

Kreistagsdrucksache Nr. 120/23

AZ. GB4/43

Tagesordnungspunkt

Straßen- und Radwegbau: K 6903, Gomaringen - Immenhausen, Ausbau des Radweges und Sanierung der Kreisstraße

Zur Beratung im

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) Beschluss am 04.10.2023

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Radwegemaßnahme einschließlich der Belagserneuerung der K 6903 zwischen Immenhausen und Gomaringen bis zu einer Angebotssumme von 1.152.000 € zu vergeben.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, Nachtragsvereinbarungen bis zu einer Gesamtsumme von 96.000 € zu schließen.

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Die geplante Radwegemaßnahme zwischen Immenhausen und Gomaringen im Zuge der K 6903 ist Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Tübingen (KTDS 041/21). Die vorhandene Radroute ist dem Hauptnetz 2. Ordnung zugewiesen und verbindet Gomaringen mit Immenhausen und im weiteren Verlauf mit Mähringen und Wankheim.

Der Kreistag hat der Planung dieser Maßnahme 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 eingeplant. Mit dem Ausbau des Radweges und der Errichtung einer Querungshilfe am Ortsausgang von Immenhausen in Richtung Gomaringen soll die Verkehrssicherheit für Radfahrende deutlich erhöht werden. Die Örtlichkeit der Maßnahme ist Abbildung 1 zu entnehmen.

Die Umsetzung der Radwegemaßnahme soll gemeinsam mit der geplanten Sanierung der Kreisstraße 6903, zwischen den Ortseingängen von Gomaringen und Immenhausen, erfolgen. Die Umsetzung der Belagsmaßnahme war Bestandteil des Belagsprogramms 2017-2022 (KTDS 095/16) und ursprünglich für das Jahr 2018 vorgesehen. Aus unterschiedlichen Gründen musste die Maßnahme mehrmals verschoben werden. Um Synergieeffekte innerhalb des Bauablaufs zu nutzen, soll die bauliche Umsetzung der Belagsmaßnahme nun im Jahr 2024 erfolgen. Dadurch kann die Erneuerung und Verbreiterung des derzeit mit einer Breite von 1,85 m untermaßigen Radweges zwischen Immenhausen und Gomaringen gemeinsam mit der Belagsmaßnahme umgesetzt werden.

