

Aktenzeichen
42.6312

Kitzingen, 25.10.2018

Federführung: Sachgebiet 42

Vorlage-Nr.: SG 42/130/2018

Bearbeiter: Ines Meuschel

Tel.Nr.: 09321 928 4200

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Umwelt-, Verkehrs- und ÖPNV- Ausschuss	öffentlich / Beschluss	12.11.2018
Kreisausschuss	öffentlich / Beschluss	12.11.2018
Kreistag	öffentlich / Beschluss	13.11.2018

Kreisstraßen des Landkreises Kitzingen

Änderung und Fortschreibung des Ausbauprogrammes 2019 – 2022

Anlage:

- 1- Aufstellung der Maßnahmen 2019 – 2022
- 2- Aufgliederung der Kostenerhöhung am Beispiel KT15/ Ausbau einer Teilstrecke zwischen Weingut und Zufahrt Friedrichsberg (4 Seiten)
- 3- Bericht MainPost vom 18.09.2018

I. Vortrag:

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 Ausbauasphalt erfolgt derzeit durch thermische Behandlung. Das Material wird von einer zugelassenen Firma auf einen dafür hergerichteten Lagerplatz gesammelt, anschließend verladen, mit einem Schiff in die Niederlande gebracht und verbrannt. 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 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 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 dann 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.

Derzeit liegen uns keine eigenen Erkenntnisse zur Preisentwicklung vor, da die beiden für 2018 geplanten Maßnahmen nicht zur Ausführung gekommen sind. D.h. die KT23 entfiel komplett und die KT8 wird im Anfang Dezember 2018 nochmals ausgeschrieben. Die Bauausführung ist zusammen mit der Gemeinde Buchbrunn für 2019 geplant.

Wir gehen daher von einer Anhebung der Gesamtkosten von ca. 15% aus. In der Anlage 1 „Aufstellung der Maßnahmen 2019 – 2022“ wurde diese Anhebung eingerechnet. Die bisherigen Kosten sind in der Liste enthalten, aber durchgestrichen.

Die Straßenbauverwaltung weist darauf hin, dass es derzeit aufgrund der fehlenden Vergleichsangebote nur eine Schätzung der Kostenanhebung ist. Weitere Änderungen im Zuge der Fortschreibung können nicht ausgeschlossen werden.

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 Fahrzeugrückhaltesysteme.

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 2018

Die Bauarbeiten an der **Kreisstraße KT 24**, Ausbau einer Teilstrecke zwischen Wiesentheid und Untersambach sind abgeschlossen. Die Straße wurde Ende 2017 teilabgenommen, sodass die Straße für den Verkehr bereits Ende 2017 freigegeben werden konnte. Die Endabnahme fand am 06.06.2018 statt. Die Schlussrechnung liegt noch nicht vor. Die veranschlagten Gesamtkosten in Höhe von 2,1 Mio. € (1,9 Mio. € planmäßige Kosten + 0,2 Mio. überplanmäßige Kosten) können voraussichtlich eingehalten werden.

Die Bauarbeiten an der **Kreisstraße KT 11**, Ausbau einer Teilstrecke in der Ortsdurchfahrt Kleinlangheim, sind bis auf die Bepflanzung abgeschlossen. Es ist eine Gemeinschaftsmaßnahme mit dem Markt Kleinlangheim. Zunächst hat der Markt umfangreiche Kanal- und Wasserleitungsarbeiten durchgeführt. Danach liefen die Arbeiten an der Straße und den Gehwegen. Die Bauabnahme ist für den 30.10.2018 vorgesehen.

Die **Kreisstraße KT 23**, Ausbau einer Teilstrecke zwischen der OD Sickershausen und St 2420 wurde gemäß Beschluss des Kreisausschusses vom 15.05.2018 aufgrund des teilweise gescheiterten Grunderwerbs komplett zurückgestellt. Die im Haushalt 2018 angesetzten Eigenmittel wurden auf das Deckenbauprogramm 2018 und 2019 übertragen.

Das für die **Kreisstraße KT 8**, Ausbau einer Teilstrecke in der OD Buchbrunn, im Mai/ Juni 2018 durchgeführte Vergabeverfahren wurde aufgehoben. Es lag kein wertbares Angebot vor. Das Vergabeverfahren wird im Dezember 2018/ Januar 2019 wiederholt.

Ausbauprogramm 2019

Kreisstraße KT 8, Ausbau einer Teilstrecke in der OD Buchbrunn, als Gemeinschaftsmaßnahme mit der Gemeinde Buchbrunn.

Baubeginn ist für März 2019 geplant. Die örtliche Bauleitung und Bauoberleitung wird vom Sachgebiet 42 durchgeführt.

