

Gemeinde Rottenacker

Auszug aus der Niederschrift über die Verhandlungen des Gemeinderates	Verhandelt am 22.02.2018 Normalzahl: 10; anwesend: 7; abwesend: 3 Mitglieder Vorsitzender: Bürgermeister Hauler entschuldigt: Sebastian Riepl, Uwe Schneider, Christian Walter
---	--

Außerdem anwesend: Herr Dipl.Ing. Müller, Ulm.....bei § 163
Frau Lux, Herr Thomé von DB-Netz AG.....bei § 164
Herr Zacharies, Planer von Fa. Graband.....bei § 164
Herr Schranz, Ing.Büro Bad Saulgau.....bei § 165

Öffentlicher Teil

§ 163

Untersuchungsbericht zum baulichen Zustand der alten Donaubrücke und Stehebachbrücke – Ingenieurbüro Müller, Ulm – mit Sanierungsvorschlag (2018)

Zur Sachdarstellung dieses Themas kann Bürgermeister Hauler Herrn Diplomingenieur Müller vom gleichnamigen Ingenieurbüro Müller, Ulm, im Gemeinderat begrüßen. Wie berichtet, hatte die Gemeinde zuvor bereits dieses Büro mit den hierzu erforderlichen Brückenprüfleistungen beauftragt. Zielvorgabe war eine Komplettanierung anzustreben, welche die Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit sowohl der alten Donaubrücke als auch der Stehebachbrücke für den zugelassenen Verkehr gewährleistet.

Als die neue Donaubrücke 1977 freigegeben wurde, ging die alte Donaubrücke aus dem Jahre 1891/1892 in die Unterhaltungslast der Gemeinde über, so der Vorsitzende. 1980 wurde diese zuletzt instandgesetzt.

Herr Müller erläutert bei seiner Präsentation zunächst den Sachstand zur alten Donaubrücke. Demnach entspricht das Geländer (Abstand der senkrechten Füllstäbe sind zu groß und der Handlauf ist zu niedrig) nicht mehr den geltenden Vorschriften. Die Fahrbahnplatten weisen infolge jahrzehntelangen Einsatzes von Streusalz Querschnittsverluste auf. Schäden wurden sowohl oben als auch unten am Bauteil ausgemacht. Verkehrssicherheit und Standsicherheit sind infolge der Betonausbruchstellen nicht mehr gegeben, das heißt, hier bestehe Handlungsbedarf.

Außerdem weisen die Stahlkonstruktion an den Fugen ausgeprägte Korrosion auf mit Querschnittsverlust. Davon abgesehen sei die vorhandene Beschichtung noch in Ordnung. Vollständig zerbrochen seien an den Widerlagern die Kammerwände.

Herr Müller erläutert dem Gemeinderat 2 Instandsetzungsvarianten. Den Beton auf den Fertigteilelementen abzutragen und neu aufzubauen sei allerdings sehr aufwändig, weshalb er empfehle, die Teile einfach auszubauen und zu ersetzen. Ein weiterer Vorteil sei beim Austausch das Er-

reichen einer wiederum ca. 30 Jahre langen Nutzungsdauer. Die errechneten Kosten sind bei beiden Varianten ähnlich und liegen bei rund 127.000 €. Insofern sei eine Teilerneuerung grundsätzlich die wirtschaftlichere Variante.

In diesem Zusammenhang habe sein Ingenieurbüro auch die Brücke über den Stehebachkanal südlich der alten Donaubrücke untersucht, Schäden lokalisiert/beurteilt und ebenfalls 2 Instandsetzungsvarianten ausgearbeitet. Auch hier ist eine Erneuerung der Überbauplatte und des Geländers mit Instandsetzung der Widerlagerwand/Auflagerbank für rund 55.000 € mit einer Nutzungsdauer von voraussichtlich 30 Jahren die wirtschaftlichste Lösung. Die Kosten der Instandsetzung wären etwa gleich hoch.

Bei Beratung vertritt der Gemeinderat die einvernehmliche Auffassung, beide Brücken zu erhalten und für Radfahrer und Fußgänger einschließlich Kommunalraumfahrzeug wieder verkehrssicher zu machen. Das Ingenieurbüro Müller wird beauftragt, wie vorgeschlagen für beide Brücken die Sanierungsplanung auf der Basis einer Nutzungsdauer von 30 Jahren zu verfeinern. Kostenpunkt einschließlich Planung insgesamt rd. 200.000 €.

Man wolle versuchen, so der Vorsitzende, für die Maßnahme „Alte Donaubrücke“ einen Zuschuss aus dem Förderprogramm für Brückensanierungen zu bekommen. Ein dahingehender Antrag müsse bis zum 15.04.2018 gestellt sein. Andere Zuschussmöglichkeiten kämen hier leider nicht in Betracht.

