



Vorlage KT\_17/2011  
zur öffentlichen Sitzung des  
Kreistags  
am 21.10.2011

An die  
Mitglieder  
des Kreistags

**Maßnahmen aus dem Kreisstraßenprogramm  
K 1667 Tunnel Remseck-Hochberg  
Entscheidung zum weiteren Vorgehen**

**Beschlusslage und Vorgeschichte:**

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat seit dem Jahr 2001 insgesamt sechsmal über den Bau eines Tunnels im Zuge der K 1667 in Remseck-Hochberg beraten. Der Kreistag hat ihn 2004 ins Kreisstraßenprogramm aufgenommen. Im Dezember 2006 fand eine Klausurtagung zum Tunnel in Remseck statt. Schon zuvor, aber hauptsächlich im Anschluss daran erfolgten mehrere Gespräche mit dem Regierungspräsidium und mit dem Ministerium, unter anderem mit dem Regierungspräsidenten und dem zuständigen Staatssekretär. Letztmals wurde die Maßnahme in einer Arbeitstagung am 12. April 2011 ausführlich vorgestellt und erörtert. Im Juli 2011 wurde zusammen mit den Fraktionen und der Bürgerinitiative „Hochberger Initiative Tunnel“ die aktuelle Sachlage besprochen. Alle Kreistagsfraktionen waren vor Ort, um sich ein Bild von der Verkehrssituation zu machen und die Sache zu erörtern. Im neuen Kreisstraßenprogramm 2012 – 2016 ff. ist die Maßnahme für den weiteren Bedarf vorgesehen.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass die Angelegenheit nach dieser jahrelangen Befassung nunmehr - vor allem im Interesse der Bürgerinnen und Bürger von Hochberg – entschieden werden sollte. Im Folgenden stellen wir deshalb nochmals die wichtigsten Daten, Fakten und Risiken dieses Projekts zusammen:

**Verkehr:**

Die Kreisstraße 1667 führt den Verkehr von Bittenfeld bei Winnenden und aus den umliegenden Gemeinden in Richtung Landesstraße 1100. Von Ost nach West steigt das Verkehrsaufkommen stetig in Richtung L 1100 an. Vor allem, wenn die beiden anderen Ost-West-Verbindungen, die Landesstraßen 1127 und 1140, überlastet sind, sucht sich der Verkehr andere Straßenverbindungen. Wurden am östlichen Ortseingang von Hochberg nach dem Verkehrsgutachten von Kölz aus dem Jahre 2007 circa 6.200 Fahrzeuge täglich ermittelt, so steigt das Verkehrsaufkommen am westlichen Ortsende von Hochberg durch die beiden Straßen von Hochdorf und Neckarrens und den innerörtlichen Verkehr auf 15.500 Fahrzeuge täglich an. Dort beträgt der Anteil der innerörtlichen Fahrten (Ziel- und Quellverkehr) nach dem Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros Bender + Stahl aus dem

Jahr 1997 circa 40 Prozent, die restlichen 60 Prozent entfallen auf den Durchgangsverkehr. Nach Fertigstellung des Tunnels würden laut Gutachter circa zwei Drittel der Fahrzeuge den Tunnel nutzen, ein Drittel der Fahrzeuge würde weiterhin durch die Ortsdurchfahrt fahren (Quelle: Gutachten Kölz, 2007).

### **Bauwerk:**

Der Tunnel wäre circa 740 Meter lang. Am westlichen und östlichen Tunneleingang würde ein kurzer Straßenanschluss zur Kreisstraße hergestellt werden. Aufgrund der Topographie ist im Tunnel ein großer Höhenunterschied zu bewältigen, der sich in einer für einen Tunnel hohen Steigung von knapp sechs Prozent auswirkt. Weitere notwendige Einrichtungen sind eine Böschungssicherung am westlichen Tunneleingang und ein Auffangbecken, das für die Entwässerung aus dem Tunnel als Zwischenspeicher dient. Ein Tunnelbetriebsgebäude und voraussichtlich zwei Rettungstollen, die für mindestens zwei unabhängige Notausgänge sorgen, müssen ebenfalls hergestellt werden. Der Tunnel muss beleuchtet und belüftet werden, außerdem ist eine dauerhafte Tunnelüberwachung und eine Verkehrssteuerung notwendig, die im Betriebsgebäude untergebracht würden.

