

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	06.12.2023	öffentlich	Beschlussfassung

Bauprogramm Kreisstraßen 2024 bis 2027

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt das Bauprogramm Kreisstraßen für den Zeitraum von 2024 bis 2027 bestehend aus einem Erhaltungs- sowie einem Um- und Ausbauprogramm zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Programm sukzessive umzusetzen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Vorbemerkung:

Mit dieser Beratungsunterlage wird auch der **Haushaltsantrag A 07/2024 der CDU-Fraktion** (Ifd. Nr. 7 der Gesamtantragsliste) nach der 2. Lesung im Kreistag vom 17.11.2023 aufgegriffen und bearbeitet. Zur (seit Jahren vorgenommenen) Priorisierung wird insbesondere auf die nachfolgende Ziffer II.3 hingewiesen.

Im Landkreis Göppingen gibt es eine im Allgemeinen sehr gut ausgebaute Straßenverkehrsinfrastruktur, die einer kontinuierlichen Erhaltung bedarf.

Der Landkreis selbst hat für rund 213 km Kreisstraßen die Straßenbaulast, davon sind rund 49 km in Ortsdurchfahrten. Im Zuge dieser Kreisstraßen gibt es 30 km Geh- und Radwege sowie 51 Brückenbauwerke. Um dieses Straßennetz sinnvoll und wirtschaftlich zu erhalten bzw. in Teilen weiterzuentwickeln, wird regelmäßig ein mehrjähriges Straßenbauprogramm auf der Grundlage einer systematischen Zustandserfassung aufgelegt. Zuletzt wurde das Bauprogramm der Kreisstraßen 2019 für die Jahre 2020 bis 2023 aufgestellt. Die Übersichten in der **Anlage 1 und 2** zeigen den Bearbeitungsstand des Bauprogramms 2020 – 2023.

2022 wurde der Zustand der Kreisstraßen nach einem bundesweit verwendeten System erneut 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. Alle 4 Jahre wird der Zustand nach dem gleichen System erfasst und das Bauprogramm entsprechend fortgeschrieben.

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 211 km der 213 km Kreisstraßen erfasst, hiervon ca. 78 km zusätzlich in der Gegenrichtung. Einzelne Streckenabschnitte konnten auf Grund von Streckensperrungen nicht befahren werden. Sie wurden visuell nacherhoben.

Folgende Zustandsmerkmale sind erfasst:

für den Gebrauchswert:

- Ebenheit im Längs- und Querprofil
- Spurrinntiefe
- 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. Die Ergebnisse der Bewertung sind in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Zustandswert	Streckenlänge 2022	Anteil am Gesamtnetz Messkampagne			Einstufung der Schäden
		2022	2018	2014	
1,00-1,50	60 km	28 %	26 %	27 %	Keine bzw. geringe Schäden
1,50-2,50	55 km	26 %	25 %	22 %	
2,50-3,50	28 km	13 %	11 %	11 %	vereinzelt Schäden
3,50-4,50	30 km	14 %	16 %	16 %	Warnwert: deutliche Schäden
4,50-5,00	40 km	19 %	22 %	24 %	Schwellenwert: flächendeckende Schäden
	213 km	100 %	100 %	100 %	