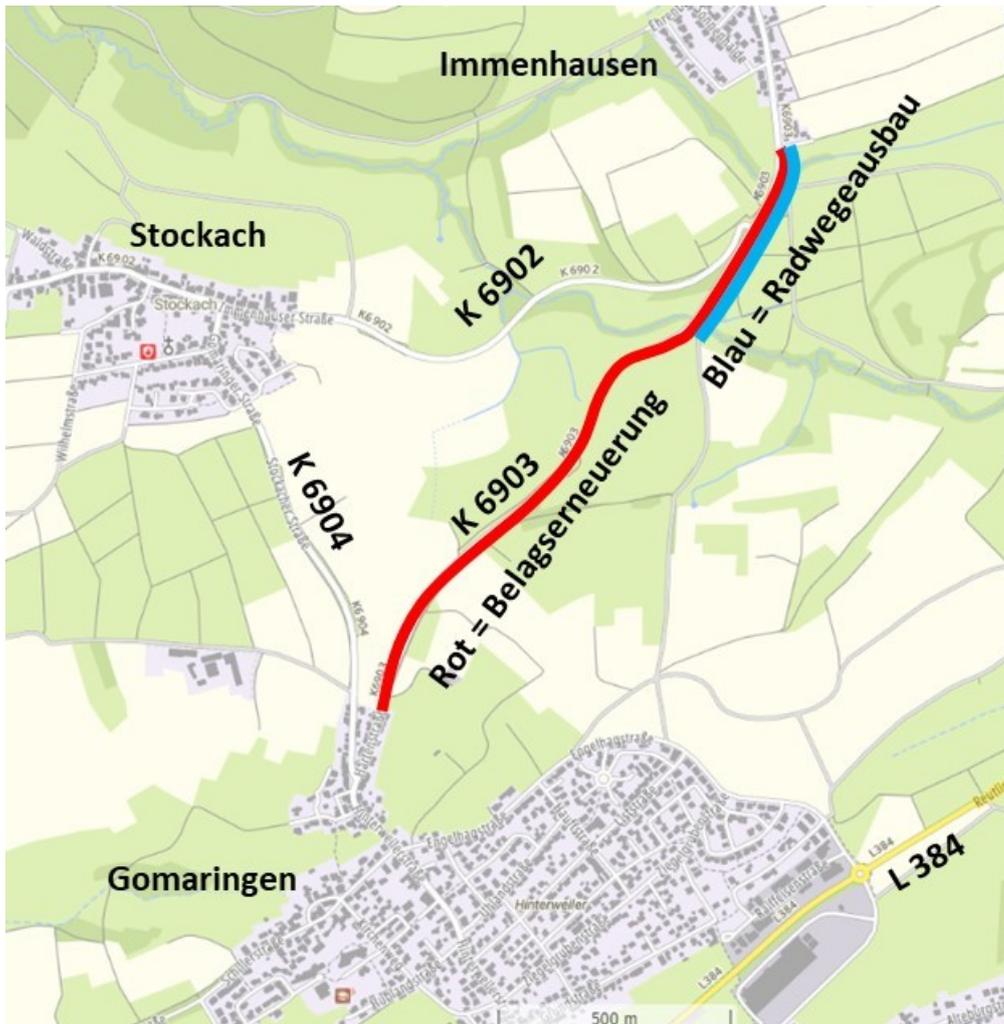


Abbildung 1: Übersicht über die Belags- und Radwegemaßnahme zwischen Immenhausen und Gomaringen. Rot dargestellt ist die Erneuerung des Fahrbahnbelages der K 6903, zwischen den Ortseingängen von Gomaringen und Immenhausen. Blau dargestellt ist die Verbreiterung des Radweges parallel zur K 6903.

a) Lage und Verkehrsbelastung

Die K 6903 verläuft von ihrem südlichen Beginn in Gomaringen (von der L 384) durch Immenhausen, Mähringen, Wankheim und Kusterdingen und findet ihr Ende an der L 379 bei Kirchentellinsfurt. Im Streckenabschnitt zwischen Gomaringen und Immenhausen liegt die Verkehrsbelastung mit ca. 3.455 Kfz/Tag über dem Kreisdurchschnitt. 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 der K 6903 zwischen den Ortseingängen von Gomaringen und Immenhausen insgesamt 5 Unfälle registriert. 4 Pkw-Unfälle ereigneten sich durch Abkommen von der Fahrbahn, ein weiterer durch Nichtbeachtung der Vorfahrt am Knotenpunkt K 6902/ K 6903.

c) Verbesserung der Radwegführung

Der Radweg zwischen Gomaringen und Immenhausen ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Tübingen enthalten und weist aufgrund einer fehlenden Querungsmöglichkeit (6 von maximal 8 Punkten) und des untermaßigen Radweges (5 von maximal 8 Punkten) eine hohe Priorität auf.

Die aus dem Radverkehrskonzept des Landkreises Tübingen abgeleiteten Empfehlungen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für diesen Streckenabschnitt sehen vor, den rund 1,85 m breiten einseitigen Zweirichtungsradweg auf eine Breite von 2,50 m auszubauen und am Ortsausgang von Immenhausen in Fahrtrichtung Gomaringen eine gesicherte Querung der Kreisstraße für Radfahrende zu schaffen.

d) Schadensbild der Fahrbahn

Die Bewertung innerhalb der 2020 durchgeführten Zustandserfassung ergab für den betreffenden Streckenabschnitt einen Gesamtwert von 4,8 bei einer Bewertungsskala von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht). Der Zustand der Straße ist somit als sehr schlecht zu bewerten. Dies zeigt sich vor allem an den vorhandenen Oberflächenschäden wie Netzkissen, Unebenheiten und Ausbrüchen.

