



Nummer: 131/2019
den 30. Okt. 2019

Mitglieder des Kreistags
des Landkreises Esslingen

- | | | | |
|-------------------------------------|--|-------------------------------------|----------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | Öffentlich | <input type="checkbox"/> | KT |
| <input type="checkbox"/> | Nichtöffentlich | <input type="checkbox"/> | VFA |
| <input type="checkbox"/> | Nichtöffentlich bis zum Abschluss der Vorberatung | <input checked="" type="checkbox"/> | ATU 21.11.2019 |
| | | <input type="checkbox"/> | ATU/BA |
| | | <input type="checkbox"/> | SOA |
| | | <input type="checkbox"/> | KSA |
| | | <input type="checkbox"/> | JHA |

Betreff: Bauprogramm Kreisstraßen 2020 - 2023

Anlagen:

- Anlage 1 Ergebnis Erhaltungsprogramm 2016-2019
- Anlage 2 Ergebnis Um- und Ausbauprogramm 2016 – 2019
- Anlage 3 Gesamtübersichtskarten Zustandserfassung 2018
- Anlage 4 Ergebnis Zustandserfassung 2018
- Anlage 5 Erhaltungsprogramm 2020 – 2023
- Anlage 6 Um-, Ausbauprogramm 2020-2023
- Anlage 7 Übersichtskarte Bauprogramm 2020 - 2023

Verfahrensgang: Einbringung zur späteren Beratung
 Vorberatung für den Kreistag
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

BESCHLUSSANTRAG:

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

Auswirkungen auf den Haushalt:

Das Bauprogramm ist so ausgelegt, dass nach Abzug der zu erwartenden Zuweisungen nach dem LGVFG bzw. Kostenbeteiligungen Dritter für das Haushaltsjahr 2020 ein Nettoaufwand von 2,9 Mio. EUR im Finanzhaushalt und 1,4 Mio. EUR im Ergebnishaushalt veranschlagt ist. Um den stets steigenden Bau-

preisen gerecht zu werden, werden die Ansätze in den Folgejahren jährlich um 5% angepasst.

Die Verwaltung geht für den Zeitraum von 2020 bis 2023 von nachfolgendem Finanzbedarf aus:

| Jahr | Erhaltung ¹ | Grundhafte Erhaltung, Um- und Ausbau ² | Summe |
|------|-----------------------------|---|--------------|
| | Ergebnishaushalt [Mio. EUR] | Finanzaushalt [Mio. EUR] netto | [Mio. EUR] |
| 2020 | 1,40 | 2,90 | 4,30 |
| 2021 | 1,47 | 3,05 | 4,52 |
| 2022 | 1,54 | 3,20 | 4,74 |
| 2023 | 1,62 | 3,36 | 4,98 |
| | | Summe | 18,54 |

¹ Straßenerhaltung; Fahrbahnmarkierung, Bauwerkserhaltung, Geh-/ Radweeerhaltung.

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

Die Übersichten der Anlagen 4 bis 6 stellen keine abschließende Haushaltsplanung dar. Die Zuordnung der einzelnen Maßnahmen in den Ergebnis- sowie in den Finanzaushalt erfolgt separat im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanaufstellungen.

Der Gesamtaufwand brutto für die Erhaltung sowie den Um- und Ausbau von Kreisstraßen in den Jahren 2020 bis 2023 liegt bei 18,5 Mio. EUR.

Der Aufwand für Maßnahmen ab 2024ff. liegt im Erhaltungsprogramm bei rund 12,8 Mio. EUR.

Sachdarstellung:

Der Landkreis Esslingen hat eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur. Er selbst ist Straßenbaulastträger für 193 km Kreisstraßen, davon sind 44 km Ortsdurchfahrten. Im Zuge dieser Kreisstraßen gibt es 53 km Geh- und Radwege sowie 51 Brückenbauwerke.

Um unser Straßennetz sinnvoll und wirtschaftlich zu erhalten bzw. in Teilen weiter zu entwickeln, wird regelmäßig ein mehrjähriges Straßenbauprogramm auf Grundlage einer systematischen Zustandserfassung aufgelegt.

Zuletzt wurde das Bauprogramm der Kreisstraßen 2015 für die Jahre 2016 bis 2019 aufgestellt. Die Übersichten, Anlage 1 und 2 zeigen den aktuellen Stand des bisherigen Erhaltungsprogramms sowie des Um- und Ausbauprogramms 2016 – 2019.

2018 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.

Auch künftig wird der Zustand alle 4 Jahre nach dem gleichen System erfasst und das Bauprogramm entsprechend fortgeschrieben.

1. Zustandserfassung

Grundsätzlich wird eine Fahrspur befahren und bewertet, da der Zustand auf beide Spuren übertragen werden kann und im Falle einer Baumaßnahme immer die gesamte Fahrbahnbreite saniert wird. Ab einer Fahrbahnbreite > 6,50 m bzw. bei einem ausgeprägten Schadenbild wurden beide Fahrtrichtungen erfasst.

Insgesamt wurden so 191 der 193 km Kreisstraßen erfasst, hiervon 115 km zusätzlich in der Gegenrichtung. Einzelne Streckenabschnitte konnten auf Grund von Baumaßnahmen und sonstigen Streckensperrungen nicht befahren werden und wurden daher visuell nacherfasst.

Folgende Zustandsmerkmal sind erfasst:

für den Gebrauchswert (wichtig für den Verkehrsteilnehmer)

- 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 den unterschiedlichen Zustandswerten ein Gesamtzustandswert ermittelt. Die Ergebnisse der Bewertung stellen sich wie folgt dar:

| Zustandswert | Streckenlänge | Anteil am Gesamtnetz Erfassung | | Einstufung der Schäden |
|--------------|---------------|--------------------------------|------|-----------------------------|
| | | 2018 | 2015 | |
| 1,0 – 1,5 | 52 km | 27 % | 26 % | Keine bzw. geringe Schäden |
| 1,5 – 2,5 | 54 km | 28 % | 28 % | |
| 2,5 – 3,5 | 28 km | 15 % | 16 % | vereinzelt Schäden |
| 3,5 – 4,5 | 29 km | 15 % | 14 % | Warnwert: deutliche Schäden |

| | | | | |
|-----------|--------|-------|-------|--|
| 4,5 – 5,0 | 28 km | 15 % | 16 % | Schwellenwert flächendeckende Schäden |
| | 191 km | 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.

Alle Ergebnisse sind in der Gesamtübersichtskarte Anlage 3 dargestellt.

Insgesamt liegen 57 km bzw. 30 % oberhalb des Warnwertes. Diese Abschnitte münden in das Erhaltungs- sowie in das Um- und Ausbauprogramm.

Die Gesamtnote aller Kreisstraßen hat sich zwischen der Erfassung 2014 und 2018 von 2,66 auf 2,62 leicht verbessert. ¹

3. Priorisierung der Erhaltungsmaßnahmen

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

Bevor das Erhaltungsprogramm konkretisiert wird, werden alle Maßnahmen priorisiert. Die Priorität richtet sich dabei nach der Schadensschwere und dem Nutzen für den Verkehrsteilnehmer in Form der Verkehrsbelastung. Im Ergebnis liegt eine Dringlichkeitsliste vor, die anhand folgender Aspekte zusätzlich bewertet werden:

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

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

Grundsätzlich wird weiterhin ein jährlicher Finanzbedarf von 20.000 EUR/ km für die Bestandserhaltung und für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen an Kreisstraßen angesetzt.

Unter Berücksichtigung der mittelfristigen Haushaltsplanung, des zur Verfügung stehenden Bauleitungspersonals, etc., wurde ein Erhaltungsprogramm für den

¹ Gemäß den aktuellen Zustandserfassungen des Landes Baden-Württemberg haben die Bundesstraßen eine Gesamtnote von 3,0 und die Landstraßen die Gesamtnote 3,4.

Zeitraum von 2020 bis 2023 erstellt, vgl. hierzu Anlage 5. Die genannten Maßnahmen werden schrittweise bis 2023 abgearbeitet.

Im weiteren Bedarf sind Maßnahmen aufgeführt, die vorerst nicht bis 2023 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 2020– 2023 zusammengefasst, vgl. hierzu Anlage 6. Auch dieses wird schrittweise abgearbeitet.

Im Um- und Ausbauprogramm sind all diese Maßnahmen enthalten, für die Zuwendungen nach dem LGVFG beantragt, eine ausführliche Planung zu erstellen ist und gegebenenfalls ein Rechtsverfahren zur Erlangung der Baurechte durchgeführt werden muss.

5. Erhaltungsmanagement 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 erfolgte für alle Ingenieurbauwerke 2016.

Im Rahmen dieser Bauwerksprüfungen werden die Schäden nach einer bundeseinheitlichen Richtlinie erfasst und mit den Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit bewertet und benotet. Das Ergebnis ist in der folgenden Tabelle zusammenfasst:

| Zustandswert | Anzahl | Einstufung der Schäden |
|--------------|------------|-----------------------------|
| 1,0 – 1,5 | 2 Brücken | Sehr guter Zustand |
| 1,5 – 2,0 | 8 Brücken | Guter Zustand |
| 2,0 – 2,5 | 30 Brücken | Befriedigender Zustand |
| 2,5 – 3,5 | 10 Brücken | Ausreichender Zustand |
| 3,5 – 4,0 | 1 Brücke | Nicht ausreichender Zustand |

Notwendige Brückeninstandsetzungen fließen in das Straßenerhaltungsprogramm ein (koordinierte Erhaltungsplanung).

Heinz Eininger
Landrat