§ 164

Bahnübergang „Zeppelinstraße“ – Variantenuntersuchung und Bericht zum geplanten Umbau (2019) mit vorgeschalteten Lichtzeichen in der L 255, Bahnhofstraße, durch DB-Netze

Dazu kann der Vorsitzende Frau Lux und Herrn Thomé von der DB-Netz AG, Saarbrücken, sowie Herrn Zachries als Planer von der Firma Graband, Braunschweig, in der Mitte des Gemeinderats begrüßen. Rückblickend erinnert Bürgermeister Hauler u.a. an eine Besprechung im Jahre 2003, bei der man diese Thematik im Zusammenhang mit der Neigezugtechnik bereits diskutiert habe, jedoch wegen unterschiedlicher Auffassungen und Bedenken der Behörden (Regierungspräsidium, Straßenbauamt, Gemeinde und Polizei) zu keiner Lösung gekommen sei. Schließlich blieb dann alles so wie es war. Inzwischen darf man aufgrund des Regelwerks an diesem Bahnübergang keine Reparaturarbeiten mehr ausführen. Sollte es am Bahnübergang selbst oder der Technik zu Störungen oder Beschädigungen kommen, müsste zur Verkehrsregelung Personal abgestellt werden mit sehr hohen finanziellen Kosten.

Nach den Anforderungen des Eisenbahnbundesamts (EBA) vom April 2016 bleibe nur, den Bahnübergang umzubauen und auf den aktuellen Stand des Regelwerks zu bringen. Dieser Bahnübergang aus dem Jahre

1976 sei etwas ganz Besonders, so Frau Lux, weil er im Einmündungsbe-
reich der Landesstraße und genau auf einer Weiche liege. Frau Lux geht
bei ihrer Präsentation zunächst auf den Bestand, die seitherigen Über-
legungen und anschließend auf die nun ausgearbeiteten Umbauvarianten
ein und erläutert die Zusammenhänge und Abläufe. Die gemeinsame
Besprechung am 21.11.2017 mit Vertretern der Bahn AG, Landratsamt,
Polizei und Gemeinde hatte zum Ergebnis, dass

- a) ein Umbau des Bahnübergangs „Zeppelinstraße“ (1:1) aus Gründen
des Regelwerks nicht zulässig ist,
- b) eine abknickende Vorfahrtsregelung der L 255 in die Zeppelinstraße
bzw. aus der Zeppelinstraße in die L 255 nicht straßenrechtskonform
wäre,
- c) die Zeppelinstraße in Fahrtrichtung Nord zur Einbahnstraße
umzuwandeln, ebenfalls derzeit ohne Durchgangsstraße zur Braige-
straße keine gute Alternative sei,
- d) eine Büstra-Anlage (= normale Ampelanlage „rot/gelb/grün“) zu teuer
wäre und gegenüber nur vorgeschaltetem Rotlichtzeichen keinen
Mehrgewinn brächte.

Als mögliche und von Seiten der Bahn nun vorgeschlagene Variante, wel-
che auch das Landratsamt (Baulastträger der L 255) mittragen könnte,
wäre eine vorgeschaltete Lichtzeichenanlage nach aktuellem Regelwerk
auf der L 255. Die Wartezeiten auf der L 255 (sogenannte Rotzeit) müs-
sen aber der Akzeptanz und des entstehenden Rückstaus wegen so kurz
wie möglich gehalten werden. Das heißt, das Rotlicht erlischt, sobald die
Vollschranken – die noch einmal bestätigt werden – schließen. Zudem
schreibt das Regelwerk auch eine Verbreiterung des Bahnübergangs von
jetzt 5,50 m auf 6,35 m vor. Weil der Bahnübergang auch aus Gründen
der Weichenoptimierung ca. 1 m in östliche Richtung verschoben werden
muss, gehe dies nun auf Kosten der Bahn. Beteiligen müsse sich die
Gemeinde aber sicher mit 1/3 an den Kosten der „Hardware“ der vorge-
schalteten Lichtzeichen.

Diese nun vorgeschlagene Variante findet auch im Gremium Akzeptanz,
trotz der Tatsache, dass es auf der L 255 zu entsprechenden aber
akzeptablen Wartezeiten – laut Herrn Zachries maximal jeweils 1 Minute –
kommen wird.

Auch die Fußgängerüberwege bleiben trotz der Verbreiterung und ge-
ringfügigen Verlegung erhalten und werden durch die Vollschranken ab-
gesichert.

