

Aktenzeichen

Kitzingen, 14.10.2026

42.6312

Federführung: Sachgebiet 42

Vorlage-Nr.: SG 42/842/2026

Bearbeiter: Ines Meuschel

Tel.Nr.: 09321 928 4200

Beratungsfolge:	Status:öffentlich/nicht öffentlich	Termin:
Verkehrs- und ÖPNV-Ausschuss	öffentlich / Beschluss	02.11.2026
Kreisausschuss	öffentlich / Beschluss	10.12.2026
Kreistag	öffentlich / Beschluss	21.12.2026

Kreisstraßen des Landkreises Kitzingen

Änderung und Fortschreibung des Ausbauprogrammes 2027-2030

- Anlagen:**
- 1= Aufstellung der Maßnahmen 2027-2030
 - 2= Übersichtskarte Baumaßnahmen
 - 3= KT6- Bild 1-2
 - 4= KT16- Bild 3-4
 - 5= KT29- Bild 5-7
 - 6= KT15- Bild 8-10

I. Vortrag:

Ende letzten Jahres wurde das Ausbauprogramm für die Jahre 2026 – 2029 fortgeschrieben. Aufgrund der nachfolgend im Einzelnen dargestellten Umstände sind Änderungen notwendig. Zudem wird das Programm bis zum Jahr 2030 fortgeschrieben.

Ziel des Kreisstraßenausbaues

Ziel des Ausbaues der Kreisstraßen ist, das vorhandene leistungsfähige Straßennetz zu erhalten und entsprechend den technischen Erfordernissen zu verbessern. Gleiches gilt für die Bauwerke im Zuge der Kreisstraßen.

Bei der Fortschreibung werden folgende Schwerpunkte beachtet:

- Verkehrssichere Erhaltung der Substanz,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Gewährleistung der Sicherheit und Dauerhaftigkeit der Bauwerke,

immer unter Beachtung des Umwelt- und Naturschutzes (der Bayer. Kompensationsverordnung sowie des Artenschutzes). Bei jeder Ausbaumaßnahme werden Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt, z.B. Ersatzflächen für Zauneidechsen und Feldhamster geschaffen, Nistkästen aufgehängt, Ersatzpflanzungen von Bäumen und Sträuchern vorgenommen.

Darüber hinaus sind auch die geänderten Anforderungen an den Straßenbau maßgeblich für die Fortschreibung, insbesondere im Sinne der Erfüllung des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes, d.h. die Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) von teerhaltigen Straßenaufbruch und mit Schadstoffen belasteten 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. Im Hinblick auf die Nachhaltigkeit, zum Schutz der Umwelt speziell des Grundwassers wird der teerhaltige Straßenaufbruch nicht wieder eingebaut. 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. Ein Beispiel zur Reduzierung der Ausbaustoffe wäre der Hocheinbau. Da wir weitestgehend Teilstrecken ausbauen, ist eine Anhebung der Trasse nicht durchgängig machbar, um die z.T. belastete Rollierung/ belastete Frostschutzschicht der alten Fahrbahn im Straßenbereich zu belassen.

Oberstes Ziel des Ausbaus 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 Straßenverkehrssicherungspflicht, 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). Erhaltungsmaßnahmen sind nicht förderfähig.

Die Zuwendungen nach Art. 2 BayGVFG werden in der Regel als Festbetrag gewährt. Der Landkreis erhält voraussichtlich eine durchschnittliche Förderung in Höhe von 40 % 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.

Die Baupreise im Straßenbau steigen aktuell weiter. Straßenbau- Preise sind zuletzt (Mai 2026) überdurchschnittlich stark um ca. 6,2 % im Vergleich zum Vorjahresmonat gestiegen. Für 2027 wird ein weiterer Preisanstieg prognostiziert.

Änderung Ausbauprogramm 2027-2029 und Fortschreibung Ausbauprogramm 2030

Das Ausbauprogramm wird unter Beachtung der genannten Ziele und Grundsätze angepasst und fortgeschrieben. Die geplanten Projekte für diesen Zeitraum sind in der Anlage 1 zusammengestellt und können gemäß Anlage 2 lagemäßig zugeordnet werden.

Änderung Ausbauprogramm 2027;

Beschlossen ist bereits der Ausbau der **Kreisstraße KT 56 „Schwanberg“; Ausbau 2. Bauabschnitt (Bau- km 0+650 bis 1+020)** ab 2027.

