

## Kreistagsdrucksache Nr. 105/20

AZ. GB4/43

### Tagesordnungspunkt

Straßenbau: Belagsprogramm 2021 K 6933 OD Belsen und Außenstrecke sowie Neubau einer Querungshilfe, Ausschreibungs- und Vergabeermächtigung

#### Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Vorberatung am 30.09.2020

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 14.10.2020

---

#### Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt unter Inanspruchnahme der vorhandenen Verpflichtungsermächtigung die Belagsmaßnahme sowie den Neubau der Querungshilfe im Zuge der K 6933 OD Mössingen-Belsen und Außenstrecke auszuschreiben und bis zu einer Angebotssumme von maximal 1.800.000 € zu vergeben.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, Nachtragsvereinbarungen bis zu einer Gesamtsumme von 150.000 € zu schließen.

---

#### Sachverhalt:

##### 1. Hintergrund

Im Rahmen des Belagsprogramms 2017-2022 (siehe KT-DS 013/17) soll die K 6933 in der Ortsdurchfahrt Mössingen-Belsen sowie deren Außenstrecke Richtung B27 saniert werden.

Im Zuge der Belagserneuerung soll am Bauende in Richtung B27 eine Fußgängerquerungseinrichtung eingerichtet werden. Diese gesicherte Querung dient dem überörtlichen Radnetz in der Radnetzkonzeption des Landkreises sowie der Stadt Mössingen und ist Bestandteil der Radroute „RadNETZ – Alltag Baden-Württemberg“.

Darüber hinaus liegt die Querungshilfe am Schnittpunkt diverser, häufig genutzter Fußgängerverbindungswege und stellt die Verlängerung des vom Regierungspräsidium Tübingen geplanten Radweges infolge der Neutrassierung der K 6933 (Ausbau B 27 OU Offerdingen) dar.

In diesem Gesamtzusammenhang soll eine deutliche Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs erzielt und ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.

##### a) Lage der Straßen

Die K 6933 verläuft von der L385 im Bereich des Stadtzentrums Mössingen über die Ortsdurchfahrt Belsen/Bästenhardt bis zur B27 bei Bad Sebastiansweiler. Sie verbindet das Stadtzentrum Mössingen mit den Stadtteilen Belsen und Bästenhardt. (siehe Abbildung 1)

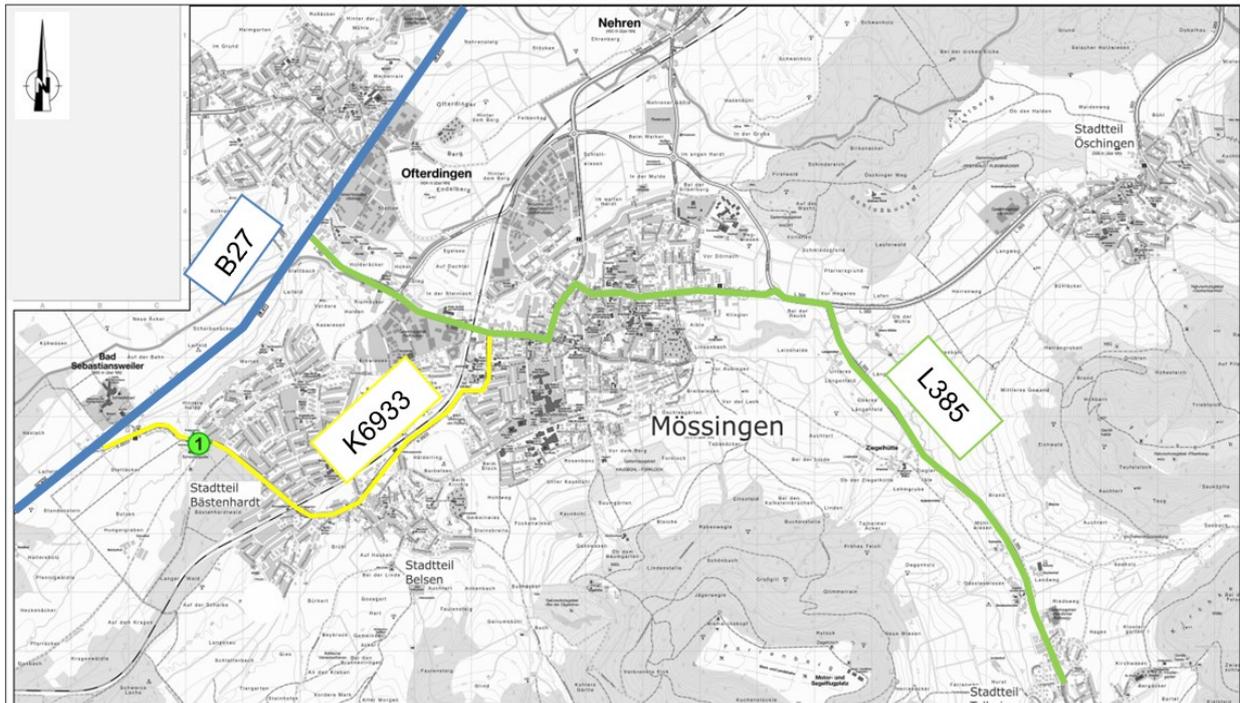


Abbildung 1 - Lage im Straßennetz

Die Verkehrsbelastung liegt bei 4.699 Kfz/Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 1,45% (Zählung 2018). Die durchschnittliche tägliche Belastung auf Kreisstraßen im Regierungsbezirk Tübingen liegt bei 1.851 Kfz/Tag. Im Landkreis Tübingen werden im Mittel 3.233 Kfz/Tag auf Kreisstraßen gezählt.

## b) Unfallbeobachtung

Eine Auswertung des Unfallgeschehens der letzten 6 Jahre durch das Polizeipräsidium Reutlingen ergab im gesamten Streckenverlauf 24 Unfälle. 19 Unfälle wurden innerorts und 5 Unfälle außerorts im Bereich der Einmündung/Kreuzung Butzenbadstraße/Butzenhof festgestellt.

Bei der Unfallart ist die hohe Zahl von 11 Unfällen dem Nichtbeachten der Vorfahrtsbeschilderung zugeordnet. Die Unfälle sind über mehrere Einmündungen und Kreuzungen verteilt, eine Häufung an einer Stelle kann nicht abgeleitet werden.

## c) Schadensbild Fahrbahn

### *Ortsdurchfahrt*

Der Fahrbahnbelag in der Ortsdurchfahrt Mössingen-Belsen weist ein ausgeprägtes Rissbild mit Ausbrüchen und leichten Setzungen auf. Tiefere Verdrückungen sind stellenweise im Bereich nachträglicher Leitungsverlegungen zu finden.

### *Außerortsstrecke*

Der Aufbau der Fahrbahn ist laut der im Frühjahr 2018 durchgeführten Zustandserfassung für die vorhandene Verkehrsbelastung in Teilen nicht ausreichend dimensioniert. Der Zustand der Fahrbahn macht eine grundlegende Erneuerung nötig. Dies bestätigen auch sämtliche in diesem Bereich entnommenen Bohrkern. Aufgrund des fehlenden Verbunds zwischen den Asphaltschichten reichen Einzelrisse durch den gesamten Asphaltaufbau hindurch. Darüber hinaus fehlt der Straße eine bituminös gebundene Tragschicht. Der Gesamtaufbau besteht aus reinen Deckschichten unterschiedlicher Ausprägung. Diese weisen nur eine geringe Tragfähigkeit auf. Daher haben sich ausgeprägte Spurrinnen gebildet. Die im

Vorfeld punktuell durchgeführten Schürfe zur Erkundung des Baugrundes ergaben eine noch ausreichend hohe Tragfähigkeit des unter dem Asphaltaufbau liegenden Schottermaterials.

#### **d) Schadstoffbelastung**

Die Bohrkernanalyse ergab, dass in der Außerortsstrecke zum Teil eine sehr hohe Belastung mit teer- bzw. pechtypischen Bestandteilen, stellenweise bereits an der Fahrbahndecke, vorhanden ist. Die Belastung des Asphalts führt zu einer Einstufung in Deponieklasse 0 bis III (gefährliche Abfälle).

#### **e) Maßnahmen**

##### *Ortsdurchfahrt*

Vereinzelte werden diverse Leitungsarbeiten in der gesamten Ortsdurchfahrt durchgeführt. Sämtliche Leitungsträger wurden bereits vor einem Jahr über die geplanten Sanierungen informiert, um die Möglichkeit zur Beteiligung an den Tiefbauarbeiten zu geben und nachträgliche Aufgrabungen zu vermeiden. Die Stadt Mössingen baut die vorhandenen Bushaltestellen barrierefrei aus und in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG wird der Bahnübergang angepasst und erneuert. Nach Abschluss der Vorarbeiten saniert der Landkreis die Deckschicht auf der gesamten Fahrbahnbreite. Ggf. müssen lokale tiefergehende Schadstellen als Vollausbau saniert werden.

##### *Außerortsstrecke*

Die Fahrbahn wird im sog. Hocheinbau saniert. Die nur gering tragfähigen Deckschichten werden in mehreren Fräsgängen abgetragen. Dadurch wird versucht das unterschiedlich belastete vom unbelasteten Asphaltmaterial zu trennen. Die Deckschichten müssen abgetragen werden, da diese aufgrund ihres mangelhaften Zustands einen späteren Straßenaufbau negativ beeinflussen würden. Nach Abfräsen der ersten 3 – 6 cm Deckschicht und den vermehrt weiter vorhandenen Deckschichten bis ca. 10 cm Tiefe, wird auf der darunterliegenden Schotterschicht eine 14 cm starke Asphalttragschicht aufgebracht. Diese wird von einer 4 cm starken Deckschicht verschlossen. In punktuellen Bereichen wurden noch Schwachstellen an der Tragfähigkeit der Frostschutzschicht sowie des Untergrundes festgestellt, sodass hier noch ergänzend punktuelle Erneuerung der ungebundenen Frostschutzschicht sowie vereinzelt Untergrundverbesserungen durchgeführt werden müssen.

Der Umfang der Sanierungsstrecke wurde mit dem Regierungspräsidium Tübingen abgestimmt, sodass eine Sanierung ausschließlich bis zum Beginn des geplanten Neubaus der B27 und der damit verbundenen Verlegung der Kreisstraße bis zum Butzenbachdurchlass erfolgt.

##### *Querungshilfe*

Von Seiten der Stadt Mössingen, dem Polizeipräsidium Reutlingen sowie dem Radbeauftragten und der Verkehrsbehörde der Stadt Mössingen wurde angeregt, die Radwegverbindung an der Querungseinrichtung im Bereich der Butzenbadstraße neu zu konzipieren. Hier quert eine der überörtlichen Haupttrouten des Radverkehrskonzeptes des Landkreises, eine Hauptverbindung des Radnetzes der Stadt Mössingen sowie die Alltagsroute des RadNETZ BW die Kreisstraße. Hier wurde in sämtlichen Überprüfungen der Konzeptionen die Einrichtung einer gesicherten Querungseinrichtung gefordert. Der mit dem Sicherheitsaudit beauftragte Sachverständige empfahl hierzu den Bau einer Querungshilfe.

Neben der eindeutigen Führung des Radverkehrs wirkt die Querungshilfe geschwindigkeitsdämpfend im Bereich des Ortseingangs, schafft eine sicherere Verbindung zweier gegenüberliegenden Rad- und Fußwege.

Im Jahr 2019 erfolgte durch den VTA ein entsprechender Planungsbeschluss zur Planung der Querungshilfe (vgl. KT-DS 041/19). Offen war damals noch die Frage, ob die Querungshilfe als vorgezogene separate Einzelmaßnahme bereits in 2020 oder als Teil des Belagsprogramms im Zuge der Sanierungsarbeiten der K 6933 umgesetzt wird. Die Querungshilfe kann im Rahmen der Sanierungsarbeiten realisiert werden und führt dabei zu keinen baulichen Verzögerungen. So können die Kosten für eine erneute Baustelleneinrichtung und Verkehrssicherung eingespart werden und auf eine wiederholte Vollsperrung der K 6933 verzichtet werden.