Für das Jahr 2019 ist des Weiteren die Freistrecke **Kreisstraße KT 15 Abtswind-Rehweiler** vorgesehen. Es soll eine Teilstrecke von ca. 1,36 km zwischen Weingut bis Friedrichsberg ausgebaut werden.

Der erste Streckenabschnitt führt auf einer Länge von ca. 596 m geländegleich bzw. über flache Dammböschungen. Der nachfolgende Abschnitt ist bis Bauende serpentinenartig angelegt und führt entlang des Stickelsberges.

Die Teilstrecke weist Schäden u.a. in Form von Längsrissen auf. Zudem sind Fahrbahn- und Bankettabsenkungen aufgetreten, die auf Böschungsbewegungen zurückzuführen sind. Die Baugrunduntersuchungen haben ergeben, dass neben der zu geringen Oberbaustärke die bereits eingetretenen Straßenschäden am talseitigen Straßenrand ursächlich auf Rutschungen innerhalb der natürlichen/aufgefüllten Lockergesteinsdecke bzw. auf der Schichtgrenze zum Felshorizont zurückzuführen sind. Es wird ein grundhafter Ausbau vorgesehen, d.h. im Hangbereich wird die Fahrbahn mindestens halbseitig bis zu 3 m ausgebaut und die Anschüttung neu aufgebaut.

Da die KT 15 eine eher geringe Verkehrsbelastung hat (759 Kfz/ 24h davon 24 Fz/ 24 h Schwerverkehr) und eine Zunahme des Verkehrsaufkommens nicht zu erwarten ist, wird ein bestandsnaher Ausbau begründet.

Auch bei dieser Maßnahme ist der bestehende Straßenaufbau belastet, z.T. stark belastet. In Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt (Sachgebiet Gewässeraufsicht, Altlasten) ist es erforderlich, die belasteten ungebundenen Auffüllungen auch das belastete Bankett auszubauen und ordnungsgemäß zu beseitigen.

Die bisher geschätzten Kosten müssen daher entsprechend dem Planungsfortschritt nach oben angepasst werden. In der Anlage 2 wird die Erhöhung der Kosten umfassend erläutert.

Antragsunterlagen zur baufachliche Stellungnahme und Zustimmung zur Ausschreibung wurden bei der Regierung von Unterfranken eingereicht. Das Vergabeverfahren ist für Januar/ Februar 2019 vorgesehen. Nach Vorlage der Ausschreibungsergebnisse bei der Regierung von Unterfranken und Freigabe zur Bauausführung soll ab Ende März 2019 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Zum Schutz der Zauneidechse, die im ersten

Streckenabschnitt vorkommen, müssen auch bei dieser Maßnahme Forderungen des Naturschutzes eingehalten werden, die Einfluss auf den Bauablauf haben. Das Bestreben ist dennoch, unter Einhaltung aller Auflagen, die Strecke für den Verkehr Ende 2019 frei zu geben und die Möglichkeiten der Kosteneinsparungen auszuschöpfen, um die Gesamtkosten zu reduzieren.

Alle erforderlichen Leistungen, wie Straßenplanung, Ausschreibung und Bauleitung, werden vom Sachgebiet 42 durchgeführt.

Entsprechend dem Beschluss des Kreistages vom 09.04.2018 wird der Wellstahldurchlass am Ortseingang von Rehweiler im Zuge der **Kreisstraße KT 51** neu gebaut.

Der Bauwerksentwurf liegt vor. Auch im Brückenbau ist eine Kostensteigerung zu verzeichnen. Hinzu kommen für den Ersatzneubau trotz geringem Eingriff ins Umfeld Auflagen vom Naturschutz, die beachtet und ausgeführt werden müssen. Die Mehrkosten dafür werden mit 12.000 € angegeben.

Die Antragsunterlagen zur baufachliche Stellungnahme und Zustimmung zur Ausschreibung wurden bei der Regierung von Unterfranken eingereicht. Das Vergabeverfahren ist für Januar/ Februar 2019 vorgesehen. Nach Vorlage der Ausschreibungsergebnisse bei der Regierung von Unterfranken und Freigabe zur Bauausführung soll unter Beachtung der naturschutzfachlichen Auflagen ab Ende April 2019 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Bauende ist für Oktober/ November 2019 geplant.

Planung, Ausschreibung sind bereits und Bauleitung wird noch an ein Ingenieurbüro mit dem Schwerpunkt Konstruktiver Ingenieurbau vergeben.

Bedingt durch den Umbau des Knotenpunktes St 2271 / St 2260 zu einem Kreisverkehr wurde auch der **Einmündungsbereich der KT 29 in die St 2271** auf seine Leistungsfähigkeit überprüft. Durch die Anlage eines innenliegenden Linkseinfädelsstreifen (iLES) kann die im Bestand nicht ausreichende Leistungsfähigkeit wesentlich verbessert werden. Es soll daher zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse die Einmündung St 2271, Kreisstraße KT 29 und Gemeindestraße (GS) gemeinsam umgebaut werden.

