Kreistagsdrucksache Nr. 072/26

AZ. GB4/43
Anlage:

Tagesordnungspunkt

Straßenbau/ Radwegebau: K 6903, Belag und Radweg Wankheim - Mähringen, Ausschreibungs- und Vergabeermächtigung

Zur Beratung im

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) Vorberatung am 07.10.2026

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 14.10.2026

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, die Straßen- und Radwegemaßnahme zwischen Wankheim und Mähringen auszuschreiben und bis zu einer Angebotssumme von 3.480.000 € zu vergeben.

2. Die Verwaltung wird ermächtigt, Nachtragsvereinbarungen bis zu einer Gesamtsumme von 290.000 € zu vergeben.

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Die geplante Radwegemaßnahme zwischen Wankheim und Mähringen im Zuge der K 6903 ist Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Tübingen (vgl. KTDS 041/21).

Um Synergieeffekte zu nutzen, soll die Umsetzung der Radwegemaßnahme gemeinsam mit der geplanten Sanierung der Kreisstraße 6903 zwischen Wankheim und der K 6907 (Raihingstraße) in der Ortsdurchfahrt Mähringen erfolgen. Die Umsetzung der Belagsmaßnahme ist gemäß Kreistagsbeschluss vom 28.05.2025 für das Jahr 2027 vorgesehen (vgl. KTDS 032/25).

Für die geplante Radwegemaßnahme sowie die Sanierung der K 6903 wurden, aufgrund der aktuell angespannten Haushaltslage, zwei Varianten untersucht und dem Kreistag zur Abstimmung im Rahmen der ersten Sitzungsrunde 2026 vorgelegt (vgl. KTDS 019/26). Die Varianten unterschieden sich hauptsächlich hinsichtlich des Grades der richtlinienkonformen Gestaltung.
Mit Beschluss des Kreistags vom 25.03.2026 wurde die Verwaltung beauftragt, die Planungen gemäß Variante 2 fortzuführen. Die Variante 2 sieht eine Verbreiterung der Kreisstraße sowie des Geh- und Radweges mit Errichtung einer Querungshilfe am Ortsausgang Mähringen vor.

a) Lage der Straße

Die K 6903 verläuft von ihrem südlichen Beginn in Gomaringen (von der L 384) durch Im-

menhausen, Mähringen, Wankheim und Kusterdingen und findet ihr Ende an der L 379 bei Kirchentellinsfurt. Im Streckenabschnitt zwischen Wankheim und Mähringen liegt die Verkehrsbelastung mit ca. 3.500 Kfz/Tag leicht über dem Kreisdurchschnitt. Im Landkreis Tübingen werden im Mittel 3.233 Kfz/Tag auf Kreisstraßen gezählt. Die durchschnittliche tägliche Belastung auf Kreisstraßen in Baden-Württemberg liegt bei 2.655 Kfz/Tag.

Die zu sanierende Strecke ist ca. 800 m lang, beginnt am südlichen Ortsende von Wankheim und endet am Knotenpunkt mit der K 6907 in der Ortsdurchfahrt Mähringen (siehe Abbildung 1).

