

Kreistagsdrucksache Nr. 054/22

AZ. GB4/A43

Tagesordnungspunkt

Straßenbau/ Radwegebau: K 6903 - Straßensanierung und Radweglückenschluss zwischen Mähringen und Immenhausen

Zur Beratung im

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) Beschluss am 04.05.2022

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Sanierung der K 6903 und den Radweglückenschluss zwischen Mähringen und Immenhausen auszuschreiben und bis zu einer Angebotssumme von 672.000 € zu vergeben.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, Nachtragsvereinbarungen bis zu einer Gesamtsumme von 56.000 € zu schließen

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Mit Beschluss des VTA vom 07.07.2021 (KTDS 064/21) wurde die Verwaltung beauftragt, die Herstellung des Radweglückenschlusses zwischen Immenhausen und Mähringen gemeinsam mit den Planungen zur Sanierung der K 6903 voranzutreiben und die hierfür notwendigen Planungsleistungen zu beauftragen.

Auf Grundlage der zwischenzeitlich erfolgten Planung soll im nächsten Schritt die Ausschreibung der Maßnahme erfolgen. Hierfür ist eine entsprechende Ermächtigung der Verwaltung durch den VTA erforderlich.

Der geplante Radweglückenschluss zwischen Mähringen und Immenhausen im Zuge der K 6903 ist Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Tübingen (KTDS 041/21). Die Sanierung der K 6903 ist im Belagsprogramm 2017 – 2022 des Landkreises enthalten (KTDS 031/17).

Mit der Herstellung des Radweglückenschlusses zwischen Mähringen und Immenhausen sollen bestehende Sicherheitsdefizite beseitigt werden. Um Synergieeffekte zu nutzen, soll mit dem Radweglückenschluss die noch ausstehende Belagsmaßnahme der K 6903 zwischen den beiden Ortschaften ebenfalls umgesetzt werden.

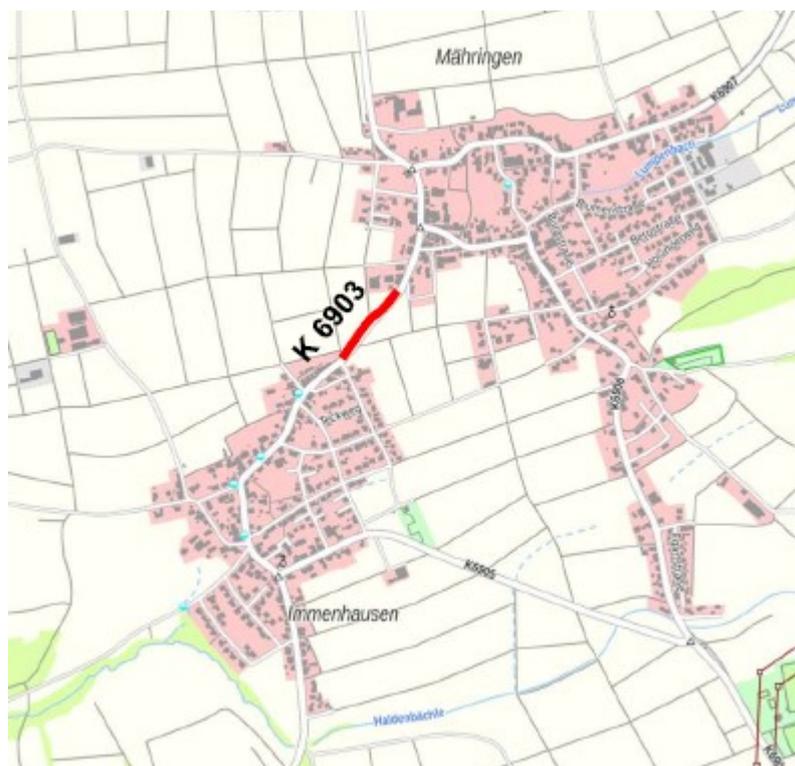


Abbildung 1 Übersicht über die Sanierungsstrecke und über den Radweglückenschluss im Zuge der K 6903 (rot).

a) Radweglückenschluss

Die Planung sieht vor, den Radverkehr beidseitig entlang der K 6903 auf gemeinsamen Geh- und Radwegen zu führen. Mit Ausnahme des Geh- und Radweges von Immenhausen zur Steinäckerstraße erhalten diese eine befestigte Fahrbahnbreite von 2,0 m und einen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn der K 6903 von 1,75 m.

Vom Ortseingang Immenhausen bis zur Steinäckerstraße wird auf der westlichen Seite ein einseitig, in beiden Richtungen befahrbarer Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m und einem Trennstreifen von 1,75 m zur Fahrbahn angelegt. Am Ortseingang Immenhausen soll eine Lichtsignalanlage (LSA) errichtet werden. Dadurch besteht sowohl für Fußgänger als auch Radfahrende die Möglichkeit, die K 6903 sicher zu queren und anschließend im Gegenrichtungsverkehr von und zur Steinäckerstraße zu gelangen (Abbildung 2). Die Gesamtmaßnahme ist umfassend mit der Gemeinde Kusterdingen abgestimmt.

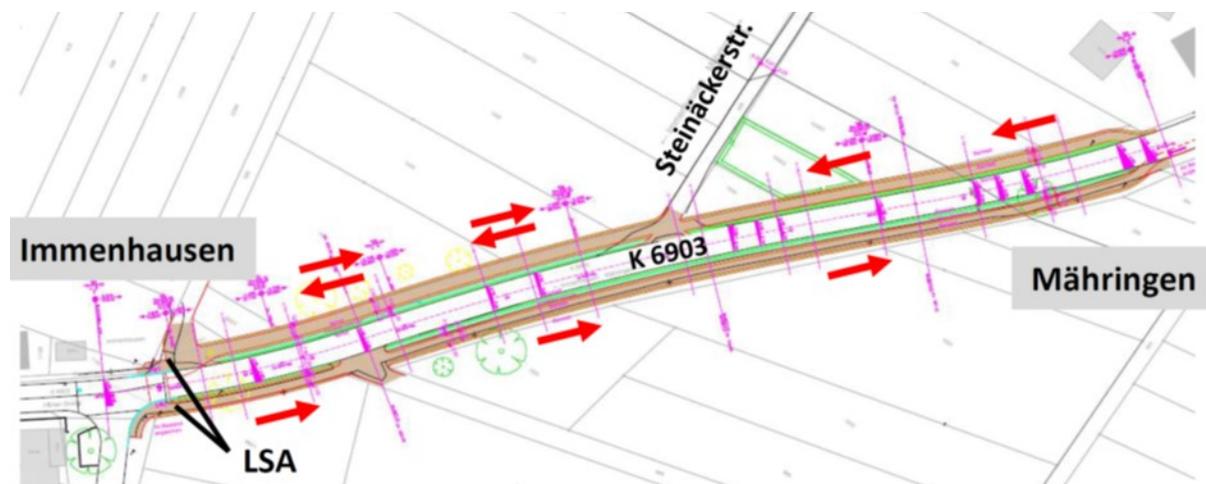


Abbildung 2 Radwegführung zwischen Immenhausen und Mähringen (braun dargestellt) mit einer Lichtsignalanlage (LSA) am Ortseingang von Immenhausen. Die Pfeile geben die Fahrtrichtung für die Radfahrenden an

b) Sanierungsvorhaben Kreisstraße

Die nur gering tragfähigen Deckschichten der Kreisstraße werden in einem Fräsgang abgetragen. Dadurch wird versucht den unbelasteten Asphalt von der Tränkschotterdecke zu trennen. Die Tränkschotterdecke muss ebenfalls komplett entfernt werden, da das Quergefälle der Kreisstraße angepasst werden muss, um entwässerungsschwache Bereiche zu beseitigen und eine einheitliche Entwässerung der Straße auf die westliche Entwässerungsmulde der Straße zu erhalten. Mit Belassen der Tränkschotterdecke hätte eine Ausgleichsschicht aus Asphalt aufgebracht werden müssen, um ein einheitliches Quergefälle der Kreisstraße herstellen zu können. Zudem wäre die Kreisstraße mit dieser Ausgleichsschicht und dem 18 cm starken Asphaltaufbau deutlich höher gelegen als der Bestand, sodass umfangreiche Angleichungsarbeiten an Zufahrten, Banketten, Entwässerungsmulden und an den Fahrbahnübergängen zum Bestand hätten vorgenommen werden müssen.

Mit dem Rückbau der Tränkschotterdecke erfolgt die Profilierung der vorhandenen Schottertragschicht und der Einbau einer 14 cm starken Asphalttragschicht sowie einer 4 cm starken Asphaltdeckschicht.

Weitere technische Detailinformationen zur geplanten Maßnahme können der KTDS 064/21 entnommen werden.

Wie in KTDS 064/21 ebenfalls dargestellt, wurden im Rahmen der nun erfolgten Planung zur Bestimmung des Schadstoffgehalts im Asphalt zwei Bohrkerne aus der Fahrbahn entnommen. Die Analyse ergab, dass zwei nur geringfügig tragfähige Asphaltdeckschichten auf einer stark teerhaltigen Tränkschotterdecke vorhanden sind. Eine Wiederverwertung der oberen unbelasteten Deckschichten ist voraussichtlich möglich. Die Tränkschotterdecke muss im Zuge der Fahrbahnerneuerung komplett entfernt und entsorgt werden. Orientierende Bodenuntersuchungen ergaben eine Belastung der Bankette und Mulden/ Gräben von der Depo-nieklasse DK I. Das anfallende Bodenmaterial ist somit einer Entsorgung zuzuführen. Bei orientierenden Bodenuntersuchungen handelt es sich allerdings um punktuelle Beprobungen. Zur endgültigen Klassifikation bzw. Einstufung sind Haufwerksbeprobungen während der Baumaßnahme vorzunehmen.

2. Vorläufige Grobkostenschätzung

| | |
|------------------------------------|--------------------|
| 1. Baukosten Radweglückenschluss | 370.000 € |
| 2. Baukosten Straßensanierung | 190.000 € |
| 3. Eingriffskompensationsmaßnahmen | 15.000 € |
| 4. Grunderwerb | 5.000 € |
| 5. Planungskosten | <u>100.000 €</u> |
| Zwischensumme | 680.000 € |
| | |
| 5. LGVFG-Fördermittel | <u>- 165.000 €</u> |

Gesamtkosten abzüglich Fördermittel 515.000 €

Bei den aufgestellten Kosten handelt es sich um eine Schätzung anhand eines bepreisten Leistungsverzeichnisses. Aufgrund der aktuellen Kriegsereignisse in der Ukraine sind in der Folge die Preise vieler Baustoffe gestiegen. Rund 30 Prozent der Bitumenversorgung erfolgt in Abhängigkeit von Russland, mit entsprechenden Auswirkungen auf den Straßenbau. Auch die Kosten für Energie und Kraftstoffe sind erheblich gestiegen. Wie sich diese Kosten bis zur Veröffentlichung der Ausschreibung entwickeln werden, kann derzeit nicht abschließend abgeschätzt werden. Es wurde daher vorsorglich eine Anpassung der prognostizierten Bau-

kosten gegenüber der KTDS 064/21 vorgenommen. Die Baukosten für den Radweglückenschluss und der Straßensanierung wurden im Mittel um ca. 10 % angehoben.

Abstimmungen mit der Förderstelle sind anhand des bepreisten Leistungsverzeichnisses für eine detaillierte Ermittlung der Fördermittel zwingend erforderlich und sollen im Weiteren erfolgen.

3. Zeitplanung

Der Antrag zur Aufnahme in das Förderprogramm nach dem LGVFG bzw. „Stadt und Land“ wurde im Jahr 2021 gestellt. Die Maßnahme wurde im März 2022 in das Förderprogramm aufgenommen. Der Antrag auf Zuweisung der Fördermittel wird im April 2022 gestellt. Mit einer Zuweisung wird im Juni 2022 gerechnet, sodass die Ausschreibung voraussichtlich im Juli veröffentlicht werden kann. Der Zuschlag wird nach Abschluss der Angebotsprüfung innerhalb der vorgeschriebenen Bindefrist erteilt. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen eines wirtschaftlichen Angebotes. Vorbehaltlich der Fördermittelzuweisung soll die Maßnahme im September 2022 begonnen werden. Es wird mit einer Bauzeit von ca. 2-3 Monaten gerechnet.

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 560.000 €, d.h. bis zu 672.000 €, 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 560.000 €, d.h. 56.000 €, 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:

Bis einschließlich 2021 wurden für die Maßnahme 20.000 € für Planungsleistungen ausgegeben.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Jahr 2022 und die Restabwicklung im Jahr 2023.

Im Haushaltsplan 2022 des Landkreises sind für den Radweglückenschluss und die Sanierung der K 6903 zwischen immenhausen und Mähringen (HH-Plan Seite 244, Auftragsnummer 754201030380, Zeilen 1 und 8) Mittel in Höhe von 570.000 €, eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 35.000 € und Einnahmen aus Investitionszuwendungen in Höhe von 150.000 Euro vorgesehen.

Für das Jahr 2023 wird für die Restabwicklung und den notwendigen Grunderwerb mit Ausgaben von ca. 90.000 € gerechnet, die bei den Haushaltplanungen für das Jahr 2023 berücksichtigt werden.

An Einnahmen wird in 2022 mit 90.000 € (Abschlagszahlung LGVFG) und in 2023 mit 75.000 € (Schlusszahlung LGVFG) gerechnet.

Voraussichtlicher Mittelabfluss:

| Jahr | Ausgaben | Einnahmen |
|----------------|-------------------------|-------------------------|
| 2021: | 20.000 € | |
| 2022: | 570.000 € | 90.000 € |
| 2023: | 90.000 € | 75.000 € |
| Summen: | <u>680.000 €</u> | <u>165.000 €</u> |