

Aktenzeichen
42-6312

Kitzingen, 09.07.2019

Federführung: Sachgebiet 42

Vorlage-Nr.: SG 42/259/2019

Bearbeiter: Ines Meuschel

Tel.Nr.: 09321 928 4200

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Umwelt-, Verkehrs- und ÖPNV- Ausschuss	öffentlich / Beschluss	22.07.2019
Kreisausschuss	öffentlich / Beschluss	24.07.2019
Kreistag	öffentlich / Beschluss	29.07.2019

Kreisstraßen des Landkreises Kitzingen

Änderung und Fortschreibung des Ausbauprogrammes 2020 – 2023

Anlagen:

1-Aufstellung der Maßnahmen

2-Kostenentwicklung Planung-Ausschreibung

I. Vortrag:

Ende des Jahres 2018 wurde das Ausbauprogramm für die Jahre 2019 – 2022 fortgeschrieben.

Aufgrund der nachfolgend im Einzelnen dargestellten Umstände sind folgende Änderungen notwendig; diese werden zum Anlass genommen, das Programm bereits jetzt bis zum Jahr 2023 fortzuschreiben.

Ziel des Kreisstraßenausbaues

Ziel des Ausbaues der Kreisstraßen ist, das vorhandene leistungsfähige Straßennetz zu erhalten und entsprechend den technischen Erfordernissen zu verbessern.

Bei der Fortschreibung wurden folgende Schwerpunkte beachtet:

- Verkehrssichere Erhaltung der Substanz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Schließen von Ausbaulücken im bestehenden Kreisstraßennetz,

immer unter Beachtung der Bayer. Kompensationsverordnung sowie der artenschutzrechtlichen Prüfung.

Darüber hinaus sind auch die geänderten Anforderungen an den Straßenbau maßgeblich für die Fortschreibung, insbesondere die Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) von teerhaltigen Straßenaufbruch und belastetem Bodenaushub. Die Deponierung ist aufgrund der knappen Kapazitäten weitestgehend zu vermeiden. Dementsprechend sind die Ausbaustoffe einer Verwertung zu zuführen.

Die Verwertung von teerhaltigem Ausbauspalt erfolgt derzeit durch thermische Behandlung. Die Entsorgungskosten sind für jedes Projekt separat einzuholen. Die Angebote schwanken sehr stark. Wie sich der Markt und die Preise weiter entwickeln, können wir nicht abschätzen.

Es wurde auch eine Wiederverwertung, d.h. Wiedereinbau des aufbereiteten teerhaltigen Straßenaufbruchs als Foundationsschicht geprüft. Die Kosten für die Aufbereitung liegen höher als die Kosten für das Entsorgen bzw. die thermische Behandlung. Auch im Hinblick auf die Nachhaltigkeit und zum Schutz der Umwelt besonders für die nachfolgenden Generationen sollte der teerhaltige Straßenaufbruch nicht wieder eingebaut werden. Das Problem wird mit dem Wiedereinbau nicht verbessert, sondern noch verstärkt. Da die Straßen breiter gebaut werden als im Bestand und die Foundationsschicht meist auch stärker ist als die teerhaltige Altasphaltschicht, wird das teerhaltige Material eigentlich noch vermehrt.

In der Planung und Ausschreibung wird mit dem maximalen Aufwand für die Entsorgung von Ausbaustoffen gerechnet, um die Maximalkosten zu ermitteln. Das ist erforderlich, intern für die Bereitstellung der Haushaltsmittel aber auch für den Fördermittelantrag selbst. Die Ausbaumaßnahmen werden mit einem Festbetrag gefördert, d.h. das Ergebnis der Ausschreibung zählt. Nachträgliche Kosten im Zuge der Bauausführung werden nicht mehr berücksichtigt. Fallen die Baukosten niedriger aus, wird die Förderung nach unten korrigiert, aber umgekehrt erfolgt keine Korrektur.

Neben dem teerhaltigen Straßenaufbruch ist die Entsorgung von belastetem Bodenmaterial ein sehr intensives Kostenspektrum. Eine Verwertung ist, wenn möglich, immer vorzunehmen, auch wenn mittlerweile die Kosten dafür über den Kosten einer Beseitigung (Deponierung) liegen.