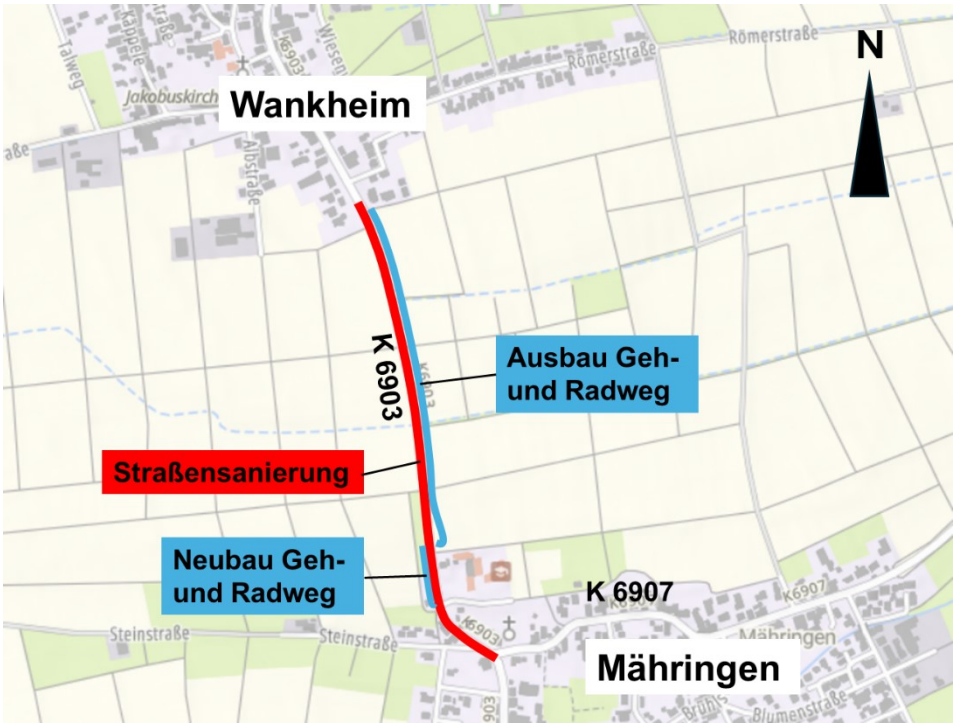


***Abbildung** 1: Übersicht über die Straßensanierungs- und Radwegemaßnahme zwischen Wankheim und der K 6907 in der Ortsdurchfahrt Mähringen. Rot dargestellt ist die Sanierung der K 6903. Blau dargestellt ist die geplante Verbreiterung und der Neubau des Geh- und Radweges parallel zur K 6903.*

b) Unfallbeobachtung

Eine Auswertung des Unfallgeschehens im Zeitraum von 15.01.2023 bis 15.01.2026 für den Abschnitt zwischen Wankheim und Mähringen ergab einen polizeilich erfassten Verkehrsunfall mit einer leichtverletzten Person. Hierbei streiften sich ein Lkw und ein Bus an den jeweiligen linken Außenspiegeln. Durch ein offenes Fenster wurde der Fahrer des Busses durch umherfliegende Splitter des Spiegels leicht verletzt.

c) Verbesserung der Radwegeführung

Der Geh- und Radweg zwischen Wankheim und Mähringen ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Tübingen enthalten und weist aufgrund von fehlenden Querungsmöglichkeiten an den Ortsausgängen von Wankheim und Mähringen (5 von maximal 8 Punkten) und des untermaßigen Radweges (4 von maximal 8 Punkten) eine mittlere Priorität auf.

d) Schadensbild der Fahrbahn und Defizite der Streckenführung

Die K 6903 befindet sich zwischen Wankheim und Mähringen in einem schlechten Gesamtzustand. Bereits die in den Jahren 2015 und 2020 durchgeführte Zustandserfassung und -

bewertung auf diesem Streckenabschnitt bestätigte diese Beobachtungen und weist für diesen Abschnitt eine schlechte Zustandsnote auf. Seitdem hat sich der Zustand aufgrund der üblichen Verkehrs- und Witterungseinwirkungen weiter verschlechtert. Neben Straßenschäden, wie Verdrückungen, Netzrisse und Unebenheiten sind insbesondere die für diese Verkehrsbelastungen zu schmalen und nicht regelkonformen Fahrbahnbreiten zwischen 5,60 m und 5,90 m sowie die zu geringen Bankettbreiten mit 0,50 m – 0,80 m zu nennen. Diese Breiten reichen weitestgehend für den Begegnungsfall eines Pkws mit einem Bus/Lkw aus. Für den Begegnungsfall Bus mit Lkw oder größeren Traktoren sind die Fahrbahnbreiten nicht ausreichend, sodass auf die Fahrbahnränder und Bankette ausgewichen werden muss. Dies führt zu einer übermäßigen Abnutzung der Randbereiche und der Bankette sowie im schlimmsten Fall zu Unfällen im Begegnungsverkehr, wie im Abschnitt *„Unfallbeobachtung“* erwähnt. Die Bankette sind größtenteils verdrückt, nicht standhaft und müssen immer wieder durch die Straßenmeisterei ausgebessert werden. Die Randbereiche der Kreisstraße, die durch die zu schmale Fahrbahn besonders beansprucht sind, wurden in der Vergangenheit teilweise in Form von Flickstellen instandgesetzt.

