Kreistagsdrucksache Nr. 073/26

AZ. GB4/43

Tagesordnungspunkt

Straßenbau: K 6921 Ortsdurchfahrt Remmingsheim, 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 Sanierung der Ortsdurchfahrt Remmingsheim im Zuge der K 6920 / K 6921 auszuschreiben und bis zu einer Angebotssumme von 1.878.000 € zu vergeben.

2. Die Verwaltung wird ermächtigt, Nachtragsvereinbarungen bis zu einer Gesamtsumme von 156.500 € zu vergeben.

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Remmingsheim ist im angepassten Belagsprogramm 2027 – 2032 des Landkreises Tübingen enthalten. Die bauliche Umsetzung ist gemäß Kreistagsbeschluss vom 28.05.2025 für das Jahr 2027 vorgesehen (vgl. KTDS 032/25).

a) Lage und Verkehrsbelastung der Straßen

Die K 6920 verläuft beginnend von der L 370 in Obernau über Remmingsheim und Seebronn und findet ihr Ende an der K 6916 in Hailfingen. Die K 6921 beginnt an der K 6920 in der Ortsdurchfahrt Remmingsheim und verläuft über Rottenburg-Kalkweil bis zum Ortseingang von Rottenburg am Neckar.

Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Remmingsheim erstreckt sich im Zuge der K 6920 von Obernau kommend ab dem Telleweg bis zur Einmündung der K 6921 (Hauptstraße) und anschließend über die K 6921 bis zum südöstlichen Ortsausgang in Richtung Rottenburg.

Im Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt Remmingsheim im Zuge der K 6921 liegt die Verkehrsbelastung bei ca. 3.100 Kfz/Tag. Die durchschnittliche tägliche Belastung auf Kreisstraßen in Baden-Württemberg liegt bei 2.655 Kfz/Tag. Im Landkreis Tübingen werden im Mittel 3.233 Kfz/Tag auf Kreisstraßen gezählt.



Abbildung 1: *Übersicht über die Sanierungsstrecke der Ortsdurchfahrt Remmingsheim (rot) im Zuge der K 6920 bzw. K 6921.*

b) Unfallbeobachtung

Eine Auswertung des Unfallgeschehens durch das Polizeipräsidium Reutlingen ergab im Zeitraum 2021 – 2026 auf dem zu sanierenden Streckenabschnitt der Ortsdurchfahrt Remmingsheim insgesamt elf Unfälle. Ein Unfall mit einer leichtverletzten Person sowie zehn Unfälle mit Sachschäden. Die Unfallursachen sind hierbei auf verschiedene Merkmale zurückzuführen, wie bspw. Unachtsamkeit beim Rückwärtsfahren, Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot oder Nichtbeachtung der Vorfahrtsregelungen.

c) Schadensbild Fahrbahn

Die K 6920 und K 6921 weisen im Bereich der Ortsdurchfahrt einen insgesamt schlechten Gesamtzustand auf. Die im Jahr 2020 durchgeführte Zustandserfassung und -bewertung auf diesen Streckenabschnitten bestätigte diese Beobachtung und weist für die Abschnitte eine schlechte Zustandsnote auf. Seitdem hat sich der Zustand, aufgrund der üblichen Verkehrs- und Witterungseinwirkungen, weiter deutlich verschlechtert.