Der endgültige Entsorgungsweg kann wiederum erst bei der Bauausführung festgelegt werden. Ohne Beprobung ist eine Entsorgung von Bodenaushub nicht mehr möglich. Dabei sind Haufwerksbeprobungen vorgeschrieben und Haufwerke können erst im Zuge der Bauausführung gebildet werden.

Für die Planungen wird ein Vorgutachten mit Aufschlüssen im Abstand von ca. 200m erstellt. Dieses Gutachten dient der Mengenermittlung für die Ausschreibung und auch für die Kostenschätzung der Deponiegebühren, die vom Auftraggeber direkt gezahlt werden und nicht Bestandteil der ausgeschriebenen Bauleistungen sind. Im Zuge der Planungen und

Ausschreibungen ist das nicht anders möglich. Die alles entscheidenden Haufwerksbeprobungen können erst im Zuge der Bauausführung stattfinden. Deshalb wird mit dem maximalen Aufwand gemäß Baugrundgutachten gerechnet. Die abfallrechtliche Haftung endet erst mit ordnungsgemäßer Entsorgung.

Da wir weitestgehend Teilstrecken ausbauen, ist eine Anhebung der Trasse nicht durchgängig machbar, um die z.T. belastete Rollierung/ belastete Frostschuttschicht der alten Fahrbahn im Straßenbereich zu belassen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass teerhaltiger Altasphalt sowie stark belastete Schichten des alten Straßenkörpers grundsätzlich entsprechend den Forderungen des Wasserwirtschaftsamtes Aschaffenburg (WWA) auszubauen sind.

Im Baugewerbe ist eine stetige und zwischenzeitlich deutlich **merkliche Preissteigerung** eingetreten. Es gibt seit Mitte 2018 neue Tarife im Baugewerbe. Die Löhne sind gestiegen und die Auftragslage für die Baufirmen ist aufgrund der vielen Straßenbaumaßnahmen weiter sehr gut. Für lukrative Großprojekte werden „normale“ Preise angeboten, für kleinere Maßnahmen müssen dann Teilleistungen über Subunternehmer abgedeckt werden, weil das eigene Personal nicht zur Verfügung steht. Diese Angebote werden dann teurer und dauern meist länger wegen immer mal wieder auftretenden kleineren Bauzeitverzögerungen, weil die Großbaustellen Vorrang haben. Ein gewisser Druck kann dabei auf die Baufirmen ausgeübt werden, aber dennoch müssen diese Einschränkungen hingenommen werden. Diese Preisentwicklung hat der Landkreis Anfang des Jahres deutlich zu spüren bekommen: die für 2019 geplanten Maßnahmen wurden ausgeschrieben (KT15-Ausbau einer Teilstrecke zwischen Weingut und Zufahrt Friedrichsberg / KT51- Ersatzneubau Durchlass), mussten aber beide aufgehoben werden, weil die Angebote weit über der Kostenberechnung lagen und somit nicht finanzierbar waren; die Finanzierungslücke war jeweils erheblich, was einen schwerwiegenden Grund für die Aufhebung der Ausschreibung nach § 17 Abs. 1 Nr. 3 VOB/A darstellt. Exemplarisch wird dies für die KT15 dargestellt (siehe Anlage 2).

Derzeit wird für die Kostenschätzung im Ausbauprogramm eine Kostenpauschale von 1,65 Mio. €/ km angesetzt. Weitere Kostenanpassungen und somit Änderungen im Zuge der Fortschreibung können aber nicht ausgeschlossen werden. Eine Tendenz der Preisentwicklung ist derzeit noch nicht zu erkennen.

Hinzu kommt die erhebliche Schwierigkeit, die notwendigen straßenplanerischen Leistungen abzudecken: die Tiefbauverwaltung ist aktuell mit einer Ingenieurin (Sachgebietsleitung) und einem technischen Zeichner besetzt; der Bautechniker hat zum 30.06. gekündigt, die Stelle konnte bisher nicht nachbesetzt werden (aufgrund der Ausschreibungsergebnisse ist auch aktuell nicht absehbar, bis wann hier eine Person mit der notwendigen Qualifikation und Erfahrung gewonnen werden kann). Eine Vergabe an geeignete Ingenieurbüros gestaltet sich gleichzeitig ebenfalls zunehmend schwierig, da auch dort sowohl eine hohe Auslastung als auch Personalgewinnungsprobleme bestehen.