Gesamtübersicht Zustandswerte

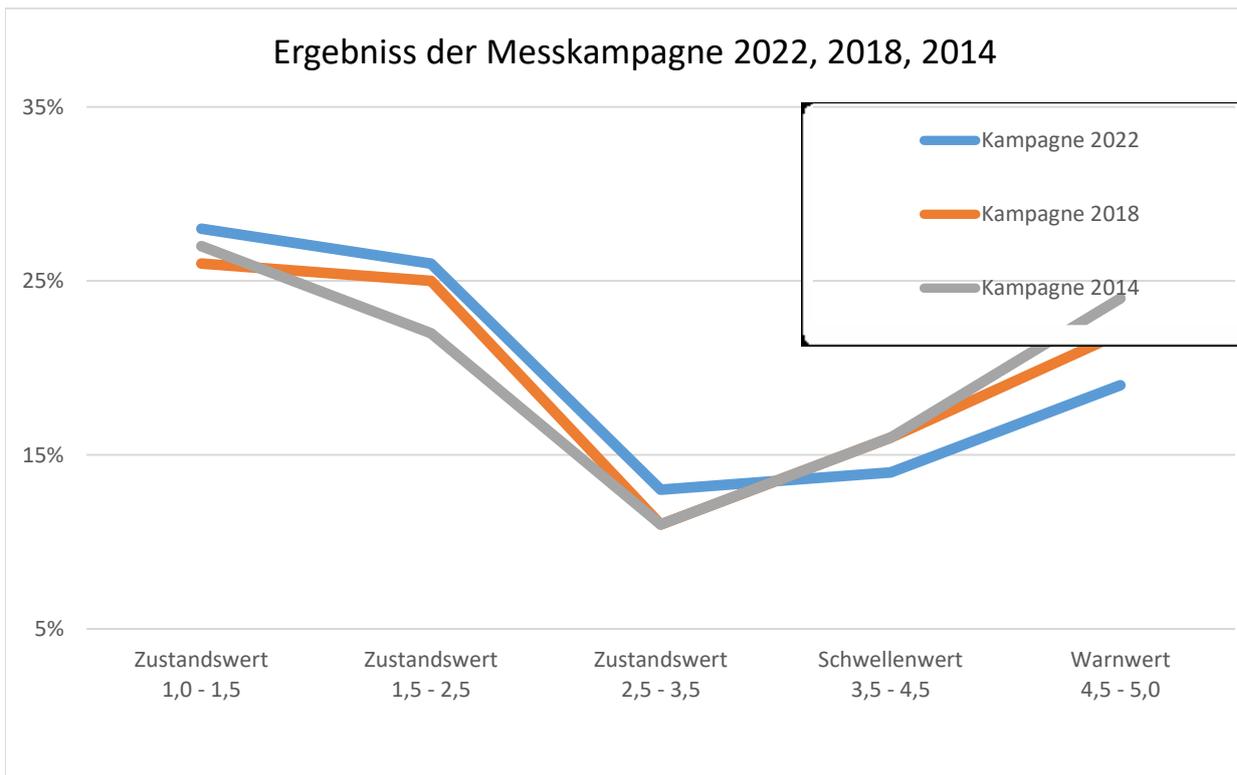
Ab einem Zustandswert von 3,5, auch als Warnwert bezeichnet, besteht grundsätzlich ein Erhaltungsbedarf. Vereinzelt können diese Schäden durch einfache Instandsetzungsmaßnahmen behoben werden. Streckenabschnitte mit einer Zustandsnote 4,5 – Schwellenwert – und höher sind dagegen zeitnah und flächenhaft zu sanieren.

Insgesamt liegen 40 km bzw. 19 % oberhalb des Warnwertes¹. Diese Abschnitte münden in das Erhaltungsprogramm.

Der Mittelwert für das Gesamtnetz der Kreisstraßen des Landkreises hat sich seit der ersten systematischen Erfassung im Jahr 2014 von 2,88 auf 2,84 im Jahr 2018 nun auf 2,68 im Jahr 2022 verbessert.

Nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung des Straßenzustands seit 2014. Während 2014 noch 40% und 2018 noch 38% oberhalb des Warnwertes lagen, sind es 2022 nur noch 33%. Insbesondere der Anteil der sehr schlechten Zustandswerte (4,5 bis 5,0) hat signifikant abgenommen. Darin zeigt sich, dass die eingesetzten Finanzmittel und die gewählten Sanierungslösungen zielgerichtet waren. Wegen der erheblichen Preissteigerungen im Straßenbau wird aber empfohlen, die bisherigen Ansätze auf rund 25.000 Euro pro Jahr und km Kreisstraße **fortzuschreiben**.

¹ Gemäß den aktuellen Zustandserfassungen des Landes Baden-Württemberg befinden sich rund 20 % der Bundesautonahnen (210 km), 36 % der Bundesstraßen (1.500 km) und 50 % der Landesstraßen (5.000 km) oberhalb des Warnwertes (> 3,50).



3. Dringlichkeitsreihung

In Abhängigkeit der Ausprägung und Kombination der Zustandsmerkmale wird für jeden Streckenabschnitt ab dem Warnwert ein Maßnahmentyp vorgeschlagen und mit Baukosten auf Basis pauschaler Erfahrungswerte hinterlegt.

Bevor die Maßnahmen ins Erhaltungsprogramm münden, wurden alle Maßnahmen **priorisiert**. Die Priorität richtet sich nach der Schadensschwere und dem Nutzen für den Verkehrsteilnehmer in Form der Verkehrsbedeutung. Für die Priorisierung der Maßnahmen wurden die beiden Zustandswerte (Gebrauchs- und Substanzwert) addiert. Dieser Wert ist im Erhaltungsprogramm dargestellt.

Im Ergebnis liegt eine Übersicht der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen, vgl. hierzu Anlage 3, vor, die anhand folgender Aspekte nachbewertet wurde:

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

4. Bauprogramm 2024 – 2027

Grundsätzlich wird von einem jährlichen Finanzbedarf von ca. 25.000 Euro/km für die Bestandserhaltung und für die Um- und Ausbaumaßnahmen an Kreisstraßen ausgegangen.

