

Niederschrift



Gremium: **16. Sitzung des Bau- und Umweltausschusses**
Sitzungsdatum: **Mittwoch, den 03.03.2010**
Sitzungsort: **Landratsamt Augsburg, Großer Sitzungssaal 184, 1. Stock**
Beginn: 10:12 Uhr Ende: 12:15 Uhr

Landrat Sailer eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

Vorsitzende / Vorsitzender:

Martin Sailer

Mitglieder:

Peter Baumeister
Hansjörg Durz
Ulrike Höfer
Annegret Kirstein
Henriette Kirst-Kopp
Rudolf Lautenbacher
Gerhard Mößner
Franz Neher
Alfred Sartor
Jürgen Schantin
Joachim Schoner
Franz Settele
Stefan Steinbacher
Robert Wittmann

Verwaltung:

Sigrid Hausotter
Sybille Lichti
Jürgen Lutz
Karl Rohrmoser
Alfred Schühler
Frank Schwindling

Weitere Anwesende:

Wolfgang Jarasch, 1. Bgm. Markt Biberbach
Bernhard Walter, 1. Bgm. Gemeinde Altenmünster

Schriftführerin:

Ulla Berger

Tagesordnung:

Öffentliche Sitzung

1. Tiefbau
Kreisstraße A 2 - Ausbau der Ortsdurchfahrt Erkhausen und
Oberbauverstärkung der Ortsverbindung Scherstetten-Erkhausen-Konradshofen;
Vorstellung und Genehmigung des Bauentwurfs
Vorlage: 10/0018
2. Tiefbau
Kreisstraße A 29 - Oberbauverstärkung Meitingen-Waltershofen;
Vorstellung und Genehmigung des Bauentwurfs
Vorlage: 10/0019
3. Tiefbau
Kreisstraße A 12 - Rad- und Gehweg von Affaltern nach Feigenhofen;
Vorstellung und Genehmigung des Bauentwurfs
Vorlage: 10/0020
4. Tiefbau
Überprüfung des Kreisstraßennetzes
Vorlage: 10/0021
5. Verschiedenes
6. Wünsche und Anfragen

Nichtöffentliche Sitzung

7. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Baumeisterarbeiten I
Vorlage: 10/0022
8. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Trockenbauarbeiten I
Vorlage: 10/0023
9. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Heizung
Vorlage: 10/0024
10. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Sanitär
Vorlage: 10/0025

11. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Lüftung
Vorlage: 10/0026
12. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Elektroinstallation
Vorlage: 10/0027
13. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Gerüstbauarbeiten I
Vorlage: 10/0028
14. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Kältetechnik Verrohrung
Vorlage: 10/0029
15. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Brunnenanlage
Vorlage: 10/0030
16. Hochbau - Auftragsvergabe
Sanierung, Umbau und Erweiterung der Realschule Meitingen;
Abbrucharbeiten
Vorlage: 10/0031
17. Verschiedenes
18. Wünsche und Anfragen

Mit der den Mitgliedern zusammen mit der Einladung zugegangenen Tagesordnung besteht Einverständnis.

Öffentliche Sitzung

TOP 1	Tiefbau Kreisstraße A 2 - Ausbau der Ortsdurchfahrt Erkhausen und Oberbauverstärkung der Ortsverbindung Scherstetten-Erkhausen- Konradshofen; Vorstellung und Genehmigung des Bauentwurfs Vorlage: 10/0018
--------------	---

Sachverhalt:

Das Tiefbau-Investitionsprogramm 2010 bis 2013 für den Ausbau der Kreisstraßen in der Bau- und Umweltausschusssitzung vom 23.07.2009 behandelt. Zusätzlich flossen die Entscheidungen des Bau- und Umweltausschusses zu den Haushaltsberatungen (2. Lesung) vom 14.01.2010 ein. Die Oberbauverstärkung der Kreisstraße A 2 von Scherstetten über Erkhausen nach Konradshofen und der Ausbau der Ortsdurchfahrt Erkhausen sind für das Jahr 2011 vorgesehen. Die Investitionsplanung sieht einen Gesamtkostenbedarf von 967.000 € vor.

Nach der Straßenverkehrszählung des Jahres 2005 wurden auf der Kreisstraße A 2 (Zählstelle Nr.: 7729 9802) folgende Verkehrsbelastungen gezählt:

DTV-(Kfz/24 h)	964 Kfz/24 h
Schwerlastverkehr	56 Kfz/24 h

Der vorliegende Bauentwurf umfasst die Oberbauverstärkung der Kreisstraße A 2 in den Streckenabschnitten von Scherstetten (Str.-km 1,430) nach Erkhausen (Str.-km 2,051) und von Erkhausen (Str.-km 2,657) nach Konradshofen (Str.-km 3,790) sowie den Ausbau der Ortsdurchfahrt Erkhausen. Die Baulänge der Ausbaustrecke von Scherstetten nach Erkhausen beträgt ca. 621 m, die Baulänge des Abschnittes von Erkhausen nach Konradshofen ca. 1133 m. Die Baustrecke für die Oberbauverstärkung der Ortsverbindung Scherstetten – Erkhausen – Konradshofen ist damit insgesamt ca. 1755 m lang. Die Länge der Ausbaustrecke der Ortsdurchfahrt Erkhausen beträgt ca. 605 m (Str.-km 2,051 bis Str.-km 2,657).

Erläuterungen zur Oberbauverstärkung der Ortsverbindung Scherstetten-Erkhausen-Konradshofen:

Der bestehende Straßenaufbau der beiden Streckenabschnitte ist mit einer Gesamtstärke des bituminösen Oberbaus von 8 bis 12 cm nicht für die Aufnahme des maßgeblichen DTV(SV) von 56 Kfz/24 Std. geeignet. Gemäß RStO entspräche die vorhandene Asphaltstärke einer Bauklasse V, hingegen erfordert der vorhandene Verkehr eine Bauklasse IV.

Als Anzeichen für einen unterdimensionierten bituminösen Oberbau können auch die sichtbaren Schäden an der Fahrbahndecke gewertet werden. Diese zeigen sich in Form von Flickstellen, teilweise ausgebesserten Netzzrissen sowie Längsrissen, insbesondere in den seitlichen Fahrspuren.

Mit Querneigungen von teilweise nur ca. 1,1% und dem mangelhaften Straßenbelag ist eine sichere Entwässerung nicht immer gewährleistet. Auch variieren die vorhandenen durchschnittlichen Querneigungen innerhalb des geradlinigen Linienverlaufs zwischen ca. 1,1% und ca. 4,5%. Mit der Oberbauverstärkung sollen die Querneigungsdifferenzen soweit technisch möglich ausgeglichen und eine Mindestquerneigung in der Geraden von 2,5% hergestellt werden.

Mit der Baumaßnahme wird somit eine für die Entwässerung ausreichende Regelquerneigung hergestellt und der Asphaltbelag in einen einwandfreien Zustand versetzt. Die Fahr-

bahn erhält eine der aktuellen Verkehrsbelastung entsprechende Bauklasse. Mit der Bau-
maßnahme wird damit eine Verbesserung der Substanz sowie der Verkehrsverhältnisse und
der Verkehrssicherheit erreicht.

Erläuterungen zum Ausbau der Ortsdurchfahrt Erkhausen:

Die Ortsdurchfahrt Erkhausen wird auf einer Länge von ca. 605 m im Ortsbereich neu ge-
baut, darüber hinaus sind mehrere Straßen- und Wegeinmündungen an die in Lage und
Höhe leicht veränderte Straße anzupassen. Mit der Maßnahme wird auf der Westseite, der
Straßenseite mit dem Schwerpunkt der Bebauung, ein Gehweg errichtet. Der Gehweg ver-
läuft damit auf der dem außerörtlichen Geh- und Radweg gegenüberliegenden Straßenseite,
so dass am Ortsanfang und –ende jeweils ein Queren der Fahrbahn notwendig ist. Der Re-
gelausbauquerschnitt setzt sich zusammen aus 1,5 m Gehweg, 6,0 m Fahrbahn und 0,5 m
Bankett bzw. Seitenstreifen.

Mit dem Bau des Gehweges wird für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer die Verkehrssi-
cherheit Innerorts verbessert und gleichzeitig der innerörtliche „Lückenschluss“ zwischen
dem in Bau befindlichen Geh- und Radweg Scherstetten - Erkhausen und Erkhausen - Kon-
radshofen geschaffen. Der Bau des Gehweges ist wegen der Zwangspunkte und der beeng-
ten Verhältnisse nur in Verbindung mit einer Neutrassierung der Straßenfahrbahn möglich
und auch nur mit einem Vollausbau der Straße sinnvoll.

Die Straßenfahrbahn weist Schäden in Form von Längs- und Querrissen, insbesondere an
den Fahrbahnrändern, sowie Verdrückungen auf. Eine einwandfreie Entwässerung ist daher
wegen des mangelhaften Straßenbelages sowie wegen der überholten Anordnung der Ent-
wässerungseinrichtungen nicht mehr sichergestellt. Die umfassende Erneuerung der Stra-
ßenfahrbahn ist daher erforderlich.

Für den Ausbau der Ortsdurchfahrt werden zeitweise Sperrungen mit örtlichen Umleitungen
erforderlich sein. Die Zufahrtsmöglichkeiten zu den Grundstücken werden jedoch bestmög-
lich sichergestellt.

Die Kostenberechnung im Bauentwurf vom 09.02.2010 geht von folgenden Werten aus:

Für die Oberbauverstärkung der Ortsverbindung Scherstetten – Erkhausen - Konradshofen:

Summe Grunderwerb:	0,00 €
Summe Baukosten (brutto):	<u>372.000,00 €</u>
Gesamtkosten	<u>372.000,00 €</u>

Für den Ausbau der Ortsdurchfahrt Erkhausen:

Kostenanteil Fahrbahn:	404.000,00 €
Kostenanteil Gehweg:	<u>151.000,00 €</u>
Gesamtkosten:	<u>555.000,00 €</u>

Die Haushaltsplanung für die Haushaltsjahre 2010 und 2011 sieht folgenden Ansatz vor:

Für die Oberbauverstärkung der Ortsverbindung Scherstetten-Erkhausen-Konradshofen:

HhSt 1.6547.9320 Grunderwerb:	10.000 €
HhSt 1.6547.9500 Tiefbaukosten:	<u>387.000 €</u>
Gesamtkosten	<u>397.000 €</u>

Für den Ausbau der Ortsdurchfahrt Erkhausen:

HhSt 1.6538.9320 Grunderwerb:	25.000 €
HhSt 1.6538.9500 Tiefbaukosten:	<u>545.000 €</u>
Gesamtkosten	<u>570.000 €</u>

Bei der HhSt.1.6538.9500 ist auch die Kostenbeteiligung des Landkreises Augsburg an der Oberflächenentwässerung i.H.v. 51.034,18 € (Eigenanteil: 28.034,18; Zuschuss: 23.000 €) zu leisten. Die Vereinbarung wurde in der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 23.07.2009 abschließend behandelt.

Die Gesamtkosten der Kostenberechnung im Bauentwurf bewegen sich insgesamt um 11.034,18 € über dem Haushaltsmittelbedarf der Haushaltsplanung. Entsprechend dem Bauentwurf für die Oberbauverstärkung stehen den ca. 25.000 € Minderausgaben ca. 13.000 € Mindereinnahmen und für den Ausbau der Ortsdurchfahrt stehen den ca. 36.000 € Mehrausgaben ca. 35.000 € Mehreinnahmen entgegen. Die Minderausgaben bei der Oberbauverstärkung der Ortsverbindung Scherstetten-Erkhausen-Konradshofen können zur Deckung der Mehrausgaben bei dem Ausbau der Ortsdurchfahrt herangezogen werden. Es wird empfohlen das Ergebnis der Ausschreibung abzuwarten, und im Anschluss zu überprüfen ob die Minderausgaben zur Deckung der Mehrausgaben ausreichend sind.

Der Sachverhalt wird von **Herrn Lutz** dargestellt. Dazu merkt **Kreisrat Baumeister** an, dass eine eventuelle Abstufung dieses Straßenabschnitts im Raum stehe. Wenn der Ausbau getätigt sei, könnte diese Strecke also dann an die Gemeinde übergeben werden. Von **Herrn Lutz** wird mitgeteilt, dass eine sofortige Umstufung nach dem Ausbau durch den Landkreis nicht zulässig sei. In diesem Fall müsste die Gemeinde den Ausbau und der Landkreis den Kostenanteil übernehmen, da die Straße ordnungsgemäß übergeben werden müsse.