Das Schadensbild ist insbesondere durch Ausbrüche, Spurrinnen, Netzrisse und Ausmagerungen geprägt. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit waren deshalb im Jahr 2024 bereits kleinflächige Instandsetzungsarbeiten innerhalb der Ortsdurchfahrt erforderlich, die in Eigenleistung von der Straßenmeisterei des Landkreises Tübingen durchgeführt wurden. Im Hinblick auf die für das Jahr 2027 vorgesehene grundhafte Sanierung wurden die Schadstellen lediglich mit einer dünnen Asphaltdeckschicht geschlossen. Dadurch konnten die vorhandenen Ausbrüche und Ausmagerungen weitestgehend beseitigt und die Spurrinnen vorübergehend ausgeglichen werden.
Im Rahmen der weiteren Maßnahmenplanung wurden insgesamt acht Bohrkerne entnommen, um Aufschlüsse über den bestehenden Fahrbahnaufbau und dessen Tragfähigkeit zu erhalten. Hierbei wurde ein sehr inhomogener Fahrbahnaufbau entlang der Ortsdurchfahrt festgestellt. Teilweise bestehen mehrere übereinanderliegende Asphaltdeckschichten auf einer Tränkschotterdecke, während in anderen Bereichen lediglich ein rund 7 cm starker Aufbau aus Asphaltdeck- und Asphalttragschicht vorhanden ist. Ein einheitlicher, den heuti-

gen Anforderungen entsprechender Fahrbahnaufbau ist somit nicht gegeben.

Aufgrund der aufgezeigten Schäden und den entnommenen Bohrkernen lässt sich erkennen, dass der bestehende Fahrbahnaufbau für die heutige Verkehrsbelastung nicht ausreichend dimensioniert ist. Eine nachhaltige Verbesserung des Fahrbahnzustands kann daher nicht durch weitere kleinflächige Instandsetzungsmaßnahmen oder eine reine Deckschichterneuerung erreicht werden. Zur dauerhaften Sicherstellung der Verkehrssicherheit und einer ausreichenden Tragfähigkeit ist eine grundhafte Sanierung der Ortsdurchfahrt zwingend erforderlich.

Ergänzende Baugrunderkundungen haben zudem ergeben, dass der vorhandene Untergrund keine ausreichende Tragfähigkeit für den vorgesehenen Straßenbau aufweist. Im Rahmen der grundhaften Sanierung ist somit ein Bodenaustausch erforderlich. Der nicht ausreichend tragfähige anstehende Boden wird hierzu entfernt und entsprechend der anschließenden Beprobung fachgerecht verwertet bzw. entsorgt. Anschließend wird zur Herstellung eines ausreichend tragfähigen Untergrundes eine Grobschotterschicht mit einer Stärke von etwa 30 bis 40 cm eingebaut. Darauf kann der für die Verkehrsbelastung erforderliche, dauerhaft tragfähige Straßenaufbau hergestellt werden.

d) Schadstoffbelastung

Im Zuge der Planungen wurden erste Untersuchungen des Asphalts hinsichtlich schadstoffrelevanter Belastungen durchgeführt. Hierbei wurden unterschiedlich starke, unbelastete Deckschichten nachgewiesen. In Teilbereichen verläuft eine teerhaltige Tränkschotterdecke unterhalb der Asphaltdeckschichten. Eine Wiederverwertung der unbelasteten Deckschichten ist voraussichtlich möglich. Die vorhandene Tränkschotterdecke hingegen muss entsorgt werden. Ebenso ist die unter der Tränkschotterdecke vorhandene Schicht als belastet eingestuft und muss einer Entsorgung zugeführt werden.

Bei den durchgeführten orientierenden Asphaltuntersuchungen handelt es sich lediglich um punktuelle Entnahmen, die eine Schadstoffbelastung in den nicht untersuchten Bereichen nicht vollständig ausschließen lassen.

e) Umfang und Durchführung der Maßnahme

Im Zuge der grundhaften Sanierung der Ortsdurchfahrt von Remmingsheim werden neben der Erneuerung des Straßenaufbaus auch weitere Maßnahmen der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur sowie zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt. Es handelt sich bei der Maßnahme daher um eine Gemeinschaftsmaßnahme mit der Gemeinde Neustetten und dem Versorgungsunternehmen Netze BW GmbH.