Unter Berücksichtigung der mittelfristigen Haushaltsplanung, des zur Verfügung stehenden Bauleitungspersonals, etc., wurde das nunmehr vorliegende Bauprogramm bestehend aus einem Erhaltungs-, und einem Um- und Ausbauprogramm für den Zeitraum von 2024 bis 2027 erstellt, vgl. hierzu Anlage 4. Die genannten Maßnahmen werden schrittweise bis 2027 abgearbeitet. Maßnahmen aus dem aktuellen Radverkehrskonzept sind im Erhaltungsprogramm berücksichtigt und werden bevorzugt im Rahmen der Straßensanierung mitgemacht.

Die Ergebnisse des Erhaltungsprogramms sind in einer Gesamtübersichtskarte, vgl. Anlage 5, dargestellt.

Im weiteren Bedarf sind Maßnahmen aufgeführt, die vorerst nicht bis 2027 umgesetzt werden können. Diese Abschnitte werden jedoch verstärkt beobachtet. Wird eine nicht vorhersehbare Verschlechterung festgestellt, muss der Abschnitt vorgezogen und das Programm angepasst werden.

Straßenzüge, die wegen des schlechten Zustands um- oder ausgebaut werden müssen, wurden in einem Um- und Ausbauprogramm 2024– 2027 zusammengefasst, vgl. hierzu Anlage 6. Auch dieses wird schrittweise abgearbeitet.

Im Um- und Ausbauprogramm sind all diese Maßnahmen enthalten, für die Zuwendungen z.B. nach dem LGVFG beantragt, eine ausführliche Planung und gegebenenfalls ein Rechtsverfahren zur Erlangung des Baurechts durchgeführt werden muss.

Im Um- und Ausbauprogramm werden ebenfalls Maßnahmen aus der Radverkehrskonzeption übernommen.

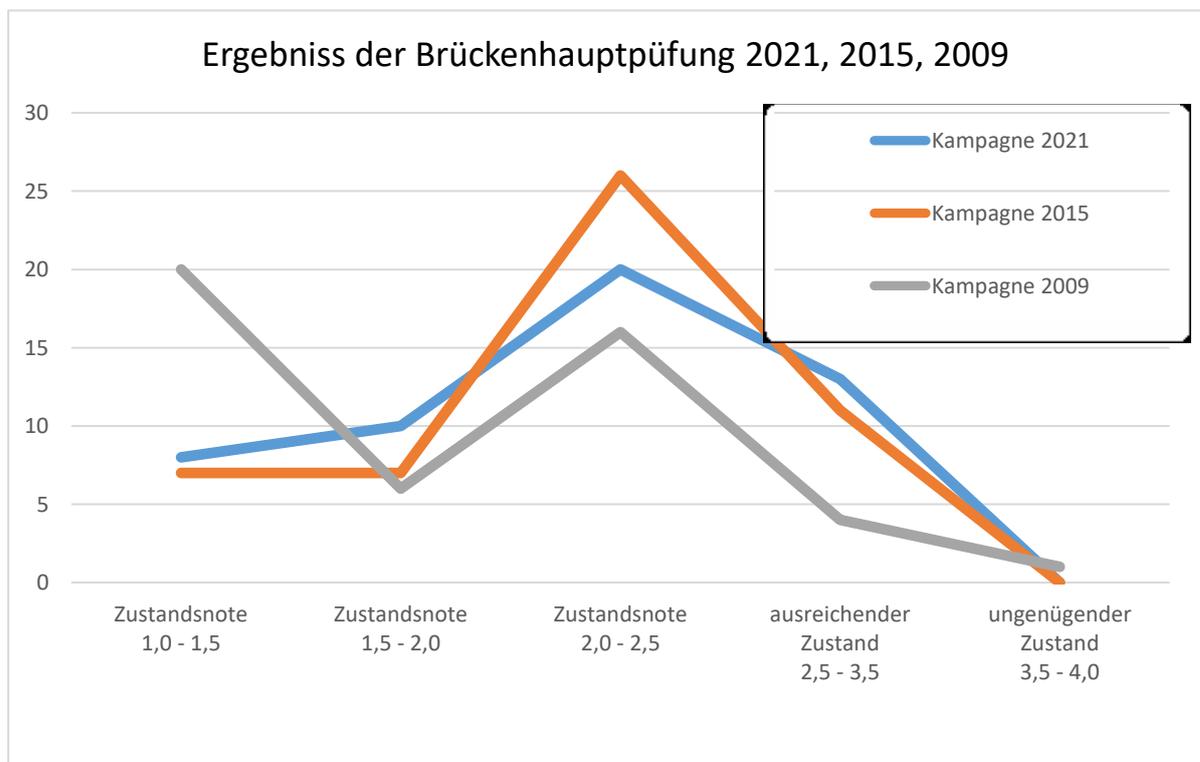
5. Ingenieurbauwerke

Alle Ingenieurbauwerke (Brücken, Stützmauern, Gabionenwände, etc.) werden entsprechend der DIN 1076 in einem vorgegebenen Zeitraster untersucht. So ist alle sechs Jahre eine so genannte Hauptuntersuchung und im Abstand von drei Jahren eine einfache Prüfung durchzuführen. Die letzte Hauptuntersuchung der Brückenbauwerke erfolgte 2021.