Aufgrund dieser beiden Faktoren schlägt die Tiefbauverwaltung vor, bis auf weiteres, einen

veränderten Takt im Ausbauprogramm vorzunehmen, d.h.: Ansparung von Haushaltsmitteln durch mehrere Raten und zeitlich versetzte bauliche Umsetzung von längeren zusammenhängender Teilstrecken (grob im 2-Jahres-Takt).

Weiter wurde das Ausbauprogramm auch im Hinblick auf die weiteren Aufgaben zum Arten- und Naturschutz geprüft und insofern die praktische Realisierbarkeit im Verhältnis mit dem zu erwartenden Nutzen verglichen. Oberstes Ziel bleibt aber, dass die Straße entsprechend ihrer Funktion im Netz den Verkehr sicher aufnehmen kann. Der Verkehrsteilnehmer muss erkennen können, mit welcher Geschwindigkeit die Straße sicher befahren werden kann und wo sichere Überholvorgänge möglich sind. Der Ausbau unserer Kreisstraßen soll wirtschaftlich erfolgen.

Die öffentlichen Straßen müssen nach der Rechtsprechung möglichst gefahrlos gestaltet und erhalten sein. Im Rahmen des Zumutbaren hat der Träger der Straßenbaulast alles zu tun, um den Gefahren zu begegnen, die dem Verkehrsteilnehmer aus einem nicht ordnungsgemäßen Zustand der öffentlichen Straße drohen. Darüber hinaus gehört es zur Straßenverkehrsicherungspflicht, Vorkehrungen gegen Gefahren für die Benutzer (Straßenlage, Straßenführung, daneben befindlicher Abgründe, Vertiefungen, Wasserläufe etc.) zu treffen. Es sind die nicht ohne weiteres erkennbaren Gefahrenstellen auszuräumen, zu sichern oder zumindest vor ihnen zu warnen.

Es ist die Maßnahme zu treffen, die objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar ist. Kurzfristige Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. Beschilderung, Markierung, Beseitigung/Sicherung von Gefahrenstellen im Seitenraum) werden vorrangig betrachtet. Auch wenn das dazu führt, dass z.B. wieder mehr Verkehrsschilder gesetzt werden müssen. Führen die kurzfristigen Maßnahmen nicht zum Erfolg, wird ein Ausbau in Betracht gezogen.

Die bestehenden Straßen, die die letzten 30 bis 40 Jahre (und mehr) nicht ausgebaut worden sind, entsprechen alle nicht mehr den aktuellen Anforderungen (Fahrbahnbreite und Aufbau). Wir können aber nicht alle Straßen ausbauen, deshalb wird der Ausbau erstmal auf die Netzteile mit mittlerer bis hoher Verkehrsbedeutung beschränkt, die u.a. auch unfallauffällig sind.

Finanzierung / Vergabe

Der Landkreis erhält für den Neu- und Ausbau von Straßen in seiner Baulast Finanzhilfen des Bundes und des Freistaates Bayern aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG).

Die Zuwendungen nach Art. 2 BayGVFG werden in der Regel als Festbetrag gewährt. Der Landkreis erhält voraussichtlich eine durchschnittliche Förderung in Höhe von 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Es wird angestrebt, unter Ausschöpfen der Fördermöglichkeiten höchstmögliche Zuwendungen zu erhalten.

Voraussetzung für eine Förderung ist weiterhin die Einhaltung der Förderrichtlinien,

insbesondere der geforderten Ausbaustandards, wie z. B.:

- eine Mindestausbaubreite der Fahrbahn von 6,00 m, mit verstärktem landwirtschaftlichen bzw. LKW- Verkehr von 6,50 m,
- Sicherstellung der erforderlichen Sichtweiten,
- Einhaltung der Forderungen für die Straßenaufbauten sowie –stärken nach der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen und
- strikte Einhaltung der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeurückhaltesysteme.

