



Sachbearbeitung VGV/VI - Verkehrsinfrastruktur
Datum 09.04.2015
Geschäftszeichen VGV/VI-ko * 44
Beschlussorgan Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Sitzung am 12.05.2015 TOP
Bau und Umwelt
Behandlung öffentlich GD 190/15

Betreff: Sanierung Kreisstraße K9914
- Genehmigung Entwurfsplanung und Baubeschluss -

Anlagen: Kostenberechnung von VGV/VI vom 10.04.2015 (Anlage 1)
Lageplan Teil 1
(Anlage 2)
Lageplan Teil 2
(Anlage 3)
Lageplan Teil 3
(Anlage 4)

Antrag:

1. Die Planung zur Sanierung der K9914 von Ulm-Jungingen bis zum Anschluss an die ehemalige B19 entsprechend den Planungen des IB Gansloser vom 08.03.2015 mit Gesamtkosten in Höhe von 850.000 € wird genehmigt.
2. Der Ausführung des Bauvorhabens entsprechend der Planung vom 08.03.2015 wird zugestimmt.
3. Die Deckung der Gesamtkosten in Höhe von 850.000 Euro erfolgt bei Projekt 7.54100040 „Sanierung K9914“:
2014: 7.000 Euro
2015: 843.000 Euro (einschl. Ermächtigungsübertrag 2014)

Feig

Zur Mitzeichnung an:

BM 1, BM 3, C 3, JU, OB, RPA, ZS/F

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:

Eingang OB/G _____

Versand an GR _____

Niederschrift § _____

Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF Sanierung K9914			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT [einmalig / laufend]	
PRC: 5410-750			
Projekt / Investitionsauftrag: 7.54100040			
Einzahlungen	0 €	Ordentliche Erträge	0 €
Auszahlungen	850.000 €	Ordentlicher Aufwand	38.250 €
		<i>davon Abschreibungen</i>	34.000 €
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	13.371 €
Saldo aus Investitionstätigkeit	850.000 €	Nettoressourcenbedarf	51.621 €
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2015</u>		2014	
Auszahlungen (Bedarf): (in 2014 wurden bereits 7.000 € für Planungsleistungen ausbezahlt)	843.000 €	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5410-750	51.621 €
Verfügbar (einsch. Ermächtigungsübertrag 2014):	843.000 €		
Ggf. Mehrbedarf	0 €	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei:	
		PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC 5410-750			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2016 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	0 €		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	0 €		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	0 €		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlusslage/Anträge des Gemeinderates

Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung Bau und Umwelt vom 21.10.2014: Projektbeschluss zur Sanierung der K9914 und Auftrag zur weiteren Planung (GD 344/14, Niederschrift § 314)

Offene Anträge des Gemeinderates liegen derzeit nicht vor.

2. Sachverhalt

Auf Grund des o.g. Beschlusses wurde die Verwaltung mit der Fortentwicklung des in GD 344/14 dargestellten Sanierungskonzeptes zur Sanierung der K9914 bis hin zur Ausführungsplanung beauftragt.

Mit Schreiben vom 23.10.2014 wurde das Ingenieurbüro Gansloser zunächst mit den Leistungsphasen 1-3 (Grundlagenermittlung bis Entwurfsplanung) nach HOAI beauftragt. Die Beauftragung der Leistungsphasen 5-8 (Ausführungsplanung bis Bauoberleitung) erfolgte am 23.03.2015 und mündet in den als Anlagen 2-4 beigefügten Ausführungsplanungen. Parallel erfolgte die Beauftragung weitreichender Baugrunduntersuchungen, um die technische Realisierbarkeit des vorgestellten Sanierungsvorschlags, der im Wesentlichen auf der Wiederverwendung des bestehenden Straßenaufbaus beruht, zu untermauern.

Nachfolgend ist das gewählte Verfahren verkürzt nochmals beschrieben.

Das vom Ingenieurbüro Gansloser vorgestellte Verfahren sieht vor, die bestehenden Asphaltsschichten abzufräsen und vor Ort zu belassen. Das Fräsgut wird entsprechend der Anforderungen an die Gradienten der Straße verteilt und profiliert. Anschließend erfolgt das Aufbringen und Einfräsen eines hydraulischen Bindemittels unter Wasserzugabe auf einer Tiefe von ca. 40 cm. Die so entstandene "Hydraulisch verbesserte Tragschicht" (HVT) wird vor dem Erstarren noch verdichtet und nochmals profiliert. Gleichzeitig werden die teerhaltigen Schadstoffe der ehemaligen Asphaltsschichten in das Bindemittel eingebunden und unschädlich gemacht. Anfallende Ausbaustoffe werden in diesem Zuge für eine Wiederverwendung aufbereitet und an Ort und Stelle wieder eingebaut. Die entstandene HVT ist auf Grund ihrer Tragwirkung in der Lage, Schwankungen der Tragfähigkeit im Untergrund auszugleichen. Allerdings besteht auf Grund der höheren Steifigkeit der HVT gegenüber den darüber liegenden Asphaltsschichten das Risiko, dass sich Risse aus der HVT in den Asphalt durchschlagen.

Um dieses Risiko weitestgehend zu eliminieren, wird auf die gebundene Tragschicht noch eine weitere ca. 10 cm dicke Schotterschicht eingebaut. Diese führt im Weiteren zu einer nochmaligen Verstärkung des Unterbaus. Mit der darauffolgenden Asphalttrag- und Asphaltdeckschicht (10 cm + 4 cm) wird eine Gesamtaufbaudicke von ca. 64 cm erreicht. Dies entspricht annähernd einem Vollausbau der Belastungsklasse 1,0 nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus. Die Sanierung beschränkt sich ausschließlich auf die Fahrbahn. Sanierungen an der Brücke über die Bahngleise sind nicht Bestandteil der Maßnahme. In Folge dessen bleibt die Beschränkung auf Fahrzeuge bis 3,5 t (mit Ausnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs) erhalten.

Im Verlauf der Entwurfsplanung wurde deutlich, dass die Umsetzung des Sanierungsverfahrens infolge des bisherigen Verlaufs der Straße beim Einbau der Entwässerungseinrichtungen und der Neuanlage der Bankette umfangreiche dauerhafte Eingriffe in benachbarte Grundstücke nach sich gezogen hätte. Durch Optimierung des Trassenverlaufs konnte gegenüber der Entwurfsplanung eine

dauerhafte Inanspruchnahme benachbarter Grundstücke für den Verlauf der Straße vermieden werden. Gleichwohl können im Zuge der Oberbodenarbeiten geringe vorübergehende Eingriffe in Nachbargrundstücke erforderlich werden.

Der in der Sitzung des Fachbereichsausschusses vom 21.10.2014 gemachte Vorschlag, straßenbegleitend eine Baumreihe zu realisieren, wurde berücksichtigt. Diese Bäume sind in den Planunterlagen allerdings nur nachrichtlich dargestellt, da für die Festlegung der endgültigen Standorte noch Abstimmungen mit den Grundstückseigentümern und den Eigentümern der straßenbegleitend verlaufenden Leitungen zu treffen sind. Anzumerken bleibt, dass gemessen vom Fahrbahnrand ein Mindestabstand von 4,50 m bis zur Baumreihe einzuhalten ist, um ohne Stahlschutzplanke auszukommen, die wiederum im Bereich der Versorgungsleitungen nicht angeordnet werden könnte.

3. Kosten und Finanzierung

Gemäß der vorliegenden Kostenberechnung entstehen für die Sanierung der K9914 Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 850.000 Euro, die mit Projektbeschluss vom 21.10.2014 genehmigt wurden.

Die Deckung erfolgt bei Projekt 7.54100040 "Sanierung K9914":

2014:	7.000 Euro
2015:	<u>843.000 Euro</u> (einschl. EÜ 2014 in Höhe von 28.000 Euro)
	850.000 Euro

Die nun vorliegenden, vertieften Planungen zeigen, dass die eingestellten Haushaltsmittel ausreichend sind (s. Anlage 1 Kostenberechnung). Durch Wenigerausgaben im Bereich des Ober- und Unterbaus ergeben sich die Spielräume, die Baumpflanzungen ohne Steigerung der Gesamtkosten auszuführen.

Folgekosten:

Das Verfahren stellt keine vollständige Erneuerung der Straße dar. Die Lebensdauer für das vorgestellte Verfahren ist mit ca. 25 Jahren anzusetzen und dadurch mit 4 % jährlich abzuschreiben. Es ergeben sich damit Abschreibungen von ca. 34.000 € pro Jahr. Inklusive Unterhaltskosten und kalkulatorischen Zinsen betragen die jährlichen Folgekosten ca. 52.000 € jährlich, die den Ergebnishaushalt dauerhaft belasten.