

## Kreistagsdrucksache Nr. 087/21

**AZ. GB4/43**

Anlagen: 3

### Tagesordnungspunkt

Straßenbau: Fortschreibung des Belagsprogramms 2023 – 2027

#### Zur Beratung im

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) Vorberatung am 29.09.2021

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 13.10.2021

---

#### **Beschlussvorschlag:**

Dem Belagsprogramm 2023 bis 2027 wird zugestimmt. Über die konkreten Planungen muss in den kommenden Haushaltsberatungen jeweils Beschluss gefasst werden, beginnend ab dem Haushalt 2022. Die jeweiligen Bau- und Sanierungsbeschlüsse legt die Verwaltung vor Umsetzung den nach der Hauptsatzung zuständigen Gremien zur Beschlussfassung vor.

---

#### **Sachverhalt:**

##### **1. Sachverhalt**

Die letzten Maßnahmen aus dem mit den Kreistagsdrucksachen 095/16 und 013/17 (Anpassung) beschlossenen, fortgeschriebenen Belagsprogramm 2017-2022 des Landkreises Tübingen werden in 2022 umgesetzt. Zur Fortschreibung des Belagsprogramms für die Jahre 2023 – 2027 hat die Verwaltung im Jahr 2020 eine Zustandserfassung und -Bewertung (ZEB) der Kreisstraßen beauftragt. So wurden die Kreisstraßen im Landkreis Tübingen nach objektiven Kriterien erfasst und bewertet sowie ein strategisches Erhaltungsmanagement mit einem Belagsprogramm (**Anlage 1**) erarbeitet.

##### **2. Zustandserfassung und -bewertung**

Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) ist ein amtlich festgelegtes und bundesweit standardisiertes Untersuchungsverfahren für öffentliche Straßen zur Ermittlung der Netzqualität und des daraus resultierenden Erhaltungsbedarfs. Der Landkreis Tübingen verwendet bei der Erfassung und Bewertung des Kreisstraßennetzes grundsätzlich das gleiche Verfahren, welches auch von der Straßenbauverwaltung auf den Landes- und Bundesstraßen eingesetzt wird. Eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen anderer Straßenkategorien ist somit gewährleistet.

Die Zustandserfassung von Straßen läuft in zwei wesentlichen Verfahrensschritten ab. Zunächst werden Straßenzustandsdaten, wie z.B. Längs- und Querebenheiten, Risse, Ausbrüche und Flickstellen messtechnisch, mit einem von der Bundesanstalt für Straßenwesen zertifizierten Messsystem, erfasst und die gewonnenen Daten analysiert. Die Auswertung liefert als relevante Kenngrößen den modifizierten Gebrauchswert und den modifizierten Substanzwert einer Straße. Für den modifizierten Gebrauchswert der Straße sind alle Schadensbilder relevant, die unmittelbaren Einfluss auf den Gebrauch der Straße haben, wie z.B.

Unebenheiten und Griffigkeit. In die Bildung des modifizierten Substanzwertes der Straße gehen Schadensbilder ein, die Einfluss auf die Bausubstanz und damit auf die Restnutzungsdauer der Straße haben, wie z.B. Risse und Flickstellen.

Der schlechtere Wert des Gebrauchs- und Substanzwertes wird als Gesamtwert dargestellt und in nachfolgend aufgeführten Zustandsklassen und Noten zugeordnet (Tabelle 1).

Zustandsklasse	Note	Farbcodierung
1	1,0 bis 1,49	Blau
2	1,5 bis 2,49	Grün (dunkel)
3	2,5 bis 3,49	Grün (hell)
4	3,5 bis 4,49	Gelb
5	4,5 bis 5,0	Rot

Tabelle 1: Auflistung der Zustandsklassen und Noten.

Wichtige Begriffe sind in diesem Zusammenhang der Warnwert und der Schwellenwert. Der Warnwert entspricht einer Zustandsnote von 3,5 und signalisiert, dass zeitnah mit der Planung von geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands zu beginnen ist. Der Schwellenwert entspricht einer Zustandsnote von 4,5 und beschreibt einen Zustand, bei dessen Erreichen in der Regel Erhaltungsmaßnahmen oder eventuell Verkehrsbeschränkungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit eingeleitet werden sollen.

### 3. Ergebnisse der ZEB

In Abbildung 1 ist das Ergebnis der Zustandserfassung des Kreisstraßennetzes im Landkreis Tübingen für den Gesamtwert aus dem Jahr 2014 dargestellt.

#### Gesamtwert (GW) - 2014

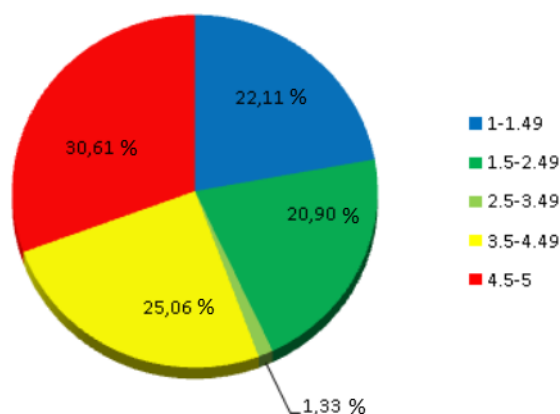


Abbildung 1: Darstellung des Gesamtwerts anhand der Zustandsklassen und Noten des Kreisstraßennetzes im Landkreis Tübingen aus dem Jahr 2014.

Gegenüber der Befahrung aus dem Jahr 2014 ist eine leichte Verbesserung des Zustandes an Kreisstraßen zu erkennen (Abbildung 2). Demnach befinden sich ca. 48 % des Netzes in einem guten (ca. 21,4 %) bzw. sehr guten (ca. 26,9 %) Zustand. Die anderen ca. 52 % des Netzes weisen deutliche Schäden auf. Davon sind ca. 50 % in einem schlechten bzw. sehr schlechten Zustand, so dass hier kurz- bis mittelfristig Maßnahmen erfolgen sollten.

## Gesamtwert (GW)

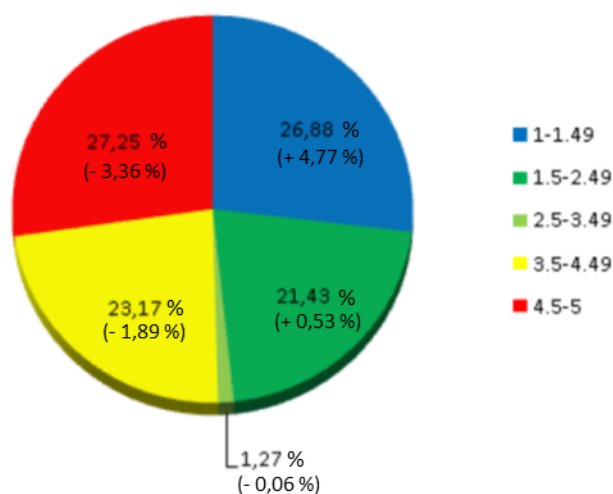


Abbildung 2: Darstellung des Gesamtwerts anhand der Zustandsklassen und Noten des Kreisstraßennetzes im Landkreis Tübingen aus dem Jahr 2020. In Klammern sind die prozentualen Abweichungen des Gesamtwertes gegenüber den Werten aus dem Jahr 2014 dargestellt.

Für die Ermittlung des vordringlichen und kurzfristigen Erhaltungsbedarfs wurden in Abhängigkeit der Zustandsbewertung, der Bauweise und dem Ausbauzustand homogene Abschnitte gebildet. Homogene Abschnitte beschreiben somit Strecken mit ähnlichen Entwicklungen der Zustandswerte unter vergleichbaren Bedingungen. Durch die Homogenisierung der Abschnitte ergibt sich ein Erhaltungsbedarf an Kreisstraßen im Landkreis Tübingen von 42 km. Dies sind insgesamt 62 Maßnahmen. In **Anlage 2** ist das gesamte Kreisstraßennetz mit der Auswertung der Befahrungsergebnisse in Anlehnung an die Zustandsklassen und Noten farblich markiert abgebildet.