Die Anwendung der technischen Regelwerke mit den Empfehlungen, aber auch strikten (Muss-) Vorschriften erfolgt immer unter Beachtung der Minimierung bzw. Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft.

Ausbauprogramm 2019

Das für die **Kreisstraße KT 15**, Ausbau einer Teilstrecke zwischen Weingut und Zufahrt Friedrichsberg, im Februar 2019 durchgeführte Vergabeverfahren wurde aufgehoben (siehe Anlage 2). Das Vergabeverfahren wird im Spätsommer/ Herbst 2020 wiederholt- siehe dazu nachfolgende Ausführungen unter „Ausbauprogramm 2020“.

Gleiches gilt für den geplanten Ersatzneubau des Durchlasses in Rehweiler **Kreisstraße KT51**. Das Vergabeverfahren wird im Sommer 2019 wiederholt.

Der seitens des Staatlichen Bauamts Würzburg für 2019 geplante Umbau des Knotenpunktes St 2271 / St 2260 (Volkach) zu einem Kreisverkehr wurde nach zwischenzeitlicher Mitteilung vorerst auf 2020 verschoben. Der damit verbundene Umbau des Einmündungsbereiches der **Kreisstraße KT 29** in die St 2271 mit innenliegenden Linkseinfädelstreifen (iLES) verschiebt sich damit automatisch ebenfalls. Parallel wurde zwischenzeitlich die Förderfähigkeit des Umbaus der Einmündung KT 29/ St 2271 mit der Regierung von Unterfranken geklärt. Die Antragsunterlagen zur baufachliche Stellungnahme und Zustimmung zur Ausschreibung wurden bereits bei der Regierung von Unterfranken eingereicht.

Ausbauprogramm 2020

Für das Jahr 2019 war der Ausbau der Freistrecke **Kreisstraße KT 15 Abtswind-Rehweiler** vorgesehen. Es sollte eine Teilstrecke von ca. 1,36 km zwischen Weingut bis Friedrichsberg ausgebaut werden. Die baufachliche Stellungnahme und Zustimmung zur Ausschreibung seitens der Regierung von Unterfranken lagen für diese Maßnahme vor. Das Vergabeverfahren wurde Februar 2019 durchgeführt und musste aufgehoben werden. Für das weitere Vorgehen war es wichtig, Kostensicherheit zu gewährleisten. Daher wurde die Ausbaustrecke verkürzt; Hauptaugenmerk wurde dabei auf den Bereich mit Fahrbahn und Bankettabsenkungen gelegt. Im Hangbereich sind Risse zu verzeichnen. Eine ausreichende Tragfähigkeit des Ober- und Unterbau ist durch den zunehmenden Verkehr und den geringen Schichtdicken nicht mehr gegeben. Kostensicherheit heißt, anhand der Mittelwerte

der aufgehobenen Ausschreibung wurde die Ausbaulänge soweit reduziert, dass die bereitgestellten Mittel die mit den erhöhten Preisen ermittelten Kosten zuzgl. 10 % einzurechnender Kostensteigerung deckt. Auch wenn die Auftragsbücher der Baufirmen voll sind, beruhigt sich tendenziell der Markt im Moment. Wie sich das auf die Angebotspreise auswirkt, wissen wir aber nicht.

Nach Rücksprache mit der Regierung von Unterfranken ist für diese verkürzte Strecke allerdings ein neuer Fördermittelantrag zu stellen; aufgrund der wesentlichen Veränderung der Ausbaulänge kann nicht auf die bisherige Förderzusage zurückgegriffen werden. Die Maßnahme wird als neuer Antrag behandelt. Die Unterlagen sind vom SG42 bereits erstellt und könnten der Regierung vorgelegt werden. Zu beachten ist allerdings, dass die Bestätigung zur Aufnahme ins Förderprogramm einschl. Freigabe zur Ausschreibung seitens der Regierung erst nach November 2019 erfolgen kann; dies hat folgende Auswirkungen auf den Bauablauf:

Die Rodung ist bis Mitte März vorzunehmen. Da Straßenbau und Rodung unterschiedliche Gewerke sind, sind diese Leistungen getrennt auszuschreiben. Um aber die Rodung und den damit verbundene Rückbau der Schutzplanken veranlassen zu können, muss die Straßenbaumaßnahme vergeben sein, denn ohne Straßenbau keine Rodung.