e) Schadstoffbelastung

Im Zuge der Planungen wurden erste Untersuchungen des Asphalts hinsichtlich schadstoffrelevanter Belastungen durchgeführt. Hierbei wurden unterschiedlich starke, unbelastete Deckschichten auf einer teerhaltigen Tränkschotterdecke nachgewiesen. Eine Wiederverwertung der oberen unbelasteten Deckschichten ist voraussichtlich möglich. Die vorhandene Tränkschotterdecke hingegen muss entsorgt werden.

Ebenso ergaben orientierende Bodenuntersuchungen und Beprobungen der Bankette eine Einstufung in die Deponieklasse I, sodass eine Wiederverwertung voraussichtlich nicht möglich ist und der Aushub ebenfalls entsorgt werden muss.

f) Umfang der Maßnahme

Die bauliche Umsetzung sieht gemäß des Grundsatzbeschlusses des Kreistags vom 25.03.2026 eine Verbreiterung des Geh- und Radweges zwischen den Ortschaften Wankheim und Mähringen auf eine einheitliche Breite von 2,50 m vor. Am Ortsausgang Mähringen wird eine Querungshilfe für Radfahrende und Fußgänger errichtet und ein ca. 120 m langer Geh- und Radweg von der Querungshilfe bis zur Steinstraße in Mähringen Fahrtrichtung Ortsmitte rechts neben der Fahrbahn (siehe Abbildung 1) mit einer Breite von 2,50 m neu hergestellt.

Die Verbreiterung des Geh- und Radweges zwischen Wankheim und Mähringen ist auf der östlichen Seite der Kreisstraße vorgesehen, wo auch der bisherige Geh- und Radweg verläuft, und erfolgt vollständig auf dem bisherigen Straßengrundstück. Der richtlinienkonforme Sicherheitsabstand zwischen Radweg und Kreisstraße von 1,75 m kann dabei nicht eingehalten werden und beträgt lediglich einen Meter. Aufgrund des geringen Sicherheitstrennstreifens wird zum Schutz von Fußgängern und Radfahrenden wie bisher eine Schutzplanke errichtet.

Da es sich bei dem Geh- und Radweg um einen Schulweg zur Härtenschule in Mähringen handelt, hat sich die Gemeinde Kusterdingen für die Ausleuchtung des Weges ausgesprochen. Grundlage für die Anordnung der Leuchten ist eine lichttechnische Berechnung. Bei der Auswahl der Beleuchtung wird auf den Schutz von Insekten und eine möglichst geringe Lichtverschmutzung geachtet. Die Kosten für die Errichtung und den Betrieb der Beleuchtung trägt die Gemeinde Kusterdingen. Die Beleuchtungszeiten werden ebenfalls von der Gemeinde festgelegt.

Durch die Verbreiterung des Geh- und Radweges und der Anlage des Sicherheitstrennstreifens von 1,0 m muss auch die Kreisstraße in ihrer Lage nach Westen verschoben werden.

Infolge der Verschiebung der Kreisstraße ist es erforderlich den bestehenden offenen Entwässerungsgraben, westlich der Kreisstraße, auf der gesamten Länge von ca. 700 m mit Rohrleitungen geschlossen herzustellen. Die Entwässerung der Kreisstraße und der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen erfolgt gemäß den hydraulischen Berechnungen über regelmäßig angeordnete Muldeneinläufe.

Die bauliche Umsetzung sieht eine durchgängige maßvolle Verbreiterung der Kreisstraße auf 6,0 m vor, sodass Begegnungsfälle zwischen einem Bus und einem Lkw auf der Fahrbahn uneingeschränkt möglich sind und die Randbereiche der Straße sowie die Bankette nicht mehr in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Verbeiterung beschränkt sich auf den gesamten Bereich außerorts. In der Ortsdurchfahrt Mähringen beträgt die Fahrbahnbreite bereits 6,0 m.

Für die Verbreiterung muss der gesamte Straßenkörper erneuert werden, d. h. die unbelasteten Asphaltschichten und die belastete Tränkschotterdecke müssen ausgebaut und in Abhängigkeit der Belastung entsorgt werden. Ein reiner Anbau an die bestehende Straße ist aufgrund des unzureichenden Bestandsaufbaus nicht möglich, da sonst kurzfristig mit Schäden infolge unterschiedlicher Setzungen zu rechnen wäre. Für den neuen Fahrbahnaufbau der Kreisstraße ist ein ausreichend standfestes Erdplanum erforderlich, dass mit Hilfe einer Bodenverbesserung (Mischbindemittel aus Kalk und Zement) erreicht werden soll. Die Bankette erhalten Breiten von jeweils 1,0 m.

In der Ortsdurchfahrt Mähringen wird von der K 6907 bis zum Ortsausgang nach Wankheim der gesamte Straßenoberbau erneuert. Die Gemeinde Kusterdingen wird hierbei auch umfangreiche Kanalarbeiten und Leitungsverlegungen in der Kreisstraße vornehmen. Im Zuge der grundhaften Straßensanierung werden zusätzlich Verbesserungen der Entwässerungssituation am Knotenpunkt K 6903 / K 6907 vorgenommen.

Im Zuge des Ausbaus des Geh- und Radweges sowie der Kreisstraße kommt es zu einer bau- und anlagebedingten Inanspruchnahme bisher unversiegelter oder unbefestigter Flächen. Die an das Ausbauvorhaben angrenzenden Biotope sind davon allerdings nicht betroffen. Aufgrund der Habitatstrukturen im Ausbaubereich der Kreisstraße ist potenziell mit Vorkommen von Fledermäusen und Zauneidechsen zu rechnen. Flächendeckende Untersuchungen haben zwar das Vorkommen von Fledermäusen belegt, allerdings in Bereichen, in denen keine baulichen Eingriffe durchgeführt werden. Zauneidechsen konnten hingegen nicht nachgewiesen werden, sodass keine artenschutzrechtlichen Maßnahmen notwendig sind.

Mit dem Ausbau der Kreisstraße sowie des Geh- und Radweges auf die richtlinienkonformen Fahrbahnbreiten wird eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit geschaffen. Insbesondere für Schulkinder stellt eine Verbeiterung des Geh- und Radweges einen deutlichen Sicherheitszugewinn dar.

Durch die Verbreiterung der Kreisstraße werden zukünftig auch die Randbereiche der Kreisstraße und die Bankette nicht mehr in Mitleidenschaft gezogen und der Unterhaltungsaufwand für die Straßenmeisterei wird sich deutlich verringern.

2. Kosten

Die prognostizierten Gesamtkosten für den Landkreis Tübingen belaufen sich nach aktuellem Planungsstand voraussichtlich auf ca. 2,965 Mio. €.

Insbesondere die anhaltend angespannte geopolitische Lage und deren Auswirkungen auf Energie-, Kraftstoff- und Baustoffpreise erschweren eine belastbare Prognose der weiteren Preisentwicklung. Die nun vorliegende Kostenprognose basiert auf den derzeit verfügbaren

Marktpreisen. Mögliche Preisveränderungen bis zur Ausschreibung und Submission können daher nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Nachstehend werden die voraussichtlichen Gesamtkosten der Maßnahme detailliert aufgeführt.