Außerdem informiert Herr Lutz darüber, dass bei den Einnahmen Förderansätze nach dem BayGVFG enthalten seien. Der Landkreis habe mittlerweile die Meldung erhalten, dass die Fördergelder für heuer, und zwar für alle Maßnahmen, ausgeschöpft seien. Der Landkreis könne somit keine Maßnahmen beginnen, die eine Zuwendung beinhalten, sofern das Ministerium nicht noch zusätzliche Mittel bereitstelle.

Dies bedeutet laut **Herrn Schwindling**, dass der Landkreis keine Zustimmung zum förderunschädlichen vorzeitigen Baubeginn erhalten werde. Damit hänge der Landkreis mit den Investitionen für die Maßnahmen, die heute vorgestellt werden, in der Luft. Unter Umständen werden die hierfür vorgesehenen Haushaltsmittel als Haushaltsreste übrig bleiben. Noch in dieser Woche soll allerdings eine Besprechung der Regierung von Schwaben mit der Obersten Baubehörde stattfinden. Herr Schwindling hofft deshalb, dass es doch noch zusätzliche Mittel geben werde.

Kreisrat Schantin berichtet, der Stadt Gersthofen gehe es beim Rückbau der ehemaligen Ortsdurchfahrt Batzenhofen ähnlich, die nun aufgrund einer großen Bürgerbeteiligung um

zwei Jahre zeitverzögert erfolgen soll. Die Regierung von Schwaben habe erklärt, der Förderantrag brauche gar nicht gestellt werden, weil die GVFG-Mittel auf der Regierungsebene Schwaben verbraucht seien und es seit dem Jahr 2010 keine Zustimmung zum vorzeitigen Baubeginn mehr gebe. Dies bedeute, dass die Baumaßnahme nun auf 2011 verschoben werden müsse, da man die Fördermittel nicht verfallen lassen möchte.

Landrat Sailer informiert darüber, dass die Regierung von Schwaben eine erste Tranche in Höhe von 4 Mio. € bekommen habe. Diese Mittel seien bereits voll verplant bzw. wurden für bereits laufende Maßnahmen ausgegeben. Anlässlich der Landrätetagung habe der Regierungspräsident mitgeteilt, dass noch ein Gespräch mit der Obersten Baubehörde stattfinden werde und er davon ausgehe, dass es eine zweite Tranche für Schwaben geben werde, deren Höhe bislang aber noch unbekannt sei.

Kreisrat Settele merkt an, dass beim vorliegenden Vorhaben ohnehin erst ein Maßnahmenbeginn im Jahr 2011 vorgesehen sei. Auch in diesem Fall wird der Landkreis nach Aussage von **Herrn Lutz** keine Zusage zum förderunschädlichen vorzeitigen Baubeginn erhalten. Zunächst müsse abgeschätzt werden, welche Maßnahmen am dringlichsten oder wichtigsten seien, z. B. verbunden mit einem Autobahnausbau oder mit Kreuzungsmaßnahmen an Bahnstrecken. Ferner gehören dazu laufende Maßnahmen an Straßen, an denen z. B. bereits Kanalbaumaßnahmen erfolgt sind und für die ein Endausbau vorgesehen sei.

Kreisrat Lautenbacher ist der Auffassung, dass die Planung aber dennoch weiterlaufen sollte, um dann rechtzeitig mit der Maßnahme beginnen zu können, falls der Landkreis Mittel aus der zweiten Tranche erhalte.

Nachdem in diesem Fall auch schon über eine Abstufung gesprochen wurde, hinterfragt **Kreisrat Sartor**, ob ein Bauen überhaupt noch notwendig sei. Von **Herrn Lutz** wird dargelegt, die Bauklasse hänge nicht von der Kategorie der Straße ab, sondern von der Verkehrsbelastung. Durch eine Abstufung werde sich die Verkehrsbelastung nicht verändern, es sei denn, die Gemeinde würde ein Durchfahrtsverbot oder ähnliche Maßnahmen für LKWs verhängen, was auf Kreisstraßen nicht zulässig sei.

Von **Kreisrat Neher** wird angemerkt, es gehe hier um die grundsätzliche Frage der Um- bzw. Abstufung. Diese sehr sensible Geschichte werde auch viele grenzwertige Bereiche beinhalten. Solange dies nicht geklärt sei, sollte dieser Punkt heute nicht freigegeben werden. Darauf entgegnet **Herr Lutz**, dass die Straße im Falle einer Umstufung auf jeden Fall in einem ordnungsgemäßen Zustand übergeben werden müsse.

Anschließend regt **Landrat Sailer** an, das Gesprächsergebnis der Regierung von Schwaben mit der Obersten Baubehörde abzuwarten, bevor in die Planung gegangen werde. Sollte man tatsächlich nicht weiterkommen, müsse man sich Gedanken darüber machen, was mit den Haushaltsresten ansonsten geschehen könnte. **Herr Lutz** verweist in diesem Zusammenhang noch auf die Notwendigkeit, die Einreichungsfrist (1. September 2010) für den Zuschuss des nächsten Jahres einzuhalten. Der Ausschuss müsse also in einer der nächsten Sitzungen zu einer Entscheidung kommen.

Diese Vorgehensweise wird von den Mitgliedern des Bau- und Umweltausschusses befürwortet.

TOP 2 Tiefbau
Kreisstraße A 29 - Oberbauverstärkung Meitingen-Waltershofen;
Vorstellung und Genehmigung des Bauentwurfs
Vorlage: 10/0019

Sachverhalt:

Das Tiefbau-Investitionsprogramm 2010 bis 2013 für den Ausbau der Kreisstraßen wurde in der Bau- und Umweltausschusssitzung vom 23.07.2009 behandelt. Zusätzlich flossen die Entscheidungen des Bau- und Umweltausschusses zu den Haushaltsberatungen (2. Lesung) vom 14.01.2010 ein. Die Oberbauverstärkung der Kreisstraße A 29 von Meitingen (Bahngleis SGL) bis zur St 2045 Waltershofen ist für das Jahr 2010 und 2011 vorgesehen. Die Investitionsplanung sieht einen Gesamtkostenbedarf von 313.000 € vor.

Nach der von der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Augsburg durchgeführten Verkehrszählung (02.02.2010 bis zum 08.02.2010) wurden auf der Kreisstraße A 29 (Messstellen-Nr.: 002-10-SRM) folgende Verkehrsbelastungen gezählt:

DTV-(Kfz/24 h)	5.527 Kfz/24 h
Schwerlastverkehr	395 Kfz/24 h

Der vorliegende Bauentwurf umfasst den Ausbau der Kreisstraße A 29 im Streckenabschnitt von Waltershofen (Anschluss an Staatsstraße 2045, Str.-km 5,406) bis Meitingen (Höhe Parkplatz SGL, Str.-km 6,456) in Form einer Oberbauverstärkung mit Fahrbahnverbreiterung (nördlicher Teil) bzw. einer Deckensanierung (südlicher Teil). Die Baulänge der Oberbauverstärkung beträgt ca. 470 m, die Baulänge der Deckensanierung ca. 580 m. Die Baustrecke ist damit insgesamt ca. 1050 m lang. Gleichzeitig mit dem Ausbau bzw. der Sanierung der Kreisstraße wird in Teilbereichen der parallel verlaufende Gehweg und Geh- und Radweg saniert.

Mit der Baumaßnahme wird der Asphaltbelag in einen einwandfreien Zustand versetzt, um die Anforderungen durch den Verkehr schadlos aufnehmen zu können. Gemäß RStO erfordert ein Oberbau für die erforderliche Bauklasse IV eine Asphaltstärke von 18 cm. Der bestehende Straßenaufbau im gegenständlichen Streckenabschnitt entspricht mit einer Gesamtstärke des bituminösen Oberbaus gemäß den durchgeführten Kleinbohrungen von 10 bis 12 cm lediglich einer Bauklasse V bis VI. Gleichzeitig wird die Fahrbahnbreite von derzeit ca. 5,8 bis 6,2 m auf durchgehend 6,50 m erhöht. Mit der Baumaßnahme wird damit eine Verbesserung der Substanz durch Erhöhung der Bauklasse und Herstellung eines einwandfreien Asphaltbelages sowie eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit durch die im Nordabschnitt verbreiterte Fahrbahn erreicht.

Bei der Planung der Oberbauverstärkung wurde insbesondere in Abschnitten mit Grunderwerb, d.h. bei der im Nordabschnitt verbreiterten Fahrbahn, eine Flächen sparende Lösung gesucht.

Die Kostenberechnung im Bauentwurf vom 29.01.2010 geht von folgenden Kosten aus:

Summe Grunderwerb:	5.731,10 €
Summe Baukosten (brutto):	<u>298.041,28 €</u>
Gesamtkosten	<u>303.772,37 €</u>

Die Haushaltsplanung für die Haushaltsjahre 2010 und 2011 sieht folgenden Ansatz vor:

HhSt 1.6548.9320 Grunderwerb:	8.000 €
HhSt 1.6548.9500 Tiefbaukosten:	<u>305.000 €</u>
Gesamtkosten	<u>313.000 €</u>

Die Gesamtkosten der Kostenberechnung im Bauentwurf bewegen sich im Rahmen des Haushaltsmittelbedarfes der Haushaltsplanung.

Herr Lutz erläutert den Sachverhalt und bittet ferner um Berichtigung der Asphaltstärke in der Vorlage von 14 cm auf 18 cm.

Kreisrat Lautenbacher merkt an, dass seines Wissens vom Staat nur Straßenbreiten bis 6,00 m gefördert werden. Dies sei zumindest damals beim Bau der Kreisstraße A 30 der Fall gewesen. Eventuell habe sich dies nun geändert. **Herr Lutz** teilt mit, dass derzeit Zuschüsse nur beim Ausbau nach Regelquerschnitt fließen. Dieser liege bei 6,50 m, weshalb die volle Straßenbreite gefördert werde. Nur aufgrund entsprechender Begründungen könne hiervon abgewichen werden. Auch **Kreisrat Neher** erklärt, er könne sich erinnern, dass bisher nur eine Fahrbahnbreite bis 6,00 m bezuschusst wurde. Daraufhin beauftragt **Landrat Sailer** die Verwaltung, nochmals abzuklären, dass tatsächlich die volle Fahrbahnbreite von 6,50 m bezuschusst wird.

Auf Nachfrage von **Kreisrat Baumeister** berichtet **Herr Lutz**, dass bei allen heute vorgestellten Maßnahmen dasselbe Problem hinsichtlich der Bezuschussung bestehe. Nachdem die Maßnahme bereits heuer gebaut werden soll, schlägt Herr Lutz vor, den Zuwendungsantrag auf jeden Fall zu stellen und dann zu versuchen, die Zustimmung zum förderunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginn zu erreichen.

Kreisrat Durz fragt nach, ob die Oberbaustärke deshalb nicht ausreiche, weil die Verkehre zugenommen haben. Dies wird von **Herrn Lutz** bestätigt.

Anschließend verweist **Kreisrat Neher** darauf, dass der komplette Schwerlastverkehr zu SGL Carbon durch den Ausbau der B 2 nun über diese Straße laufe. Die Straße sei von der Breite her wirklich in einem sehr bedenklichen Zustand.

Die Mitglieder des Bau- und Umweltausschusses fassen wie folgt

Beschluss:

Der Bauentwurf zum Ausbau der Kreisstraße A 29 im Streckenabschnitt von Waltershofen (Anschluss an Staatsstraße 2045, Str.-km 5,406) bis Meitingen (Höhe Parkplatz SGL, Str.-km 6,456) in Form einer Oberbauverstärkung mit Fahrbahnverbreiterung (nördlicher Teil) bzw. einer Deckensanierung (südlicher Teil) wird genehmigt. Der Verwaltung wird aufgegeben, die Zuwendungen zu beantragen und die Ausschreibung zu veranlassen.

Sofern nach feststehendem und geprüften Ausschreibungsergebnis der Zeitraum bis zur Beschlussfassung in der nächsten Sitzung des Bau- und Umweltausschusses dem Bauzeitplan abträglich wäre, ergeht die Empfehlung zum Erlass einer dringlichen Anordnung gemäß Art. 34 Abs. 3 LKrO, § 41 Abs. 1 GeschO durch den Landrat.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	15
Nein-Stimmen:	0

TOP 3 Tiefbau
Kreisstraße A 12 - Rad- und Gehweg von Affaltern nach Feigenhofen;
Vorstellung und Genehmigung des Bauentwurfs
Vorlage: 10/0020

Sachverhalt:

Das Tiefbau-Investitionsprogramm 2010 bis 2013 für den Ausbau der Kreisstraßen wurde in der Bau- und Umweltausschusssitzung vom 23.07.2009 behandelt. Zusätzlich flossen die Entscheidungen des Bau- und Umweltausschusses zu den Haushaltsberatungen (2. Lesung) vom 14.01.2010 ein. In Verbindung mit dem Ausbauprogramm für kombinierte Rad- und Gehwege an Kreisstraßen ist der Neubau des gemeinsamen Rad- und Gehweges entlang der Kreisstraße A 12 von Affaltern bis nach Feigenhofen für das Jahr 2010 vorgesehen. Die Investitionsplanung sieht einen Gesamtkostenbedarf von 662.000,00 € vor.