Im Haushaltsjahr 2027 soll der 2.BA ausgebaut werden. Insgesamt stehen nach Beschluss des Haushaltes für 2027: 2.885.000,00 € zur Verfügung. Die Gesamtkosten (brutto) in Höhe von 2.885.000 € ergeben sich aus:

- den Baukosten gemäß aktuell bepreisten LV (basierend auf den Angeboten vom 1.BA Teil 1 und 2) in Höhe von 2.520.000,00 €
- den sonstigen Kosten, wie Sicherungsmaßnahme Trockenmauer, Entsorgungskosten, Ingenieurleistungen (Bauwerk, SiGeKo, geolog. Baubegleitung, Prüfstatik) in Höhe von 365.000,00 €

Mit Übertrag der Restmittel aus dem 1.BA und der Überarbeitung der Kostenberechnung basierend auf den Angeboten 1.BA ergibt sich nach jetzigem Stand für den 2.BA eine Ersparnis von 650.000 €.

Die vorzeitige Freigabe zur Ausschreibung durch die Regierung liegt vor. Mit dem europaweiten Vergabeverfahren wurde deshalb schon im Oktober 2026 begonnen.

Zurzeit wird der 1.BA T02 gebaut. Nach jetzigem Stand wird der Ende 2026 fertig gestellt sein, sodass wir im März 2027 bereits mit dem 2. Bauabschnitt beginnen können. D.h. die Ausbauabschnitte Schwanberg könnten Ende 2027/ Anfang 2028 fertig gestellt sein. Die verbleibenden Teilabschnitte werden im Deckenbau voraussichtlich 2028/ 2029 saniert.

Nachdem wir seitens der Regierung von Unterfranken beim Ausbau des Schwanbergs (KT56) sehr gut unterstützt worden sind und wegen der doch aufwendigen Baumaßnahme für alle 3 Ausbaubereiche die vorzeitige Freigabe zur Ausschreibung durch die Regierung erhalten haben, konnten wir die Abschnitte vorzeitig ausschreiben und mit dem Bau jeweils Anfang des Jahres beginnen, sodass keine Winterbaustellen erforderlich wurden. Dadurch sind Änderungen/ Verschiebungen im Ausbauprogramm möglich.

Hinweis zu Fördermaßnahmen

Der reguläre Ablauf gemäß Förderrichtlinie für den 2.BA wäre gewesen:

- Vorlage Entwurf bis Ende August 2026
- Freigabe zur Ausschreibung von Regierung an uns bis 12/2026 bzw. 01/2027
- Beginn Vergabeverfahren Mitte 02/2027
- Europaweite Ausschreibung, d.h. ca. 4 Monate zwischen Veröffentlichung und Baubeginn
- Baubeginn wäre 07/2027 bis ca. 11/2028 (je nach Baufirma)

Mit vorzeitiger Freigabe zur Ausschreibung sieht der Zeitplan wie folgt aus:

- Vorlage Entwurf bei Regierung Mitte April 2026
- Freigabe zur Ausschreibung von Regierung liegt vor
- Beginn Vergabeverfahren 12.10.2026 mit Auftragserteilung 01/2027 (nach Freigabe durch Regierung)
- Mögliche Bauzeit 03/2027 bis ca. 03/2028

Kreisstraße KT 6 Castell- Wüstenfelden; abschnittsweise Sanierung einer defekten Entwässerungsleitung. Die Maßnahme ist neu im Ausbauprogramm für 2027.

Im Bereich der Kreisstraße KT 6 sind am Schlossberg am talseitigen Fahrbahnrand Schäden in Form von Verdrückungen und Rissbildungen aufgetreten- siehe Anlage 3 (Bild 1 bis 2). Als Ursache der Fahrbahn-/Bankettschäden wird hauptsächlich die defekte Entwässerungsleitung angesehen, was durch eine Kamerabefahrung auch bestätigt werden konnte.

In Abstimmung mit dem Geologen ist für die Sanierung der Entwässerungsleitung ein Neuaufbau des talseitigen Fahrbahnrandes bis mindestens 1 m in die Fahrbahn vorzusehen. Dabei sind die stark plastifizierten Böden bis ca. 2 m Tiefe auszuheben und der Damm durch Materialtausch neu aufzubauen. Plastifizierten Böden sind extrem wasserempfindlich und bei Durchnässung gering tragfähig.

Die Maßnahme ist nicht förderfähig. Es erfolgt keine bauliche Veränderung des bestehenden Verkehrsweges in Lage, Querschnitt oder Tragfähigkeit. Es wird der „alte“ Verkehrsweg wieder hergestellt.

Für die Maßnahme werden Mittel in Höhe von 180.000,00 € brutto für 2027 beantragt.

