

Kreistagsdrucksache Nr. 085/21

AZ. GB4/43

Tagesordnungspunkt

Straßenbau: K 6923, Sanierung zwischen Nellingsheim und der K 6920, Ausschreibungs- und Vergabeermächtigung

Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Beschluss am 29.09.2021

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Sanierung der K 6923 zwischen Nellingsheim und der K 6920 auszuschreiben und bis zu einer Angebotssumme von 600.000 € zu vergeben.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, Nachtragsvereinbarungen bis zu einer Gesamtsumme von 50.000 € zu schließen

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Die Sanierung der K 6923 zwischen Nellingsheim und der K 6920 ist im angepassten Belagsprogramm 2017 – 2022 des Landkreises enthalten und die bauliche Umsetzung für das Jahr 2022 vorgesehen (KT-DS 013/17).

a) Lage der Straße:

Die K 6923 nimmt an ihrem südlichen Beginn den Verkehr aus Obernau auf und führt diesen über die Neustettener Ortsteile Nellingsheim und Wolfenhausen in den Landkreis Böblingen. In diesem mündet sie unmittelbar auf die B 28 und hierauf auf die A 81.

Der zu sanierende Streckenabschnitt beginnt an der Einmündung der K 6920 am Kreuzhof und endet am Ortseingang von Nellingsheim (vgl. Abbildung 1). Eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2020 ergab für diesen Streckenabschnitt eine Verkehrsbelastung von ca. 1.000 Kfz/Tag. Die Verkehrsbelastung befindet sich damit unter dem Durchschnitt von 2.655 Kfz/Tag (SV 5,3 %) auf Kreisstraßen in Baden-Württemberg und weit unter der durchschnittlichen Kreisstraßenbelastung im Landkreis Tübingen (3.233 Kfz/Tag, SV 2,5%)



Abbildung 1 - Übersicht über die Sanierungsstrecke im Zuge der K 6923 (rot).

b) Unfallbeobachtung:

Eine Auswertung des Unfallgeschehens im Zeitraum 01.01.2009 – 31.12.2019 ergab drei Unfälle. Dabei wurden zwei Unfälle mit entgegenkommenden Fahrzeugen und ein Unfall als Zusammenstoß mit einem einbiegenden Fahrzeug registriert. Die beiden Unfälle mit entgegenkommenden Fahrzeugen sind auf die geringe Fahrbahnbreite von 4,50 – 4,80 m zurückzuführen. Aufgrund der Übersichtlichkeit der Strecke, verbunden mit den geringen Verkehrsstärken und Unfallzahlen ist eine Verbreiterung der Fahrbahn nicht vertretbar. Stattdessen werden die Bankette verstärkt, um so ein sicheres Ausweichen zu ermöglichen.

c) Schadensbild der Fahrbahn:

Die K 6923 ist im betroffenen Streckenabschnitt durch zahlreiche Netzrisse und punktuelle Schädstellen, wie Verdrückungen und abgefahrene Fahrbahn­ränder gekennzeichnet. Im Begegnungsverkehr kommt es immer wieder zu Ausweichmanövern in das Bankett. Die straßenbegleitenden Bankette sind zu schmal, größtenteils verdrückt, nicht standhaft und müssen immer wieder durch die Straßenmeisterei ausgebessert werden.

d) Schadstoffbelastung:

Im Zuge der Planung wurden detaillierte Untersuchungen des Asphalts hinsichtlich schadstoffrelevanter Belastungen durchgeführt. Hierbei wurden unterschiedlich starke, unbelastete Asphaltdeckschichten auf einer ca. 5 cm starken, teerhaltigen Tränkschotterdecke nachgewiesen. Eine Wiederverwertung der oberen unbelasteten Deckschichten ist voraussichtlich uneingeschränkt möglich. Die Tränkschotterdecke hingegen überschreitet den Richtwert für die Verwertung deutlich und müsste einer Entsorgung zugeführt werden. Orientierende Bodenuntersuchungen ergaben eine Belastung der Bankette und Mulden/Gräben von DK I. Das anfallende Bodenmaterial ist einer Entsorgung zuzuführen.

e) Sanierungsvorhaben:

Die Fahrbahn wird im sog. Hocheinbau saniert. Die nur gering tragfähigen Deckschichten werden in einem Fräsgang abgetragen. Dadurch wird versucht den unbelasteten Asphalt von der Tränkschotterdecke zu trennen. Nach Abfräsen der ersten 3 – 6 cm Deckschicht wird auf

der darunterliegenden Tränkschotterdecke eine 8 cm starke Asphaltbinder- und eine 4 cm starke Asphaltdeckschicht aufgebracht.

Gemäß der Richtlinie für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen im Straßenbau ist im Sinne der Abfallvermeidung anzustreben, den Abfall von teerhaltigem Straßenaufbruch, in vorliegendem Fall die Tränkschotterdecke, nach Möglichkeit durch Belassen im Straßenkörper und durch Überbauen zu vermindern. Durch das Überbauen mit Asphalt gehen nachweislich keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt aus.

Punktuell kann es jedoch aufgrund von Schädigungen dazu kommen, dass die Tränkschotterdecke ausgebaut werden muss. Die genaue Lage der Schädigungen lässt sich allerdings erst nach dem Fräsgang der Asphaltdeckschichten erkennen. Die Tragfähigkeit der unter der Tränkschotterdecke vorhandenen Schottertragschicht und des Erdplanums ist gegeben, so dass voraussichtlich keine zusätzlichen Maßnahmen an den ungebundenen Tragschichten notwendig werden.

Im Begegnungsverkehr kommt es immer wieder zu Ausweichmanövern in die straßenbegleitenden Bankette. Die Bankette werden daher breiter hergestellt. Zusätzlich werden diese mit einem Zementgemisch ausreichend tragfähig und standfest ausgebildet, um so den Aufwand für Ausbesserungen durch den Betriebsdienst zu verringern.

2. Kosten

Im Zuge der Planungsarbeiten zur Sanierung der K 6923 zwischen Nellingsheim und der K 6920 stellte sich heraus, dass eine Anpassung der im fortgeschriebenen Belagsprogramm (KT-DS 013/17) aufgeführten Kosten vorgenommen werden muss.

a) Kostenanpassung

Die Kosten belaufen sich auf Grundlage der vorliegenden Planung auf ca. 570.000 €.

	2017	2021
1. Baukosten	218.000 €	500.000 €
2. Planungskosten	nicht kalkuliert	62.000 €
3. Vermessungskosten	nicht kalkuliert	8.000 €
4. Gesamtkosten	218.000 €	570.000 €

b) Erläuterung zur Erhöhung der Bau- und Planungskosten: (352.000 €)

aa. Planungs- und Vermessungskosten:

Im angepassten Belagsprogramm (KT-DS 013/17) waren keine Planungs- und Vermessungskosten ausgewiesen. Es wurden ausschließlich Baukosten aufgeführt. + 70.000 €

bb. Erdarbeiten (Entsorgung belasteter Boden und Bankettverfestigung):

Für die Herstellung der verbreiterten und verfestigten Bankette sind die vorhandenen, belasteten Bankette abzutragen und anhand der beprobten Schadstoffbelastung zu entsorgen. Im Jahr 2017 lagen noch keine Untersuchungen hinsichtlich schadstoffrelevanter Parameter vor. + 95.000 €

Die Verbreiterung der Bankette und die anschließende Verfestigung mit einem Zementgemisch ist kostenintensiver als die herkömmliche Herstellung von Banketten aus Schotterrasen. Durch die Verfestigung der Bankette las-

sen sich aber die Betriebskosten für die Instandsetzung der Bankette senken.

cc. Asphaltbinderschicht:

Im fortgeschriebenen Belagsprogramm (KT-DS 013/17) war eine reine Deckensanierung mit punktuelltem Austausch der Asphalttragschicht vorgesehen. Mit Entnahme der Bohrkerne hat sich allerdings herausgestellt, dass die unter der Asphaltdeckschicht vorhandenen Asphalttschichten (mehrere Asphaltdeckschichten) nicht für die Verkehrsbelastungen ausreichend sind. Entsprechend muss eine Asphaltbinderschicht mit einer Stärke von 8 cm vorgesehen werden, um einen ausreichend dimensionierten Straßenaufbau zu erhalten.