Im Rahmen dieser Bauwerksprüfungen werden die Schäden nach einer bundesweit einheitlichen Richtlinie erfasst und mit den Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit bewertet und benotet. Das Ergebnis, vgl. auch Anlage 7, ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Zustandsnote	Anzahl Brücken			Einstufung der Schäden
	2021	2015	2009	
1,0 – 1,5	8	7	20	sehr guter Zustand
1,5 – 2,0	10	7	6	guter Zustand
2,0 – 2,5	20	26	16	befriedigender Zustand
2,5 – 3,5	13	11	4	ausreichender Zustand
3,5 – 4,0			1	ungenügender Zustand
	51	51	47	

Eine Zustandsnote ab 3,0 und schlechter (nicht mehr ausreichender Zustand) bedeutet nicht zwangsläufig eine Nutzungseinschränkung des Bauwerks. Sie ist lediglich ein Indikator dafür, dass in näherer Zukunft eine Instandsetzungsmaßnahme zu planen ist. Die Zustandsnote gibt auch keinen Aufschluss über den Umfang der Schäden und die Kosten der Instandsetzungsmaßnahmen.



Alle Brücken mit einem ausreichenden Zustand werden allerdings verstärkt beobachtet. Notwendige Brückeninstandsetzungen fließen in das

Straßenerhaltungsprogramm ein und werden mit diesem koordiniert.

III. Handlungsalternative

Grundsätzlich keine; ggf. verminderte Unterhaltung – dies wird jedoch nicht empfohlen um einen anwachsenden Sanierungsstau zu vermeiden.

Entsprechend dem Straßengesetz Baden-Württemberg ist der Landkreis als Straßenbaulastträger verpflichtet, die Straßen in einem den allgemeinen Regeln des Straßenbaus entsprechenden Zustand zu unterhalten und zu erhalten.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Das Bauprogramm ist so ausgelegt, dass nach Abzug der zu erwartenden Zuweisungen aus Förderprogrammen bzw. Kostenbeteiligungen Dritter für das Haushaltsjahr 2024 ein Nettoaufwand von rund 2,4 Mio. Euro im Finanzhaushalt und 2,0 Mio. Euro im Ergebnishaushalt veranschlagt sind (s. Seite 127ff. sowie Anlage 11+12 im Haushaltsplan 2024). Um den steigenden Baupreisen gerecht zu werden, werden diese Ansätze in den Folgejahren jährlich um 5% dynamisiert.

Die Verwaltung geht für den Zeitraum von 2024 bis 2027 von nachfolgendem Finanzbedarf aus und hat dies so in der mittelfristigen Finanzplanung eingestellt:

Jahr	Erhaltung ¹	Grundhafte Erhaltung, Um- und Ausbau ²	Summe
	Ergebnishaushalt [Mio. Euro]	Finanzhaushalt [Mio. Euro]	[Mio. Euro]
2024	2,00	2,4	4,40
2025	2,10	2,52	4,62
2026	2,21	2,65	4,86
2027	2,32	2,78	5,10
		Summe	18,98

¹ Straßenerhaltung; Fahrbahnmarkierung, Bauwerkserhaltung, Geh-/ Radwegeerhaltung

² Um- und Ausbaumaßnahmen, umfangreiche Straßenerhaltung, Verkehrssicherung (wie z.B. Lichtsignalanlagen), Rutschungsbeseitigungen, Kanalbeiträge, Grundstücksverkehr

Die im vorliegenden Bauprogramm genannten Baukosten spiegeln **nicht** die konkrete Einplanung im Haushalt wieder. Die Zuordnung der Maßnahmen in den Ergebnis- bzw. in den Finanzhaushalt sowie die Aufteilung Gesamtkosten und der ggf. zu erwartenden Zuwendungen in jeweilige Jahresraten inkl. Verpflichtungsermächtigungen erfolgt im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanaufstellungen. Dazu werden die Gesamtkosten aus den Baukosten, den Baunebenkosten und ggf. notwendigen Planungskosten auf Basis des Baupreisindex zur Mittelanmeldung berechnet.

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

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
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"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<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"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat