

Kreistagsdrucksache Nr. 092/25

AZ. GB4/43

Tagesordnungspunkt

Straßen- und Radwegebau: Anerkennung einer Schlussrechnung

Zur Beratung im

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

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 08.10.2025

Beschlussvorschlag:

Die Schlussabrechnung für folgende Straßenbaumaßnahme wird anerkannt:

- K 6916, Sanierung zwischen Reusten und der B 296: Gesamtkosten 2.432.299,17 €

Sachverhalt:

Sachverhalt:

1.) K 6916, Ausbau Reusten – B 296

Mit Beschluss des Kreistags vom 13.10.2021 wurde die Verwaltung ermächtigt den Ausbau der K 6916 zwischen Reusten und der B 296 auszuschreiben, bis zu einer Angebotssumme von 2.568.000 € zu vergeben sowie Nachtragsvereinbarungen bis zu einer Gesamtsumme von 214.000 € zu schließen (KTDS 082/21).

Der Bauauftrag wurde am 24.01.2022 an die Firma Stumpp GmbH aus Balingen zum Angebotspreis von 1.387.812,76 € vergeben.

Die Maßnahme wurde im Jahr 2022 baulich umgesetzt. Folgende tatsächliche Kosten haben sich dabei ergeben:

Bezeichnung	Tatsächliche Kosten (gerundet)	Prognostizierte Kosten gemäß KTDS 082/21
Auftragssumme Belagsmaßnahme	1.388.000 €	2.140.000 €
Nachtrag 1	109.000 €	----
Nachtrag 2	38.500 €	----
Nachtrag 3	15.000 €	----
Mengenmehrungen in Verwaltungszuständigkeit	651.000 €	----
Kostenübernahme durch Dritte	-142.000 €	----
Schutzplanken	61.000 €	<i>vorab berücksichtigt und in prognostizierten Baukosten enthalten</i>
Leitpfosten	4.500 €	<i>vorab berücksichtigt und in prognostizierten Baukosten enthalten</i>

		<i>kosten enthalten</i>
Planung und Bauüberwachung	200.000 €	170.000 €
Vermessung	9.000 €	9.000 €
Eingriffskompensationsmaßnahmen	68.000 €	85.000 €
Baunebenkosten	26.000 €	----
Grunderwerbskosten	4.000 €	3.000 €
Gesamtkosten Landkreis	2.432.000 €	2.407.000 €

Wie der obigen Darstellung zu entnehmen ist, ergab sich im Rahmen der Ausschreibung zunächst eine deutlich geringere Auftragssumme als prognostiziert. Im Zuge der Bauausführung ergaben sich jedoch eine Vielzahl an nicht vorhersehbaren Umständen, die den Abschluss von Nachtragsvereinbarungen (Nachträge 1 bis 3) erforderlich machten oder zu Mengenmehrungen im Vergleich zu den im Leistungsverzeichnis bepreisten Mengenansätzen führten. Unter Berücksichtigung beider Umstände wurden die ursprünglich prognostizierten Baukosten um ca. 25.000 € überschritten, was ca. 1 Prozent der ursprünglich veranschlagten Gesamtkosten entspricht.

Nachfolgend werden die Mehrkosten detailliert erläutert:

Mit **Nachtrag Nr. 1** wurde der beauftragten Firma Stumpp GmbH eine Vergütungsanpassung gewährt. Infolge des Angriffskrieges auf die Ukraine sind die Preise für Bau- und Betriebsstoffe sprunghaft angestiegen, sodass es in der Baubranche bundesweit vermehrt zu Forderungen nach einer nachträglichen Vergütungsanpassung bei bestehenden Verträgen gekommen ist. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gab daraufhin Umsetzungshinweise zu dieser Thematik an die Länder heraus und das Landesverkehrsministerium (VM) erarbeitete auf dieser Grundlage eine Handlungsempfehlung, wie mit bestehenden Verträgen ohne vereinbarte Stoffpreisgleitklausel umzugehen ist.

Der Vertragsabschluss mit der Firma Stumpp GmbH erfolgte kurz vor Ausbruch des Krieges in der Ukraine. Vor Beginn der Bauarbeiten wurde seitens des beauftragten Unternehmens um eine Vertragsanpassung in Form eines Nachtrags gebeten. Dieser Nachtrag wurde durch die Verwaltung entsprechend der Handlungsempfehlung des VM, im Rahmen der vom Kreistag beschlossenen Nachtragsermächtigung (KTDS 082/21), beauftragt. Der wesentliche Grund für diese Beauftragung war das erhebliche Interesse am termingerechten Fortgang der Baumaßnahme. Eine grundsätzliche Ablehnung des Nachtrags hätte zu einer entsprechenden Auseinandersetzung mit dem beauftragten Unternehmen und somit zu zeitlichen Verzögerungen, zusätzlichem Verwaltungsaufwand und entsprechenden Folgekosten geführt.

