

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	24.09.2019	öffentlich	Kenntnisnahme

Erhaltungs- sowie Um- und Ausbauprogramm Kreisstraßen 2020 bis 2023

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt das Erhaltungs- sowie das Um- und Ausbauprogramm der Kreisstraßen für den Zeitraum von 2020 bis 2023 zur Kenntnis.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Der Landkreis Göppingen hat die Straßenbaulast für rund 210 km Kreisstraßen. Davon sind rund 55 km Ortsdurchfahrten und rund 155 km freie Strecken. Im Zuge der Kreisstraßen gibt es 47 Brückenbauwerke.

Um dieses Straßennetz sinnvoll und wirtschaftlich zu erhalten bzw. in Teilen weiter zu entwickeln, ist regelmäßig ein mittelfristiges Straßenbauprogramm auf der Grundlage einer Zustandserfassung aufzulegen. Zuletzt wurde das Programm für Kreisstraßen 2015 für die Jahre 2016 bis 2019 fortgeschrieben. Die **Anlage 1** enthält eine **Übersicht zum Stand des bisherigen Erhaltungsprogramms 2016 – 2019**.

Wie dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr berichtet, wurde im Jahr 2018 der Zustand der Kreisstraßen nach einem bundesweit verwendeten System erfasst und bewertet. Die Erfassung erfolgte durch auf einem Fahrzeug installierte Erfassungsgeräte, die die Fahrbahneigenschaften messen und durch georeferenzierte Bilder flächig dokumentieren.

Mit dem angewandten System steht der Verwaltung dauerhaft eine elektronische Datenbank zur Verfügung, die den Straßenzustand nachvollziehbar und jederzeit reproduzierbar darstellt und sich mit den Zustandsmerkmalen der Landes- und Bundesstraßen vergleichen lässt.

Auch künftig soll der Zustand alle vier Jahre nach diesem System erfasst und das Bauprogramm entsprechend fortgeschrieben werden.

1. Zustandserfassung

Grundsätzlich wurde eine Fahrspur befahren und bewertet, da üblicherweise der Zustand auf beide Spuren übertragen werden kann und im Falle einer Baumaßnahme ohnehin die gesamte Fahrbahnbreite saniert wird.

Ab einer Fahrbahnbreite > 6,50 m wurden beide Fahrtrichtungen erfasst. Insgesamt wurden so rund 207 km der 210 km Kreisstraßen erfasst, hiervon ca. 68 km zusätzlich in der Gegenrichtung. Einzelne Streckenabschnitte konnten auf Grund von Baumaßnahmen und sonstigen Streckensperrungen nicht befahren werden. Sie wurden visuell nacherhoben.

Folgende Zustandsmerkmale sind erfasst:

für den Gebrauchswert:

- Ebenheit im Längs- und Querprofil
- Spurrinnentiefe
- fiktive Wassertiefe
- Bindemittelanreicherung

und für den Substanzwert:

- Rissbildung
- Flickstellen
- Ausbrüche
- offene Arbeitsnähte

2. Zustandsbewertung

Nach einer einheitlichen Methode wird aus unterschiedlichen Zustandswerten ein Gesamtzustandswert ermittelt, der zu folgendem Ergebnis führt:

Gesamtzustandswert	Streckenlänge	Anteil am Gesamtnetz Messkampagne		Einstufung der Schäden
		2018	2015	
1,00-1,50	55 km	26 %	27 %	Keine bzw. geringe Schäden
1,50-2,50	52 km	25 %	22 %	
2,50-3,50	23 km	11 %	11 %	vereinzelt Schäden
3,50-4,50	34 km	16 %	16 %	Warnwert: deutliche Schäden
4,50-5,00	46 km	22 %	24 %	Schwellenwert: flächendeckende Schäden
	210 km	100 %	100 %	

Ab einem Zustandswert von 3,5 - auch als Warnwert bezeichnet, besteht grundsätzlich ein Erhaltungsbedarf. Vereinzelt können diese Schäden durch einfache Instandsetzungsmaßnahmen behoben werden.

Streckenabschnitte mit einer Zustandsnote 4,5 – Schwellenwert - und höher sind dagegen zeitnah und flächenhaft zu sanieren.