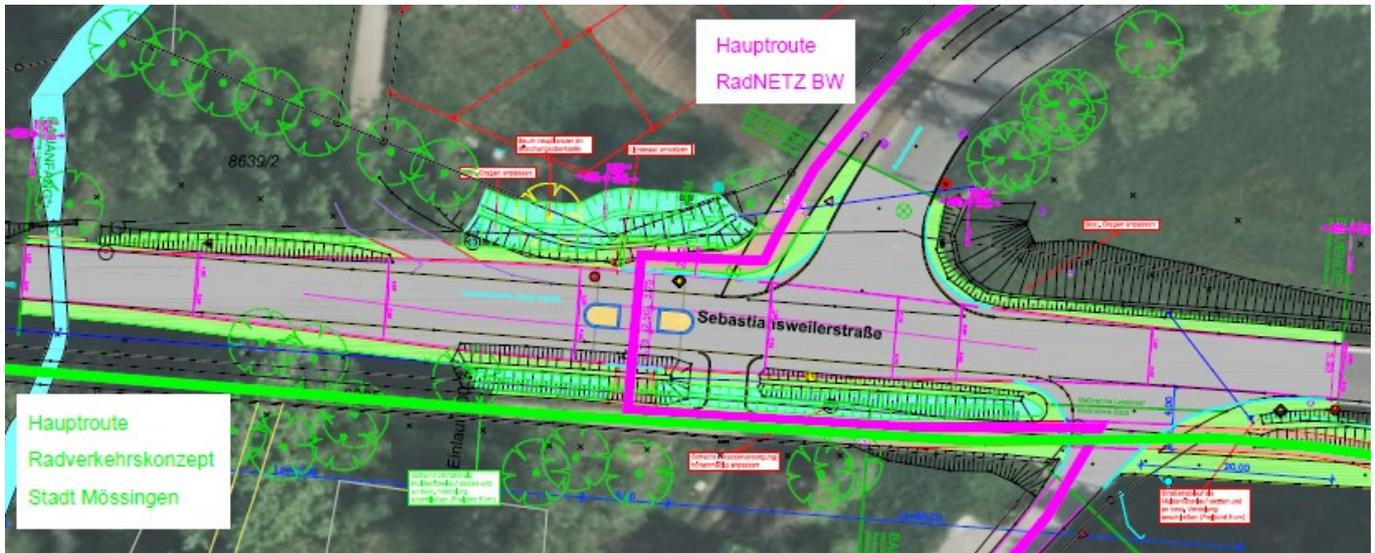


Abbildung 2 - Querungshilfe

## f) Umleitung

Die Bauabschnitte sowie die Umleitungsstrecke wurden bereits mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange (Gemeinden, Ortschaftsrat, ÖPNV, Polizei, Naturschutz, usw.) abgestimmt. Der Verkehr wird großräumig umgeleitet. Um den ÖPNV auch während der Bauzeit aufrechterhalten zu können, wurden kritische Abschnitte in die Ferienzeit gelegt.

## 2. Kosten

Durch die frühzeitige Aufnahme der Planungsarbeiten und durch regelmäßige Abstimmungstermine mit den einzelnen Vorhabenträgern konnten Synergieeffekte genutzt werden. Die Verschmelzung der Einzelmaßnahmen von Stadt, Leitungsträgern und Landkreis in eine Gesamtbaustelle spart Kosten und reduziert die Behinderungen durch Einzel-Baustellen. Die Beauftragung der jeweiligen Teilmaßnahmen erfolgt getrennt durch die Stadt Mössingen und den Landkreis Tübingen.

### a) Kostenanpassung

Im Zuge der Planungsarbeiten der Maßnahme, stellte sich heraus, dass eine Anpassung der im Belagsprogramm grob prognostizierten Kosten vorgenommen werden musste.

	<b>2016</b>	<b>2020</b>
1. Baukosten (inklusive vorbereitende Maßnahmen bis 2019)	751.000 €	1.220.000 €
2. Baukosten Querungshilfe	2017 nicht vorgesehen	280.000 €
3. Eingriffskompensationsmaßnahmen (nach Festsetzung im LBP)	2017 nicht vorgesehen	7.000 €
4. Planungskosten	nicht kalkuliert	120.000 €
	<u>751.000 €</u>	<u>1.627.000 €</u>
5. Förderung nach LGVFG für Querungshilfe	2017 nicht vorgesehen	- 200.000 €
	<u>751.000 €</u>	<u>1.427.000 €</u>
	<b>751.000 €</b>	<b>1.427.000 €</b>

Die Kosten für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen werden durch die Stadt finanziert und sind in den Kostenberechnungen nicht enthalten.

### b) Erläuterung zur Erhöhung der Baukosten: (469.000 €)

#### aa. Entsorgung teerhaltige Asphaltsschichten:

Die bereits 2017 bekannte teerhaltige Belastung orientierte sich an den Informationen aus der Straßendatenbank. Es lagen noch keine Erkenntnisse aus Bohrkernen vor. Die genauen Laboruntersuchungen ergaben eine Einstufung in der ungünstigen Kategorie der Deponieklasse 0 bis III (gefährliche Abfälle) und lagen um ein vielfaches höher als erwartet. Diese Einstufung erfordert spezielle Deponien, macht eine Wiederverwertung des Asphaltgutes unmöglich und verlangt Sondergenehmigungen für den Transport. + 255.000 €

#### bb. Baugrund:

Im Jahr 2017 lag noch keine Untersuchung der Bankettbelastung vor. Der Planungsstatus konnte noch nicht ausreichend den Umfang der notwendigen Bodenverbesserungen berücksichtigen. Auch die Tragfähigkeit des Untergrundes sowie der ungebundenen Schichten war in 2017 nicht bekannt, sodass umfassendere Bodenverbesserungen ausgeführt werden müssen. + 129.000 €

#### cc. Schäden an Entwässerungseinrichtungen:

Die Feststellung des Zustandes der Straßenentwässerungseinrichtungen erfolgt erst in den ersten Planungsphasen. Der Schadenumfang war bei der Kostenschätzung zur Aufstellung des Belagsprogrammes in 2017 noch nicht bekannt. Rohrleitungen und Entwässerungseinrichtungen müssen zwingend erneuert und saniert werden. + 55.000 €

#### dd. Sanierung Bahnübergang:

Der Zustand der Fahrbahn rund um die Gleisanlagen macht eine Sanierung notwendig. Bis zur Fertigstellung der Maßnahme wird sich der Fahrbahnbelag voraussichtlich noch weiter verschlechtern. Da die Bahn nach den Ab- + 30.000 €

stimmungen die umfangreichen, aufwändigen und kostenintensiven Sicherungsarbeiten im Bereich der Bahn übernehmen wird, nimmt der Landkreis die Sanierung des Anschlusses an den Bahnübergang, welcher im Zuständigkeitsbereich der Bahn liegt, wahr.

### 3. Zeitplan:

Die Verwaltung wird die Maßnahme nach Zustimmung durch den Kreistag am 14.10.2020 als öffentliche Ausschreibung veröffentlichen. Die Submission findet am 26.11.2020 statt. Dem Kreistag wird das geprüfte Ergebnis in der Sitzung am 16.12.2020 mitgeteilt. Der Zuschlag wird nach Abschluss der Angebotsprüfung innerhalb der vorgeschriebenen Bindefrist erteilt. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen eines Angebotes. Der Baubeginn erfolgt im März 2021. Mit dem Abschluss der Baumaßnahmen ist im Herbst 2021 zu rechnen.

### 4. Erläuterung Beschlussvorschlag:

#### Ziffer 1

Mit der Bevollmächtigung der Verwaltung durch den Kreistag soll erreicht werden, dass die politischen Gremien noch vor Veröffentlichung der Ausschreibung mit einer aktuellen Kostenberechnung über die Umsetzung des Projektes entscheiden können. Bei einer Beteiligung mit feststehender Submissionssumme ist eine Aufhebung der Ausschreibung nur in Ausnahmefällen möglich und meist mit Schadensersatzforderungen der Bieter verbunden.

Durch die frühzeitige Ausschreibung und Vergabe wird versucht, ein möglichst günstiges Ausschreibungsergebnis zu erzielen.