e) Schadstoffbelastung

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

In Teilbereichen ist eine stark teerhaltige Tränkschotterdecke unter den Asphaltdeckschichten vorhanden. Da es sich bei der Straßenbaumaßnahme um eine reine Erneuerung der Asphaltdeckschicht handelt, ist nach heutigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass die Tränkschotterdecke im Straßenkörper verbleiben kann. Ggf. müssen aber lokale, tiefergehende Schäden saniert werden, sodass unter Umständen dennoch belastetes Material entsorgt werden muss.

Eine Beprobung des bestehenden Radweges hinsichtlich schadstoffrelevanter Belastungen ergab einen unbelasteten Asphaltaufbau, der voraussichtlich ebenfalls einer Wiederverwertung zugeführt werden kann.

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

f) Ausbau des Radweges und Sanierung der Kreisstraße

Die geplante Verbreiterung des Radweges beginnt in enger Abstimmung mit der Gemeinde Kusterdingen am Ortsausgang von Immenhausen in Fahrtrichtung Gomaringen und endet nach rund 450 m am Brückenbauwerk über den „Kalten Brunnen“. Von dort werden Radfahrende über das ausreichend breite landwirtschaftliche Wegenetz nach Gomaringen geführt.

Der Radweg wird auf der gesamten Länge auf eine einheitliche Breite von 2,50 m verbreitert. Hierfür müssen die Überbauten der beiden Brückenbauwerke (Ehrenbach und Kalter Brunnen) im Zuge des Radweges ebenfalls verbreitert werden. Des Weiteren muss zur Abfangung einer ca. 100 m langen Einschnittsböschung eine Stützkonstruktion aus L-Steinen mit

Höhen zwischen 0,5 m und 1,5 m errichtet werden. Zwischen der Fahrbahn der Kreisstraße und des Radweges wird zukünftig ein Sicherheitstreifen von 1,75 m vorhanden sein.

Am Ortsausgang von Immenhausen werden Radfahrende in Fahrtrichtung Gomaringen zukünftig eine Querungsmöglichkeit nach den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg erhalten (Abbildung 2). Diese Querungshilfe wird im Übergangsbereich von innerorts zu außerorts bei einer Verkehrsbelastung bis zu 5.000 Kfz/ Tag empfohlen. Radfahrende sollen zukünftig die Möglichkeit haben, sicher von der Kreisstraße auf die angrenzende Aufstellfläche zu fahren, sich dort in der Wartebucht aufzustellen und anschließend die Fahrbahn zu queren.

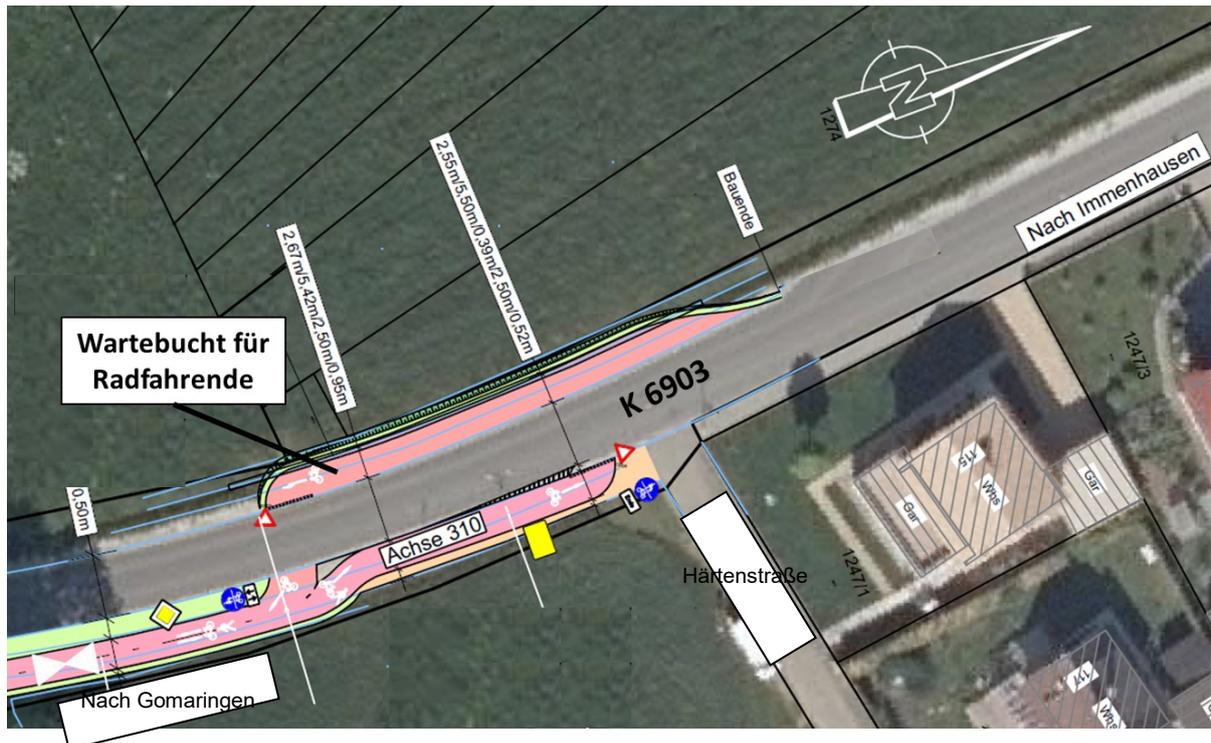


Abbildung 2: Querungsstelle am Ortseingang Immenhausen. Radfahrende aus Immenhausen in Fahrtrichtung Gomaringen können sich auf der Wartebucht aufstellen und anschließend die Kreisstraße sicher queren.

Die Sanierung der Kreisstraße zwischen den Ortseingängen von Gomaringen und Immenhausen erfolgt im sogenannten Hocheinbau. Die nur gering tragfähigen Deckschichten werden in einem Fräsgang abgetragen. Nach Abfräsen der ersten 4 cm Deckschicht wird auf der darunterliegenden Asphalttragschicht bzw. Tränkschotterdecke wieder 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 nach derzeitigem Kenntnisstand gegeben, sodass voraussichtlich keine zusätzlichen Maßnahmen an den ungebundenen Tragschichten notwendig werden.

Am Ortsausgang von Immenhausen in Fahrtrichtung Gomaringen ist im Kurvenbereich das Bankett beidseitig auf einer Länge von ca. 100 m ausgefahren. Aufgrund der Fahrbahnbreite von 5,0 m ist auch nach der Sanierung der Kreisstraße weiterhin mit einer Schädigung des Banketts zu rechnen. Daher werden zur Befestigung des Banketts sogenannte Bankettplatten eingebaut. Dadurch soll zukünftig ein Ausbrechen bzw. Ausfahren des Banketts vermieden und auf diese Weise der finanzielle und personelle Unterhaltungsaufwand für die Straßenmeisterei auf ein Minimum reduziert werden. Weiterhin werden Anpassungen an der Straßenentwässerung vorgenommen, wie z.B. die Anpassung von Rohrdurchlässen und Entwässerungsmulden.

2. Vorläufige Grobkostenschätzung

	Radwegeausbau	Straßensanierung	Gesamt
Baukosten	370.000 €	590.000 €	960.000 €
Planungskosten	50.000 €	20.000 €	70.000 €
Grunderwerb	10.000 €	- €	10.000 €
Zwischensumme	430.000 €	610.000 €	1.040.000 €
LGVFG-Fördermittel	- 150.000 €	- €	- 150.000 €
Gesamtkosten abzüglich Fördermittel	280.000 €	610.000 €	890.000 €

Die Gesamtkosten der Radwegemaßnahmen in Höhe von 430.000 € übersteigen gemäß der vorläufigen Grobkostenschätzung die im Rahmen des Haushaltsplans prognostizierten Gesamtkosten von 285.000 € um voraussichtlich ca. 145.000 €.

Bei der ursprünglichen Kostenschätzung ist man davon ausgegangen, dass ein bordsteingeführter Radweg ohne Sicherheitstrennstreifen umgesetzt werden sollte. Nach Prüfung der Variante und nach Einschätzung des Sicherheitsauditors entspricht diese Variante nicht den Qualitätsstandards des Landes Baden-Württembergs für Radwege im außerorts Bereich und sollte daher ausschließlich in Ausnahmefällen zur Anwendung kommen. Entsprechend wurde die Planung angepasst und es soll die nunmehr dargestellte Variante umgesetzt werden. Dadurch ergeben sich voraussichtlich höhere Kosten gegenüber der ursprünglichen Kostenschätzung von 285.000 €.

Dies lässt sich hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass bei der ursprünglichen Planung davon ausgegangen worden ist, dass ggf. durch Anpassungen der Schutzplankenkonstruktion auf eine Verbreiterung des Brückenbauwerks über den „Kalten Brunnen“ verzichtet werden kann. Nach eingehender Prüfung der Randbedingungen und der Schutzplankenkonstruktionen muss für eine durchgehende Radwegbreite von 2,50 m das Brückenbauwerk allerdings um 0,50 m verbreitert werden. Dadurch entstehen Mehrkosten i.H.v. 35.000 €.

Die Stützkonstruktion aus L-Steinen war bei der bordsteingeführten Radwegführung nicht vorhanden. Durch die angepasste Planung sollen zukünftig Rutschungen der Einschnittsböschung auf den Radweg verhindert werden. Die Mehrkosten für diese Stützkonstruktion belaufen sich auf ca. 50.000 €.

Die Ausführungsplanung für die Radwegeplanung wurde im Detail ausgearbeitet und die Kosten anhand gestiegener aktueller Marktpreise beziffert. Dadurch ergeben sich Mehrkosten in Höhe von 60.000 €, die sich auf unterschiedliche Leistungen im Straßenbau, wie z.B. Asphaltbauweisen, ungebundene Tragschichten, die Baustelleneinrichtung und Ingenieurkosten verteilen.

Die Gesamtkosten der Belagsmaßnahme in Höhe von 610.000 € übersteigen gemäß der vorläufigen Grobkostenschätzung die im Rahmen des Haushaltsplans prognostizierten Ge-

samtkosten in Höhe von 520.000 € um voraussichtlich ca. 90.000 €. Dies lässt sich ebenfalls auf gestiegene Marktpreise zurückführen, die sich auf unterschiedliche Leistungen im Straßenbau verteilen.

Bei den aufgestellten Kosten handelt es sich zunächst um eine Schätzung anhand eines bepreisten Leistungsverzeichnisses. Abstimmungen mit der Förderstelle sind grundsätzlich anhand des bepreisten Leistungsverzeichnisses für eine detaillierte Ermittlung der tatsächlichen Fördermittel des Radwegeausbaus zwingend erforderlich und sollen im Weiteren erfolgen. Für die Belagsmaßnahme können keine Fördermittel abgerufen werden.

3. Zeitplanung

Die Anträge zur Aufnahme in das Förderprogramm nach dem LGVFG bzw. „Stadt und Land“ für die Radwegemaßnahme wurden im Jahr 2022 gestellt. Die Maßnahmen wurde im März 2023 in das Förderprogramm aufgenommen. Die Anträge auf Zuweisung der Fördermittel werden im Anschluss an die Anhörung TöB voraussichtlich im Oktober 2023 gestellt. Mit einer Zuweisung wird im November 2023 gerechnet, sodass die Ausschreibung voraussichtlich im Anschluss 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 Frühjahr 2024 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 Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik 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 Radwegemaßnahme und die Sanierung der Kreisstraße bis zu einer Überschreitung von ca. 20 % der prognostizierten Baukosten von 960.000 €, d.h. bis zu 1.152.000 €, 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 Radwegemaßnahme und die Sanierung der Kreisstraße vorgeschlagen, die Verwaltung zum Abschluss einzelner Nachträge bis zu einer Gesamtsumme von ca. 10 % der prognostizierten Baukosten von 960.000 €, d.h. 96.000 €, 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 Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik.

Finanzielle Auswirkungen:

Für das Jahr 2023 wird für die Radwegemaßnahme mit Auszahlungen i.H.v. 20.000 € für Planungsleistungen gerechnet.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme erfolgt voraussichtlich im Jahr 2024 und die Restabwicklung im Jahr 2025.

Im Haushaltsplan 2023 des Landkreises sind für die bauliche Umsetzung der Radwegemaßnahme (HH-Plan Seite 235, Sonstige Maßnahmen) Mittel in Höhe von 40.000 € und eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 245.000 € vorgesehen. Aufgrund der oben prognostizierten Mehrkosten in Höhe von 145.000 € und einem geringeren Mittelabfluss in 2023 ist von einer Überschreitung der Verpflichtungsermächtigung i.H.v. 165.000 € auszugehen.

Diese kann im Rahmen des Budgets der Abteilung Verkehr und Straßen über einen Teil der Verpflichtungsermächtigung beim Projekt der Regional-Stadtbahn (Auftragsnr. 754701030010, HH-Plan 2023, S. 244) gedeckt werden. Dies ist möglich, weil die dort veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 3.675.000 Euro im Haushaltsjahr 2023 nicht vollständig ausgeschöpft werden wird; insbesondere weil für den geplanten Einstieg in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bei der Gomaringer Spange aktuell noch auf den Abschluss der Vorplanung durch die Stadt Reutlingen gewartet werden sollte und deshalb der Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb, nach Aktivierung der sog. Stufe 2, dann die unmittelbare Finanzierung dieser Planungskosten übernehmen wird.

Für die Bauabwicklung im Jahr 2024 wird mit Auszahlungen von ca. 350.000 € und für die Restabwicklung im Jahr 2025 mit 60.000 € gerechnet. Dies wird bei den Haushaltplanungen für die Jahre 2024 bzw. 2025 berücksichtigt.

An Einnahmen wird in 2024 mit 100.000 € (Abschlagszahlung LGVFG) und in 2025 mit 50.000 € (Schlusszahlung LGVFG) gerechnet.

Für die Belagssanierung der Kreisstraße 6903 zwischen Immenhausen und Gomaringen ist im Finanzhaushalt 2023 (HH-Plan Seite 229, Auftragsnummer 754201030370) eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 520.000 € enthalten. Aufgrund der oben prognostizierten Mehrkosten in Höhe von 90.000 € ist von einer entsprechenden Überschreitung der Verpflichtungsermächtigung auszugehen. Diese kann ebenfalls im Rahmen des Budgets der Abteilung Verkehr und Straßen (Begründung siehe oben) gedeckt werden.

Für die Bauabwicklung im Jahr 2024 wird mit Auszahlungen von ca. 550.000 € und für die Restabwicklung im Jahr 2025 mit 60.000 € gerechnet, die bei den Haushaltplanungen für die Jahre 2024 bzw. 2025 berücksichtigt werden.

Voraussichtlicher Mittelabfluss:

Jahr	Ausgaben	Einnahmen	Erläuterung
2023:	20.000 €		Radwegmaßnahme
2024	350.000 € 550.000 €	100.000 €	Radwegmaßnahme Belagsmaßnahme
2025:	60.000 € 60.000 €	50.000 €	Radwegmaßnahme Belagsmaßnahme
Summen	1.040.000 €	150.000 €	