Die Freigabe der Ausschreibung kann erst ab November des jeweiligen Antragsjahres für den Bau im Folgejahr erfolgen. Uns bleiben für 2 Ausschreibungen, die nacheinander durchgeführt werden müssen also nur 2,5 Monate incl. Weihnachtsfeiertage. Dies ist nicht zu schaffen.

Folglich wird der Antrag, wenn die Kreisgremien zustimmen, jetzt im September 2019 nochmal neu gestellt. Die Regierung kann ab November 2019 sagen, ob die Maßnahme in die Förderung aufgenommen werden kann. Wird die Maßnahme aufgenommen, erfolgt gleichzeitig die Freigabe zur Ausschreibung. Wegen der vorher beschriebenen Zeitfolge der beiden Ausschreibungen wird die Regierung die Vorlage des Ausschreibungsergebnisses erst für November 2020 verlangen. Wir könnten dadurch den Straßenbau im Spätsommer 2020 ausschreiben und im Herbst 2020 die Rodung. Der **Baubeginn ist im März 2021** dann möglich. D.h. die Maßnahme ist im Ausbauprogramm von 2019 auf 2021 zu verschieben.

Das Vergabeverfahren zum Ersatzneubau des Wellstahldurchlasses am Ortseingang von Rehweiler im Zuge der **Kreisstraße KT 51** wird im Sommer 2019 neu durchgeführt.

Zwischenzeitlich werden Sonderprüfungen und engmaschig Ortsbegehungen vorgenommen. Der Ersatzneubau ist dringend erforderlich, wie sich aktuell bereits gezeigt hat. Im Bereich des Geh- und Radweges über den Durchlass ist aufgrund von Hinterspülungen ein Loch entstanden. Im Zuge dieser Notinstandsetzung am Durchlass Haselbach in Rehweiler stellte sich heraus, dass der Durchlass bereits am Scheitel und auch im Sohlbereich stellenweise Durchrostungen aufweist, d.h. statisch nicht mehr sicher ist. Derzeit wird für die Bürger ein nutzbares Provisorium bis zum Ersatzneubau hergestellt, um eine Vollsperrung bis nach dem Ersatzneubau zu verhindern. Aber im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit und sorgsamem

Umgang mit den Steuergeldern kann das Provisorium nicht für den Schwerverkehr ausgelegt werden, d.h. für PKW-, Schulbusverkehr, Müllabfuhr und Nutzfahrzeuge bis 30 t ist die Überfahrt dann weiter gewährleistet. Für den Schwerverkehr über 30 t ist die Strecke gesperrt.

Für das Jahr 2020 ist des Weiteren die Freistrecke **Kreisstraße KT 18** vorgesehen. Es soll eine Teilstrecke von ca. 1,20 km zwischen Bundesstraße 13 und Gnodstadt ausgebaut werden. Die Fahrbahn der bestehenden Straße ist für den landwirtschaftlichen Verkehr zu schmal. Antragsunterlagen zur baufachliche Stellungnahme und Zustimmung zur Ausschreibung werden Ende August/ Anfang September bei der Regierung von Unterfranken eingereicht. Das Vergabeverfahren ist frühestens für das Frühjahr 2020 vorgesehen. Nach Vorlage der Ausschreibungsergebnisse bei der Regierung von Unterfranken und Freigabe zur Bauausführung kann voraussichtlich ab Sommer/ Herbst 2020 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Zum Schutz des Feldhamsters, der Zauneidechse und der Bodenbrüter (Vogelarten, die ihre Nester am Erdboden bauen) müssen auch bei dieser Maßnahme Forderungen des Naturschutzes eingehalten werden, die einen wesentlichen Einfluss auf den Baubeginn und den Bauablauf haben.