	Aktuelle Kostenschätzung Variante 2
Baukosten Geh- und Radweg	750.000 €
Querungshilfe Ortsausgang Mähringen	150.000 €
Baukosten Kreisstraße	2.000.000 €
Baunebenkosten	20.000 €
Planung Straßen- und Radwegebau	285.000 €
Grunderwerb/ Vermessung	20.000 €
Ausgleich Umwelt- und Naturschutz, pauschal	20.000 €
Landschaftspflegerische Begleitplanung	20.000 €
Gesamtkosten	**3.265.000 €**
Fördermittel LGVFG	- 300.000 €
Kosten abzüglich Fördermittel	**2.965.000 €**

Die Verbreiterung des Geh- und Radweges gemäß Variante 2 wurde bereits in das Förderprogramm des Landes nach dem LGVFG aufgenommen. Das bisherige zusätzliche Förderprogramm des Bundes (Stadt und Land) ist nach Angaben der Förderstelle ausgeschöpft, sodass keine zusätzlichen Fördermittel beantragt werden können. Die Festlegung der Förderquote muss in weiteren Abstimmungen mit der Förderstelle abgestimmt werden. Die bisherigen Erfahrungswerte zeigen, dass mit einer Förderung zwischen 30 % und 40 % der veranschlagten Baukosten des Geh- und Radweges einschließlich Querungshilfe gerechnet werden kann.

3. Zeitlicher Ablauf

Die Verwaltung wird die Maßnahme nach Zustimmung durch den Kreistag als öffentliche Ausschreibung im Herbst 2026 veröffentlichen.

Der Zuschlag wird nach Abschluss der Angebotsprüfung innerhalb der vorgeschriebenen Bindefrist voraussichtlich Ende 2026 erteilt. Voraussetzung hierfür ist das Vorliegen eines Angebotes. Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2027 vorgesehen. Als Bauzeitraum sind ca. neun bis zehn Monate angesetzt, sodass ein Maßnahmenabschluss für Ende 2027 als realistisch angesehen wird.

4. Erläuterung Beschlussvorschlag

Ziffer 1

Mit der Bevollmächtigung der Verwaltung durch den Kreistag 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 2.900.000 €, d.h. bis zu 3.480.000 €, zur Vergabe ermächtigt werden.

Ziffer 2

Nahezu sämtliche Straßenbauvorhaben, unabhängig davon, ob es sich um Beläge, Brücken Tunnelbauwerke oder Felssicherungen 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 2.900.000 €, d.h. 290.000 €, zu ermächtigen.

5. Zuständigkeit

Nach § 3 Abs. 4 i.V.m. § 5 Abs. 3 Nr. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Tübingen bedarf die Planung von Baumaßnahmen mit voraussichtlichen Gesamtkosten von mehr als 1.500.000 € der Beschlussfassung durch den Kreistag.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Gesamtkosten der Maßnahme, abzüglich der LGVFG-Förderung, sollen gemäß dem Variantenentscheid vom 25.03.2026 (KTDS 019/26) und dem Grundsatzbeschluss des Kreistags vom 20.05.2026 (KTDS 020/26) aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität nach dem Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG) finanziert werden. Die Fördervoraussetzungen hierfür liegen vor. Die Maßnahme dient dem mit dem LuKIFG verfolgten Ziel, Defizite in der öffentlichen Infrastruktur zu beheben und die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit werden eingehalten.

Bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit ist insbesondere die ganzheitliche Wirkung der Maßnahme zu berücksichtigen. Durch den Ausbau des Geh- und Radweges sowie die Verbesserung der Fahrbahn werden die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig erhöht. Dies gilt insbesondere für den als Schulweg genutzten Geh- und Radweg zwischen Wankheim und Mähringen, für den durch die Verbreiterung und die Herstellung einer Querungshilfe ein deutlicher Sicherheitsgewinn für den Fuß- und Radverkehr erreicht wird. Gleichzeitig wird durch die Verbreiterung der Kreisstraße auf 6,0 m die Befahrbarkeit verbessert und eine stärkere Beanspruchung der Randbereiche und Bankette vermieden.