Änderung Ausbauprogramm 2028;

Nachdem der 2.BA Schwanberg auf 2027 vorgezogen werden konnte, schlagen wir deshalb für 2028 vor, den **Ausbau Kreisverkehrsplatz** im Zuge der Kreisstraße KT16 zwischen Einmündung B8 und Zufahrt alte Reichsstraße neu ins Ausbauprogramm aufzunehmen.

Der Kreisverkehr weist sehr starke Verdrückungen auf, die im Straßenunterhalt nicht mehr zu beheben sind- siehe Anlage 4. Auf dem Streckenabschnitt ist im Vergleich zu dem durchschnittlichen Schwerverkehr auf unseren Kreisstraßen ein stark erhöhtes Aufkommen zu verzeichnen. Der Schwerverkehr liegt im Vergleich zum Gesamtverkehrsaufkommen auf diesem Streckenabschnitt bei rd.30 % (gesamt: 2018 Kfz/24h davon 604 Kfz/24 h Schwerverkehr). Der Kreisverkehr sollte daher ausgebaut werden.

Der Kreisverkehr soll in Betonbauweise neu hergestellt werden, unter Vollsperrung. Die Abläufe werden mit der Stadt Iphofen und der Fa. Knauf im weiteren Planungsverlauf abgestimmt.

Die Gesamtkosten für den Ausbau des Kreisverkehrsplatzes liegen nach Kostenberechnung

bei brutto 1,225 Mio. €.

Die Gesamtkosten sind Baukosten und sonstige Kosten (wie z.B. Kosten für Entsorgung, geolog.und ökolog. Baubegleitung, Ausschreibung, Bepflanzung, SiGeKo, Bweissicherung).

Ausbauprogramm 2029;

Kreisstraße KT 29; Ausbau einer Teilstrecke zwischen Nordheim und Kanalbrücke

Die Maßnahme ist bereits beschlossen. Die Teilstrecke von ca. 1,32 km soll zusammenhängend saniert werden. Die Gesamtkosten für den teilweisen Ausbau und der teilweisen Oberbauverstärkung sind nicht unerheblich. Nach vorliegender Kostenberechnung liegen die Gesamtkosten brutto bei 2,9 Mio. €.

Im Dammbereich der KT29 sind auf ca. 625 m deutlichen Setzungen und Rissbildungen am Fahrbahnrand zu bemängeln- siehe Anlage 6. Gleiches gilt für den Einmündungsbereich Hallburg bzw. Anbindung Kanalbrücke. Dieser Streckenteil mit ca. 120 m ist ebenfalls in einem schlechten Zustand. Diese Bereiche werden vollständig ausgebaut.

U.a. aufgrund der ständigen Probleme beim Grunderwerb sind wir bestrebt, den vollständigen Ausbau auf ein Mindestmaß zu reduzieren und wenn möglich nur eine Oberbauverstärkung durchzuführen, d.h. die Deckschicht wird abgefräst, ein Binder als Verstärkung eingebaut und die Deckschicht erneuert. Die Oberkante Fahrbahn wird dadurch um 12 cm erhöht.

Die bestehende Straße ist ausreichend breit und der Streckenverlauf weist in Lage und Höhe im Bestand keine engen Kurven und Kuppen auf. Die Strecke ist unfallunauffällig, sodass wir uns entschieden haben, auf ca. 570 m diese Oberbauverstärkung durchzuführen. Das Ergebnis einer Tragfähigkeitsmessung hat bestätigt, dass durch eine Oberbauverstärkung die Anforderungen an die Tragfähigkeit für die notwendige Belastungsklasse wieder hergestellt werden kann.

Das ist eine bauliche Veränderung zur Erhöhung der Tragfähigkeit und somit förderfähig. Zudem verläuft die Strecke größtenteils durch einen Wald bzw. ist im Anschluss an den Straßenbereich stark bewachsen. Es kann somit auch der Eingriff in die Natur reduziert werden.

Es werden 1,32 km ausgebaut. Die Strecke von Nordheim bis zur Kanalbrücke ist insgesamt 2,82 km lang. Der Streckenbereich von Nordheim bis zum geplanten Ausbau ist im Deckenbauprogramm vorgesehen. Diese Teilstrecke weist keine grundhaften Schäden auf. Die ca. 1,5 km sind seitlich durch Zufahrt Bundeswehr, Betonweg / Wirtschaftsweg Weinbau und Parallellage Geh- und Radweg der Gemeinde Nordheim begrenzt. Eine Oberbauverstärkung ist daher nicht so einfach umsetzbar, da die angrenzenden Bereiche höhenmäßig fest sind. Ein Anpassen der Zufahrt Bundeswehr, Betonweg / Wirtschaftsweg

Weinbau und Parallellage Geh- und Radweg ist sehr kostenintensiv, ebenso ein Ausbau.