Der öffentliche Auftraggeber kann angesichts zu teurer Angebote eine Ausschreibung aufheben, solange er keine Fehler bei der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs begangen hat. Da die aktuelle Kostenberechnung auf einem mit den üblichen Marktpreisen bepreisten Leistungsverzeichnisses beruht kann hiervon ausgegangen werden. Nach aktueller Rechtsprechung kann im Einzelfall von einem zu teuren Angebot gesprochen werden, wenn das Ausschreibungsergebnis „deutlich“ über dem Schätzungsergebnis liegt. Das OLG München weist als Untergrenze derzeit 20 % aus. Deshalb sollte die Verwaltung bis zu einer Überschreitung von ca. 20 % der veranschlagten Baukosten von 1.500.000 €, d.h. bis zu 1.800.000 €, zur Vergabe ermächtigt werden.

#### Ziffer 2

Nahezu sämtliche Straßenbauvorhaben, unabhängig davon ob es sich um Beläge, Brücken oder Tunnelbauwerke handelt, werden als Einheitspreisvertrag gestaltet. Nach § 2 Abs. 2 VOB/B werden in diesem nicht die Vordersätze (Sollmenge), sondern die tatsächlich ausgeführten Mengen vergütet. Die Vergütung steht somit erst nach der Ausführung fest. Beim überwiegenden Teil der ausgeschriebenen Positionen stimmen ausgeschriebene mit tatsächlich ausgeführter Menge i.d.R. überein. Sollte es jedoch wider Erwarten zu größeren Mengenüber-/unterschreitungen kommen oder Zusatzleistungen von Nöten sein, so können hierrüber Nachtragsvereinbarungen geschlossen werden. Diese können auch nur wenige Euro betragen. Nachträge dürfen nach Ansicht der Gemeindeprüfungsanstalt zwar von der Verwaltung beauftragt werden, eine Preisvereinbarung darf, auch wenn es sich um einen Nachtrag im einstelligen Bereich handelt, aber nur vom zuständigen Gremium beschlossen werden.

Um den Verwaltungsaufwand in Grenzen zu halten und den Baufortschritt nicht zu gefährden wird vorgeschlagen, die Verwaltung zum Abschluss einzelner Nachträge bis zu einer Gesamtsumme von ca. 10 % der veranschlagten Baukosten von 1.500.000 €,

d.h. 150.000 €, zu ermächtigen.

## 5. Zuständigkeit

Nach § 3 Abs. 4 i.V.m. § 5 Abs. 3 Nr. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Tübingen bedarf diese Baumaßnahme mit Gesamtkosten von mehr als 1.500.000 € der Beschlussfassung durch den Kreistag.

### Finanzielle Auswirkungen:

Im Jahr 2020 fallen für Vor- und Planungsleistungen voraussichtlich 45.000 € an.

Im Finanzhaushalt 2020 stehen für die Maßnahme 45.000 € und eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1,47 Mio. € unter der Auftragsnummer 754201030110 zur Verfügung (HH Plan Seite 235, Zeile 8).

Ob die veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 1,47 Mio. € für die Auftragsvergabe ausreichen wird, hängt mit Blick auf die derzeit geschätzten Gesamtbaukosten von 1,5 Mio. € vom tatsächlichen Ausschreibungsergebnis ab. Eine entsprechende Überschreitung würde sich allerdings in einem Rahmen bewegen, der über Einsparungen bei anderen Verpflichtungsermächtigungen der Abteilung Verkehr und Straßen abgedeckt werden könnte.

Für den Haushaltsplan 2021 des Landkreis Tübingen sind im Finanzhaushalt unter der Auftragsnummer 754201030110 für die Maßnahme insgesamt 1.200.000 € Ausgabemittel vorzusehen.

Die restlichen Mittel in Höhe von 382.000 € sind im Jahr 2022 (insbesondere Restzahlungen an die Baufirma und Fertigstellungspflege der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen) zu veranschlagen.

Als Einnahmen wird in 2021 mit 200.000 € (Zahlung LGVFG) gerechnet.

Übersicht voraussichtlicher Mittelabfluss:

Jahr	Ausgaben	Einnahmen
2020:	45.000 €	0 €
2021:	1.200.000 €	200.000 €
2022:	382.000 €	0 €
Summen:	<u>1.627.000 €</u>	<u>200.000 €</u>