Mit der grundhaften Erneuerung des Straßenoberbaus, der Verbesserung der Entwässerung sowie der Herstellung eines tragfähigen und dauerhaft belastbaren Straßenaufbaus erfolgt eine Wertverbesserung und die bestehende Verkehrsinfrastruktur wird nachhaltig für Bevölkerung, Wirtschaft und den öffentlichen Verkehr gesichert.

Darüber hinaus können durch die gemeinsame Umsetzung der Straßenbauarbeiten mit den vorgesehenen Kanal- und Leitungsarbeiten der Gemeinde Kusterdingen Synergien genutzt und spätere erneute Eingriffe in den Straßenkörper vermieden werden. Die Verbesserung der Entwässerung trägt zusätzlich dazu bei, Schäden am Straßenkörper und daraus resultierenden künftigen Unterhaltungs- und Sanierungsaufwand zu reduzieren. Durch die dauerhafte Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, die Vermeidung absehbarer Folgekosten sowie die Verringerung des zukünftigen Unterhaltungsaufwands ist die Maßnahme daher insgesamt als wirtschaftlich und nachhaltig zu bewerten.

Bis zum Jahr 2025 sind für die bisherigen Planungsleistungen sowie die natur- und artenschutzrechtlichen Untersuchungen 84.000 € angefallen. Für das Jahr 2026 wird für die Maßnahme mit Auszahlungen i. H. v. 50.000 € für die weiteren Untersuchungen und Planungsleistungen gerechnet.

Im Finanzhaushalt 2026 stehen für die Maßnahme Mittel in ausreichender Höhe unter der Auftragsnummer 754201030440 zur Verfügung (HH-Plan 2026 Seite 233, Zeile 8).

Um ein möglichst günstiges Ausschreibungsergebnis zu erzielen, soll die Baumaßnahme im Herbst / Winter 2026 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 2026 ist die vorhandene Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 3.350.000 € voraussichtlich ausreichend.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Jahr 2027. Für die Bauabwicklung wird mit Auszahlungen in Höhe von ca. 2.500.000 € im Jahr 2027 sowie Auszahlungen in Höhe von ca. 631.000 € für die Restabwicklung im Jahr 2028 gerechnet. Die Verwaltung wird dies in den jeweiligen Haushaltsplanungen entsprechend berücksichtigen.

An Einnahmen für die Maßnahme wird in 2027 mit einer Abschlagszahlung der aufgeführten LGVFG-Förderung in Höhe von 100.000 € sowie dem Abruf der LuKIFG-Mittel in restlicher Höhe des Ausgabebetrags gerechnet. In 2028 wird mit 200.000 € für die Schlusszahlung der LGVFG-Förderung sowie ebenfalls mit dem restlichen Abruf der LuKIFG-Mittel gerechnet, die von der Verwaltung im Rahmen der jeweiligen Haushaltsplanungen berücksichtigt werden. In 2026 erfolgt voraussichtlich der Abruf der LuKIFG-Mittel für die in den Jahren 2025 und 2026 angefallenen Ausgaben.
Übersicht voraussichtlicher Mittelfluss:

Jahr	Ausgaben	Einnahmen	Erläuterung

Bis 2024:	80.000 €	-	
2025:	4.000 €	-	
2026:	50.000 €	54.000 €	Abruf LuKIFG-Mittel (Ausgaben ab 01.01.2025)
2027:	2.500.000 €	2.500.000 €	Abruf LGVFG-Förderung + LuKIFG-Mittel
2028:	631.000 €	631.000 €	Abruf LGVFG-Förderung + LuKIFG-Mittel
Summen:	**3.265.000 €**	**3.185.000 €**	