+ 112.000 €

dd. Angleichungen:

Infolge des Hocheinbaus des Asphaltes und der Verbreiterung der Bankette müssen höhen- und lagemäßige Anpassungen an Wegezufahrten zur Kreisstraße und an Entwässerungseinrichtungen vorgenommen werden.

+ 25.000 €

ee. Allgemeine Baupreissteigerung:

Die Einheitspreise wurden aus Erfahrungswerten vorangegangener Ausschreibungen ermittelt und liegen deutlich über den Baupreisen aus dem Jahr 2017. Dies ist auf die allgemeine Baupreissteigerung im Straßen- und Tiefbau über die letzten 4 Jahre zurückzuführen.

+ 50.000 €

3. Zeitplan

Die Verwaltung wird die Maßnahme nach Zustimmung durch den VTA am 29.09.2021 als öffentliche Ausschreibung voraussichtlich im Herbst 2021 veröffentlichen.

Der Zuschlag wird nach Abschluss der Angebotsprüfung innerhalb der vorgeschriebenen Bindefrist erteilt. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen eines Angebotes. Der Baubeginn ist für Frühjahr/ Sommer 2022 vorgesehen. Als Bauzeitraum sind ca. 2 Monate angesetzt, sodass ein Maßnahmenabschluss für Sommer/ Herbst als realistisch angesehen wird.

4. Erläuterung Beschlussvorschlag

Ziffer 1

Mit der Bevollmächtigung der Verwaltung durch den Verwaltungs- und Technischen Ausschuss 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.

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 Leistungsverzeichnis 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 500.000 €, d.h. bis zu 600.000 €, 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 stimmt die ausgeschriebene mit der tatsächlich ausgeführten Menge i.d.R. überein. Sollte es jedoch wider Erwarten zu größeren Mengenüber-/unterschreitungen kommen oder Zusatzleistungen von Nöten sein, so können hierüber 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 500.000 €, d.h. 50.000 €, zu ermächtigen.

5. Zuständigkeit:

Nach § 5 Abs. 1 i.V.m. § 5 Abs. 3 Nr. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Tübingen bedarf diese Baumaßnahme mit Gesamtkosten von mehr als 150.000 € bis 1.500.000 € der Beschlussfassung durch den Verwaltungs- und Technischen Ausschuss.

Finanzielle Auswirkungen:

Im Jahr 2021 fallen für Planungsleistungen voraussichtlich 15.000 € an.

Voraussichtlicher Mittelabfluss:

Jahr	Ausgaben
2021:	15.000 €
2022:	505.000 €
2023:	50.000 €
Summen:	<u>570.000 €</u>

Im Finanzhaushalt 2021 stehen für die Maßnahme 15.000 € und eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 440.000 € unter der Auftragsnummer 754201030350 zur Verfügung (HH Plan Seite 246, Zeile 8).

Ob die veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 440.000 € für die Auftragsvergabe ausreichen wird, hängt mit Blick auf die derzeit geschätzten Gesamtbaukosten von 500.000 € vom tatsächlichen Ausschreibungsergebnis ab. Eine entsprechende Überschreitung würde sich allerdings in einem Rahmen bewegen, der über die in KTDS 083/21 dargestellten Einsparungen bei der Verpflichtungsermächtigung zur Maßnahme Obernau – K 6923 (Auftragsnummer 754201030340) abgedeckt werden kann.

Für den Haushaltsplanentwurf 2022 des Landkreis Tübingen sind von der Verwaltung im Finanzhaushalt unter der Auftragsnummer 754201030350 für die Maßnahme insgesamt 505.000 € Ausgabemittel vorgesehen. Die restlichen Mittel in Höhe von 50.000 € sind im Jahr 2023 (insbesondere Restabwicklung mit den Bauunternehmen und dem Ingenieurbüro) zu veranschlagen.

