

Kreistagsdrucksache Nr. 081/25

AZ. GB4/A43

Tagesordnungspunkt

Straßenbau: K 6916, Hailfingen - Reusten Bauabschnitt 1, Ausschreibungs- und Vergabeermächtigung, Beschluss

Zur Beratung im

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) Beschluss am 01.10.2025

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Sanierung der K 6916 zwischen Hailfingen und Reusten für den Bauabschnitt 1 (BA 1) auszuschreiben und bis zu einer Angebotssumme von 408.000 € zu vergeben.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, Nachtragsvereinbarungen bis zu einer Gesamtsumme von 34.000 € zu schließen.

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Die Sanierung der K 6916 zwischen Hailfingen und Reusten ist im angepassten Belagsprogramm 2027 – 2032 des Landkreises Tübingen enthalten. Die bauliche Umsetzung des ersten Bauabschnittes ist gemäß Kreistagsbeschluss vom 28.05.2025 für das Jahr 2026 vorgesehen, die Sanierung des zweiten Bauabschnitts für das Jahr 2032 (vgl. KTDS 032/25).

a) Lage und Verkehrsbelastung der Straße:

Die K 6916 verläuft beginnend von der Grenze des Landkreises Tübingen zum Landkreis Böblingen (Bondorf) in Richtung Hailfingen und führt von dort über Reusten zur B 296, weiter nach Breitenholz und endet an der B 296.

Der zu sanierende Streckenabschnitt beginnt ca. 800 m vor dem Ortseingang Hailfingen in Richtung Reusten und endet nach ca. 900 m am Ausbauende der K 6916 in Richtung Reusten (vgl. Abbildung 1). Die dortige Straßenbreite beträgt ca. 6 m – 6,50 m. Eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2025 ergab für diesen Streckenabschnitt eine Verkehrsbelastung von ca. 1.000 Kfz/Tag. Die Verkehrsbelastung befindet sich damit sowohl weit unter dem Durchschnitt von 2.655 Kfz/Tag auf Kreisstraßen in Baden-Württemberg als auch auf Kreisstraßen im Landkreis Tübingen (3.233 Kfz/Tag).



Abbildung 1: Rot dargestellt ist die Sanierungsstrecke (Bauabschnitt 1) zwischen Hailfingen und Reusten im Zuge der K 6916.

b) Unfallbeobachtung:

Eine Auswertung des Unfallgeschehens im Zeitraum 01.07.2015 – 01.07.2025 für den Sanierungsabschnitt ergab keinen polizeilich erfassten Verkehrsunfall.

c) Schadensbild der Fahrbahn:

Auf Grundlage der im Jahr 2020 durchgeführten Zustandserfassung und -bewertung von Kreisstraßen im Landkreis Tübingen wurde die Sanierung der K 6916 zunächst grob anhand von Orientierungswerten in zwei Bauabschnitte unterteilt. Ab Frühjahr 2025 erfolgte darauf aufbauend die detaillierte Begutachtung und Planung des ersten Bauabschnittes.

Dieser nun zu sanierende Streckenabschnitt vom Ortsausgang Hailfingen in Richtung Reusten weist auf einer Länge von ca. 900 m einen deutlichen schlechteren Straßenzustand und damit einen dringenderen Sanierungsbedarf auf als im weiteren Streckenverlauf in Richtung Reusten.

Die Fahrbahn ist durch einige erhebliche Schädstellen, in Form von Verdrückungen und Spurrinnen, sowie durch zahlreiche Netzzrisse gekennzeichnet. Anhand von Bohrkernentnahmen in einzelnen Schädstellen wurde nachgewiesen, dass die an der Fahrbahnoberfläche vorhandenen Netzzrisse teilweise bis in die tiefliegende Asphaltbinderschicht reichen.

Im weiteren Verlauf der K 6916 in Richtung Reusten, außerhalb der Sanierungsstrecke, sind vereinzelt kleinere Risse in der oberen Asphaltdeckschicht vorhanden. Hierbei handelt es sich jedoch um rein oberflächlich vorhandene Risse mit einer geringen Rissbreite. Diese können im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten der Straßenmeisterei Rottenburg mit einer Fugenvergussmasse geschlossen werden, sodass Wassereintritt in den Asphaltoberbau und in der Folge weitere Schäden in den tiefliegenden Asphaltbinderschichten verhindert werden. Dadurch kann die Nutzungsdauer dieses Streckenabschnittes, ohne größere und kostenintensive bauliche Eingriffe, wesentlich verlängert werden.

d) Schadstoffbelastung:

Im Zuge der Planung wurden detaillierte Untersuchungen des Asphalts hinsichtlich schadstoffrelevanter Belastungen durchgeführt. Hierbei wurde ein weitestgehend homogener Straßenaufbau, bestehend aus einem Dünnschichtbelag sowie einer Asphaltdeck-, Asphaltbinde- und Asphalttragschicht, nachgewiesen. Alle entnommenen Bohrkerne haben für den gesamten Asphaltaufbau keine schadstoffrelevanten Belastungen aufgewiesen. Eine Wiederverwertung der Asphaltdeck- und Asphaltbinderschicht ist voraussichtlich möglich.

Im Bereich der Bankette wurden jedoch schadstoffrelevante Belastungen nachgewiesen. Dieses anfallende Bodenmaterial ist dementsprechend einer Entsorgung zuzuführen.

e) Sanierungsvorhaben:

Die Sanierung der Straße erfolgt als reine Bestandssanierung in der bereits vorliegenden Straßenbreite und -höhe. Dabei erfolgt mittels Fräsgang zunächst die Entfernung der oberen Asphaltdeckschicht.

Nach Auswertung der im Vorfeld entnommenen Bohrkerne aus den Asphaltschichten ist die unter der oberen Asphaltdeckschicht liegende Asphaltbinderschicht in Teilen sanierungsbedürftig. Der genaue Sanierungsumfang der Asphaltbinderschicht kann jedoch erst nach dem Fräsgang der Asphaltdeckschicht verbindlich ermittelt werden. Nach Einschätzung der Verwaltung, auf Grundlage von Erfahrungswerten und der im Vorfeld entnommenen Bohrkerne, ist von einer Erneuerung der Asphaltbinderschicht von grob ca. 20 % der gesamten Sanierungsfläche auszugehen.

Nach dem Fräsgang erfolgen die Asphaltarbeiten. Im Bereich der schadhaften Asphaltbinderschicht wird eine neue, 6 cm starke Asphaltbinderschicht eingebaut. Anschließend wird eine Asphaltdeckschicht mit einer Stärke von 4 cm aufgebracht.

Neben den Asphaltarbeiten werden auch die Bankette im Sanierungsbereich instandgesetzt und die Schutzplanken im Bereich des Brückenbauwerks unter der BAB 81 nach der gültigen Richtlinie erneuert.

2. Kosten

Die Baukosten für die Sanierung der K 6916 zwischen Hailfingen und Reusten (Bauabschnitt 1) belaufen sich auf Grundlage der Planungen und eines anhand aktueller Marktpreise erstellten Leistungsverzeichnisses auf ca. 340.000 €. Hinzu kommen noch Kosten für baubegleitende Maßnahmen, wie z.B. Bohrkernentnahmen, Asphaltmischgutuntersuchungen und Veröffentlichungskosten der Ausschreibung, in Höhe von ca. 10.000 €. Somit ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von ca. 350.000 €. Da es sich um eine reine Bestandssanierung handelt, besteht keine Fördermöglichkeit nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG).

Im Rahmen des angepassten Belagsprogramms wurde für den Bauabschnitt 1, auf Grundlage der oberflächlichen Befahungsdaten, zunächst von einer Sanierungsstrecke von ca. 1,7 km und Gesamtkosten von ca. 1 Mio. € ausgegangen.

Auf Grundlage der zwischenzeitlich vorliegenden detaillierten Vorplanungen und des erstellten Leistungsverzeichnisses, reduziert sich für den Bauabschnitt 1 der Sanierungsumfang und in der Folge auch die Kosten gegenüber der ersten Grobkostenschätzung um ca. 650.000 € (vgl. KTDS 032/25).

3. Zeitplan

Die Verwaltung wird die Maßnahme nach Zustimmung durch den Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik als öffentliche Ausschreibung voraussichtlich im Herbst 2025 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 2026 vorgesehen. Als Bauzeitraum sind ca. 3 Wochen angesetzt.

4. Erläuterung Beschlussvorschlag

Ziffer 1

Mit der Bevollmächtigung der Verwaltung durch den Verwaltungs-, Klimaschutz- 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 340.000 €, d.h. bis zu 408.000 €, 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 340.000 €, d.h. 34.000 €, 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:

Im Jahr 2025 fallen für Planungsleistungen voraussichtlich ca. 5.000 € an.

Im Finanzhaushalt 2025 stehen für die Maßnahme Mittel in ausreichender Höhe unter der Auftragsnummer 754201030570 zur Verfügung (HH-Plan 2025 Seite 248, Zeile 8).

Um ein möglichst günstiges Ausschreibungsergebnis zu erzielen, soll die Baumaßnahme im Herbst / Winter 2025 ausgeschrieben werden. Mit diesem Ausschreibungszeitpunkt wurden in der Vergangenheit bei anderen Maßnahmen mit Blick auf die Ausschreibungsergebnisse gute Erfahrungen gemacht.

Für die Ausschreibung im Jahr 2025 kann ein Teil der Verpflichtungsermächtigung der Radwegemaßnahme „K 6903, Belag und Radweg Wankheim – Mähringen (Auftragsnummer 754201030440, HH-Plan 2025 Seite 242, Zeile 8) in Anspruch genommen werden. Die dort veranschlagte Verpflichtungsermächtigung für das Haushaltsjahr 2025 in Höhe von 3.388.000 € wird nicht in Anspruch genommen, da die Umsetzung dieser Maßnahme gemäß dem angepassten Belagsprogramm nicht für das Jahr 2026, sondern nun für das Jahr 2027, vorgesehen ist (vgl. KTDS 032/25).

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Jahr 2026. Für die Bauabwicklung wird mit Auszahlungen in Höhe von ca. 315.000 € im Jahr 2026 sowie Auszahlungen in Höhe von ca. 30.000 € für die Restabwicklung im Jahr 2027 gerechnet. Die Verwaltung wird dies in den jeweiligen Haushaltsplanungen entsprechend berücksichtigen.

Übersicht voraussichtlicher Mittelabfluss:

Jahr	Ausgaben
2025:	5.000 €
2026:	315.000 €
2027:	30.000 €
Summe:	<u>350.000 €</u>