Insgesamt liegen **46 km bzw. 22 % oberhalb dieses Schwellenwertes**.

Aus diesen Abschnitten wird das Erhaltungs- und das Um- und Ausbauprogramm entwickelt.

In Abhängigkeit der Ausprägung und Kombination der Zustandsmerkmale wird für jeden Streckenabschnitt ab dem Warnwert ein Maßnahmentyp vorgeschlagen und mit Baukosten mit Hilfe pauschaler Erfahrungswerte¹ hinterlegt. Die Streckenabschnitte werden anschließend sinnvoll zusammengefasst, so dass sich am Ende Mehrlängen ergeben, auch wenn Teilabschnitte in einem noch vertretbaren Zustand wären.

Im Vergleich zur Zustandserfassung im Jahr 2015 ist eine **leichte Verbesserung** des Straßenzustandes erkennbar. Der Streckenanteil mit keinen bzw. geringen Schäden ist von 49 % auf 51 % gestiegen. Gleichzeitig verringerte sich der Anteil der Strecken bei denen der Schwellenwert überschritten wurde. Es wird daher empfohlen, den jährlichen grundsätzlichen Finanzbedarf für die Straßenerhaltung und kleinere Um- und Ausbauten in Höhe **von 20.000 Euro je Kilometer Kreisstraße** beizubehalten.

3. Dringlichkeitsreihung

Bevor das Erhaltungsprogramm konkretisiert wird, wurden alle Maßnahmen zuerst priorisiert. Die Priorität richtet sich nach der Schadensschwere, der Verkehrsbedeutung im Streckennetz und dem Nutzen für den Verkehrsteilnehmer in Form der Verkehrsbelastung.

Im Ergebnis liegt eine **Dringlichkeitsliste gemäß der Anlage 2** vor. **Der so ermittelte Gesamtbedarf für 87,2 km zu erhaltende Straßenkilometer liegt bei rund 39 Mio. Euro.**

Diese Liste wurde anhand folgender Aspekte nachbewertet:

- Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, z. B. Unfallauffälligkeiten,
- gemeindliche Bauvorhaben innerhalb und außerhalb der Ortsdurchfahrten, z.B. Ortsgestaltung, Kanalsanierungen, sonstige Versorgungsleitungen,
- gemeindliche Lärmaktionsplanungen,
- Radwegekonzeption des Landkreises,
- Zustandswert Ingenieurbauwerke,
- Plausibilität des Zustandswertes,
- Bildung sinnvoller Erhaltungsabschnitte.

¹ die pauschalen Ansätze bergen ein 20-iges Kostenrisiko (10 % Baugrund und 10% Preisindex)

4. Erhaltungs-, Um- und Ausbauprogramm 2020 – 2023

Wie bereits erwähnt wird der jährliche Finanzbedarf von ca. 20.000 EUR/ km für die Bestandserhaltung und für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen an Kreisstraßen angesetzt. Größere Um- und Ausbaumaßnahmen werden separat erfasst und im Haushalt dargestellt.

Unter Berücksichtigung der mittelfristigen Haushaltsplanung, des zur Verfügung stehenden Bauleitungspersonals, wurde auf Basis der Anlage 2 das **Erhaltungsprogramm 2020 bis 2023** erstellt, vgl. hierzu **Anlage 3**.

Die dort genannten Maßnahmen werden schrittweise bis 2023 abgearbeitet und bilden die Basis für die jährliche Einplanungen im Haushaltsplan-Entwurf. Die geplanten Erhaltungsmaßnahmen werden im Herbst eines jeden Jahres für das darauffolgende Jahr dem UVA zur Zustimmung vorgelegt.

Weiterer Bedarf ab 2024

Im **weiteren Bedarf** sind weitere Maßnahmen aufgeführt, die vorerst bis 2023 nicht umgesetzt werden können. Diese Abschnitte werden jedoch verstärkt beobachtet. Wird eine nicht vorhersehbare Verschlechterung festgestellt, wird der Abschnitt ggf. vorgezogen und das Programm angepasst.