Auch die alternative Aufhebung des Vertrages hätte zwangsläufig dazu geführt, dass eine Neuausschreibung der Baumaßnahme notwendig geworden wäre und sich das Projekt in der Folge um mehrere Monate verzögert hätte. Eine neue Ausschreibung hätte zudem mit äußerst hoher Wahrscheinlichkeit zu einem deutlich höheren Ausschreibungsergebnis geführt. Für die Firmen war eine verlässliche und wirtschaftliche Kalkulation zum damaligen Zeitpunkt, auch im Straßenbau, unter dem Einfluss der Umstände rund um den Ukraine-Krieg nur eingeschränkt möglich und Kostensteigerungen die Regel.

Weitere zusätzliche Mehrkosten wären auch in der Bauabwicklung entstanden. Unter anderem hätten die Arbeiten am Bahnübergang der Ammertalbahn nicht mehr unter der Vollsperre des zu diesem Zeitpunkt im Ausbau befindlichen Gleisbereichs durchgeführt werden können. Die Bauarbeiten hätten in der Folge während der Betriebspause der Ammertalbahn in den Nachtstunden, mit entsprechender Bahnabsicherung, durchgeführt werden müssen. Zudem war die Baumaßnahme mit dem angrenzenden Recyclinghof zeitlich abgestimmt, da die Arbeiten auch den direkten Zufahrtsbereich des Recyclinghofs betroffen haben. Da zu Beginn der Sommerferienzeit der Anlieferverkehr deutlich geringer als im übrigen Jahr ist, mussten die Bauarbeiten in diesem Zeitraum umgesetzt werden. Dadurch konnten auf-

wendige Zwischenbauphasen vermieden und weitere zusätzliche Kosten eingespart werden. Die Kosten des Nachtrags Nr. 1 belaufen sich auf ca. **109.000 €**.

Mit **Nachtrag Nr. 2** wurde eine zusätzliche Asphaltbinderschicht auf einer Länge von rund 300 Metern benötigt. Diese war notwendig, da die vorhandene Asphalttragschicht auf diesem Streckenabschnitt eine Stärke von lediglich ca. 5 cm aufwies und somit deutlich unterdimensioniert war. Es hätte somit die bestehende Asphalttragschicht durch eine neu hergestellte, ca. 10 cm starke, Asphalttragschicht ersetzt werden müssen. Da die Asphalttragschicht in diesem Bereich stark teerhaltig war, wurde entschieden, diese zu belassen, um die hohen Entsorgungskosten einzusparen. Somit wurde der Einbau einer Asphaltbinderschicht auf der bestehenden Asphalttragschicht mit einer Stärke von 8 cm beauftragt. Die Kosten des Nachtrags Nr. 2 belaufen sich auf ca. **38.500 €**.

Mit **Nachtrag Nr. 3** wurden mehrere Kleinleistungen abgerechnet, für die keine Positionen im Bauvertrag vorhanden waren. Hierzu zählen u. a. der Ausbau und die Entsorgung einer Schutzplanke und das Verlegen eines Gussrohrs. Die Kosten des Nachtrags Nr. 3 belaufen sich auf ca. **15.000 €**.

Insgesamt belaufen sich die **Mehrkosten der Nachträge 1 bis 3** auf ca. **162.500 €** und lagen somit im Rahmen der durch den Kreistag erfolgten Verwaltungsermächtigung zum Abschluss von Nachtragsvereinbarungen bis zu einer Gesamtsumme von 214.000 € (KTDS 082/21).

Des Weiteren sind im Zuge der Bauausführung **Mengenmehrungen**, im Vergleich zu den im Leistungsverzeichnis bepreisten Mengenansätzen, aufgetreten. Diese bedurften allerdings keiner Nachtragsvereinbarungen, da die Überschreitungen entweder unter 10 % der im Leistungsverzeichnis bepreisten Mengenansätzen lagen oder das ausführende Unternehmen keine neue Preisvereinbarung für sich beanspruchte. Bei Mengenüberschreitungen von mehr als 10 % hätte das ausführende Unternehmen nach der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen – Teil B – grundsätzlich einen Anspruch, einen neuen Preis unter Berücksichtigung der anfallenden Mehrkosten in Form eines Nachtrags zu vereinbaren. Die Mengenerhöhungen wurden in Verwaltungszuständigkeit entsprechend der mit der Ausschreibung erzielten Preise vergütet. Nachfolgend werden die wesentlichen Mengenerhöhungen aufgeführt:

Im Bereich des Straßendamms, der im Zuge der Ausbaumaßnahme verbreitert wurde, ist nach dem Abfräsen der teerhaltigen Schichten ein unzureichender und nicht tragfähiger Aufbau erkannt worden. Um eventuell auftretenden Setzungsschäden entgegenzuwirken, musste in der Folge ein großer Teil des Straßendamms abgetragen und neu aufgebaut werden. Eine wirtschaftlichere Lösung zur Erhöhung der Tragfähigkeit des Dammbauwerkes, bspw. mit Hilfe einer Bodenverbesserung aus Kalk und Zement, wurde nach Rücksprache mit einem Geologen verworfen, da ggf. mit Quellhebungen aufgrund sulfathaltiger Böden zu rechnen gewesen wäre. Die Kosten für die zusätzlichen Erdbewegungen belaufen sich auf ca. **170.000 €**.

Des Weiteren haben sich Mehrmengen beim Einbau der Schottertragschicht ergeben. Im Vorfeld der Maßnahme wurden Baugrunduntersuchungen an sechs Schürflöchern und zusätzlich 12 Rammkernsondierungen an der Baustrecke durchgeführt. Hierbei wurden unterschiedlich starke Teerschichten festgestellt. Unter den Teerschichten konnte keine ausreichend dimensionierte Schottertragschicht und somit auch nicht die für den qualifizierten Straßenbau erforderliche Tragfähigkeit nachgewiesen werden. Vorgesehen war daher zunächst, die geringen Schottertragschichten durch einen regelkonformen Aufbau mit einer Schotterausgleichsschicht zu ersetzen, um die notwendige Tragfähigkeit und Frostsicherheit zu erhalten.

Nachdem während der Bauausführung der gesamte teerhaltige Straßenaufbau, bis auf die unter dem Nachtrag 2 genannte Strecke von ca. 300 Metern, entfernt wurde, hat sich auf der gesamten Baustrecke allerdings ein sehr inhomogener Aufbau der Schottertragschicht ergeben. So war zwar teilweise, wie bei den Baugrunduntersuchungen festgestellt, eine ca. 15 - 20 cm starke Schottertragschicht vorhanden, die jedoch immer wieder punktuell aber auch großflächig durch nur ca. 0 - 5 cm starke Schottertragschichten unterbrochen wurde. Vor dem Hintergrund der sulfathaltigen Böden, und den daraus entstehenden Quellhebungen bei Zugabe eines Bindemittels aus Kalk- und Zement, wurde von einer Bodenverbesserung zur Erreichung der notwendigen Tragfähigkeit abgesehen. Stattdessen wurde eine zusätzliche Schottertragschicht in einer Stärke von 35 cm auf den inhomogenen Aufbau aufgebracht. Dadurch konnte die erforderliche Tragfähigkeit nachgewiesen werden. Die Mehrkosten belaufen sich auf ca. 170.000 €.

Zudem sind Mehrmengen bei der Entsorgung von teerhaltigem Straßenaufbruch aufgetreten. Dies ist auf stärkere Aufbauten der teerhaltigen Befestigung zurückzuführen. Diese wichen teilweise zwischen 5 - 10 cm gegenüber den Bohrkernentnahmen, die im Vorfeld der Maßnahme durchgeführt wurden, ab. Dadurch haben sich Mehrkosten i. H. v. ca. 260.000 € ergeben.

Weitere Mengenmehrungen sind bei einzelnen Positionen im Leistungsverzeichnis aufgetreten, die sich in Summe auf ca. 51.000 € belaufen.

Insgesamt belaufen sich die **Mehrkosten aufgrund der Mengenmehrungen** auf ca. **651.000 €**.

Die **Kostenübernahmen durch Dritte** in Höhe von 142.000 € setzen sich aus Kostenübernahmen durch den Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) und des Bundes zusammen. Für die Straßenbauarbeiten im Bereich des Bahnübergangs der Ammertalbahn wurden die Kosten direkt vom Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) i. H. v. 105.000 € übernommen, da dieser Bereich von der Planfeststellung im Zuge des Ausbaus und der Elektrifizierung der Ammertalbahn betroffen war.