Ein Ausbau der Gesamtstrecke von 2,82 km in einem Zug ist finanziell nicht machbar. Die KT29 wird deshalb in 2 Abschnitte (Deckenbau und Ausbau) unterteilt.

Im Bereich Deckenbau wird zur Erhöhung der Tragfähigkeit nach dem Abfräsen der Deckschicht und Aufbringen der neuen Deckschicht eine Geogitter verlegt. Dadurch wird die Aufnahme und Verteilung der Radlasten verbessert, die Tragfähigkeit erhöht und Spurrinnenbildung minimiert.

Die Kreisstraße dient u.a. der Bundeswehr als Zufahrt zu deren Übungsplatz. In Abstimmung mit der Bundeswehr wird die Bauklasse im Ausbaubereich und damit die Tragfähigkeit von erforderlich Bk 1,0 auf Bk 3,2 erhöht. Dadurch erhöhen sich die Aufbaustärken der einzelnen Asphaltsschichten im Ausbaubereich und im Bereich Oberbauverstärkung sowie die Angleichungen. Die Mehrkosten trägt die Bundeswehr. Eine Vereinbarung wird dazu noch erstellt.

Kreisstraße KT 23; Ausbau Kreuzung St2271- KT23 bei Marktbreit

Die Maßnahme wird vom StBA geplant. Die Maßnahme wurde schon mehrfach verschoben. Aktuell soll der Baubeginn nicht vor 2029 sein.

Die vom StBA angegebenen Kosten sind von 2021. Es liegen noch keine aktuellen Kosten vor. Es stehen Mittel in Höhe von 535.000,00 € zur Verfügung. Für die Kostensteigerung bis 2029 werden zusätzlich 80.250 € geschätzt.

Fortschreibung Ausbauprogramm 2030;

Kreisstraße KT15; Ausbau einer Teilstrecke zwischen Rehweiler und Langenberg

Die KT15 ist bereits ab B286 bis Rehweiler über die Decken- und Ausbauprogramme saniert worden. Es steht noch die Teilstrecke zwischen Rehweiler und Langenberg aus. Dieser Streckenabschnitt weist enge Kurven auf, die ein dynamisches Fahren erschweren. Durch kleine Kuppen ist der Streckenverlauf nicht gut einsehbar. Die Fahrbahn weist grundlegende Schäden wie z.B. Spurrinnen, Risse auf. Zudem sind die Fahrbahnränder stark heruntergefahren einschl. der Bankette. Die Schäden deuten darauf hin, dass der bestehende Aufbau der KT15 nicht mehr dem Verkehrsaufkommen entspricht und die Straße ausgebaut werden sollte- siehe Anlage 6.

Zur Verbesserung der Sicht wird es erforderlich, den Streckenverlauf zu optimieren, d.h. enge Kurven und kleine Kuppen zu vergrößern. Das erfordert Grunderwerb, was aus den bisherigen Erfahrungen problematisch ist. Wir werden deshalb eine Vorplanung erstellen und auf der Basis eine Vorabstimmung zum Grunderwerb veranlassen.

Der Ausbau ist grundsätzlich förderfähig. Das bedeutet daher, wenn wir ausbauen sind die gültigen Regelwerke anzuwenden. Da gibt es Beurteilungsspielräume aber auch sogenannte Muss- Vorschriften. Die Haltesicht z.B. muss stets sichergestellt werden und das hat Einfluss auf den Trassenverlauf.

Für den Ausbau der 1,4 km langen Teilstrecke werden die Gesamtkosten auf brutto 3,5 Mio. € geschätzt.

Hinweis allgemein:

Soweit Straßenbaumaßnahmen in Kooperation mit Gemeinden oder staatlichen Bauämtern durchgeführt werden, ist es üblich, dass für die Maßnahmen Vereinbarungen mit den Beteiligten abgeschlossen werden. Die Verwaltung schlägt hierzu den Beschlussvorschlag Nr.2 vor.

II. Beschlussvorschlag:

1,

Das von der Verwaltung geänderte Ausbauprogramm 2027– 2029 sowie die Fortschreibung für 2030 wird genehmigt.

Die erforderlichen Mittel werden in den Haushalten 2027 ff. bereitgestellt.

2,

Die Verwaltung wird ermächtigt für die im Ausbauprogramm enthaltenen Maßnahmen die gegebenenfalls erforderlichen Ausbauvereinbarungen mit den beteiligten Gemeinden und staatlichen Behörden abzuschließen.

Tamara Bischof
Landrätin