Im Radwegkonzept für den Landkreis Augsburg findet sich der geplante Rad- und Gehweg in der Prioritätsstufe 1 unter der Nr. K-A01.

Der Bau- und Umweltausschuss hatte der Bauvereinbarung mit dem Markt Biberbach (20 % Kostenbeteiligung) bereits in seiner Sitzung vom 14.12.2006 zugestimmt.

Nach der Straßenverkehrszählung des Jahres 2005 wurden auf der Kreisstraße A 12 (Zählstelle Nr.: 7430 9750 SW Biberbach) folgende Verkehrsbelastungen gezählt:

DTV-(Kfz/24 h)	2.379
Schwerlastverkehr	307

Der kombinierte Rad- und Gehweg führt von Affaltern (Str.-km 14+402) bis nach Feigenhofen (Str.-km 15+691) mit ca. 2,179 km Baulänge.

Beim Abschnitt Affaltern nach Salmannshofen verläuft der Rad- und Gehweg weitestgehend entlang der Kreisstraße.

Der bei Bau-km 0+086 bestehende Freileitungsmast wird auf der Straße abgewandten Seite umfahren, da auf der Straßenseite kein ausreichender Abstand vorhanden ist. Maßnahmen am Mast sind daher nicht erforderlich.

Im weiteren Verlauf ist bei Bau-km 0+430 eine Baumgruppe mit Wegkreuz vorhanden. Aus Platzgründen muss der Weg hier ebenfalls auf der straßenabgewandten Seite trassiert werden. Durch den erforderlichen Abstand des geplanten Weges von der Baumgruppe ergeben sich eine etwas breitere Dammschüttung und ein etwas größerer Grunderwerb.

Bei Bau-km 0+958 wird ein Graben gekreuzt, der mittels einer Verrohrung unter der Straße hindurchführt. Wegen der Verbreiterung des Straßendamms für den Geh- und Radweg muss die Verrohrung verlängert werden. Der Graben an dieser Stelle wird mit Wasserbausteinen gesichert. Um eine zu große Dammbreite an der zu schützenden benachbarten Silberweide zu vermeiden und gleichzeitig die zusätzliche Verrohrung zu verkürzen, wird ein Teil der steileren Böschung mit Böschungspflaster gesichert. Entlang des Geh- und Radweges ist in diesem Bereich ein Geländer vorgesehen.

Im Abschnitt von Salmannshofen nach Feigenhofen benutzt der geplante Geh- und Radweg die Trasse eines vorhandenen Wirtschaftsweges. Der Wirtschaftsweg besitzt derzeit eine Kiesdecke. Im Rahmen der Baumaßnahme wird die Kiesdecke samt Aufbau durch einen bituminösen Oberbau ersetzt. Die Trassierung ändert sich nur geringfügig, da durch die Zwangspunkte aus Grundstücksgrenzen und einem vorhandenen Graben, der möglichst unberührt bleiben soll, die Trasse vorgegeben war.

Da in dieser Teilstrecke die Trasse des vorhandenen Wirtschaftsweges benutzt wird und der geplante Weg neben seiner Funktion als Geh- und Radweg weiterhin auch keine Erschließungsfunktion für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen hat, wird in dieser Teilstrecke die bituminöse Breite auf 3,00 m erhöht.

Der Ausbauquerschnitt des Geh- und Radweges wurde nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte RAS Q 96 bzw. nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA95) mit einer bituminösen Breite von 2,50 m und beidseitig einer Bankette von 0,50 m festgelegt und mit einem Mindestabstand von 1,25 m zur Kreisstraße A 12 geführt. Am Bauanfang in Affaltern im Bereich der Bebauung wird lediglich ein Gehweg errichtet, welcher unmittelbar an der Straßenfahrbahn verläuft. Der Gehweg erhält eine Breite von 1,50 m.

Neben dem Erfordernis des Geh- und Radweges aus Überlegungen der Verkehrssicherheit heraus ist der Neubau auch hinsichtlich der Schaffung eines geschlossenen Radwegenetzes zweckmäßig.

Bei der Planung des Geh- und Radweges wurde insbesondere in Abschnitten mit Grunderwerb eine äußerst Flächen sparende Lösung gesucht.

Die Kostenberechnung im Bauentwurf vom 05.02.2010 geht von folgenden Werten aus:

Summe Grunderwerb:	64.000,00 €
Summe Baukosten (brutto):	<u>469.000,00 €</u>
Gesamtkosten	<u>533.000,00 €</u>

Die Haushaltsplanung sah in Vorjahren folgenden Ansatz vor:

HhSt 1.6501.9320 Grunderwerb (Teilansatz):	82.000 €
HhSt 1.6501.9500/9590 Tiefbaukosten/ Baunebenkosten (Teilansatz):	<u>580.000 €</u>
Haushaltsmittelbedarf:	<u>662.000 €</u>

Die Gesamtkosten der Kostenberechnung im Bauentwurf bewegen sich im Rahmen des Haushaltsmittelbedarfes der Haushaltsplanung.

Landrat Sailer begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt den Bürgermeister des Marktes Biberbach, Wolfgang Jarasch.

Anschließend stellt **Herr Lutz** den Sachverhalt dar.

Kreisrat Wittmann erinnert an die Gesamtkosten des Rad- und Gehwegs von Gablingen nach Batzenhofen, die bei rd. 350.000 € lagen. Er möchte wissen, weshalb sich bei diesem Rad- und Gehweg mit einer Länge von ca. 2,1 km ein Betrag von knapp 600.000 € ergibt. Dies sei doch ein großer Unterschied. **Herr Lutz** erklärt, bei der jetzt geplanten Maßnahme sei ein sehr schlechter Baugrund vorhanden. Warum sich eine so große Differenz ergebe, müsse er aber erst anhand der Unterlagen überprüfen. Herr Lutz sichert zu, dies noch abzuklären.

Kreisrat Neher meint, es sei eigentlich müßig, dies abzuklären. Man müsse einfach die Ausschreibungsergebnisse abwarten. Weiter erinnert er daran, der Rad- und Gehweg Affaltern-Feigenhofen sei über Jahre eine Dauerbaustelle – vor allem wegen der äußerst schwierigen Grundstücksthematiken – gewesen. Dieser Lückenschluss sei absolut dringlich, da diese Straße auf freier Strecke für Radfahrer sehr gefährlich sei. Von daher sollte auch kein zeitlicher Aufschub mehr erfolgen, sondern die Maßnahme sofort umgesetzt werden.

Auch **Kreisrat Steinbacher** bezeichnet diesen Rad- und Gehweg als wichtig, weshalb die Maßnahme nun angegangen werden müsse.

Von **Kreisrat Settele** wird die Frage nach der Netzwirkung gestellt, die am Schluss der Umsetzung des Rad- und Gehwegeprogramms stehen soll. Im Zuge der Kreisstraße A 12 ginge es somit von Biberbach nach Affaltert. Kreisrat Settele fragt nach, wie es von dort weiter gehen wird. Nach Mitteilung von **Herrn Lutz** ist als weitere Fortführung der Rad- und Gehweg von Affaltert nach Lauterbrunn bis zur Staatsstraße vorgesehen. Hierzu hätten bereits Ortstermine mit dem Naturschutz sowie weitere Vorgespräche und eine Trassenbegehung stattgefunden.

Kreisrat Wittmann stellt klar, dass die Maßnahme auch von ihm als notwendig angesehen werde. Dies sei nicht das Thema. Die Kosten für einen solchen Rad- und Gehweg werden wohl aufgrund der Länge und der Bodenbeschaffenheit kalkuliert. Deshalb wollte er wissen, wie es zu einer solchen Kostendifferenz bei den beiden Maßnahmen kommen könne.

Nachdem **Herr Lutz** Einsicht in die Unterlagen genommen hat, teilt er mit, dass der Rad- und Gehweg von Gablingen nach Batzenhofen nur eine Baulänge von 1,5 km umfasste und die Baulänge bei dieser Maßnahme rd. 2,2 km betrage.

Die Mitglieder des Bau- und Umweltausschuss fassen daraufhin folgenden geänderten

Beschluss:

Der Bauentwurf zum Bau eines Rad- und Gehweges entlang der Kreisstraße A 12 zwischen Affaltert und Feigenhofen wird genehmigt. Der Verwaltung wird aufgegeben, die Zuwendungen zu beantragen.

Sofern nach feststehendem und geprüftem Ausschreibungsergebnis der Zeitraum bis zur Beschlussfassung in der nächsten Sitzung des Bau- und Umweltausschusses dem Bauzeitplan abträglich wäre, ergeht die Empfehlung zum Erlass einer dringlichen Anordnung gemäß Art. 34 Abs. 3 LKrO, § 41 Abs. 1 GeschO durch den Landrat.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	15
Nein-Stimmen:	0

TOP 4	Tiefbau
	Überprüfung des Kreisstraßennetzes
	Vorlage: 10/0021

Sachverhalt:

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur verzeichnet der Landkreis Augsburg zum Stand 01.01.2010 ein Verkehrswegenetz mit 275,052 km Kreisstraßen und 130,093 km Rad- und Gehwege. Das Gesamtwegenetz hat somit eine Länge von 405,145 km.

Die Verwaltung wurde vom Bau- und Umweltausschuss um die Überprüfung des Kreisstraßennetzes gebeten. Die Thematik Umstufungen wurde zuletzt in der Bau- und Umweltausschusssitzung am 20.11.2003 behandelt. Als Ergebnis dieser Sitzung wurde festgehalten, dass eine Betrachtung des gesamten Kreisstraßennetzes anhand von aktuellen Verkehrszählungen durchgeführt werden soll und deshalb eine Verschiebung der Thematik vorge-

schlagen. Aufgrund von anstehenden Änderungen im Straßennetz der Staatsstraßen, deren Auswirkungen auf das Kreisstraßennetz nicht absehbar waren, wurde die Überprüfung des Straßennetzes des Landkreises nochmals verschoben; dies wurde in der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 08.12.2008 berichtet. In der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 14.01.2010 wurde diese Thematik im Zuge der Haushaltsberatungen wieder aufgegriffen.

Rechtliche Grundlagen

Die Straßen werden entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung in die Klassen Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und Sonstige öffentliche Straßen eingeteilt.

Bei der Einteilung in Straßenklassen stellt das Gesetz nur auf die Verkehrsbedeutung der Straße ab. Entscheidend kommt es daher auf die Funktion der Straße innerhalb des Gesamtstraßennetzes (Netzkonzeption) an, d.h. in welchem Umfang eine Straße einem bestimmten Verkehr überwiegend zu dienen bestimmt ist.

Die Verkehrsbedeutung wird durch die Klassifizierungsmerkmale für die einzelnen Straßenklassen konkretisiert:

Staatsstraßen:	Durchgangsverkehr innerhalb des Staatsgebiets
Kreisstraßen:	Überörtlicher Verkehr innerhalb eines Landkreises, Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen, Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz
Gemeindeverbindungsstraßen:	Nachbarlicher Verkehr zwischen den Gemeinden oder Gemeindeteilen
Ortsstraßen:	Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslage

Bei der Zuordnung der Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung kommt es in erster Linie auf die Verkehrsbeziehungen an. Diese beurteilt sich nach der Qualität und der Quantität des von der Straße aufzunehmenden Verkehrs.

Qualität ist die Funktion welche der Straße im Verkehrsnetz zukommt (sog. Netzfunktion). Ob eine Straße einem Verkehr zu dienen bestimmt ist, stellt auf die Zweckbestimmung der Straße ab. Diese Zweckbestimmung kann nicht auf einer bloß voluntativen Aussage des jeweiligen Straßenbaulasträgers beruhen. Sie muss sich vielmehr aus objektivierbaren Konzepten, etwa dem Landesentwicklungsprogramm bzw. den Regionalplänen erschließen. Im Rahmen der Zweckbestimmung kommt es nicht auf eine tatsächlich überwiegende Verkehrsbeziehung an. Eine Straße kann z.B. einem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sein, wenn dieser nur einen untergeordneten Anteil ausmacht.

Darüber hinaus ist beispielsweise nach dem Bau einer Ortsumfahrung auch dann die Abstufung der bisherigen Ortsdurchfahrt in eine niedrigere Straßenklasse gerechtfertigt, wenn diese Ortsdurchfahrt von dem überregionalen Verkehr weiterhin teilweise in Anspruch genommen werden sollte. Zur Begründung wird hier vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof im Wesentlichen ausgeführt, dass selbst wenn die Entlastungsfunktion (durch eine Ortsumgehung) nicht vollständig erfüllt werden sollte, nimmt dies der Neubaustrecke nicht die Netzfunktion bzw. führt dies nicht zu einer teilweisen Aufrechterhaltung der Netzfunktion auf der alten Strecke.