Ergänzend weist der Vorsitzende auf Nachfrage darauf hin, dass ab Juni
2019 durch die Ausweitung des Regionalverkehrs von Ulm bis Munder-
kingen und zurück mit jeweiligem Halt in Rottenacker etwa 4 Züge stünd-
lich durch Rottenacker fahren werden. Die Wartezeiten für Fahrzeuge auf
der L 255 müsse man deshalb so gering wie möglich halten.

Den Hauptbrocken der Kosten von ca. 900.000 € für den Umbau des
Bahnübergangs mit vorgeschalteten Lichtzeichen in der L 255 trägt die
Bahn AG. Von den rund 50.000 € kreuzungsbedingten Kosten hat die
Gemeinde 1/3, d.h. rund 20.000 € zu tragen.

Der Gemeinderat fasst daraufhin den einstimmigen

Beschluss:

Der von der Bahn AG vorgelegten Umbauvariante mit vorgeschalteten Lichtzeichen in der L 255 zuzustimmen.

§ 165

Sanierung der Braige-/Kirchstraße (2018/2019) **Aktueller Bericht zum geplanten Sanierungsablauf** **durch das Ingenieurbüro Schranz (Wasserleitung, Kanal,** **Glasfaser, barrierefreie Bushaltestellen, Belag)**

Der Vorsitzende heißt zur Erläuterung dieses Vorhabens Herrn Schranz willkommen. Dieses in 2018/2019 geplante Vorhaben sei, so der Vorsitzende, kein leichtes Unterfangen. Weil auch das Land beabsichtigt die neue Donaubrücke zu sanieren und den Straßenbelag der L 257 der Brücke bis etwa Einmündung „Blumenstraße“ zu erneuern, stehe man auch vor einer logistischen Herausforderung. Dazuhin sei neben der Erneuerung der Wasserleitung und Sanierung des Abwasserkanals in der Braige- und Kirchstraße auch die Verlegung der Backboneleitung von der Kirchbierlinger Straße über die alte Donaubrücke, die Braigestraße/ Kirchstraße bis zur Schule vorgesehen. Den Interessen der Anwohner wie auch der örtlichen Geschäfte werde man in der Bauphase soweit als möglich entgegenkommen.

Für diese relativ komplexe Maßnahme habe er, so Herr Schranz, noch keine baureife Planung auf dem Tisch. Auf Grundlage der Vorgespräche und angestellten Untersuchungen erläuterte er dem Gemeinderat nachfolgendes Zwischenergebnis:

Abwasserleitung

Die Arbeiten zur Kanalsanierung im Inlinerverfahren waren bereits ausgeschrieben und wurden vom Gemeinderat in der Sitzung vom 25.01.2018 an die Firma AKS Umwelttechnik, Neu-Ulm, zum Preis von 36.758,15 € vergeben. Die Ausführung dieser Arbeiten soll bereits im April/Mai 2018 erfolgen. Eine halbseitige abschnittsweise Sperrung der Straße reiche dafür wohl aus.

Wasserleitung

Die hier verbauten duktilen Gussrohre aus den 70er-/80er-Jahren seien wegen fehlendem Korrosionsschutz qualitativ schlecht gewesen und deshalb häufig von Lochfraß befallen. Neben der Kanalsanierung im Inlinerverfahren habe er nun auf Anregung von Bürgermeister Hauler als Alternative untersucht, ob auch in der Wasserleitung ein „Inlinerverfahren“ (Einschub eines Schlauches in das vorhandene Gussrohr) angewendet werden kann. Vorteil wären Kostenersparnisse und einfachere Bauabwicklung in dieser „Hauptverkehrsstraße“ an der auch örtliche Geschäfte liegen. Die Wasserbedarfsberechnung habe ergeben, dass ein Inlinerverfahren möglich sei. Auch die Hausanschlüsse seien nach Aussage von

Bauhofleiter Ulrich Zimmer schon mit PE-Material ausgeführt und müssten nicht erneuert werden. Diese Inlinesanierung der Wasserleitung, mit Erneuerung der Schachttechnik, soll ebenfalls in 2018 erfolgen.

Das Problem sei, dass durch den Einzug der Leitungen der Querschnitt der Wasserrohre verringert werde. Weil das unter Umständen eine deutliche Verschlechterung der Versorgung bedeuten kann, habe er überprüft, wie sich die Verringerung des Durchmessers auf den Wasserdruck auswirkt. Dies sei vor allem bei der Bereitstellung von Löschwasser wichtig, so Herr Schranz. Rottenacker komme hier zugute, dass die Wasserleitungen nicht in einem großen Ring verlegt seien, sondern Leitungen meist parallel über weitere Leitungen gespeist werden. Deshalb sei der Druckverlust nicht so hoch, dass das Verfahren nicht angewendet werden könne. Der Vorteil sei, dass die Straße nicht komplett geöffnet werde und so beim Großteil der Arbeiten nur eine halbseitige Sperrung notwendig sein würde. Dennoch werde voraussichtlich der überregionale Schwerlastverkehr großräumig umzuleiten sein. Während dieser Arbeiten würden die Haushalte und Geschäfte über eine Notleitung mit Wasser versorgt.

Straßenbelag, Backboneleitung, barrierefreie Bushaltestellen

Für 2018 wäre auch der Belag in der Braigestraße Süd – Bahn bis Einmündung L 257 angedacht. Die neue Donaubrücke im Bereich Abfahrt Kirchbierlingen – Einmündung Braigestraße in L 257 – wird 2018 durch das Land saniert. Der Restbelag und die weiteren gemeindlichen Arbeiten z.B. Backbone in der L 257 Richtung Munderkingen könnten 2019 erfolgen. Zur Backboneverlegung liege allerdings noch keine Detailplanung vor und der Bedarf der Mitverlegung (FTTB) werde noch abgefragt.

Zu der Absicht, die Bushaltestellen „barrierefrei“ umzubauen erläutert Herr Schranz verschiedene Varianten, allerdings noch ohne Details. Bis 2022 müssen Bushaltestellen generell barrierefrei umgebaut sein.

Auch wegen der noch nicht fertigen Planung und noch erforderlichen Abstimmung mit der Straßenbaubehörde (Sanierung Donaubrücke und Erneuerung Straßenbelag) ist ein genaues zeitliches Baufenster und damit die Frage, welche Abschnitte wann und wie, d.h. welche Sperrungen erforderlich sein werden, noch nicht geklärt.

Nach weiterer Beratung nimmt der Gemeinderat diese Ausführungen so zur Kenntnis. Insbesondere soll nun auch, wenn die Untersuchungen es abschließend ermöglichen, die Wasserleitung im Inlineverfahren saniert werden.

§ 166

Erschließung im „Industriegebiet Vorderes Ried IV“ Vorstellung der geplanten Arbeiten und Freigabe der Ausschreibung

Wegen krankheitsbedingter Engpässe sei dieser Tagesordnungspunkt noch nicht so weit vorbereitet um darüber beraten zu können. Bürger-

meister Hauler setzt diesen Tagesordnungspunkt deshalb von der Tagesordnung ab.

§ 167

Bekanntgaben, Verschiedenes, Anträge

Bürgermeister Hauler geht dazu auf eine Änderung der Straßenverkehrsordnung ein – seit 14.12.2016 in Kraft – wonach insbesondere die Geschwindigkeitsreduzierung vor unmittelbar an Straßen gelegenen Schulen, Kindergärten und anderen Einrichtungen geboten sei. **Tempo 30** vor Schulen und Kindergärten sei damit ein Regelfall, neu auch in Hauptverkehrsstraßen.

Das Landratsamt Alb-Donau-Kreis hat als zuständige Straßenverkehrsbehörde mit Schreiben vom 05.02.2018 nun auch für Rottenacker eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung erlassen. Demnach ist im Zuge der L 257 (Munderkinger Straße – etwa ab Einmündung des Weges Flurstück Nr. 413 – Kirchstraße und Braigestraße – bis Einmündung Kellerweg, Gebäude Braigestraße 36) die Geschwindigkeit von Montag bis Freitag in der Zeit von 07:00 Uhr bis 17:00 Uhr auf 30 km/h zu reduzieren. Die Umsetzung werde in Abstimmung mit der Straßenmeisterei Ehingen in Kürze erfolgen.

Eine Kontrolle sei über die stationäre Messanlage im Bereich der Grundschule möglich. Einen finanziellen Vorteil erlange die Gemeinde dadurch wie schon oft erwähnt nicht, weil die Bußgelder in voller Höhe vom Kreis vereinnahmt werden.

Gemeinderat Härter kann sich mit dieser, nach seiner Ansicht willkürlichen Anordnung, nicht anfreunden. Er hinterfragt den Sinn in Bezug auf den Schutz derjenigen Menschen, die diesen Straßenverkehrsraum am Samstag und Sonntag bzw. außerhalb genannter Zeiten nutzen, wenn statt 30 km/h eben 50 km/h gefahren werden darf. Mit Willkür seitens des Landratsamts bzw. der Gemeinde habe diese Anordnung nichts zu tun, so Bürgermeister Hauler und Gemeinderat Moll unisono. Maßgebend sei die beschlossene Gesetzesänderung der Landesregierung mit in der Folge geänderter Straßenverkehrsordnung, welche das Landratsamt umzusetzen habe. Verglichen mit den Hindernissen bzw. Voraussetzungen zur Genehmigung eines Fußgängerüberwegs durch das Landratsamt seien hier andere Kriterien maßgebend und deshalb nicht vergleichbar.