Die Planungen werden vom Sachgebiet 42 ausgeführt. Aufgrund der personellen Veränderung im Sachgebiet müssen Ausschreibung und Bauleitung ggf. extern vergeben werden.

Die Stadt Prichsenstadt plant über die Dorferneuerung Stadelschwarzach den Ortsausbau. Da bauliche Eingriffe an den Rändern der **Kreisstraße KT 38** durch den Gehwegbau erforderlich werden, ist in diesem Bereich ein Ausbau einer Teilstrecke in der OD Stadelschwarzach geplant. Analog zur KT18 werden die Antragsunterlagen zur baufachliche Stellungnahme und Zustimmung zur Ausschreibung Ende August/ Anfang September bei der Regierung von Unterfranken eingereicht. Nach Freigabe zur Bauausführung soll ab Ende März 2020 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Alle erforderlichen Leistungen, wie Straßenplanung, Ausschreibung, werden aufgrund der personellen Veränderung im Sachgebiet von einem externen Büro durchgeführt. Die Bauleitung muss ggf. auch extern vergeben werden.

Das Verfahren um den Schadensfall an der **Kreisstraße KT 1** Nenzenheim-Landkreisgrenze ist zwischenzeitlich soweit fortgeschritten, dass nun (gemäß Vortrag SG42/046/2018 vom 28.02.2018) die Umsetzung der Sanierung parallel zur Klage auf Mängelgewährleistung ausgeschrieben werden soll. Der Beginn der Ausschreibung ist für Ende 2019 und je nach deren Ergebnis die bauliche Umsetzung der Sanierung ab dem Jahr 2020 geplant.

Ausbauprogramm 2021

Nach erfolgreicher Ausschreibung der Maßnahme Kreisstraße KT 15 - geplante Bauzeit von Ende März 2021 bis Ende November 2021.

Die **Kreisstraße KT 9** zwischen OD Kitzingen und OD Albertshofen (nördl. Rodenbach)

verläuft durch die Wasserschutzzonen II und III. Zum Schutz des Grundwassers und der Trinkwassergewinnungsanlage ist die Straße den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) entsprechend anzupassen. Wir haben im Ausschuss festgelegt, dass zum Schutz des Trinkwassers und zum Nutzen der Bürger ausgebaut werden soll. Entwurf und Landschaftsplanung werden derzeit erstellt. Da die Strecke zudem im Überschwemmungsbereich des Mains liegt, hat der Planungsfortschritt ergeben, dass die Abstimmungen mit dem WWA umfangreich und zeitintensiv sind. Nach den Abstimmungen sind die Unterlagen für das Wasserrechtsverfahren zusammenzustellen und den zuständigen Behörden vorzulegen. Nach der Einarbeitung der Ergebnisse des Wasserrechtsverfahrens in die Entwurfsunterlagen kann der Fördermittelantrag gestellt werden. Aufgrund der Verzögerungen durch die notwendigen Abstimmungen in Verbindung mit der derzeitig noch unklaren Preisentwicklung am Markt einschließlich der personellen Situation im Sachgebiet wird eine Verschiebung des Projektes von 2021 auf 2024 vorgeschlagen.

Das Projekt verläuft im Wasserschutzgebiet, ist anspruchsvoll und wird aufgrund der zu vermutenden höheren Auflagen zum Gewässer- und Grundwasserschutz sowie der Landschaftsplanung incl. Artenschutz kostenintensiver sein. Bessere Ausschreibungsergebnisse könnten erzielt werden, wenn im Herbst ausgeschrieben werden kann. Deshalb ist die Vorgehensweise für die KT9 analog zur KT15 geplant, d.h. Antragstellung bis August 2022 mit Bitte um Vorlage der Ausschreibungsergebnisse bis November 2023. Somit könnte im Spätsommer/ Herbst 2023 ausgeschrieben werden, Baubeginn je nach Auflagen ab März 2024.

Im Vorgriff auf das Haushaltsjahr 2022, indem der Ersatzneubau der **Bauwerke Nr. 68, 69, 25** im Verlauf der Kreisstraße KT49 in Holzberndorf vorgeschlagen werden soll, wird im Haushaltsjahr 2021 für die Finanzierung des Gesamtprojektes (Bauausführung im Jahr 2022) die 1. Rate angefordert.

Für das Haushaltsjahr 2022 wurde bisher der Ausbau **der Kreisstraße KT 12** zwischen Mainbernheim und der Staatsstraße 2420 (Rödelsee) vorgeschlagen. Die bestehende KT 12 war besonders wegen der engen Kurve unmittelbar am Ortsausgang Mainbernheim in Richtung Rödelsee unfallauffällig. Hinzu kommt eine mit 5,30 m schmale Fahrbahn und unzureichenden Sichtverhältnisse. Der Streckenabschnitt war insofern nicht verkehrssicher und deshalb für einen Ausbau einzuplanen. Zwischenzeitlich wurden in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde Kurventafeln ergänzt, im Kurvenbereich Leitpfostenabstände reduziert und die Strecke aus Richtung Rödelsee schon vor der Kurve auf 70 km/h begrenzt. Nach aktueller Auskunft der Polizei ist seit 18.01.2018 kein Verkehrsunfall mehr geschehen. Die Tiefbauverwaltung ist somit der Verkehrssicherungspflicht nachgekommen, hat erkennbare Gefahrenstellen gesichert und warnt ausreichend davor. Abzuwägen ist, ob im Rahmen des Zumutbaren alles getan worden ist oder ob ein Ausbau auch mit extrem hohen Baukosten

zumutbar wäre. Aus Sicht der Tiefbauverwaltung unter Beachtung der weiteren Aufgaben zum Natur- und Artenschutz könnte der Ausbau geschoben werden, d.h. zunächst –soweit erforderlich – erfolgt ein Deckenbau abschnittsweise, und langfristig kann die Straße bei Veränderungen wieder ins Ausbauprogramm aufgenommen werden.

Im Jahr 2017 wurde beschlossen, die Planung zum Ausbau der **KT 56** „Schwanbergstraße“ in Angriff zu nehmen. Die Planungsleistungen für die Erstellung des Vorentwurfes als Grundlage für den Fördermittelantrag wurden vergeben.

Im Streckenabschnitt sind am talseitigen Fahrbahnrand erhebliche Straßenschäden aufgetreten, die auf Böschungsbewegungen zurückzuführen sind. In der Straße sind Schäden u. a. in Form von Längsrissen, Fahrstreifen- und Bankettabsenkungen aufgetreten, die bereichsweise provisorisch saniert wurden. Aufgrund des Streckenverlaufes ist keine alternative Zuwegung, somit für die Bauzeit keine Umleitungsstrecke vorhanden. D.h. eine Baumaßnahme kann aufgrund der notwendigen Aufrechthaltung der Zufahrt nur unter halbseitiger Sperrung ausgeführt werden, was im Detail zu erarbeiten ist einschließlich notwendiger Provisorien. Der Ausbau ist im Entwurf soweit erarbeitet. Dieser Planungsstand wird für die Erstellung des LBP und Artenschutzes benötigt. Im Weiteren sind jetzt die Bauphasen auszuarbeiten. Erst dann können die Kosten ermittelt werden. Die einzelnen Bauphasen sind ein wesentlicher Aspekt bei der Kostenberechnung.

Wegen der personellen Situation im Sachgebiet konnten bisher die notwendigen Abstimmungen mit dem Planungsbüro sowie dem Büro für LBP und Artenschutz noch nicht getroffen werden, sodass wir zeitlich im Verzug sind. Aus Sicht der Verwaltung und aufgrund des zu prognostizierenden erheblichen Kostenaufwands für die Gesamtmaßnahme sollte die Finanzierung über die Ansparung mehrerer Raten erfolgen; eine konkrete Aussage zu einem möglichen Baubeginn ist dabei aus o.g. Gründen derzeit noch nicht möglich.

Fortschreibung 2022 – 2023

Das Ausbauprogramm wird unter Beachtung der genannten Ziele und Grundsätze angepasst und fortgeschrieben.