Die **Quantität** ist anhand des tatsächlichen Verkehrs bzw. der Verkehrsprognose zu beurteilen. Für die Klassifizierung der Straße ist dabei nicht der einzelne Straßenbenutzer, sondern nur die Verteilung des Durchschnitts aller Straßenbenutzer zu betrachten. Die überwiegenden Beziehungen lassen sich nicht in festen Prozentsätzen feststellen, es kommt immer auf

die Relation unter diesen Anteilen an und ob eine gewisse Regelmäßigkeit erkennbar ist. Ändert sich diese Verteilung und damit die Verkehrsbedeutung so ist die Straße nach Art. 7 BayStrWG entsprechend umzustufen.

Die absolute Verkehrsdichte im Sinne einer durchschnittlichen Belastung einer Straße mit Fahrzeugen pro Tag kann allenfalls als grobe Orientierungsgröße dienen. Eine höhere Bedeutung hat die relative Verkehrsdichte, d.h. der quantitative Verkehrsanteil des örtlichen Verkehrs, des regionalen Verkehrs, des landesweiten und des bundesweiten Fernverkehrs an der Verkehrsauslastung einer Straße.

Letztendlich spielt die Quantität des von der Straße aufzunehmenden Verkehrs für die Einstufung jedoch nicht die ausschlaggebende Rolle, sondern hat häufig nur die Bedeutung eines Hilfskriteriums.

Ziel- und Quellverkehr kann nicht dazu führen, die Straße einer höheren Klasse zuzuordnen als der, der sie nach ihrer Bedeutung im Straßennetz zugehört. Für Ortsdurchfahrten gibt die spezielle Regelung über die Straßenbaulast gemäß Art. 42 BayStrWG. Die Verkehrsbelastung kann bei der Entscheidung damit nur eine nachgeordnete Rolle spielen. Dennoch kann aus diesen Verkehrszahlen eine gewisse Aussage über den Anteil des überörtlichen Verkehrs abgeleitet werden. In diesem Zusammenhang beauftragte der Bau- und Umweltausschuss die Tiefbauverwaltung mit einer Überprüfung des Kreisstraßennetzes.

Straßen sind **Kreisstraßen**, wenn sie dem überörtlichen Verkehr innerhalb des Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen. Sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundes-/Staats- oder Kreisstraße anbinden (Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG).

Für Kreisstraßen ist charakteristisch, dass die Verkehrsbeziehungen überwiegen müssen, bei denen das Gebiet mehrerer, d.h. wohl von immer mehr als zwei und nicht nur unmittelbar benachbarter Gemeinden bedient wird (**überörtlicher Verkehr innerhalb des Landkreises**). Der Verkehr zwischen Teilorten ist deshalb kein überörtlicher Verkehr.

Typische Kreisstraßen sind die Straßen, mit deren Hilfe die Verkehrsbeziehungen zwischen benachbarten Landkreisen verwirklicht werden; dabei darf es sich wiederum nicht nur um den unmittelbaren Verkehr zwischen den Grenzgemeinden zweier Landkreise handeln, sondern es müssen größere Teile der jeweiligen Landkreise miteinander verbunden werden (**Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen**).

Die sogenannten **Anschlussstraßen** sind Kreisstraßen, wobei wenn eine Gemeinde aus mehreren Ortsteilen besteht, eine Verbindung mit dem überörtlichen Verkehrsnetz genügt. Führen durch Gemeinden bzw. Gemeindeteile bereits Bundes- oder Staatsstraßen, ist grundsätzlich kein weiterer Anschluss an das überörtliche Straßenverkehrsnetz mehr erforderlich (Nr. 3.1 VollzBek BayStrWG). Regelmäßig ist daher nur eine Straßenverbindung einer Gemeinde mit dem überörtlichen Verkehrsnetz erforderlich, auch wenn die Gemeinde aus mehreren Gemeindeteilen besteht. Maßgebend wird hierbei der Anschluss des Hauptortes der Gemeinde sein. Etwas anderes kann dann gelten, wenn eine Gemeinde aus weit auseinanderliegenden Gemeindeteilen besteht, die deshalb erhebliches eigenes Gewicht haben, weil sie – in Relation zu den anderen Gemeindeteilen – ein erhebliches Verkehrsaufkommen aufweisen (z.B. gewerbliches oder industrielles Zentrum einer Gemeinde). Es ist infolge dessen auch vorstellbar, dass nur ein Gemeindeteil, nämlich der mit dem für die Gemeinde bedeutsamsten Verkehrsaufkommen, den erforderlichen Anschluss über eine Kreisstraße erhält, ohne dass daneben auch zum Hauptort eine weitere Kreisstraße führt.

Im Jahr 2010 finden die turnusmäßigen Straßenverkehrszählungen auf Kreisstraßen statt. Es besteht hier die Möglichkeit mit geringem Aufwand zusätzlich Verkehrsbefragungen durchzuführen. Das Ergebnis dieser Verkehrsbefragungen kann als weitere Diskussionsgrundlage (Hilfskriterium) zur Beurteilung der Verkehrsbedeutung einer Straße dienen. In den Haushaltsberatungen wurden bereits Mittel i.H.v. 20.000 € bei der Haushaltsstelle 0.6500.6360 hierfür vorgesehen.

Nachfolgend werden die derzeit vorliegenden Anträge von Gemeinden zur Aufstufung von Gemeindeverbindungsstraßen zu Kreisstraßen dargestellt.

Von Seiten der Tiefbauverwaltung wird eine erste Einschätzung der Erfolgsaussichten einer Umstufung abgegeben.

Die Verwaltung empfiehlt, dass die Kosten für eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung in den Fällen, bei denen nach Einschätzung der Tiefbauverwaltung keine gewichtigen Gründe für eine Aufstufung vorliegen, durch die Gemeinde übernommen werden sofern sie an ihrem Antrag weiterhin festhält.

1. Einzelfälle-Aufstufung einer Gemeindeverbindungsstraße zu einer Kreisstraße

1.1 Waltershofen-Ostendorf-Ellgau-Landkreisgrenze (Streckenlänge ca. 9,745 km)

Antrag der Gemeinde Ellgau vom 01.08.1997

Der Markt Meitingen ist eine Einheitsgemeinde (Ortsteile: Ehekirchen, Erlingen, Herbertshofen, Langenreichen, Langenreichermühle, Ostendorf, Waltershofen, Zeisenried). Der Hauptort Meitingen ist bereits durch die Kreisstraße A 29, die Staatsstraße 2045 sowie die Staatsstraße 2382 an das überörtliche und überregionale Verkehrsnetz angebunden. Ein erhebliches Verkehrsaufkommen in den Orten Ostendorf und Waltershofen in Relation zum Hauptort Meitingen wird nicht vermutet. Durch den Ausbau der B 2 sollte gerade der überregionale Verkehr aus den Ortsdurchfahrten abgeleitet werden. Selbst wenn die Entlastungsfunktion durch die B 2 nicht vollständig erfüllt werden sollte, nimmt dies der Neubaustrecke nicht die Netzfunktion und führt auch nicht zu einer teilweisen Aufrechterhaltung oder gar Aufstufung der Netzfunktion auf der alten Strecke. Darüber hinaus würde eine Aufstufung zu einer Kreisstraße zur Aufhebung der Beschränkung der Fahrzeuge auf bis zu 12 Tonnen führen. Es wurden bereits von Bürgern die Befürchtungen bekundet, dass hierdurch der Schwerlastverkehr auf dieser Strecke zunehmen würde, was zu einer erhöhten Lärmbelastung führen könnte. Darüber hinaus würde hierdurch die Entlastungsfunktion der B 2 wiederum verringert. Auch seitens des Landkreises Donau-Ries ist nach unserem Kenntnisstand keine Aufstufung der Strecke Oberndorf am Lech- Landkreisgrenze (Ellgau) beabsichtigt. Die B 2 soll hier gerade eine Entlastungsfunktion wahrnehmen.

Aus Sicht der Tiefbauverwaltung werden derzeit keine gewichtigen Gründe gesehen, die eine Aufstufung rechtfertigen würden.

1.2 Ellgau – Nordendorf (Streckenlänge ca. 2,135 km)

Antrag der Gemeinde Ellgau vom 01.08.1997

Die Gemeinde Ellgau ist eine Einheitsgemeinde und Mitglied in der Verwaltungsgemeinschaft Nordendorf. Ein Anschluss an das überregionale Verkehrsnetz ist derzeit nicht vorhanden. Eine Nord-Süd-Verbindung liegt bereits durch die B 2 vor. Durch den vierstreifigen Ausbau der B 2 hat diese voraussichtlich sogar an Bedeutung gewonnen, ein Anschluss ist daher wenn dann nur in diese Richtung sinnvoll.

Eine Aufstufung erscheint nach Einschätzung der Tiefbauverwaltung daher nicht abwegig. Es wird empfohlen hier eine Stellungnahme von der Regierung von Schwaben einzuholen.

1.3 Landkreisgrenze (Rischgau)-Hegnenbach-St 2032 (Streckenlänge ca. 3,657 km) Landkreisgrenze (Hausen) – Hegnenbach – St 2032 (Streckenlänge ca. 3,724 km)

Antrag der Gemeinde Altenmünster 12.02.1997

Von der Gemeinde Altenmünster wird vorgetragen, dass der Pendlerverkehr zum Oberzentrum Augsburg zugenommen hat. Altenmünster ist eine Einheitsgemeinde (Ortsteile: Aspachhof, Baiershofen, Eppishofen, Hegnenbach, Hennhofen, Lüftenberg, Neumünster, Stuhlenmühle, Unterschöneberg, Violau, Weldishof, Zusamzell). Der Hauptort ist bereits an das überörtliche Verkehrsnetz durch die Kreisstraße A 21 sowie die Staatsstraße St 2027 angeschlossen. Darüber hinaus ist Zusamzell bereits durch die Staatsstraße St 2032 angebunden. Ein erhebliches Verkehrsaufkommen in Relation zu den anderen Gemeindeteilen wird nicht vermutet. Schleichverkehr aufgrund einer gegebenenfalls schlecht ausgebauten Staatsstraße führt nicht zu einer Zuordnung in eine höhere Straßenklasse. Darüber hinaus wird die St 2032 derzeit ausgebaut, es wird mit einer Reduzierung des Schleichverkehrs gerechnet.

Seitens des Landkreises Dillingen ist derzeit keine Aufstufung angedacht. Der Landkreis Dillingen hatte mit Beschluss vom 14.04.1997 unter mehreren Vorbehalten einer Aufstufung der beiden Straßen zugestimmt. Nachdem bisher jedoch weder der Nachweis der überörtlichen Verkehrsbedeutung durch die Gemeinde Villenbach erbracht wurde, noch der Landkreis Augsburg einer Aufstufung zustimmte, wurde die Aufstufung nicht vollzogen. Der Beschluss ist mittlerweile 13 Jahre alt und kann nach der Einschätzung des Landkreises Dillingen nicht ohne nochmalige Behandlung im Kreistag vollzogen werden. Im Jahr 1997 wurde auf beiden Strecken durch den Landkreis Dillingen eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchgeführt. Als Ergebnis wurden 980 Kfz/24 Std auf der Strecke Landkreisgrenze – Rischgau – St 2027 und 390 Kfz/Std auf der Strecke Landkreisgrenze – Hausen ermittelt. Nach Einschätzung des Landkreises Dillingen erfüllt die Straßenverbindung Landkreisgrenze – Hausen nicht die Anforderungen an eine Kreisstraße. Darüber hinaus ist das bestehende Netz an klassifizierten Straßen, nach Auffassung der Tiefbauverwaltung des Landkreises Augsburg sowie des Landkreises Dillingen ausreichend. Es besteht keine Veranlassung und Verpflichtung die Ortschaften Hegnenbach bzw. Rischgau über eine Kreisstraße an das Staatsstraßennetz (St 2027 und St 2032) anzubinden. Beide Staatsstraßen können über kurze Wege erreicht werden. Auch eine überörtliche Bedeutung des Streckenzuges von Rischgau über Hegnenbach zur St 2032 wird nicht vermutet.

Aus Sicht der Tiefbauverwaltung werden derzeit keine gewichtigen Gründe gesehen, die eine Aufstufung rechtfertigen würden.

1.4 Bobingen – Oberottmarshausen (Streckenlänge ca. 2,415 km)

Antrag der Gemeinde Oberottmarshausen und der Stadt Bobingen vom 25.07.1972 bzw. 20.04.1972, Verschiebung der Beurteilung 1999

Die Gemeinde Oberottmarshausen ist eine Mitgliedsgemeinde der Verwaltungsgemeinschaft Großaitingen. Eine Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz ist bereits durch die Kreisstraße A 16 gegeben. Zwischenzeitlich ist der Ausbau der B 17 sowie der Umfahrung der Stadt Bobingen erfolgt. Die Verbindungsstrecke dient, entsprechend ihrer Lage im Straßennetz vorwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr zwischen der Stadt Bobingen und der Gemeinde Oberottmarshausen. Der Anteil an überörtlichem Verkehr wird seitens der Tiefbauverwaltung auf dieser Strecke daher als gering eingeschätzt. Eine Nord-Süd-Verbindung liegt bereits durch die B 17 sowie die St 2035 vor, eine West-Ost-Verbindung ist bereits durch die Kreisstraße A 13 und die St 2380 gegeben.

Aus Sicht der Tiefbauverwaltung werden derzeit keine gewichtigen Gründe gesehen, die eine Aufstufung rechtfertigen würden. Eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung wird in diesem Bereich daher nicht als erforderlich angesehen.

1.5 Gennach – Hiltenfingen (Streckenlänge ca. 5,200 km)

Antrag vom 15.12.2009 Gemeinde Hiltenfingen

Die Gemeinde Hiltenfingen ist eine Mitgliedsgemeinde in der Verwaltungsgemeinschaft Langerringen (Ortsteile: Burghof, Einöde, Falkenberg, Gennach, Schabaich, Schwabmühlhausen, Westerringen). Ein Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz ist bereits durch die Kreisstraße A 18 und die St 2035 bzw. durch die St 2015 und St 2027 gegeben. Der Ortsteil Gennach weist im Verhältnis zum Hauptort Langerringen nach Einschätzung der Tiefbauverwaltung kein erhebliches Verkehrsaufkommen vor. Jedoch wird ein höheres Schwerlastverkehrsaufkommen durch den Gewerbebetrieb in Gennach vermutet. Ziel- und Quellverkehr kann allerdings nicht dazu führen, die Straße einer höheren Klasse zuzuordnen als der, der sie nach ihrer Bedeutung im Straßennetz zugehört. Eine Nord-Süd-Verbindung ist bereits durch die St 2035 und die St 2015 sowie St 2027 gegeben. Eine Ost-West-Verbindung liegt ebenfalls in unmittelbarer Nähe durch die Kreisstraßen MN 30, A 7 und OAL 20 vor.

Aus Sicht der Tiefbauverwaltung werden derzeit keine gewichtigen Gründe gesehen, die eine Aufstufung rechtfertigen würden.

1.6 Allmannshofen – Landkreisgrenze (Streckenlänge ca. 1,110 km)

Die Gemeinde Allmannshofen ist eine Mitgliedsgemeinde (Ortsteile: Hahnenweiler, Holzen, Klaus, Schwaighof) der Verwaltungsgemeinschaft Nordendorf. Ein Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz liegt bereits durch die Kreisstraße A 32 sowie die Kreisstraße A 24 vor. Entsprechend ihrer Lage im Straßennetz dient diese Verbindungsstrecke vorwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr zwischen den Gemeinden Druisheim (Landkreis Donau-Ries) und Allmannshofen (Landkreis Augsburg). Eine Anfrage beim Landkreis Donau-Ries vom 29.01.2009 hat ergeben, dass derzeit keine Umstufung angedacht ist. Unabhängig davon ist die vorhandene Fahrbahnbreite in einem Teilbereich nicht ausreichend.

Aus Sicht der Tiefbauverwaltung werden derzeit keine gewichtigen Gründe gesehen, die eine Aufstufung rechtfertigen würden.

1.7 Kühnlenthal – St 2382 (Streckenlänge ca. 1,630 km)

Antrag der Gemeinde vom Kühnlenthal vom 10.08.2006

Die Gemeinde Kühnlenthal ist eine Einheitsgemeinde (Ortsteile: Ahlingen, Anzenhof, Fertingen). Aus den Klassifizierungsmerkmalen für die einzelnen Straßenklassen (Durchgangsverkehr, überörtlicher Verkehr, nachbarlicher Verkehr, Verkehr innerhalb der geschlossenen Ortslage) ist zu schließen, dass es bei der Zuordnung der Straßen nach der Verkehrsbedeutung in erster Linie auf die Netzfunktion ankommt. Die Klassifizierungsmerkmale der Kreisstraßen umfassen aber auch solche Straßen, die den erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind. Auf den ersten Blick könnte man der Annahme erliegen, bei der oben genannten Straßenverbindung träfe dies zu. Die Gemeinde Kühnlenthal ist jedoch bereits durch die St 2382 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Aufgrund der parallel verlaufenden B 2 wird diese Verbindung auch nicht als für den überörtlichen Verkehr wichtige Nord-Süd-Verbindung erachtet.

Aus Sicht der Tiefbauverwaltung werden daher derzeit keine gewichtigen Gründe gesehen, die eine Aufstufung rechtfertigen würden.

2. Einzelfälle - Abstufung einer Kreisstraße zu einer Gemeindeverbindungsstraße

2.1 Kreisstraße A 2 Konradshofen-Scherstetten (Streckenlänge ca. 3,821 km)

Die Gemeinde Scherstetten (Ortsteile: Berghöfe, Bruderhof, Erkhausen, Geiselhof, Hilpoldsberg, Konradshofen) ist eine Mitgliedsgemeinde der Verwaltungsgemeinschaft Langenneufnach. Der Ortsteil Konradshofen ist bereits durch die Kreisstraßen A 2 und A 17 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die St 2027 kann ebenfalls über kürzeste Wege erreicht werden, der Ortsrand schließt bereits fast an die St 2027 an. Bei einer Gemeinde mit mehreren Ortsteilen ist eine Verbindung mit dem überörtlichen Verkehrsnetz ausreichend. Die Straßenverbindung von Konradshofen nach Scherstetten bis zur St 2027 dient, entsprechend ihrer Lage im Straßennetz vorwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr zwischen den Ortsteilen Scherstetten, Erkhausen und Konradshofen. Der Verkehr auf der Nord-Süd-Verbindung von Häder bis zur St 2027 und weiter Richtung Süden verläuft vermutlich überwiegend auf der St 2026 bzw. der Kreisstraße A 17. Ziel- und Quellverkehr kann nicht dazu führen, die Straße einer höheren Klasse zuzuordnen. Es wird daher empfohlen hier eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchzuführen, und den Anteil des überörtlichen Verkehrs zu ermitteln.

2.2 Kreisstraße A 5 Gablingen-Lützelburg (Streckenlänge ca. 3,214 km)

Die Gemeinde Gablingen ist eine Einheitsgemeinde (Ortsteile: Gablingen-Siedlung, Holzhausen, Lützelburg, Muttershofen). Eine Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz erfolgt bereits durch die Kreisstraße A 5, A 8 und A 15. Der Ortsteil Lützelburg weist in Relation zu den anderen Ortsteilen kein erhebliches Verkehrsaufkommen auf. Bei einer Gemeinde mit mehreren Ortsteilen ist eine Verbindung mit dem überörtlichen Verkehrsnetz ausreichend. Die Straßenverbindung von Gablingen nach Lützelburg dient auch nicht dem überörtlichen Verkehr. Für Kreisstraßen ist charakteristisch, dass die Verkehrsbeziehungen sich über mehr als zwei unmittelbar benachbarte Gemeinden erstrecken. Der Verkehr zwischen Teilorten ist kein überörtlicher Verkehr, eine weiterführende Ost-West-Verbindung mit einer überörtlichen Netzfunktion ist ebenfalls nicht erkennbar, da parallel bereits die St 2036 verläuft. Die Tiefbauverwaltung ist der Ansicht, dass hier keine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung erforderlich ist.

2.3 Kreisstraße A 8 Gablingen-B2 (Streckenlänge ca. 4,150)

Die Gemeinde Gablingen ist eine Einheitsgemeinde (Ortsteile: Gablingen-Siedlung, Holzhausen, Lützelburg, Muttershofen). Eine Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz erfolgt bereits durch die Kreisstraße A 5, A 8 und A 15. Regelmäßig ist nur eine Straßenverbindung der Gemeinde mit dem überörtlichen Verkehrsnetz erforderlich, auch wenn die Gemeinde aus mehreren Gemeindeteilen besteht. Etwas anderes kann gelten, wenn eine Gemeinde aus weit auseinanderliegenden Gemeindeteilen besteht, die ein erhebliches eigenes Gewicht haben. In dem Ortsteil Gablingen-Siedlung ist ein Industriegebiet angesiedelt darüber hinaus ist hier eine Bahnanbindung vorhanden. Es wird empfohlen eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchzuführen, um den Anteil an überörtlichen Verkehr zu ermitteln.

2.4 Kreisstraße A 9 Langweid-Zollsiedlung-Biberbach (Streckenlänge ca. 5,362)

Langweid a. Lech ist eine Einheitsgemeinde und Eisenbrechtshofen ist ein Ortsteil der Einheitsgemeinde Biberbach. Langweid a. Lech ist bereits durch die B 2 an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden und Biberbach durch die St 2033 sowie durch die

Kreisstraße A 12. Für Kreisstraßen ist charakteristisch, dass die Verkehrsbeziehungen überwiegen, bei denen das Gebiet mehrerer, d.h. nicht mehr als zwei und nicht nur zwei unmittelbar benachbarte Gemeinden, bedient werden. Die Straßenverbindung Langweid-Eisenbrechtshofen-Biberbach dient aufgrund der Lage im Verkehrsnetz überwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr von Biberbach und Langweid a. Lech. Selbst wenn nach dem vierstreifigen Ausbau der B 2 die Kreisstraße A 9 weiterhin teilweise in Anspruch genommen wird, und die Entlastungsfunktion nicht vollständig erfüllt wird, führt dies nicht zur Aufrechterhaltung der Netzfunktion auf der alten Strecke.

Es wird daher empfohlen hier eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.5 Kreisstraße A 11 B 300-Stadtbergen-Leitershofen-Göggingen (Streckenlänge ca. 3,603 km)

Die Stadt Stadtbergen und der Stadtteil Leitershofen sind beide durch die B 17 an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die Kreisstraße A 11 stellt eine Verbindungsstraße von der B 300 über die As 6 nach Stadtbergen und zum Stadtteil Leitershofen weiter zur städtischen Straße As 6 nach Göggingen dar. Aufgrund der Lage im Verkehrsnetz wird davon ausgegangen, dass die Straßenverbindung B 300-As 6-Stadtbergen-Leitershofen-Göggingen überwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr dient. Ziel- und Quellverkehr kann nicht dazu führen, die Straße einer höheren Klasse zuzuordnen als der, der sie nach ihrer Bedeutung im Straßennetz zugehört. Überörtlicher Verkehr liegt vor, wenn die Verkehrsbeziehungen überwiegen bei denen das Gebiet mehrerer, d.h. wohl immer mehr als zwei und nicht nur unmittelbar benachbarte Gemeinden, bedient werden. Die Kreisstraße A 11 verläuft parallel zur B 17 und verlor durch den vierspurigen Ausbau der B 17 sowie dem derzeitigen Ausbau der kreuzungsfreien Knotenpunkte an Bedeutung für den überörtlichen Verkehr.

Es wird daher empfohlen eine Verkehrszählung und eine Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.6 Kreisstraße A 14 Breitenbronn-Oberschöneberg-St 2027 (Streckenlänge ca. 3,851 km)

Oberschöneberg und Breitenbronn sind Ortsteile der Einheitsgemeinde Dinkelscherben. Dinkelscherben ist bereits durch die St 2027 und die Kreisstraße A 1 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen, Breitenbronn bereits durch die B 300. Eine weiterführende Nord-Süd-Verbindung von überörtlicher Bedeutung ist nicht erkennbar, da bereits parallel die Kreisstraße A 2 verläuft, und die St 2027 im Nachbarlandkreis Günzburg auf die B 300 führt. Die Straßenverbindung von Breitenbronn nach Oberschöneberg zur St 2027 dient aufgrund der Lage im Verkehrsnetz überwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr.

Es wird daher empfohlen hier eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.7 Kreisstraße A 15 Biberbach-Achsheim-Gablingen-Batzenhofen (Streckenlänge ca. 9,681 km)

Die Gemeinde Gablingen ist eine Einheitsgemeinde (Ortsteile: Gablingen-Siedlung, Holzhausen, Lützelburg, Muttershofen). Eine Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz erfolgt bereits durch die Kreisstraße A 5 und A 8. Der Markt Biberbach ist bereits durch die St 2033 und die Kreisstraße A 12 an das überörtliche Straßennetz angeschlossen. Batzenhofen ist ein Ortsteil der Stadt Gersthofen und darüber hinaus durch die St 2036 erschlossen. Achsheim ist ein Ortsteil der Einheitsgemeinde Langweid a. Lech. Langweid ist bereits über die B 2 sowie die A 9 an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die Kreisstraße A 15 stellt eine Nord-Süd-Verbindung zwischen Biberbach und Batzenhofen auf die St 2032 dar. Diese läuft direkt parallel zur B 2. Durch den

vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße und der Ortsumfahrung Meitingen sollte eine Entlastungsfunktion erreicht werden. Es ist daher fraglich ob der Kreisstraße A 15 noch die überörtliche Bedeutung zukommt. Auch wenn die Straßenverbindung vom überörtlichen Verkehr weiterhin in Anspruch genommen wird, führt dies nicht zur teilweisen Aufrechterhaltung der Netzfunktion. Es wird daher empfohlen eine Verkehrszählung und einer Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.8 Kreisstraße A 15 Neusäß-Täfertingen-Hirblingen (Streckenlänge ca. 3,297 km)

Die neue Ortsumfahrung Neusäß mit Anschluss (Nord-Süd-Spange) an die Bundesautobahn A 8 dient dem überörtlichen Verkehr über die Grenzen des Landkreises Augsburg und der Nachbarlandkreise hinweg. Die Verkehrsbedeutung entspricht demnach der einer Staatsstraße. Nach Auskunft von der Regierung von Schwaben ist eine Aufstufung mittelfristig angedacht, das Verfahren wurde jedoch noch nicht eingeleitet. Die Kreisstraße A 15 von Neusäß nach Gersthofen läuft direkt parallel zu dieser Straßenverbindung (Nord-Süd-Spange), und hat seit dem Bau der Ortsumfahrung an Bedeutung für den überregionalen Verkehr verloren. Bei einer Aufstufung der Ortsumfahrung in eine höhere Straßenklasse wäre im gleichen Zug eine Abstufung der Kreisstraße A 15 zu überprüfen. Selbst wenn die Entlastungsfunktion (durch eine Ortsumfahrung) nicht vollständig erfüllt wird, führt dies nicht zur teilweisen Aufrechterhaltung der alten Netzfunktion. Es wird daher empfohlen hier eine Verkehrszählung und einer Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.9 Kreisstraße A 16 Oberottmarshausen-Kleinaitingen (Streckenlänge ca. 4,022 km)

Oberottmarshausen ist eine Mitgliedsgemeinde der Verwaltungsgemeinschaft Großaitingen und bereits über die B 17 an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die Kreisstraße A 16 fungiert als Verbindungsstraße zur B 17. Kleinaitingen ist ebenfalls eine Mitgliedsgemeinde der Verwaltungsgemeinschaft Großaitingen (Ortsteile: Lechfeld Gutshof, Lechfeld-Nord) und durch die B 17 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die Kreisstraßen A 16 und A 30 dienen hier als Verbindungsstraßen zur B 17. Aufgrund der Lage im Verkehrsnetz wird davon ausgegangen, dass die Straßenverbindung Kleinaitingen-Oberottmarshausen überwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr dient. Ziel- und Quellverkehr kann nicht dazu führen, die Straße einer höheren Klasse zuzuordnen als der, der sie nach ihrer Bedeutung im Straßennetz zugehört. Überörtlicher Verkehr liegt vor, wenn die Verkehrsbeziehungen überwiegen bei denen das Gebiet mehrerer, d.h. wohl immer mehr als zwei und nicht nur unmittelbar benachbarte Gemeinden, bedient werden. Dagegen ist die Kreisstraße A 16 auch ein Teil der Nord-Süd-Verbindung von Königsbrunn über Untermeitingen nach Obermeitingen (Landkreis Landsberg), diese verläuft parallel zur B 17 und hat durch den neuen vierspurigen Ausbau der B 17 an Bedeutung für den überörtlichen Verkehr verloren. Es wird daher empfohlen eine Verkehrszählung und eine Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.10 Kreisstraße A 18 Langerringen-Schwabmühlhausen (Streckenlänge ca. 5,913 km)

Schwabmühlhausen ist ein Ortsteil der Gemeinde Langerringen. Langerringen ist bereits durch die St 2035 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die Kreisstraße A 18 schließt direkt an die Kreisstraße OAL 25 an bis zur OAL 20. Es liegt somit eine Nord-Süd-Verbindung vor, die parallel zur B 17, St 2035 und Kreisstraße LL 2 verläuft. Durch den vierspurigen Ausbau der B 17 ist gegebenenfalls auch eine zusätzliche Entlastung dieser Straßenverbindung eingetreten.

Es wird daher empfohlen hier eine Verkehrszählung und eine Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.11 Kreisstraße A 19 St 2027-Untermeitingen-Klosterlechfeld (Streckenlänge ca. 5,221 km)

Klosterlechfeld und Untermeitingen sind Mitgliedsgemeinden der Verwaltungsgemeinschaft Lechfeld. Eine Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz ist bereits durch die St 2027 gegeben. Durch Untermeitingen führt zusätzlich die Kreisstraße A 22. Die Straßenverbindung von der St 2027-Untermeitingen-Klosterlechfeld hat seit dem Bau der Ortsumgehung St 2027 an Bedeutung für den überörtlichen Verkehr verloren. Die Abstufung der bisherigen Ortsdurchfahrt (Kreisstraße A 19) in eine niedrigere Straßenklasse ist gerechtfertigt, auch wenn diese von dem überregionalen Verkehr weiterhin teilweise in Anspruch genommen werden sollte. Selbst wenn die Entlastungsfunktion durch die Ortsumgehung nicht vollständig erfüllt werden sollte, führt dies nicht zur teilweisen Aufrechterhaltung der Netzfunktion auf der alten Strecke. Auch Ziel- und Quellverkehr kann nicht dazu führen, die Straße einer höheren Klasse zuzuordnen als der, der sie nach ihrer Bedeutung im Straßennetz zugehört.

Es wird empfohlen hier eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.12 Kreisstraße A 20 St 2027-Wörleschwang-Kr A 12 (Streckenlänge ca. 1,883 km)

Wörleschwang ist ein Ortsteil der Einheitsgemeinde Zusmarshausen. Die Gemeinde Zusmarshausen ist bereits durch die St 2027 und die B 10 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Es ist grundsätzliche eine Verbindung mit dem überörtlichen Verkehrsnetz ausreichend. Ein erhebliches Verkehrsaufkommen in Relation zu den anderen Ortsteilen wird auf der Straßenverbindung über Wörleschwang nicht vermutet. Aufgrund der Lage im Straßennetz wird davon ausgegangen, dass die Straßenverbindung St 2027-Wörleschwang-Kr A 12 überwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr dient.

Es wird daher empfohlen hier eine Verkehrszählung und eine Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.13 Kreisstraße A 24 Nordendorf-Landkreisgrenze (Druisheim) (Streckenlänge ca. 4,218 km)

Die Gemeinde Allmannshofen ist eine Mitgliedsgemeinde (Ortsteile: Hahnenweiler, Holzen, Klause, Schwaighof) der Verwaltungsgemeinschaft Nordendorf. Ein Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz liegt bereits durch die die Kreisstraße A 32 vor. Die sogenannten Anschlussstraßen sind Kreisstraßen, wobei wenn eine Gemeinde aus mehreren Ortsteilen besteht, eine Verbindung mit dem überörtlichen Verkehrsnetz genügt. Die B 2 verläuft als Nord-Süd-Verbindung bereits direkt parallel von Nordendorf bis zur Landkreisgrenze.

Es wird empfohlen hier eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchzuführen.

(Die Überprüfung der Abstufung ist im Zusammenhang mit der Überprüfung der Kreisstraße A 32 zu sehen, es kommt nur eine der beiden Straßenverbindungen zur Abstufung in Frage, da die andere Straßenverbindung die Anbindung von Allmannshofen sichert. Durch die Verkehrszählung und Verkehrsbefragung soll ermittelt werden, bei welcher der beiden Verbindungen der überörtliche Verkehr mehr Gewicht hat.)

2.14 Kreisstraße A 26 St 2045-Thierhaupten-St 2381 (Streckenlänge ca. 5,824 km)

Die Einheitsgemeinde Thierhaupten ist bereits durch die St 2381 und die St 2045 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Zum 01.01.2008 wurde die ehemalige

Kreisstraße A 25 zur St 2381 aufgestuft. Die Straßenverbindung von der St 2045 bis zur St 2381 wird teilweise vom überörtlichen Verkehr als Direktverbindung von Osten über die Kreisstraße A 26 auf die St 2045 bis nach Meitingen bzw. auf die B 2 benutzt. In Gemeinden mit 25000 Einwohnern oder darunter wird nur für unselbständige Gehwege, Parkplätze oder gegebenenfalls Radwege, nicht aber auch für die durchgehende Fahrbahn eine überwiegend örtliche Verkehrsfunktion angenommen. Fraglich ist, ob sich durch die Aufstufung der Kreisstraße A 25 zur Staatsstraße 2381 oder bereits vorher eine Veränderung bei der relativen Verkehrsdichte eingestellt hat. Es ist hier somit insbesondere auch eine Beurteilung anhand des tatsächlichen Verkehrs erforderlich.

Es wird empfohlen hier eine Verkehrszählung und eine Verkehrsbefragung durchzuführen um den Anteil des überörtlichen Verkehrs zu ermitteln.

2.15 Kreisstraße A 27 Heretsried-Affaltern (Streckenlänge ca. 3,500 km)

Die Einheitsgemeinde Heretsried ist bereits durch die St 2036 und Affaltern, Ortsteil des Markts Biberbach, durch die Kreisstraße A 12 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Es liegt hier eine Nord-Süd-Verbindung von Laugna (Landkreis Dillingen) über die Kreisstraße DLG 10 und Affaltern (Landkreis Augsburg) über die Kreisstraße A 27 bis nach Heretsried auf die St 2036 vor. Die Kreisstraße A 12 verläuft in unmittelbarer Nähe ebenfalls von Affaltern auf die St 2036 nach Lauterbrunn.

Es wird daher empfohlen hier eine Verkehrszählung und eine Verkehrsbefragung durchzuführen um den Anteil des überörtlichen Verkehrs zu ermitteln.

2.16 Kreisstraße A 28 Straßberg-Wehringen (Streckenlänge ca. 3,373 km)

Die Einheitsgemeinde Wehringen ist bereits durch die St 2035 und Straßberg, ein Ortsteil der Stadt Bobingen, durch die Kreisstraße A 13 an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die Straßenverbindung von Straßberg nach Wehringen (Kreisstraße A 28) dient lediglich der kürzeren Anbindung des Industriegebietes, welches jedoch bereits durch die St 2035 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen ist. Es wird vermutet, dass hier der zwischenörtliche Verkehr überwiegt.

Es wird daher empfohlen hier eine Verkehrszählung und eine Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.17 Kreisstraße A 29 St 2045-Meitingen-B 2 (Streckenlänge ca. 6,452)

Herbertshofen ist ein Ortsteil des Markts Meitingen. Der Markt Meitingen ist bereits durch die St 2382 und die St 2045 sowie die B 2 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die Kreisstraße A 29 dient seit dem vierspurigen Ausbau der B 2 überwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr. Selbst wenn die Entlastungsfunktion (durch die Ortsumfahrung) nicht vollständig erfüllt werden sollte, führt dies nicht zu einer Aufrechterhaltung der Netzfunktion auf der alten Strecke.

Es wird daher empfohlen eine Verkehrszählung und eine Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.18 Kreisstraße A 30 Königsbrunn-B 17 (Streckenlänge ca. 3,955 km)

Die Stadt Königsbrunn ist bereits durch die Staatsstraße 2380 an die B 17 angebunden. Die Kreisstraßen A 30 dient hier als Verbindungsstraßen zur B 17. Aufgrund der Lage im Verkehrsnetz wird davon ausgegangen, dass die Straßenverbindung Königsbrunn-Oberottmarshausen überwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr dient. Ziel- und Quellverkehr kann nicht dazu führen, die Straße einer höheren Klasse zuzuordnen als der, der sie nach ihrer Bedeutung im Straßennetz zugehört. Überörtlicher Verkehr liegt vor, wenn die Verkehrsbeziehungen überwiegen bei denen das Gebiet mehrerer, d.h. wohl immer mehr als zwei und nicht nur unmittelbar benachbarte Gemeinden, bedient werden. Dage-

gen ist die Kreisstraße A 30 auch ein Teil der Nord-Süd-Verbindung von Königsbrunn über Untermeitingen nach Obermeitingen (Landkreis Landsberg). Diese verläuft parallel zur B 17 und hat durch den neuen vierspurigen Ausbau der B 17 an Bedeutung für den überörtlichen Verkehr verloren.

Es wird daher empfohlen eine Verkehrszählung und eine Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.19 Kreisstraße A 32 Allmannshofen-Ehingen (Streckenlänge ca. 1,924 km)

Die Gemeinde Allmannshofen ist eine Mitgliedsgemeinde (Ortsteile: Hahnenweiler, Holzen, Klause, Schwaighof) der Verwaltungsgemeinschaft Nordendorf. Ein Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz liegt bereits durch die die Kreisstraße A 24 vor. Die sogenannten Anschlussstraßen sind Kreisstraßen, wobei wenn eine Gemeinde aus mehreren Ortsteilen besteht, eine Verbindung mit dem überörtlichen Verkehrsnetz genügt. Entsprechend ihrer Lage im Straßennetz dient diese Verbindung vorwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr. Ziel- und Quellverkehr kann nicht dazu führen, die Straße einer höheren Straßenklasse zuzuordnen als der, der sie nach ihrer Bedeutung im Straßennetz zugehört. Auch eine Nord-Süd-Verbindung (Kreisstraße A 24) verläuft bereits direkt parallel von Nordendorf bis zur Landkreisgrenze. Durch die Kreisstraße A 24 ist bereits der Ortsteil Schwaighof an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Aufgrund der Ansiedlung einer Molkerei in Schwaighof ist der Schwerlastverkehr auf der Kreisstraße A 24 voraussichtlich höher als auf der Kreisstraße A 32.

Es wird empfohlen hier eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchzuführen.

(Die Überprüfung der Abstufung ist im Zusammenhang mit der Überprüfung der Kreisstraße A 24 zu sehen, es kommt nur eine der beiden Straßenverbindungen zur Abstufung in Frage, da die andere Straßenverbindung die Anbindung von Allmannshofen sichert. Durch die Verkehrszählung und Verkehrsbefragung soll ermittelt werden, bei welcher der beiden Verbindungen der überörtliche Verkehr mehr Gewicht hat.)

2.20 Kreisstraße A 33 Auerbach-Streitheim-St 2032 (Streckenlänge ca. 4,596 km)

Streitheim ist ein Ortsteil der Einheitsgemeinde Zusmarshausen. Ein erhebliches Verkehrsaufkommen in Relation zu den anderen Ortsteilen wird auf der Straßenverbindung über Streitheim nicht vermutet. Aufgrund der Lage im Straßennetz wird davon ausgegangen, dass die Straßenverbindung St Auerbach-Streitheim-St 2032 überwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr dient. Eine Autobahnauffahrt ist nicht vorhanden. Eine Nord-Süd-Verbindung verläuft direkt parallel bereits über die Kreisstraße A 5 von der St 2032 bis nach Agawang. Es wird daher empfohlen hier eine

Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchzuführen.

2.21 Kreisstraße A 34 Kleinaitingen – Großaitingen (Streckenlänge ca. 4,643 km)

Die Gemeinde Kleinaitingen (Ortsteile: Lechfeld Gutshof, Lechfeld-Nord) ist eine Mitgliedsgemeinde der Verwaltungsgemeinschaft Großaitingen. Kleinaitingen ist bereits über die Kreisstraße A 16 und A 30 sowie die B 17 und Großaitingen über die St 2035 an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen. Die Kreisstraße A 34 dient, entsprechend der Lage im Straßennetz, überwiegend dem zwischenörtlichen Verkehr. Ziel- und Quellverkehr kann nicht dazu führen, die Straße einer Klasse zuzuordnen als der, der sie nach ihrer Bedeutung im Straßennetz zugehört. Eine West-Ost-Verbindung ist bereits unmittelbar parallel verlaufend durch die Kreisstraße A 30 und St 2380 gegeben.

Es wird daher empfohlen hier eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchzuführen.

Herr Schwindling stellt die Sichtweise der Tiefbauverwaltung zu den in der Vorlage enthaltenen Positionen dar und verweist auf die in der Sachverhaltsdarstellung erfolgten Rechtsgrundlagen, die in vergangenen Sitzungen auch schon mehrfach ausführlich besprochen wurden.

Zu den unter Nr. 1 angeführten **Einzelfällen (Aufstufung einer Gemeindeverbindungsstraße zu einer Kreisstraße)** berichtet Herr Schwindling, dass die Anträge der Gemeinden zum Teil schon weit zurückliegen. Diese mussten aus verschiedenen Gründen vertagt werden, so z. B. aufgrund von geplanten Umgehungen oder nicht vorliegender Zahlen von Verkehrszählungen.

Zur Position **1.2. Ellgau-Nordendorf** möchte **Kreisrat Sartor** wissen, ob es sich hierbei um die Verbindung von der B2 über Ellgau in den Landkreis hinein handle. Laut **Herrn Schwindling** ist damit nur der Streckenabschnitt von Ellgau nach Nordendorf gemeint. **Frau Hausotter** legt dar, in Richtung Nordendorf sei die Kreisstraße angrenzend. Ellgau verfüge jedoch noch über keinen Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz.

Herr Schwindling erklärt, dass man darüber streiten könne, ob dieser kurze Straßenabschnitt aufgestuft werden müsse oder nicht. Im Fall Kühenthal sei die Situation ähnlich. Hier habe sich die Regierung von Schwaben in Absprache mit der Obersten Baubehörde so positioniert, dass eine Aufstufung nicht als gerechtfertigt angesehen werde.

Die Chancen der Gemeinde Ellgau würden sich aus Sicht von **Kreisrat Sartor** verstärken, wenn man diese Strecke als die Verbindung über Ellgau in den Landkreis Donau-Ries hinein betrachte. **Frau Hausotter** teilt mit, es wurde eine Anfrage bei den benachbarten Landkreisen gestellt. Von dort aus bestehe keine Absicht, Strecken aufzustufen, die in den Landkreis Augsburg führen. Dazu stellt **Kreisrätin Kirst-Kopp** fest, dass es also nichts nützen würde, dies bis zur Landkreisgrenze nach Oberndorf weiterzuverfolgen. Dies bestätigt **Frau Hausotter**. Hinzu komme, dass parallel zu dieser Straße die B2 verlaufe. Im Falle einer Aufstufung zur Kreisstraße würde der B2 die Entlastungsfunktion genommen. Eine Netzfunktion liege bei diesem Streckenabschnitt auch nicht vor.

Herr Schwindling macht zu dieser Position abschließend nochmals deutlich, dass auf jeden Fall noch eine Stellungnahme der Regierung von Schwaben eingeholt werden soll.

Zur **Position 1.3 Landkreisgrenze (Rischgau)-Hegnenbach-St 2032 und Landkreisgrenze (Hausen)-Hegnenbach** erteilt **Landrat Sailer** dem anwesenden Bürgermeister der Gemeinde Altenmünster, Bernhard Walter, das Wort. **Bgm. Walter** informiert darüber, dass sich der Antrag der Gemeinde Altenmünster seiner Meinung nach eigentlich nur mit der Strecke Hausen-Hegnenbach-St 2032 befasst habe. Dies lasse sich aber noch klären. Ihn habe jetzt die Position des Landkreises Dillingen überrascht, nachdem er dies mit dem Bürgermeister der Gemeinde Villenbach anders besprochen hatte. Auch dies müsse noch abgeklärt werden.

Richtig sei, dass inzwischen der Ausbau der St 2032 im Gange sei. Damit habe man nicht rechnen können. Inwieweit dadurch die Schleichverkehre vermindert werden, könne er nicht beurteilen, so Bgm. Walter. Überrascht zeigt er sich auch bezüglich des in der Sitzungsvorlage genannten Ergebnisses der damaligen Verkehrszählung, wonach die Verkehrsbelastung von Rischgau her erheblich höher sein soll als von Richtung Hausen. Hier bestehe ebenfalls noch Klärungsbedarf. Eventuell könnten die Zahlen verwechselt worden sein.

Was den Verkehr von der Deponie Hegnenbach anbelange, seien nur schwer Prognosen dahingehend möglich, in welcher Dimension und wie lange diese Verkehre noch stattfinden werden.

Herr Schwindling verweist zur Konkretisierung der Thematik auf die vorliegende Karte. Demnach befindet sich im Westen dieser Streckenverbindung die St 2027, die im Wesentlichen in Nord-Süd-Richtung verläuft. Östlich davon liegt die St 2032 in Nord-Süd-Richtung. Betrachte man sich diesen Streckenabschnitt von Hegnenbach ausgehend, dann wäre aus Sicht der Tiefbauverwaltung in dieser Lage sozusagen eine „Überangebot“ an überörtlichen

Straßen gegeben. Es werde nur eine Gemeindeverbindungsfunktion und keine überörtliche Funktion gesehen, die durch die angrenzenden Staatsstraßen mehr als erfüllt sei.

Bgm. Walter gibt Herrn Schwindling vollkommen Recht. Tatsächlich sei es aber so, dass die Strecke Hegnenbach-St 2032 genau die Abkürzung sei, die insbesondere zu Zeiten des Berufsverkehrs genutzt werde. Er habe Zweifel, ob diese Problematik durch den Ausbau der St 2032 abgemindert werden könne. Es bleibe zu hoffen, dass der zweite Bauabschnitt der St 2032 zeitnah umgesetzt werde. **Herr Schwindling** macht nochmals deutlich, dass ein Blick auf die Karte eine Aufstufung alles andere als nahe legt. Wenn die Gemeinde Altenmünster es genau wissen möchte, so könne diese in Absprache mit der Tiefbauverwaltung gerne eine Verkehrszählung und -befragung haben, deren Kosten dann aber selbst übernommen werden müssten. **Bgm. Walter** bittet um Verständnis dafür, dass er hierzu heute nicht endgültig Stellung beziehen möchte, sondern er sich noch einmal intensiv mit der Thematik befassen müsse.

Landrat Sailer informiert ferner über ein Gespräch mit dem Kollegen Schrell in der letzten Woche. Demnach werde seitens des Landkreises Dillingen an keine Aufstufung auf der Fläche des Landkreises Dillingen gedacht.

2. Einzelfälle – Abstufung einer Kreisstraße zu einer Gemeindeverbindungsstraße

2.1 Kreisstraße A 2 Konradshofen-Scherstetten

Kreisrat Settele verweist auf den Berg in Schwabegg und die kurvige Strecke, weshalb der Schwerlastverkehr geradeaus und das Schmuttertal hinauf in Richtung St 2027 fahre. Auch **Kreisrat Schoner** möchte diese gefährliche Gefällstrecke in Schwabegg zur Sprache bringen, weshalb man den Schwerlastverkehr auf der anderen Strecke nicht wegbringen werde. Er zeigt sich außerdem überrascht darüber, dass die Verwaltung hier eine ganze andere Streckenführung aufzeige. Normalerweise fahre man in Richtung Landsberg etc. auf der Strecke Konradshofen-Scherstetten.

Herr Schwindling erklärt, dass man nach der Verkehrsbefragung sehen werde, ob sich die Auffassung von Kreisrat Schoner entsprechend niederschlage.

Kreisrat Lautenbacher unterstreicht die Ausführungen von Kreisrat Settele und Kreisrat Schoner und betont, dass auf mindestens 15 km bei der Strecke Mittelneufnach-Schwabmünchen keine Möglichkeit bestehe, auf eine überörtliche Straße zu kommen.

Von **Kreisrat Neher** wird daraufhin erwidert, dass die „Südstaatler“ bei einem Blick auf die Karte nicht schlecht mit überörtlichen Straßen bestückt seien. Eine Benachteiligung könne er hier wirklich nicht erkennen.

Kreisrat Steinbacher bittet darum, sich nun auf die Vorlage zu konzentrieren und erst mit der Aufarbeitung zu beginnen, wenn die notwendigen Zahlen auf dem Tisch liegen. Natürlich gebe es bei jeder Straße ein Für und Wider. Es sei aber zu früh, sich hierüber heute auszutauschen. Letztendlich müsse das Gesamtpaket gesehen werden.

2.2 Kreisstraße A 5 Gablingen-Lützelburg

Kreisrat Schantin stellt fest, dass der Abstufung dieses Streckenabschnitts demnach zugestimmt werden könnte, nachdem es sich hierbei um eine innerörtliche Verkehrsverbindung handelt. Vertieft müsse man sich aber dann unterhalten, wenn tatsächlich der eventuelle Ausbau der Peterhofstraße stattfinden sollte, was seit über 20 Jahren ein Dauerthema sei.