Um- und Ausbauprogramm 2020 bis 2023

Straßenzüge, die wegen des schlechten Zustands um- oder ausgebaut werden müssen, sind in dem priorisierten **Um- und Ausbauprogramm 2020 bis 2023** zusammengefasst, vgl. hierzu **Anlage 4 einschließlich der Projektdatenblätter**. Auch dieses Programm wird schrittweise abgearbeitet.

Im Um- und Ausbauprogramm sind alle Maßnahmen enthalten, die grundsätzlich auch nach dem **Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)** förderfähig sind, eine ausführliche Planung zu erstellen ist und gegebenenfalls ein Rechtsverfahren zur Erlangung der Baurechte durchgeführt werden muss.

Das Um- und Ausbauprogramm umfasst ebenfalls Geh- und Radwege, die ausgebaut bzw. neu hergestellt werden.

Alle Straßenbaumaßnahmen des Bauprogramms 2020 – 2023 sind in der Übersichtskarte, vgl. hierzu **Anlage 5**, zusammenfassend dargestellt.

5. Ingenieurbauwerke

Alle Ingenieurbauwerke werden entsprechend der DIN 1076 in einem vorgegebenen Zeitraster untersucht.

So ist alle 6 Jahre eine sogenannte Hauptuntersuchung durchzuführen. Diese steht 2021 an.

Notwendige Brückeninstandsetzungen werden grundsätzlich mit dem Straßenerhaltungsprogramm koordiniert.

III. Handlungsalternative

Grundsätzlich keine, da der Landkreis nach dem Straßengesetz Baden-Württemberg als Straßenbaulastträger verpflichtet ist, die Straßen in einem den allgemeinen Regeln des Straßenbaus entsprechenden Zustand zu unterhalten und zu erhalten. Allerdings besteht ein Handlungsspielraum im jährlichen konsumtiven und investiven Mitteleinsatz den gebotenen Mittelwert von ca. 20.000 €/km/Jahr zu über- und unterschreiten. Allerdings sollte dies (wie bisher) langfristig, sowie nachhaltig und mit kontinuierlicher Mittelbereitstellung erfolgen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Die Haushaltsmittel sind in den jährlichen Haushaltsplänen bereitzustellen. Grundsätzlich werden Erhaltungsmaßnahmen im Ergebnishaushalt dargestellt. Diese werden jährlich im Herbst für das Folgejahr zur Zustimmung dem Gremium vorgelegt.

Mehrjährige Um- und Ausbaumaßnahmen, aber auch größere Erhaltungsmaßnahmen werden grundsätzlich im Finanzhaushalt dargestellt. Diese Maßnahmen werden im Einzelnen dem Gremium zur Zustimmung vorgelegt.

Die Bauprogramme sind so ausgelegt, dass sie dem Niveau der bisher bereitgestellten Haushaltsmittel im Finanz- wie im Ergebnishaushalt entsprechen.

Daraus ergibt sich für den Zeitraum von 2020 bis 2023 folgender überschlägiger Baubedarf. Diese Übersicht stellt jedoch noch keine detaillierte bzw. vorgezogene Haushaltsplanung dar!

Die konkreten zu berechnenden Kostenansätze abzüglich möglicher Zuschüsse/Zuwendungen z.B. nach dem LGVFG werden für die jährliche Haushaltsaufstellung separat aktuell ermittelt.

Jahr	Erhaltung	Sonstiges	Um-und Ausbau	Sonstiges	Summe
	Ergebnishaushalt [Mio. Euro]		Finanzhaushalt [Mio. Euro]		[Mio. Euro]
2020	2,28	0,63	1,96	0,16	5,03
2021	2,04	0,63	3,07	0,16	5,90
2022	2,03	0,63	3,41	0,16	7,62
2023	2,19	0,63	5,80	0,16	8,76
Summe					27,31

Der Gesamtaufwand für die Erhaltung sowie den Um- und Ausbau von Kreisstraßen in den Jahren 2020 bis 2023 ist somit bei rund 27,3 Mio. Euro und ist auch so im Finanzkonzept 2030 abgebildet.

Der Bedarf **weiterer Maßnahmen ab 2024 ff. liegt bei 25,2 Mio. Euro.**

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat