

Kreistagsdrucksache Nr. 057/23

AZ. GB4/A43

Tagesordnungspunkt

Radwegebau: K 6903 - Radweglückenschluss bei Wankheim und Querungshilfe am Knotenpunkt K 6903/ B 28

Zur Beratung im

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) Beschluss am 03.05.2023

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, den Radweglückenschluss bei Wankheim und die Querungshilfe am Knotenpunkt K 6903/ B 28 bis zu einer Angebotssumme von 895.000 € zu vergeben.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, den barrierefreien Umbau der Bushaltestelle am Knotenpunkt K 6903/ B 28 bis zu einer Gesamtsumme von 123.000 € zu vergeben.
3. Die Verwaltung wird ermächtigt, Nachtragsvereinbarungen zu Ziffer 1 und 2 bis zu einer Gesamtsumme von 85.000 € zu schließen.

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Der geplante Radweglückenschluss bei Wankheim und die Querungshilfe am Knotenpunkt K 6903/ B 28 sind Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Tübingen (KTDS 041/21). Der Kreistag hat der Planung dieser Maßnahmen im Rahmen des Ausbau- und Sanierungsprogrammes zu den Radwegen in Baulast des Landkreises zugestimmt (KTDS 057/21) und die entsprechenden Mittel für die Umsetzung im Haushalt des Jahres 2023 vorgesehen.

Mit der Herstellung des Radweglückenschlusses und der Querung sollen bestehende Sicherheitsdefizite im Radwegenetz beseitigt und die Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgänger erhöht werden. Die Örtlichkeiten der beiden Maßnahmen sind Abbildung 1 zu entnehmen.

Zusätzlich wird die bestehende Bushaltestelle am Knotenpunkt K 6903/B 28 barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle ist gemäß des fortgeschriebenen Nahverkehrsplanes des Landkreises Tübingen der Kategorie C „Ergänzungshaltestelle“ zuzuordnen und wird entsprechend den im Nahverkehrsplan in Anlage A 3.8a-1 empfohlenen Merkmalen barrierefrei umgestaltet.



Abbildung 1: Übersicht über die baulichen Radwegemaßnahmen im Zuge der K 6903. Rot dargestellt ist der Radwegglückenschluss nördlich von Wankheim. Blau eingefasst sind die Querungshilfe und der barrierefreie Umbau der Bushaltestelle am Knotenpunkt K 6903/ B 28.

a) Lage und Verkehrsbelastung

Die K 6903 verläuft von ihrem südlichen Beginn in Gomaringen (von der L 384) durch Immenhausen, Mählingen, Wankheim und Kusterdingen und findet ihr Ende an der L 379 bei Kirchentellinsfurt. Im Streckenabschnitt zwischen Wankheim und dem Knotenpunkt K 6903/ B 28 liegt die Verkehrsbelastung bei rund 6.600 Kfz/Tag. Im weiteren Streckenabschnitt in Richtung Kusterdingen wurde eine Verkehrsbelastung von ca. 6.000 Kfz/Tag verzeichnet. 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

Im Zeitfenster vom 01.01.2020 bis 31.12.2022 wurden auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Kreisverkehr am nördlichen Ortsausgang von Wankheim und dem Knotenpunkt K 6903/ B 28 insgesamt 3 Unfälle registriert. Zwei Pkw-Unfälle mit Leichtverletzten ereigneten sich im direkten Knotenpunktbereich der K 6903/ B 28. Ein weiterer Unfall ereignete sich im Einmündungsbereich der K 6903 zum Wirtschaftsweg in Richtung Erddeponie „Schinderklinge“. Ein Radfahrer wurde aufgrund der Nichtbeachtung des Vorfahrtsgebotes eines auf der bevorrechtigten Kreisstraße fahrenden Pkws schwer verletzt.

Auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Knotenpunkt K 6903/ B 28 bis zum Ortseingang

Kusterdingen wurden im selben Zeitraum drei Unfälle registriert. Zwei Pkw-Unfälle mit Leichtverletzten ereigneten sich im direkten Knotenpunktbereich der K 6903/ B 28. Ein PKW-Unfall mit einer schwerverletzten Person erfolgte auf der freien Strecke infolge von Abkommen von der Fahrbahn.

c) Schadstoffbelastung:

Im Zuge der Planung der Radwegemaßnahme wurden vorsorglich Untersuchungen des Asphalts hinsichtlich schadstoffrelevanter Belastungen durchgeführt. Hierbei wurden unterschiedlich starke, unbelastete Asphaltdeckschichten nachgewiesen. Eine Wiederverwertung der oberen unbelasteten Deckschichten ist voraussichtlich möglich.

Orientierende Bodenuntersuchungen ergaben eine Belastung der Bankette und Mulden/Gräben von DK I. Das anfallende Bodenmaterial ist einer Entsorgung zuzuführen.

d) Radweglückenschluss nördlich von Wankheim

Die Radwegemaßnahme nördlich von Wankheim stellt den Lückenschluss von Tübingen und Wankheim in das Gewerbegebiet Mark-West dar. Im Radverkehrskonzept weist diese Maßnahme aufgrund der fehlenden Verbindungsfunktion und einer fehlenden Querungsmöglichkeit eine hohe Dringlichkeit auf (6 von maximal 8 Punkte).

Die Planung sieht vor, den aus Richtung Erddeponie „Schinderklinge“ kommenden Radverkehr zukünftig am Abzweig des Wirtschaftsweges zur K 6903 auf einem vorhandenen landwirtschaftlichen Weg bis zur Kreisstraße zu führen (Abbildung 2). Mit einer Querungshilfe werden Radfahrende und Fußgänger gesichert über die Kreisstraße geführt. Von dort erfolgt dann die Weiterführung über das bestehende, asphaltierte Wirtschaftswegenetz entlang der K 6903 und B 28 in Richtung Gewerbegebiet Mark-West.

Der neue, ca. 115 m lange Radweg zwischen Abzweig und Querungshilfe erhält eine Breite von 2,50 m und beidseitige 0,5 m breite Bankette. Um Eingriffe in die landwirtschaftlich genutzte Fläche westlich der neuen Radwegeverbindung zu umgehen, wird zur Abfangung der Radwegeböschung eine Sicherung mit L-Steinen einschließlich eines Geländers umgesetzt. Für die Anlage einer Entwässerungsmulde auf der westlichen Seite des Radweges sind geringfügige Eingriffe in ein Privatgrundstück notwendig.

Die Querung der Kreisstraße erfolgt mit einer 4,0 m breiten und 3,0 m tiefen Querungshilfe auf der Kreisstraße. Diese wird mit zwei gepflasterten Inselköpfen eingefasst. Dadurch können sich auch Radfahrende mit Anhänger sicher in der Mitte der Fahrbahn aufstellen. Für die Herstellung der Querungshilfe muss die Kreisstraße aufgeweitet werden. Das heißt, dass der gesamte Asphaltaufbau der Kreisstraße im Bereich der Aufweitung entfernt und neu aufgebaut wird. Ein reiner Anbau der Aufweitung an den Bestand ist bautechnisch nicht umsetzbar, da in diesem Fall mit Setzungen und Rissen im Übergang zum Anbaubereich zu rechnen ist.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird in diesem Zuge im Bereich der Querungshilfe von 100 km/h auf 70 km/h reduziert.

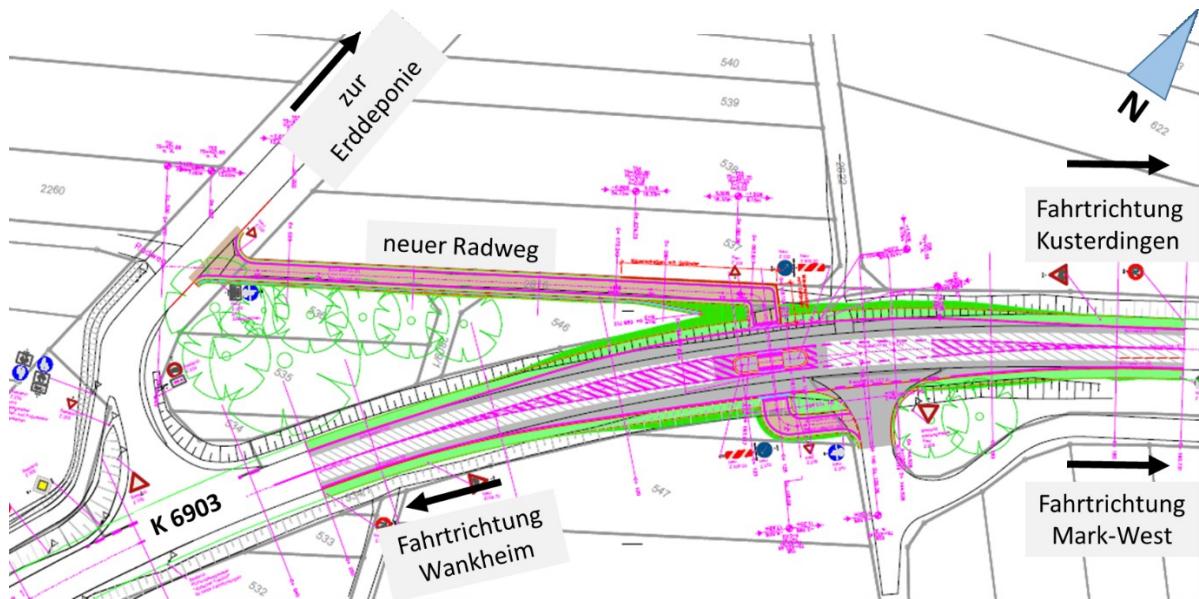


Abbildung 2: Radweglückenschluss nördlich von Wankheim. Über die neue Radwegeverbindung einschließlich der Querungshilfe gelangen Radfahrende künftig auf den südöstlich der K 6903 verlaufenden Wirtschaftsweg in Richtung Gewerbegebiet Mark-West.

e) Querungshilfe an Knotenpunkt K 6903/ B 28

Die Querungshilfe am Knotenpunkt K 6903/ B 28 ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Tübingen mit einer hohen Dringlichkeit priorisiert (7 von maximal 8 Punkte). Die überregional bedeutsame Radroute von Tübingen nach Reutlingen ist dem Hauptnetz 1. Ordnung zuzuordnen. Trotz des hohen Verkehrsaufkommens auf der Kreisstraße ist derzeit für Radfahrende, aber auch für Fußgänger, keine gesicherte Querung der Kreisstraße möglich. Momentan erfolgt die Querung über zwei vorhandene Wirtschaftswegeinmündungen nördlich des Knotenpunktes. Durch den Bau einer Querungshilfe soll den Radfahrenden und Fußgängern eine sichere Querung der Kreisstraße ermöglicht werden. Die Querung der Fahrbahn erfolgt zwischen den beiden Zufahrten der landwirtschaftlichen Wege, etwas südlicher zur bisherigen, ungesicherten Querung (Abbildung 3).

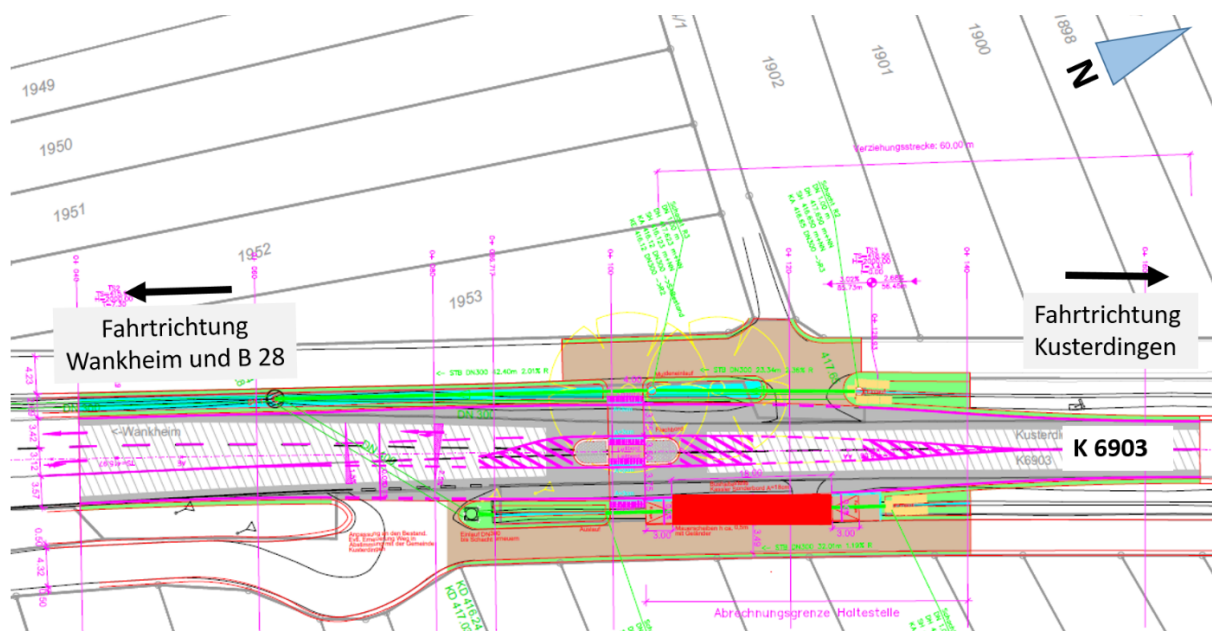


Abbildung 3: Querungshilfe am Knotenpunkt K 6903/ B 28. Rot dargestellt ist nördlich der Querungshilfe die barrierefreie Bushaltestelle in Fahrtrichtung Kusterdingen.

Die Querungshilfe wird mit einer Breite von 4,0 m und einer Tiefe von 3,0 m ausgeführt und jeweils mit zwei gepflasterten Inselköpfen eingefasst. Dies ermöglicht auch das Aufstellen von Radfahrern mit Anhänger im baulich sicheren Bereich der Mittelinsel.

Für die Herstellung der Querungshilfe muss die Fahrbahn der Kreisstraße aufgeweitet werden. Das heißt, dass der gesamte Asphaltaufbau der Kreisstraße im Bereich der Aufweitung entfernt und neu aufgebaut wird. Ein reiner Anbau der Aufweitung an den Bestand ist bautechnisch nicht umsetzbar, da in diesem Fall mit Setzungen und Rissen im Übergang zum Anbaubereich zu rechnen ist. Die Linksabbiegespur der K 6903 auf die B 28 bleibt hiervon unberührt und muss nicht verkürzt werden. Auch die landwirtschaftlichen Wege können in der derzeitigen Lage beibehalten werden, müssen jedoch höhenmäßig angepasst werden. Die Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Wegen können wie bisher erfolgen.

Nördlich der Querungshilfe wird die bestehende Bushaltestelle in Fahrtrichtung Kusterdingen barrierefrei ausgebaut. Hierzu zählen u.a. eine ausreichend große Aufstell- und Wartefläche, die Ausführung des Fahrbahnhaltes mit „Kassler-Borden“, taktile Leitelemente für sehbehinderte Menschen und eine Absturzsicherung zum Wirtschaftsweg.

Durch die Anordnung der Haltestelle auf der Fahrbahn im direkten Anschluss an die Querungshilfe ist ein Überholen des Busses während des Haltevorgangs nicht möglich, was zu einer zusätzlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Die bereits im Bereich um die Bushaltestelle vorhandene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h wird entsprechend um den Abschnitt der Querungshilfe verlängert.

2. Vorläufige Grobkostenschätzung

1. Baukosten Radweglückenschluss Wankheim	408.000 €
2. Baukosten Querungshilfe Knotenpunkt K 6903/ B 28	338.000 €
3. Barrierefreie Bushaltestelle	102.000 €
4. Grunderwerb	2.000 €
5. Planungskosten	100.000 €
Zwischensumme	950.000 €
6. LGVFG-Fördermittel	- 300.000 €
Gesamtkosten abzüglich Fördermittel	650.000 €

Die Gesamtkosten der Radwegmaßnahmen in Höhe von 848.000 € übersteigen gemäß der vorläufigen Grobkostenschätzung den Haushaltsansatz in Höhe von 775.000 € um voraussichtlich ca. 73.000 €.

Dies lässt sich hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass bei der Querungshilfe vor Wankheim zusätzlich eine Stützkonstruktion aus L-Steinen hergestellt werden muss, um die Eingriffe in die landwirtschaftliche Fläche zu verhindern. Diese Mehrkosten belaufen sich auf ca. 40.000 €.

Des Weiteren haben sich aus den Beprobungsergebnissen des anfallenden Bodenmaterials Schadstoffbelastungen ergeben, die eine Verwertung nicht zulassen. Diese Mehrkosten für die notwendige Entsorgung betragen ca. 15.000 €.

Die weiteren, prognostizierten Kostenerhöhungen im Vergleich zum Haushaltsansatz von ca. 18.000 € verteilen sich auf eine Vielzahl unterschiedlicher Leistungen im Rahmen der Gesamtbaumaßnahme.

Bei den aufgestellten Kosten handelt es sich um eine Schätzung anhand eines bepreisten Leistungsverzeichnisses. Abstimmungen mit der Förderstelle sind anhand des bepreisten

Leistungsverzeichnisses für eine detaillierte Ermittlung der tatsächlichen Fördermittel zwingend erforderlich und sollen im Weiteren erfolgen.

3. Zeitplanung

Die Anträge zur Aufnahme in das Förderprogramm nach dem LGVFG bzw. „Stadt und Land“ wurden im Jahr 2022 gestellt. Die Maßnahmen wurde im März 2023 in das Förderprogramm aufgenommen. Die Anträge auf Zuweisung der Fördermittel werden im April 2023 gestellt. Mit einer Zuweisung wird im Juni 2023 gerechnet, sodass die Ausschreibung voraussichtlich im Sommer 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 sollen die Maßnahmen im Herbst 2023 begonnen werden. Es wird mit einer Bauzeit von insgesamt ca. 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 für die Radwegemaßnahmen und den barrierefreien Umbau der Bushaltestelle bis zu einer Überschreitung von ca. 20 % der prognostizierten Baukosten von 848.000 €, d.h. bis zu 1.018.000 €, 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 für die Radwegemaßnahmen und den barrierefreien Umbau der Bushaltestelle vorgeschlagen, die Verwaltung zum Abschluss einzelner Nachträge bis zu einer Gesamtsumme von ca. 10 % der prognostizierten Baukosten von 848.000 €, d.h. 85.000 €, 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 2022 wurden für die Radwegemaßnahme ca. 20.000 € für Planungsleistungen ausgegeben.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme erfolgt voraussichtlich im Jahr 2023 und die Restabwicklung im Jahr 2024.

Im Haushaltsplan 2023 des Landkreises sind für die bauliche Umsetzung der Maßnahme (HH-Plan Seite 228, Auftragsnummer 754201030360) Mittel in Höhe von 670.000 €, eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 75.000 € und Einnahmen aus Investitionszuwendungen in Höhe von 200.000 Euro vorgesehen. Aufgrund der oben prognostizierten Mehrkosten in Höhe von 73.000 € ist im Jahr 2023 von einer entsprechenden Überschreitung des Mittelansatzes auszugehen. Nach derzeitigem Stand führt diese Überschreitung zu keiner überplanmäßigen Auszahlung und kann im Rahmen des Budgets der Abteilung Verkehr und Straßen, aufgrund von voraussichtlichen Minderausgaben bei der Belagsmaßnahme K 6903 Ortsdurchfahrt Wankheim, gedeckt werden.

Für die Restabwicklung im Jahr 2024 wird mit Auszahlungen von ca. 85.000 € gerechnet, die bei den Haushaltplanungen für das Jahr 2024 berücksichtigt werden. Sollte es dadurch zu einer Überschreitung der vorhandenen Verpflichtungsermächtigung kommen, kann diese im Rahmen des Abteilungsbudgets gedeckt werden.

An Einnahmen wird in 2023 mit 200.000 € (Abschlagszahlung LGVFG) und in 2024 mit 100.000 € (Schlusszahlung LGVFG) gerechnet.

Für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen außerorts in Baulast des Landkreises sind im Finanzhaushalt 2023 unter „Sonstige Maßnahmen“ (Nr. 8, Seite 235) Mittel in Höhe von insgesamt 260.000 € und eine Verpflichtungsermächtigung von 200.000 € enthalten. Hierbei sind auch die Mittel i.H.v. 102.000 € für die betreffende Haltestelle enthalten.

Voraussichtlicher Mittelabfluss:

Jahr	Ausgaben	Einnahmen	Veranschlagte Mittel	Erläuterung
2022:	20.000 €		30.000 €	Radwegemaßnahme
2023:	845.000 €	200.000 €	670.000 €	Radwegemaßnahme
			73.000 €	Budgetdeckung
			102.000 €	Haltestellenumbau
2024:	85.000 €	100.000 €	85.000 €	Radwegemaßnahme
Summen	950.000 €	300.000 €	960.000 €	Differenz von 10.000 € aufgrund nicht abgeflossener Mittel in 2022