Kreisrat Sartor macht aufgrund dieses Wortbeitrags deutlich, dass zunächst eine Anhörung der betroffenen Gemeinden stattfinden müsse, und zwar frühzeitig und äußerst nachhaltig. Bei dieser grundlegenden Diskussion sollte auch daran gedacht werden, dass der Landkreis bezüglich seiner Mittel nicht gerade gut bestückt sei. Manche Abstufung werde aber nicht ohne einen Kostenaufwand möglich sein. Bis zum nächsten Mal sollte deshalb auch dargelegt werden, welche Kosten mit einer Abstufung für den Landkreis verbunden wären.

Herr Schwindling entgegnet, dass nach dem Straßen- und Wegegesetz die Einstufung oder Klassifizierung der Straßen nicht davon abhängig sei, ob sich der Landkreis oder einzelne Gemeinden dies leisten können oder nicht. Die Einstufung erfolge aufgrund der Qualität und Verkehrsbedeutung. Dazu macht **Kreisrat Sartor** deutlich, dass der Landkreis die Straßen aber in einem Zustand übergeben müsse, der den Erfordernissen entspreche. Eine Straße, die 30 Jahre nicht mehr ausgebessert wurde, werde von einer Gemeinde sicherlich nicht übernommen.

Zum Verfahrensablauf fragt **Kreisrat Steinbacher** nach, ob eine Gemeinde darüber informiert werde, wenn keine Verkehrszählung als notwendig angesehen werde. **Herr Schwindling** legt dar, die Gemeinden werden nun entsprechend informiert und aufgefordert, dem Landkreis für die Verkehrszählung und -befragung in den Fällen eine Kostenübernahmeerklärung zuzusenden, in denen der Landkreis der Auffassung sei, dass die Sachlage eigentlich dagegen spreche.

Kreisrat Steinbacher weist darauf hin, dass es sich im vorliegenden Fall um eine Kreisstraße handelt, weshalb er nicht sicher sei, ob die Gemeinde dann die Kosten übernehmen müsse. In diesen Fällen muss der Landkreis laut **Herrn Schwindling** gegenüber der Gemeinde nachweisen, warum eine Abstufung erfolgen soll, und damit die Kosten selbst tragen.

Frau Hausotter berichtet ergänzend dazu, dass bei den Straßen, bei denen die rechtliche Situation nach Auffassung der Verwaltung schon für eine Abstufung spricht, keine zusätzliche Verkehrszählung und -befragung vorgesehen werden soll. Sollte der Ausschuss der Auffassung sein, dass dies trotzdem erfolgen soll, dann könne man dies noch mit aufnehmen. Die Haushaltsmittel würden sich dann entsprechend erhöhen.

Aus Sicht von **Landrat Sailer** ist bei dieser Strecke eine vorgeschaltete Verkehrszählung nicht notwendig. Über diesen Sachverhalt sollte in einem zweiten Schritt aufgrund der bekannten Streckensituation mit der Gemeinde verhandelt werden.

Von **Herrn Lutz** wird erläutert, es handle sich hierbei um einen ganz eigenständigen Fall, und zwar um die Erschließung eines Ortsteiles der Gemeinde Gablingen, die über mehrere Anschlüsse an überörtliche Straßen verfüge. Rechtlich gesehen müsste es somit zu einer Abstufung kommen. Die Verkehrszahlen seien hier nicht maßgebend, da es in Lützelburg nur Ziel- und Quellverkehr bzw. etwas Schleichverkehr durch den Wald hindurch gebe.

2.3 Kreisstraße A 8 Gablingen-B2

Kreisrat Wittmann möchte wissen, ob es aufgrund des geplanten Gefängnisses Sinn macht, jetzt eine Zählung vorzunehmen. **Herr Schwindling** wirft die Frage auf, wie der Ziel- und Quellverkehr vonstattengeht, ob von der B2 aus nur Ziel- und Quellverkehr zum Gefängnis oder der Verkehr überörtlich über die Bahnlinie hinüber in Richtung Gablingen verlaufe. Unlängst habe auch ein Gespräch mit den dortigen Bürgermeistern stattgefunden. Demnach seien in den Entwicklungskonzepten noch größere Gewerbeflächen angedacht, die in die weitere Diskussion mit einfließen können.

Kreisrat Mößner erkundigt sich nach den Kosten einer solchen Verkehrszählung für eine Gemeinde. Dies hängt nach Aussage von **Herrn Lutz** davon ab, ob ohnehin eine Zählstelle vorhanden sei, wie viele Leute dort eingesetzt werden und wie die Verkehrsabsicherung erfolgen müsse. Grob geschätzt koste die Verkehrszählung mit der Befragung ungefähr 1.500 € Hinzu kommen die Kosten der Gemeinde für die Verkehrsabsicherung durch Schilder. Die Länge der Zählung komme auch auf den Verkehrsfluss an. Handle es sich hauptsächlich um Berufsverkehr, dann könne diese auf 2 – 3 Stunden begrenzt werden. Von einem fachkundigen Büro werde noch ermittelt, wann und wie lange an einer Strecke gezählt werden müsse.

2.21 Kreisstraße A 34 Kleinaitingen-Großaitingen

Kreisrat Mößner merkt an, dass die Oberottmarshäuser und Kleinaitinger, die nach Augsburg zur Arbeit fahren, dies auf der B17 tun. Der Anschlusspunkt zur B17 liege allerdings südlich und damit ca. 1,5 km in entgegengesetzter Richtung. Man fahre also entweder über Königsbrunn oder über Bobingen. Beide Strecken werden jetzt aber „in Frage gestellt“. Kreisrat Mößner erklärt, er garantiere dafür, dass nicht einmal 5 % der Autofahrer den Umweg in Richtung Süden nehmen und so nach Augsburg fahren.

Ferner möchte Kreisrat Mößner wissen, ob die Umgehung von Bobingen eine aufgestufte Straße ist. **Herr Schwindling** erklärt, dies sei nicht der Fall, worauf **Kreisrat Mößner** darauf hinweist, dass durch diese Umgehung der Anreiz geschaffen wurde, nicht mehr die B17 zu nutzen, wenn man in Richtung Inningen/Göggingen fahre.

Kreisrätin Höfer verweist darauf, dass es stadtnahe und eher ländliche Bereiche gebe, weshalb hier nicht nur das reine Kfz-Aufkommen gesehen werden dürfe, das natürlich viel stärker sei, je näher man in Richtung Augsburg komme. Man müsse aufpassen, dass die Gemeinden an der Landkreisgrenze nicht abgehängt werden und auch dort noch Kreisstraßen bestehen bleiben. Betrachte man sich die Landkreiskarte mit den verschiedenen Farben der Straßen, dann seien die Straßen im Süden relativ gelb, während sie im Westen und Norden eher andere Farben aufweisen. Deshalb sollte auch auf eine gewisse Ausgewogenheit bei den anstehenden Entscheidungen geachtet werden.

Dieser Meinung stimmt **Kreisrat Neher** zu. Das Kriterium der Verkehrszählung sei ein wichtiges Kriterium. Der Landkreis sei aber ein Flächenlandkreis. Im ländlichen Raum und insbesondere an der Peripherie hätten die Straßen wichtige Funktionen. Was heute vorgelegt wurde, könne er so akzeptieren. Auf diesem Weg sollte nun weitergegangen werden.

Anschließend fassen die Mitglieder des Bau- und Umweltausschusses folgenden

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, an den folgenden Strecken eine Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durchführen zu lassen:

1. In den Fällen von 1.1 bis 1.7 muss eine Kostenübernahme für die Verkehrszählung und Verkehrsbefragung durch die jeweilige Gemeinde erfolgen, wenn die Gemeinde an ihrem Antrag weiterhin festhält.
2. In den Fällen von 2.1 bis 2.20 soll zusätzlich zur turnusmäßigen Verkehrszählung eine Verkehrsbefragung durchgeführt werden, sowie bei den folgenden Streckenverbindungen eine Verkehrszählung incl. Verkehrsbefragung, wenn bisher keine Zählstelle vorhanden ist. Die zusätzlichen Kosten werden durch den Landkreis Augsburg übernommen.
 - 2.1 Kreisstraße A 2 Konradshofen – Scherstetten (Verkehrszählung und -befragung)
 - 2.2 ----- (Keine Verkehrszählung und -befragung)
 - 2.3 Kreisstraße A 8 Gablingen – B 2 (Verkehrsbefragung)
 - 2.4 Kreisstraße A 9 Langweid – Zollsiedlung – Biberbach (Verkehrsbefragung)
 - 2.5 Kreisstraße A 11 B300-Stadtbergen-Leitershofen-Gögg. (Verkehrsbefragung)
 - 2.6 Kreisstraße A 14 Breitenbronn - Oberschöneberg - St 2027 (Verkehrsbefragung)
 - 2.7 Kreisstraße A 15 Biberbach-Gablingen-Batzenhofen (Verkehrsbefragung)
 - 2.8 Kreisstraße A 15 Neusäß-Täfertingen-Hirblingen (Verkehrsbefragung)
 - 2.9 Kreisstraße A 16 Oberottmarshausen-Kleinaitingen (Verkehrsbefragung)
 - 2.10 Kreisstraße A 18 Langerringen-Schwabmühlhausen (Verkehrsbefragung)
 - 2.11 Kreisstraße A 19 St 2027-Untermeitingen-Klosterlechfeld (Verkehrsbefragung)
 - 2.12 Kreisstraße A 20 St 2027-Wörleschwang-Kr A 12 (Verkehrsbefragung)
 - 2.13 Kreisstraße A 24 Nordendorf-Landkreisgrenze (Verkehrsbefragung)
 - 2.14 Kreisstraße A 26 St 2045-Thierhaupten-St 2381 (Verkehrsbefragung)
 - 2.15 Kreisstraße A 27 Heretsried-Affaltern (Verkehrsbefragung)
 - 2.16 Kreisstraße A 28 Straßberg-Wehringen (Verkehrsbefragung)
 - 2.17 Kreisstraße A 29 St 2045-Meitingen-B 2 (Verkehrsbefragung)
 - 2.18 Kreisstraße A 30 Königsbrunn-B 17 (Verkehrsbefragung)
 - 2.19 Kreisstraße A 32 Allmannshofen-Ehingen (Verkehrsbefragung)
 - 2.20 Kreisstraße A 33 Auerbach-Streitheim-St 2032 (Verkehrsbefragung)
 - 2.21 Kreisstraße A 34 Kleinaitingen – Großaitingen (Verkehrsbefragung)

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	15
Nein-Stimmen:	0

TOP 5 Verschiedenes

Herr Lutz informiert den Ausschuss über die Situation im Winterdienst. Im Bauhof Schwabmünchen sei es im Januar kurzfristig zu Lieferschwierigkeiten gekommen, weshalb zweimal der Bauhof Diedorf ausgeholfen habe. Das Streuen musste zu keiner Zeit eingestellt oder reduziert werden. Die Kosten für den Winterdienst werden ungefähr bei 515.000 € liegen, der Ansatz betrug 275.000 €. Der Salzverbrauch liege in etwa bei 3.400 t – 3.500 t, im Winter 2005/06 wurden 3.800 t benötigt.

Landrat Sailer erinnert daran, dass während der Haushaltsberatungen noch versucht wurde, bei dieser Position einzusparen. Nun könne festgestellt werden, dass man von diesen Ansätzen weit entfernt sei.

Kreisrat Lautenbacher verweist darauf, dass wohl auch erhebliche zusätzliche Kosten für die Fahrzeuge aufgrund des starken Winterdienstes angefallen sind und fragt nach, ob der genannte Betrag diese Kosten bereits beinhaltet. **Herr Lutz** erklärt, dieser Betrag umfasse nur die Ausgaben für den Salzverbrauch und sämtliche Ausgaben für die Subunternehmer. Bei den weiteren Fahrzeugkosten werde mit Sicherheit eine geringfügige Erhöhung vorhanden sein.

Daraufhin schlägt **Landrat Sailer** vor, diese Zahlen in einer der nächsten Sitzungen nochmals ausführlich darzulegen. In diesem Zusammenhang bittet **Kreisrat Durz** außerdem noch um Aufbereitung, in welchem Zustand sich die einzelnen Straßen nach diesem Winter befinden.

Kreisrat Wittmann erkundigt sich danach, wie die Schäden an den Straßen festgestellt werden, wozu **Herr Lutz** berichtet, der Landkreis sei verpflichtet, die Kreisstraßen kontinuierlich abzufahren. Die Tiefbauverwaltung verfüge hierzu über entsprechend ausgebildete Mitarbeiter in Schwabmünchen, Diedorf und im Stützpunkt Nordendorf, die jeweils auch einen Vertreter haben. Die Mitarbeiter fahren jede Straße mindestens einmal die Woche ab und überprüfen, ob die Straßen verkehrssicher sind oder irgendwelche Notmaßnahmen erfolgen müssen.

TOP 6 Wünsche und Anfragen

- keine Wünsche und Anfragen -

16. Sitzung des Bau- und Umweltausschusses 03.03.2010