Die in **Anlage 1** aufgeführten Maßnahmen stellen somit nicht den gesamten Sanierungsbedarf der Kreisstraßen im Landkreis Tübingen dar. Abgebildet wird lediglich der Umfang, der unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen, bis zur nächsten ZEB im Jahr 2027 voraussichtlich abgearbeitet werden kann. Für alle Maßnahmenkategorien wurde eine Priorisierung vorgenommen. Neben den Zustandswerten wurden auch die Verkehrsbedeutung im Straßennetz (Umleitungsstrecken, ÖPNV-Strecken), Verkehrsmengen und laufende Planungen berücksichtigt. Die vorgenommene Priorisierung ist nicht als starr und unveränderbar zu betrachten. Sie wurde auf Grundlage der zum Zeitpunkt der Erstellung zur Verfügung stehenden Informationen festgelegt. Unvorhersehbare negative Zustandsentwicklungen, Einzelereignisse (Witterung, Hochwasser, Rutschungen, etc.) oder Wechselwirkungen mit Maßnahmen anderer Baulastträger können Auswirkungen auf die Reihenfolge der Abarbeitung der Maßnahmen haben oder eine Erweiterung der Maßnahmenliste erforderlich machen. Notwendige Änderungen werden dem Gremium frühzeitig mitgeteilt.

#### 4. Instandsetzungsmaßnahmen

Die Details zu den erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen, also beispielsweise eine einfache Belagererneuerung oder eine tiefgründige Instandsetzung, wurden in den als **Anlage 3** beigefügten Maßnahmenblättern hinterlegt.

Mit den Gemeinden, die in ihren Ortsdurchfahrten von den Belagsmaßnahmen betroffen sind, wurden diese besprochen, abgestimmt und zeitlich eingeordnet. Dadurch können Synergieeffekte genutzt werden, sodass z.B. auch gemeindliche Ver- und Entsorgungsleitungen mitverlegt werden können. Ebenso sollen Maßnahmen aus dem Radwegekonzept gemeinsam mit dem Belagsprogramm umgesetzt werden, wie z.B. bei den Maßnahmen „K 6903 Belag und Radweg zwischen Mähringen und Wankheim“ oder der „K 6908 Neugestaltung des Südrings bei Kirchentellinsfurt“. Die Kosten der Radwegemaßnahmen sind nicht in den Kosten der Maßnahmenblätter des Belagsprogramms enthalten.

## 5. Kosten

Im Belagsprogramm sind für alle priorisierten Maßnahmen die geschätzten Baukosten aufgeführt. Die Schätzung der aufgeführten Kosten erfolgt auf Grundlage der bei der Erstellung zur Verfügung stehenden Informationen und anhand von Erfahrungswerten. Die Kostenschätzungen sind aufgrund der fehlenden Detailtiefe und der Vielzahl an Unwägbarkeiten dementsprechend mit Unsicherheiten behaftet und können erst mit weitergehenden Untersuchungen und Planungsleistungen verifiziert werden. Ebenso können die in den letzten Jahren anhaltenden Baupreissteigerungen für die kommenden Jahre nicht vorausgesagt und lediglich grob abgeschätzt werden. Mit fortschreitendem Planungsstand können die zu erwartenden Kosten sukzessive genauer benannt werden. Planungskosten sind in den jeweiligen Kostenschätzungen noch nicht enthalten.

Nach den derzeitigen Kostenschätzungen für die einzelnen Maßnahmen wird im Zeitraum 2023 – 2027 von einem durchschnittlichen jährlichen Budget für die Erhaltung von Kreisstraßen in Höhe von 2.750.000 € ausgegangen.

### Finanzielle Auswirkungen:

Die Maßnahmen des Belagsprogramms sind im Haushaltsplan in der Produktgruppe 5420-1 Kreisstraßen zu veranschlagen.

Einfache Belagsmaßnahmen, die keine Investitionen darstellen, sind im Ergebnishaushalt der jeweiligen Haushaltsjahre vorzusehen. Bei tiefgründigen Instandsetzungsmaßnahmen handelt es sich um Investitionen, die im Finanzhaushalt zu veranschlagen bzw. in der Finanzplanung vorzusehen sind.

Die bauliche Umsetzung der ersten beiden Maßnahmen aus dem fortgeschriebenen Belagsprogramm 2023 – 2027 soll nach der beigefügten **Anlage 1** im Jahr 2023 erfolgen.

Für das Jahr 2022 werden für diese beiden Maßnahmen seitens der Verwaltung im Rahmen der Haushaltsplanung folgende Planungsmittel sowie für die noch in 2022 vorgesehenen Auftragsvergaben folgende Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen:

#### K 6903 OD Wankheim, (investive Maßnahme im Finanzhaushalt)

30.000 € Planungsmittel

1.070.000 € Verpflichtungsermächtigung

#### K 6915 Oberndorf – Poltringen (investive Maßnahme im Finanzhaushalt)

40.000 € Planungsmittel

790.000 € Verpflichtungsermächtigung.