Die weiteren geplanten Projekte für diesen Zeitraum sind in der Anlage zusammengestellt. Im Haushaltsjahr 2022 wird im Bereich der Kreisstraße **KT49** in Holzberndorf der Ersatzneubau der **Bauwerke Nr. 68, 69 und 25** vorgeschlagen. Im Haushaltsjahr 2021 wird für die Finanzierung des Gesamtprojektes die 1. Rate angefordert. Die Bauausführung ist im Jahr 2022 geplant.

Die Kappen am Bauwerk Nr.68 (Stahlbetonbrücke ü.d. Schweißbach in Holzberndorf) wurden im Jahr 2003 erneuert (externe Firma). Vom Bauhof wurde damals zusätzlich eine Betonausgleichsschicht mit Armierung auf den schlechten Überbau betoniert, um eine Abdichtung auf den Überbau anbringen zu können.

Bei der letzten Brückenprüfung 2016 wurde vermehrt Abplatzungen auf der Unterseite des Überbaus festgestellt. Mittelfristig wurde bereits im Jahr 2010 ein Ersatzneubau

vorgeschlagen.

Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wurden im Mai 2018 Bohrkernproben aus dem Überbau entnommen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die ermittelte Betonfestigkeitsklasse am untersten Rand der Druckfestigkeitsklasse liegt und dass die notwendige Betonüberdeckung unterschritten ist. Das führt dazu, dass die Bewehrungsstäbe nicht mehr vor flächiger Korrosion geschützt sind. Das beeinträchtigt die Standsicherheit des Bauteils und des Bauwerks.

Aufgrund des negativen Ergebnisses wurde kurzfristig eine Sonderprüfung veranlasst. Der Bauwerkszustand wurde aktuell mit der Gesamtnote 3,5 bewertet. Dies entspricht einem ungenügenden Bauwerkszustand (Notenbereich 3,5 – 4,0 – zum Vergleich; Schulnote ungenügend = Note 5,5 - 6).

Zwischenzeitlich wurde für das Bauwerk eine Beschilderung zur Lastreduzierung auf max. 30t Gesamtgewicht eingerichtet. Es ist kurzfristig ein Ersatzneubau des Bauwerkes zu veranlassen.

Der Schweißbach kreuzt die Kreisstraße KT 49 im Bereich von Holzberndorf an 2 Stellen jeweils mit einer Stahlbetonbrücke BW-Nr. 68 und BW-Nr. 69). Der Abstand der beiden Bauwerke ist gering und beträgt ca. 65 m. Zwischen den beiden Bauwerken verläuft der Schweißbach parallel zur Kreisstraße unmittelbar neben der Trasse. Aufgrund dessen befindet sich noch die Stützmauer BW- Nr.25 im Baufeld.

Für die Stützmauer BW- Nr.25 selbst wurde bei der Hauptprüfung 2016 der Bauzustand als befriedigend bewertet (Note 2,2). Es wurden Längsrisse und nicht fachgerecht ausgeführte Fugen bemängelt, die die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes beeinträchtigen.

Für das Bauwerk Nr. 69 wird der Bauzustand als noch ausreichend bis kritisch bewertet (Note 3). Die Standsicherheit des Bauwerkes ist u.a. durch freiliegende Bewehrung beeinträchtigt und mittelfristig ein Ersatzneubau empfohlen.

Da alle 3 Bauwerke zu sanieren sind, in unmittelbarer Nähe liegen bzw. sich aneinander fügen, schlägt die Tiefbauverwaltung vor, die Bauwerke zusammen zu erneuern. Der Streckenabschnitt wäre nur einmal zu sperren, was für die Anwohner von Vorteil wäre. Ob allerdings die Bauzeit auf 1 Jahr begrenzt werden kann, muss geprüft werden. Es werden Auflagen zum Gewässerschutz und der Fischereifachberatung zu beachten sein, die Auswirkungen auf die Bauzeit haben.

Die Fachrichtung Konstruktiver Ingenieurbau decken wir im Sachgebiet nicht ab. Alle Ingenieurleistungen müssen deshalb vergeben werden.

II. Beschlussvorschlag:

Das von der Verwaltung aufgestellte Ausbauprogramm 2020– 2023 wird genehmigt.
Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalten 2020 ff. bereitgestellt.

Tamara Bischof
Landrätin