Der Landkreis ist mit dem Bund als Träger der Baulast für die B 296 übereingekommen, den Knotenpunkt K 6916 / B 296 durch einen Umbau verkehrlich zu verbessern. Aufgrund der geringen Verkehrszahlen der Kreisstraße im Vergleich zur Bundesstraße (B 296 ca. 9.000 Kfz/ 24h; K 6916 ca. 1.200 Kfz/ 24h), und nach Maßgabe des § 12 Abs. 3a FStrG, übernimmt der Bund die Kosten für den Umbau auch für den Ast der Kreisstraße i. H. v. 37.000 €.

Die **Schutzplanken** und die **Leitpfosten** waren Bestandteil der prognostizierten Baukosten für die Ausbaumaßnahme und wurden vorab berücksichtigt. Die Schutzplanken und Leitpfosten wurden jedoch nicht mit den Straßenbauarbeiten ausgeschrieben, sondern über Jahresverträge des Landkreises mit entsprechenden Unternehmen vergeben. Dadurch konnten gegenüber der öffentlichen Ausschreibung als Einzelmaßnahme Kosten eingespart werden. Die Kosten für die Schutzplanken und Leitpfosten belaufen sich insgesamt auf ca. 65.500 €.

Mehrkosten gegenüber der Kostenschätzung in Höhe von ca. 30.000 € sind bei der **Planung und Bauüberwachung aufgetreten**. Die in der KTDS 082/21 geschätzten Kosten für die Planung und Bauüberwachung haben sich im Vergleich zu den Annahmen der Grobkostenschätzung im Rahmen der tatsächlichen Ausführung erhöht.

Für **Baunebenkosten** sind ca. 26.000 € angefallen. Hierunter fallen insbesondere die Kontrollprüfungen am Asphaltmischgut, sowie Untersuchungen des Asphaltes und der Böden im Vorfeld der Maßnahme, die in der ursprünglichen Kostenschätzung nicht gesondert ausgewiesen wurden.

Kosteneinsparungen in Höhe von ca. 17.000 € konnten bei den **Eingriffskompensations-**

maßnahmen durch geringfügige Anpassungen bei den Ausgleichsmaßnahmen und der Vergrämung von Zauneidechsen erzielt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Baumaßnahme wird im Haushaltsplan als Investitionsmaßnahme unter der Auftragsnr. 754201030150 geführt.

Bis einschließlich 2020 wurden für diese Maßnahme rund 92.000 € für Vorarbeiten und Planungsleistungen ausgegeben.

Im Finanzhaushalt 2021 standen für die Maßnahme 60.000 € und eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.000.000 € zur Verfügung. Die tatsächlichen Ausgaben haben sich auf ca. 65.000 € belaufen, die Verpflichtungsermächtigung wurde insbesondere für die Beauftragung der Bauarbeiten in Höhe von ca. 1,4 Mio. € in Anspruch genommen.

Im Haushaltsplan 2022 waren Ausgabemittel von 1.900.000 € eingeplant. Hier ist es zu einer geringfügigen Überschreitung gekommen, sodass 1.971.000 € abgeflossen sind.

Für die Abwicklung der Restleistungen waren im Haushalt 2023 Ausgabemittel i. H. v. 357.000 € eingeplant. Die Ausgaben haben sich auf 304.000 € belaufen, sodass es zu einer Unterschreitung von ca. 53.000 € gegenüber dem Haushaltsansatz 2023 gekommen ist.

HH-Jahr	HH-Ansatz Auszahlungen	Ergebnis Auszahlungen (gerundet)
Bis 2020	250.000 €	92.000 €
2021	60.000 €	65.000 €
2022	1.900.000 €	1.971.000 €
2023	357.000 €	304.000 €
Summe rd.		2.432.000 €

Baumaßnahmen im Finanzhaushalt wirken sich nach der Umsetzung und Inbetriebnahme über die jährlichen Abschreibungen auf den Ergebnishaushalt aus. Im Haushaltsplan 2025 sind unter der Produktgruppe 5420-1 Kreisstraßen (Seite 222 unter Nr. 15) Abschreibungen von insgesamt ca. 1,315 Mio. € enthalten. Hierin sind für die betreffende Baumaßnahme anteilige Abschreibungen in Höhe von ca. 62.000 € enthalten.

Zuständigkeit

Nach § 3 Abs. 4 i. V. m. § 5 Abs. 3 Nr. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Tübingen ist der Kreistag zuständig für die Anerkennung von Schlussabrechnungen bei Straßenbaumaßnahmen mit Gesamtbaukosten von mehr als 1.500.000 € im Einzelfall.

Beteiligung der Eigenprüfung

Die Baumaßnahme wurde von der Abteilung Eigenprüfung geprüft. Sie empfiehlt dem Kreistag die Anerkennung der Schlussabrechnung entsprechend dem vorliegenden Beschlussvorschlag.