m + Aufweitung+Bankette +Radweg)	17,993 Mio.	5,610 Mio.	0,027 Mio.	<b>23,873 Mio.</b>
Neubau Variante 1:	-	5,069 Mio.	0,214 Mio.	<b>5,283 Mio.</b>
Neubau Variante 2:	-	4,852 Mio.	0,204 Mio.	<b>5,056 Mio.</b>
Neubau Variante 3:	-	5,258 Mio.	0,222 Mio.	<b>5,480 Mio.</b>
Neubau Variante 4:	-	5,360 Mio.	0,226 Mio.	<b>5,586 Mio.</b>
Rückbau Steige zum Radweg	1,154 Mio.	0,656 Mio.	-	<b>1,810 Mio.</b>
Umstufung	3,879 Mio.	0,850 Mio.	-	<b>4,729 Mio.</b>

Zu berücksichtigen sind weiterhin die zukünftigen Unterhaltungs- und Erhaltungskosten, die in Summe betrachtet bei allen Varianten der Bestandstrasse durch die komplexen und langen Bauwerke deutlich höher anzusetzen sind als bei Varianten auf der Albhochfläche.

Eine Förderung nach dem LGVFG bei Realisierung der Variante auf der Albhochfläche und Rückbau der Steige zum Radweg ist zu erwarten. Die Varianten 0.1 und 0.2 erfüllen die Förderkriterien nicht und auch eine Förderung der Variante 0.3 ist sehr fraglich. Bei der Variante 0.4, die einen richtlinienkonformen Ausbau vorsieht, ist eine Förderung wiederum wahrscheinlich.

Aufgrund der komplexen Thematik und der großen finanziellen Auswirkung dient die Kreistagssitzung der umfassenden und objektiven Information aller Kreisräte. Alle beteiligten Fachbüros werden in der Sitzung für Rückfragen zur Verfügung stehen. Damit kann in der Kreistagssitzung am 20. März 2023 eine fundierte Entscheidung über das weitere Vorgehen getroffen werden.

Gäste und Sachverständige:

- Wassermüller Ulm GmbH Ingenieurbüro
- Konstruktionsgruppe Bauen AG, Kempten
- Zeeb & Partner, Umweltbüro, Ulm
- Modus Consult Ulm GmbH
- GeoBüro Ulm, GmbH

Ulm, 25. Januar 2023

**Anlage**

keine