### **Kosten:**

Die Kosten des Tunnels und aller notwendigen Einrichtungen (einschließlich der Ingenieurleistungen) belaufen sich nach aktuellen Schätzungen auf rund 36 Millionen Euro. Die Kostensteigerung von ursprünglich 28 Millionen Euro (aus dem Jahr 2006) ergab sich vor allem durch die inzwischen hohen Sicherheitsauflagen an Tunnelbauwerke, die nach schweren Tunnelunfällen in den Alpen verbindlich eingeführt wurden. Dadurch haben sich vor allem auch die späteren Unterhaltungskosten für den Tunnel stark erhöht. Wir gehen heute von Tunnelbetriebskosten in Höhe von mindestens 350.000 Euro pro Jahr aus. Die Stadtverwaltung Bietigheim-Bissingen, die den Grotz-Tunnel unterhält, bestätigt diese Größenordnung und weist darauf hin, dass die Unterhaltungskosten für den Grotz-Tunnel nach ein paar Jahren sehr stark angestiegen seien. Rund 2,5 Millionen Euro musste die Stadt Bietigheim-Bissingen für sicherheitstechnische Nachrüstungen vor ein paar Jahren investieren. Die Unterhaltungskosten haben sich dadurch etwa verdoppelt. Wir müssen also auch bei den Tunnelbetriebskosten mit Kostensteigerungen im Laufe der Jahre rechnen, wobei wir diese heute noch nicht genau beziffern können. Die Haushaltsmittel für die Unterhaltung aller Kreisstraßen liegen derzeit bei 800.000 Euro pro Jahr. Die Stadt Remseck hat dem Landkreis deshalb angeboten, sich an den Unterhaltungskosten des Tunnels Hochberg zukünftig und dauerhaft mit 50 Prozent zu beteiligen.

### **Risiken:**

Folgende Kostenrisiken zeigte der Fachgutachter vom Büro Müller und Hereth, der bei der Arbeitstagung mitwirkte, auf: Die bergmännische Bauweise, also eine unterirdische Bohrung des Tunnels ohne offene Baugrube, könnte auf Karsthohlräume stoßen, die in unserem Bereich und für die hier üblichen geologischen Formationen typisch sind. Bautechnisch seien diese Hohlräume zu beherrschen, die Kosten könnten sich dadurch aber deutlich erhöhen. Die Größenordnung der Kostensteigerung sei dabei nur schwer zu beziffern. Ob im Laufe der Planungs-, Bau- und Betriebsphase zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen notwendig werden, sei kaum abschätzbar. Das Ende der Fahnenstange sei bei den heute gültigen Richtlinien sicher noch nicht erreicht.

Die Längsneigung der Tunnelfahrbahn sei, wie oben schon beschrieben, mit sechs Prozent sehr hoch. Sollten hier in neuen Regelungen geringere Steigungen vorgeschrieben werden, müsste der Tunnel länger gebaut werden, um die Steigung zu verringern. Jede Verlängerung des Tunnels verteuere die Baumaßnahme nach heutigen Schätzungen um rund 35.000 Euro pro laufenden Meter. In den nächsten Planungsphasen müssen weitere Gutachten erstellt werden, wie zum Beispiel geotechnische Untersuchungen, tunnelbautechnische Gutachten und Auflagen des Umweltschutzes. Die

daraus erforderlichen Maßnahmen und die damit verbundenen Kosten können noch nicht belastbar beziffert werden.

Recht hoch schätzt der Gutachter das finanzielle Risiko bei der Vergabe des Bauauftrages an ein Fachunternehmen ein: Es gebe nur eine begrenzte Anzahl von Fachfirmen, die im Tunnelbau tätig seien. Aufgrund von Großmaßnahmen, wie zum Beispiel dem Alaufstieg der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm oder Stuttgart 21, könne der Bau des Tunnels teurer werden. Bereits eine Kostensteigerung von zehn Prozent verteuert die Maßnahme um mehrere Millionen Euro.

### **Finanzierung:**

Wir gehen derzeit von 36 Millionen Euro zu finanzierenden Kosten für das gesamte Projekt aus. Die grundsätzliche Förderfähigkeit des Projekts wurde vom Regierungspräsidium und Ministerium bereits bestätigt. Nicht alle Kosten im Zusammenhang mit der Maßnahme sind jedoch förderfähig. So können die Planungskosten nicht gefördert werden, Gutachterkosten nur zum Teil. Wir gehen derzeit von ungefähr 32 Millionen Euro zuschussfähigen Kosten aus, die nach den derzeitigen Förderrichtlinien einen ungefähren Zuschuss des Landes von rund 22 Millionen Euro bedeuten. Damit wären noch rund 14 Millionen Euro zu finanzieren. Nach bisheriger Verwaltungspraxis müssten sich die Stadt Remseck und der Landkreis die Kosten je zur Hälfte teilen. Demnach müssten für das Projekt sieben Millionen Euro vom Landkreis finanziert werden. Hinzu kommen die laufenden Unterhaltungskosten, die auch nach Beteiligung durch die Stadt Remseck für den Landkreis nach bisherigem Stand – ohne die zu erwartenden jährlichen Kostensteigerungen - jährlich rund 175.000 Euro ausmachen. Das ist fast ein Viertel unseres derzeitigen jährlichen Unterhaltungsbudgets von 800.000 Euro.

Zu Planungen bei Straßenbauvorhaben hat der Ausschuss für Umwelt und Technik 2005 eine Grundsatzentscheidung getroffen. Danach muss die Entwurfsplanung bis zur Genehmigungsreife von der betroffenen Kommune übernommen und finanziert werden. Die weitere Finanzierung der Ingenieurleistungen für die Ausführung und die Baukosten selbst teilen sich Stadt und Kreis je zur Hälfte, sofern sie nicht durch Zuschussmittel gedeckt sind. Von diesem Grundsatz möchte die Stadt Remseck eine Ausnahme, weil schon die Planungskosten für die Entwurfsplanung bei diesem Projekt sehr hoch sind. Die Kosten der Vorplanung schätzen wir auf circa 250.000 Euro, die Kosten für die Entwurfsplanung auf circa 1,5 Millionen Euro.

### **Zum heutigen Beschluss:**

In erster Linie sollte heute darüber entschieden werden, ob der Hochberger Tunnel aus dem Kreisstraßenprogramm 2012-2016 ff. genommen wird und ob sich der Landkreis, wenn er im Programm bleibt, an den weiteren Planungskosten für den Tunnel Hochberg beteiligt.

**Falls sich eine Mehrheit für den Verbleib des Hochberger Tunnels im Kreisstraßenprogramm finden sollte, macht aus unserer Sicht eine Beteiligung an den Kosten der weiteren Planung nur Sinn, wenn der Kreistag dann auch dem Bau des Tunnels endgültig zustimmt und bereit ist, sich - vorbehaltlich der Förderung durch das Land – anteilig an den Kosten daran zu beteiligen.** Aus unserer Sicht wäre eine Beteiligung in Höhe von 50 Prozent an den Vorplanungskosten aus zunächst 250.000 Euro und 50 Prozent an den noch anfallenden Entwurfsplanungskosten angemessen. Gleichzeitig sollte dann auch einer Kostensteigerung beim Bau des Tunnels - zum Beispiel für die Inflationsrate oder für die Ergebnisse der Ausschreibung - von maximal 20 Prozent zugestimmt werden. Wer also jetzt ja zur Beteiligung an den Planungskosten sagt, sollte auch ja zur Verwirklichung des Gesamtprojektes sagen. Dies sind wir den Bürgerinnen und Bürgern in Hochberg schuldig. Wenn die endgültige Entscheidung darüber weiter aufgeschoben wird, werden bei den Beteiligten zusätzliche Erwartungen geweckt, die, wenn das Projekt später doch abgelehnt wird, nicht erfüllt werden können. Außerdem wären die erheblichen Planungskosten dann umsonst

ausgegeben worden.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Die Verwaltung hat sich die Entscheidung nicht leicht gemacht und lange abgewogen. Wir haben die Fraktionen laufend in den Abwägungsprozess miteingebunden und regelmäßig über den aktuellen Stand informiert. Die Stadt Remseck am Neckar und die Landkreisverwaltung haben intensiv zusammengearbeitet. Herr Oberbürgermeister Schlumberger und Herr Landrat Dr. Haas haben sich mehrfach abgestimmt. Auch die Bürgerinitiative wurde in die Diskussionen eingebunden und über die aktuellen Entwicklungen informiert.

Uns ist bewusst, dass das Verkehrsaufkommen in der engen Ortsdurchfahrt die Anwohner in Hochberg erheblich beeinträchtigt, das Verfahren schon viele Jahre dauert und Erwartungen und Hoffnungen bei den Bürgern und der Stadt Remseck entstanden sind. Andererseits müssen wir die Gesamtsituation im Landkreis mit bewerten. Um abwägen zu können, haben wir die berechtigten Interessen der Hochberger Bürgerinnen und Bürger, den finanziellen Aufwand und das aktuelle Verkehrsaufkommen in Hochberg mit anderen Maßnahmen und mit anderen Ortsdurchfahrten im Landkreis verglichen. Danach ergibt sich folgendes Bild:

1. Die Verkehrszahlen des Gutachtens Kölz aus dem Jahr 2007 (15.500 Fahrzeuge täglich) wurden in Hochberg nach unseren Verkehrszählungen im Frühjahr 2011 (12.600 Fahrzeuge täglich) nicht erreicht.
2. Es gibt auch an anderen Stellen im Landkreis eine ganze Reihe von Ortsdurchfahrten, die eine vergleichbare oder höhere Verkehrsbelastung aufweisen. Hier sollen vor allem die mit Hochberg vergleichbare enge Ortsdurchfahrt der Kreisstraße 1688 in Vaihingen-Enzweihingen (11.000 Fahrzeuge täglich) oder die der Kreisstraße 1696 in Vaihingen selbst (19.000 Fahrzeuge täglich) genannt werden. Ortsdurchfahrten in Pleidelsheim (14.400 Fahrzeuge täglich), Asperg (13.472 Fahrzeuge täglich), oder Kirchheim (10.800 Fahrzeuge täglich) an Landesstraßen beziehungsweise Bundesstraßen haben vergleichbar hohe Verkehrsbelastungen. Dort und auch in vielen anderen Gemeinden mit etwas geringeren Verkehrsbelastungen in ihren Ortsdurchfahrten würden wir Ansprüche wecken, ebenfalls Ortsumfahrungen zu bauen und mitzufinanzieren. Dabei spielt es unseres Erachtens keine Rolle, ob die Ortsdurchfahrt eine Bundes- oder Landesstraße ist, da eine Umfahrung aufgrund der Haushaltslage bei Bund oder Land eher als Kreisstraße mit Zuschussmitteln gebaut wird (z.B. Ortsumfahrung Sersheim, Ortsumfahrung Markgröningen).
3. Die erforderliche Finanzierung des Landkreises in Höhe von ungefähr sieben Millionen Euro hat es in dieser Größenordnung für eine einzelne Baumaßnahme noch nie gegeben. Der Landkreis hat bei einzelnen umfassenden Straßenbauprojekten immer wieder große Summen zur Finanzierung bereitgestellt, wie zum Beispiel bei der Umfahrung Markgröningen (insgesamt 10,3 Millionen Euro Baukosten, Finanzierung durch den Landkreis 1,85 Millionen Euro), der Umfahrung Sersheim (7,5 Millionen Euro Baukosten, Finanzierung durch den Landkreis 1,2 Millionen Euro). Der Finanzierungsanteil des Landkreises lag jedoch immer deutlich unter den jetzt vorausgesagten Kosten für den Tunnel in Hochberg. Die Finanzierung bedeutet, dass für mehrere Jahre an anderer Stelle im Landkreis für den Straßenbau wesentlich weniger Mittel zur Verfügung stehen.
4. Die Unterhaltungskosten der Kreisstraßen müssten selbst bei der Beteiligung der Stadt Remseck zwingend um mindestens 175.000 Euro pro Jahr aufgestockt werden. Sonst könnten andere Unterhaltungsmaßnahmen, zu denen wir verpflichtet sind, zum Beispiel Winterdienst oder Grünschnitt, nicht mehr in ausreichendem Maß durchgeführt werden. Dazu gehört auch

das jährliche Flicker der Kreisstraßen nach dem Winter an den noch nicht ausgebauten Straßen.

5. Hinzu kommt ein insgesamt sehr hohes Kostenrisiko. Zuverlässig und endgültig können die Bau- und Unterhaltungskosten heute noch nicht beziffert werden. Dies gilt auch, weil ein konkreter Zeitpunkt für die Förderung vom Regierungspräsidium Stuttgart nicht genannt werden kann. Aus unserer Erfahrung mit anderen Projekten und nach Aussage des Regierungspräsidiums Stuttgart müssen wir davon ausgehen, dass eine Förderung des Tunnels zeitnah nicht möglich sein wird. Außerdem gibt es von Seiten des Landes Überlegungen, bei kostenintensiven Straßenbauprojekten den Zuschussanteil zu verringern und zu begrenzen. Dies würde den Kostenanteil des Landkreises weiter erhöhen und das Risiko von Kostensteigerungen während der Bauphase vollständig auf die Stadt Remseck und den Landkreis übertragen.

Die Verwaltung kann deshalb nach einer intensiven Gesamtabwägung eine Fortführung der Planungen zum Tunnel Hochberg heute schweren Herzens nicht empfehlen. Die Haushaltsmittel wären durch dieses eine Projekt so stark gebunden, dass der Ausbau von vielen anderen wichtigen Kreisstraßen zurückgestellt werden müsste. Hier sind für eine einzige Ortsumgehung die Grenzen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises erreicht.

### **Empfehlung des Ausschusses für Umwelt und Technik**

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat am 26.09.2011 beraten und empfiehlt dem Kreistag folgenden

### **Beschlussvorschlag:**

Der Landkreis beteiligt sich nicht an den weiteren Planungskosten für den Tunnel Hochberg. Das Projekt wird aus dem Kreisstraßenprogramm 2012-2016 ff. genommen.