Das Versorgungsunternehmen Netze BW GmbH führt im Bereich der Nellingsheimer Straße, Hauptstraße und Rottenburger Straße Arbeiten am Stromversorgungsnetz durch. Dabei werden insgesamt 37 bestehende Dachständer einschließlich der zugehörigen Stromleitungen durch eine Erdverkabelung ersetzt. Durch die Maßnahme kann die bestehende oberirdische Stromversorgung in diesen Bereichen dauerhaft zurückgebaut werden.

Die Gemeinde Remmingsheim nutzt die anstehende Baumaßnahme zudem, um die derzeit provisorische Bushaltestelle „Remmingsheim Rottenburger Str.“ barrierefrei auszubauen.

Aufgrund des ungenügenden Fahrbahnaufbaus und des nicht tragfähigen Untergrundes, wie vorstehend ausgeführt, lässt der Landkreis den gesamten Straßenaufbau grundhaft erneuern. Mit der Durchführung eines 40 cm starken Bodenaustausches auf der gesamten Sanierungsstrecke wird die Tragfähigkeit des Untergrundes gewährleistet und ein homogener Aufbau hergestellt. Dadurch lässt sich das Risiko möglicher Schäden aufgrund eines unterschiedlichen Setzungsverhaltens auf ein Minimum reduzieren. Im Anschluss wird auf den

hergestellten tragfähigen Untergrund ein neuer Straßenaufbau mit einer rund 40 cm starken Frostschutzschicht, einer 14 cm starken Asphalttragschicht und einer 4 cm starken Asphaltdeckschicht aufgebracht.

Auch die Straßenentwässerung muss im Zuge der Sanierung umfassend erneuert werden. Die vorhandenen Einlaufschächte einschließlich ihrer Zuleitungen zum Entwässerungskanal, die sich in Zuständigkeit des Landkreises befinden, weisen nach den durchgeführten Untersuchungen umfangreiche Schäden auf. Insbesondere wurden Risse und Brüche an den Schachtkörpern sowie an den Zuleitungen festgestellt. Eine dauerhafte Instandsetzung ist daher nicht wirtschaftlich, sodass die Einlaufschächte und Zuleitungen vollständig erneuert werden.

Um die Beeinträchtigungen für die Anwohner sowie Verkehrsteilnehmer während der Bauzeit auf ein Minimum zu reduzieren, wird die Baumaßnahme in sechs Bauabschnitten durchgeführt. Die Einteilung der einzelnen Bauabschnitte und die vorgesehenen Umleitungsstrecken wurden im Vorfeld mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange, insbesondere der Gemeinde, dem ÖPNV und der Polizei, abgestimmt.

Der überörtliche Verkehr wird während der Bauzeit großräumig ab Rottenburg über die L 370 nach Obernau und anschließend in Richtung Remmingsheim umgeleitet. Der ÖPNV sowie der innerörtliche Quell- und Zielverkehr werden über entsprechende innerörtliche Umleitungsstrecken geführt. Für die Durchführung der Gesamtmaßnahme ist derzeit eine Bauzeit von rund sechs bis sieben Monaten vorgesehen.

2. Kosten

Durch die frühzeitige Aufnahme der Planungsarbeiten und durch regelmäßige Abstimmungstermine mit den einzelnen Vorhabenträgern konnten Synergieeffekte erzielt werden. Die Verschmelzung der Einzelmaßnahmen von Gemeinde, Versorgungsunternehmen und Landkreis in eine Gesamtbaustelle spart Kosten und reduziert die Beeinträchtigungen durch Einzelbaustellen. Die Beauftragung sowie die Kostenübernahme der vorstehend beschriebenen jeweiligen Teilmaßnahmen erfolgt getrennt durch die Gemeinde Neustetten, die Netze BW GmbH und den Landkreis Tübingen.

Die prognostizierten Gesamtkosten der Maßnahme für den Landkreis Tübingen belaufen sich nach aktuellem Planungsstand voraussichtlich auf ca. 1.650.000 €. Die voraussichtlichen reinen Baukosten liegen damit ca. 315.000 € höher als bei der Anpassung des Belagsprogramms (vgl. KTDS 032/2025) im Rahmen einer ersten Grobkostenschätzung angenommen.

Aufgrund des inzwischen höheren Planungsreifegrades, insbesondere aufgrund der Erstellung eines detaillierten Leistungsverzeichnisses, ist dementsprechend eine Fortschreibung der Kostenprognose erforderlich.

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.

Eine Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) besteht für die Sanierung der Ortsdurchfahrt nicht. Eine reine Erhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahme ist nach dem LGVFG grundsätzlich nicht förderfähig.

a) Kostenanpassung

Die Ursachen für die Kostensteigerungen werden im Folgenden detailliert aufgeführt und erläutert.

	Grobkostenschätzung KTDS 032/25 (Belags-programm)	**Aktuelle Kosten-schätzung 2026 (vertiefte Planung)**	**Differenz**
1. Baukosten	1.250.000 €	1.565.000 €	+315.000 €
2. Planungskosten	nicht kalkuliert	60.000 €	+60.000 €
3. Vermessungskosten	nicht kalkuliert	15.000 €	+15.000 €
4. Baunebenkosten	nicht kalkuliert	10.000 €	+10.000 €
5. **Gesamtkosten**	**1.250.000 €**	**1.650.000 €**	**+400.000 €**

b) Erläuterung zur Erhöhung der Gesamtkosten: (+ 400.000 €)

aa. Baupreissteigerung 2025 – 2026:
Bei den aufgestellten Kosten handelt es sich um eine Schätzung anhand aktuell vorliegender Baupreise, die sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage im Nahen Osten gegenüber der ursprünglichen Kostenschätzung aus dem Belagsprogramm (vgl. KTDS 032/25) erhöht haben. Auch die Kosten für Energie, Kraftstoffe und weitere Baustoffe sind derzeit nur schwer zu kalkulieren. Wie sich diese Kosten bis zur Veröffentlichung der Ausschreibung entwickeln werden, kann derzeit nicht abschließend abgeschätzt werden. Die vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg übermittelten Daten des statistischen Bundesamtes weisen im Zeitraum von 2025 bis zum zweiten Quartal 2026 für den Straßenbau eine Steigerung der Baukosten von über sechs Prozent auf. + 75.000 €

bb. Vertiefte Erkenntnisse aus der Ausführungsplanung:
Im Zuge von Baugrunderkundungen wurde ein nicht tragfähiger Untergrund festgestellt. Um zukünftige Schäden wie Setzungen und Verdrückungen an der Kreisstraße zu verhindern, ist auf der gesamten Baustrecke ein Bodenaustausch notwendig (+180.000 €). Wie sich die Untergrundverhältnisse auf der Baustrecke tatsächlich darstellen, kann erst nach dem Freilegen des Erdplanums festgestellt werden. Sofern größere Bereiche, entgegen der bisherigen Annahmen, die erforderlichen Tragfähigkeitswerte aufweisen, kann ggf. auf einen Bodenaustausch verzichtet werden. + 240.000 €
Die Erneuerung der Einlaufschächte war in der bisherigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt. Die genauen Schäden der Einlaufschächte einschließlich der Zuleitungen zum Entwässerungskanal wurden erst mit den Ergebnissen aus einer Kamerabefahrung bekannt (+60.000 €).

cc. Planungs- und Vermessungskosten sowie Baunebenkosten:
Die in der ersten Grobkostenschätzung ausgewiesenen Kosten bezogen sich rein auf die voraussichtlichen Bauausführungskosten. Die ingenieurtechnischen Kosten für Planung und Vermessung werden üblicherweise erst nach Festlegung des genauen Leistungsumfangs konkretisiert und sind nun vollumfänglich in den Gesamtkosten enthalten. Dies gilt ebenso für die Baunebenkosten. + 85.000 €

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. sechs bis sieben Monate angesetzt, sodass ein Maßnahmenabschluss für Herbst 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.

Durch die frühzeitige Ausschreibung und Vergabe wird versucht, ein möglichst günstiges Ausschreibungsergebnis zu erzielen.

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 1.565.000 €, d.h. bis zu 1.878.000 €, 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 stimmen ausgeschriebene mit tatsächlich ausgeführter Menge i.d.R. überein. Sollte es jedoch wider Erwarten zu größeren Mengenüber-/unterschreitungen kommen oder Zusatzleistungen von Nöten sein, so können hierrüber 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 1.565.000 €, d.h. 156.500 €, zu ermächtigen.

5. Zuständigkeit

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

Finanzielle Auswirkungen:

Die Maßnahme soll gemäß dem Grundsatzbeschluss des Kreistags Tübingen vom 20.05.2026 vollständig aus dem Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität nach dem Länder-und-Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG) finanziert werden (vgl. KTDS 020/26). 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 zu berücksichtigen, dass durch die grundhafte Sanierung der Straße eine Wertverbesserung erfolgt und die bestehende Verkehrsinfrastruktur für Bevölkerung, Wirtschaft und den öffentlichen Verkehr nachhaltig gesichert wird. Durch die Durchführung der Maßnahme werden bestehende Schäden umfassend beseitigt, eine weitere Verschlechterung der Bausubstanz verhindert und daraus resultierende, künftig deutlich kostenintensivere Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen vermieden. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Nutzungsdauer sowie der Vermeidung von Folgekosten ist die Maßnahme daher insgesamt als wirtschaftlich und nachhaltig zu bewerten.

Im Jahr 2025 sind für Baunebenkosten und Vermessungsleistungen bereits ca. 20.000 € angefallen. Für das Jahr 2026 wird für die Straßensanierung mit Auszahlungen i. H. v. ca. 50.000 € für die weiteren Untersuchungen und Planungsleistungen gerechnet.

Im Finanzhaushalt 2026 stehen für die Maßnahme Mittel in ausreichender Höhe unter der Auftragsnummer 754201030580 zur Verfügung (HH-Plan 2026 Seite 239, 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 1.100.000 € voraussichtlich nicht ausreichend. Es werden daher die Verpflichtungsermächtigungen der Felssicherungsmaßnahmen *„K6943: Felssicherung Schwalld. Steige“* (Auftragsnummer 754201030610, HH-Plan 2026 Seite 240, Zeile 8) sowie *„K6921: Felssicherung Remmingsh. Steige“* (Auftragsnummer 754201030630, HH-Plan 2026 Seite 241, Zeile 8) in Anspruch genommen. Die dort veranschlagten Verpflichtungsermächtigungen für das Haushaltsjahr 2026 in Höhe von insgesamt 500.000 € werden nicht in Anspruch genommen, da die Maßnahmen im Haushaltsjahr 2026 bereits vollständig baulich umgesetzt sowie abgerechnet werden konnten.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme erfolgt im Jahr 2027. Für die Bauabwicklung wird mit Auszahlungen in Höhe von ca. 1.300.000 € im Jahr 2027 sowie Auszahlungen in Höhe

von ca. 280.000 € für die Restabwicklung im Jahr 2028 gerechnet. Die Verwaltung wird dies in den jeweiligen Haushaltsplanungen entsprechend berücksichtigen.

An Einnahmen für die Maßnahme wird für die Jahre 2027 und 2028 mit dem Abruf der LuKIFG-Mittel in Höhe der jeweiligen Ausgaben gerechnet. 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
2025:	20.000 €	-	
2026:	50.000 €	70.000 €	Abruf LuKIFG-Mittel
2027:	1.300.000 €	1.300.000 €	Abruf LuKIFG-Mittel
2028:	280.000 €	280.000 €	Abruf LuKIFG-Mittel
Summe:	**1.650.000 €**	**1.650.000€**	