Beteiligt an der Änderung der Straßenkreuzung ist die Staatliche Bauverwaltung als Träger der Straßenbaulast der St 2271 (Art. 41 BayStrWG), der Landkreis als Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraße KT 42 (Art.41 BayStrWG) und die Stadt als Träger der Straßenbaulast für die GS (Art.47 BayStrWG). Es handelt sich gemäß Art. 32 (4) BayStrWG um die Änderung einer bestehenden, höhengleichen Kreuzung. Kostenträger für die Kreuzungsänderung sind demnach die Staatliche Bauverwaltung und der Landkreis. Es ergibt sich folgender, vorläufige Kostenteilungsschlüssel:

- Kostenanteil Staatliche Bauverwaltung: 67,01 %
- Kostenanteil Landkreis: 32,99 % zuzgl. 5% für die Übernahme der Planung, der Bauleitung und der sonstigen Verwaltungsaufgaben durch das StBA.

Die ersten Entwurfsunterlagen liegen der Straßenbauverwaltung jetzt vor. Es wird die Förderfähigkeit des Umbaus derzeit noch mit der Regierung von Unterfranken geklärt. Der Baubeginn ist für 2019 geplant.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wird der bestehende **Knotenpunkt B8/ KT 19/ Ortsstraße** ausgebaut. Die Stadt Iphofen ist Träger der Planungen und übernimmt die Koordination des gesamten Projektes.

Die Antragsunterlagen zur baufachliche Stellungnahme und Zustimmung zur Ausschreibung wurden bei der Regierung von Unterfranken eingereicht. Das Vergabeverfahren ist für Anfang 2019 vorgesehen. Der Baubeginn ist für Frühjahr 2019 geplant.

Ausbauprogramm 2020

Für das Jahr 2020 ist 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. Der aufgeschlossene Straßenoberbau entspricht hinsichtlich Aufbau und Zusammensetzung nicht den Anforderungen an eine Kreisstraße. Es wird daher ein grundhafter Ausbau vorgesehen. Die Straßenplanung wird vom Sachgebiet 42 vorbereitet.

Im Vorgriff auf das Haushaltsjahr 2021, indem der Ausbau einer Teilstrecke der **Kreisstraße KT 9** zwischen OD Kitzingen und OD Albertshofen vorgeschlagen werden soll, wird im Haushaltsjahr 2020 für die Finanzierung des Gesamtprojektes (Bauausführung im Jahr 2021) die 1. Rate angefordert.

Die Trasse 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. Der Ausbau wird deshalb in der Fortschreibung des Ausbauprogrammes vorgeschlagen werden.

Die Stadt Prichsenstadt plant über die Dorferneuerung Stadelschwarzach den Ortsausbau. Es ist seitens der Dorferneuerung vorgesehen, Gehwege neu herzustellen. Da bauliche Eingriffe an den Rändern der **Kreisstraße KT 38** durch den Gehwegbau erforderlich werden und nach vorliegendem Baugrundgutachten der Straßenoberbau hinsichtlich Aufbau und Zusammensetzung nicht den Anforderungen an eine Kreisstraße entspricht, ist in diesem Bereich ein Ausbau einer Teilstrecke in der OD Stadelschwarzach erforderlich. Nach den aktuellen Abstimmungen mit der Stadt Prichsenstadt verlängert sich der Ausbaubereich um ca. 50 m auf insgesamt 300 m. Die Straßenplanung wird vom Sachgebiet 42 vorbereitet.

Fortschreibung 2021 – 2022

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 der Ausbau der **Kreisstraße KT 12** zwischen Mainbernheim und der Staatsstraße 2420 (Rödelsee) vorgeschlagen werden. Die bestehende KT 12 ist besonders wegen der engen Kurve unmittelbar am Ortsausgang Mainbernheim in Richtung Rödelsee unfallauffällig. In dieser Kurve kommen öfters Fahrzeuge von der Fahrbahn ab (bisher meist ohne Personenschaden). Hinzu kommt eine mit 5,30 m schmale Fahrbahn und unzureichenden Sichtverhältnisse. Der Streckenabschnitt ist nicht verkehrssicher. Aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen wird deshalb der Ausbau in der Fortschreibung des Ausbauprogrammes vorgeschlagen.

Im Haushaltsjahr 2021 wird für die Finanzierung des Gesamtprojektes die 1. Rate angefordert. Die Bauausführung ist im Jahr 2022 geplant.

II. Beschlussvorschlag:

Das von der Verwaltung aufgestellte Ausbauprogramm 2019 – 2022 wird genehmigt.

Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalten 2019 ff. bereitgestellt.

Tamara Bischof

Landrätin