

Kreistag
des Schwarzwald-Baar-Kreises
Sitzung am 26.10.2015

Drucksache Nr. 137/2015 öffentlich

Kreisstraßenprogramm 2016 - 2020

Anlagen: 7

Gäste: -

Sachverhalt:

1. Einleitung

Seit der Verwaltungsstrukturreform im Jahr 2005 steht inzwischen das dritte mittelfristige Kreisstraßenprogramm an. Bisher haben sich die mit dem Kreistag abgestimmten 5-Jahresprogramme, die eine priorisierte Arbeitsplanung für Baumaßnahmen an Kreisstraßen und größeren Bauwerken darstellen, sehr bewährt. Aus dem Kreisstraßenprogramm werden der mittelfristige Finanzbedarf und die einzelnen Jahresbauprogramme vorbehaltlich der jeweils bewilligten Haushaltsmittel abgeleitet. Das derzeit bestehende Kreisstraßenprogramm 2011 – 2015 wurde im Herbst 2010 vom Ausschuss für Umwelt und Technik (Drucksache Nr. 086/2010) und dem Kreistag (Drucksache Nr. 108/2010) verabschiedet.

Im Vorfeld der Programmaufstellung erfolgte eine Zustandserfassung zur Bedarfsermittlung und eine **Kreisstraßenbereisung** mit dem Ausschuss für Umwelt und Technik am 25.06.2015 (Drucksache Nr. 065/2015). Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat in der **Sitzung am 12.10.2015** (Drucksache Nr. 107/2015) das Kreisstraßenprogramm 2016 – 2020 vorberaten und einstimmig einen befürwortenden Empfehlungsbeschluss gefasst.

Das Straßenbauamt hat im Schwarzwald-Baar-Kreis 307 km Kreisstraßen, 85 Brücken und 165 Stützbauwerke sowie eine Vielzahl von kleineren Durchlässen, Dolen und Stützmauern zu erhalten und zu unterhalten. Straßen und Bauwerke müssen vor allem verkehrssicher sein; es darf keine Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer entstehen. Nur durch rechtzeitige Belagserneuerungen und Sanierungsmaßnahmen können weitergehende tiefgründige Schäden vermieden werden, die ansonsten zu einem späteren Zeitpunkt nur noch mit hohem Sanierungs- und Kostenaufwand in stand gesetzt werden können. Bei einer unterstellten **Nutzungsdauer von 30 Jahren für die Kreisstraßen** sollten daher pro Jahr **im Durchschnitt mindestens 10 km Straßendecken** erneuert werden. Bei **Bauwerken** geht man von 80 – 120 Jahren Lebensdauer (je nach Bauteil) aus. Entscheidend ist jedoch, dass permanente

Erhaltungsmaßnahmen (wie z.B. Betoninstandsetzungen, Abdichtungen, Fugen- und Korrosionsschutzerneuerung) durchgeführt werden. Neu hinzukommen bauliche Maßnahmen für den **Amphibienschutz**.

Rad- und Gehwege werden jeweils auf Einzelantrag durchgeführt und sind nicht Bestandteil des mittelfristigen Kreisstraßenprogramms.

2. Kreisstraßen

Das Kreisstraßenprogramm fasst für einen mittelfristigen Zeitraum von 5 Jahren alle Ausbau-, Belags- und Sanierungsmaßnahmen im Bereich der Kreisstraßen zusammen, die aus heutiger Sicht nach dem jeweiligen Zustand, der Verkehrsbelastung und der Verkehrsbedeutung notwendig sind. Gleichzeitig wird auch das finanzielle Gesamtvolumen aufgeführt, das der Landkreis in den kommenden Jahren für seine Straßen mindestens investieren sollte, um eine ausreichende **Substanzsicherung** zu gewährleisten. Grundlage hierfür sind die Erhebungen und Zustandserfassungen des Straßenbauamtes im Herbst 2014 und Frühjahr 2015. Die Untersuchungsmethodik zur Bestimmung der Straßenzustandsklassen wurde den Ausschussmitgliedern des Kreisrates im Zuge der Kreisstraßenbereisung vorgestellt.

2.1. Bisherige Straßenbauprogramme

Das Kreisstraßenprogramm von **2006-2010** hatte ein geplantes Brutto-Ausgabevolumen von 12.730.000 € und ein vollzogenes Gesamtvolumen von 12.844.693 €, wobei sich die Nettobelastung des Landkreises aufgrund GVFG-Förderungen, FAG- und weiteren Zuweisungen in diesem Zeitabschnitt auf 6.834.241 € belief. Bei diesem Kreisstraßenprogramm konnten **11,27 km pro Jahr** Ausbau- bzw. Deckenmaßnahmen ausgeführt werden. (**Anlage 1**)

Das Kreisstraßenprogramm von **2011-2015** hatte ein geplantes Brutto-Ausgabevolumen von insgesamt 10.080.000 € und ein vollzogenes Gesamtvolumen von 10.595.232 € (2015 mit Planwert), wobei sich die Nettobelastung des Landkreises aufgrund von GVFG-Förderungen, FAG- und weiteren Zuweisungen in diesem Zeitabschnitt auf 5.129.298 € belief. Beim laufenden Kreisstraßenprogramm konnten **7,02 km pro Jahr** Ausbau- bzw. Deckenmaßnahmen ausgeführt werden. (**Anlage 2**)

Kostenübersicht Kreisstraßenprogramme:

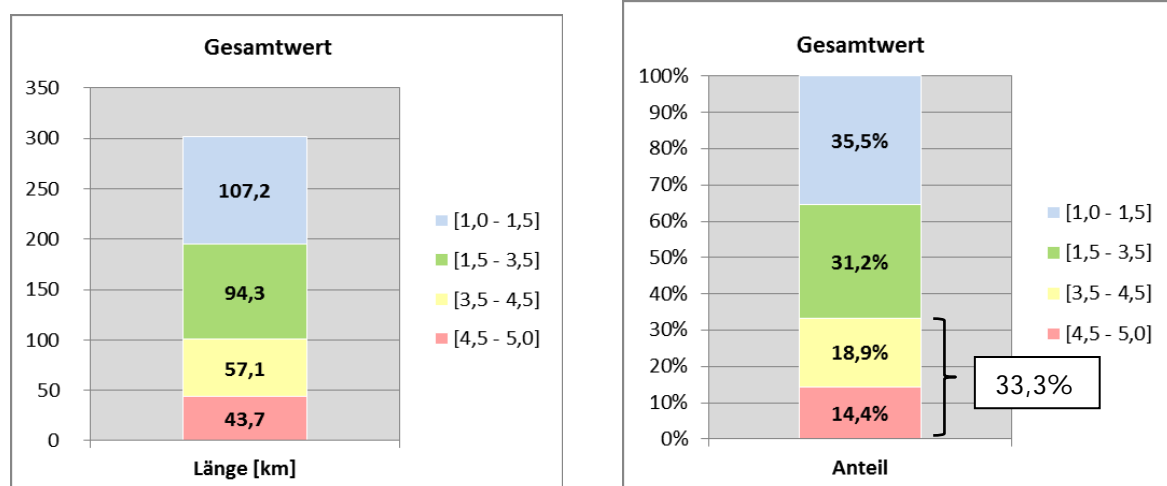
	2006–2010	2011–2015	2016-2020
	mit Bauwerken und Radwegen	mit Bauwerken und Radwegen	nur Straßen
Gesamtausgaben	12.844.693 €	10.595.232 €	11.000.000 €
- FAG-Zuweisungen	3.671.060 €	3.416.722 €	2.500.000 €
- GVFG-Zuschüsse	2.128.959 €	1.711.724 €	1.000.000 €
- Zuweisung Gemeinden, Sonstiges	210.433 €	337.488 €	500.000 €
Nettoausgaben Landkreis	6.834.241 €	5.129.298 €	7.000.000 €
Ausbaukilometer pro Jahr	11,27 km	7,02 km	11,66 km
Kosten pro Ausbau-km Straße	211.750 €/km	252.158 €/km	188.585 €/km

2.2. Zustandserfassung und Bewertung der Kreisstraßen

Das Straßenbauamt hat im Jahr 2014 eine messtechnische **Zustandserfassung und Bewertung aller Kreisstraßen** durch das Ingenieurbüro Heller veranlasst. Die Erfassung erfolgte mit einem speziellen Messfahrzeug nach den Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen (ZTV ZEB-StB) und entspricht dem Verfahren, das auch für die Bundes- und Landesstraßen angewendet wird. Den größten Anteil umfasst die freie Strecke (FS) mit 250 km (81,40 %). Der Anteil an Ortsdurchfahrten (OD) beträgt 57 km (18,60 %).

Die Verteilung des Straßenzustandes kann den folgenden Abbildungen entnommen werden. Demnach sind ca. **33,3 % der untersuchten Straßenabschnitte in einem kritischen bis schlechtem Zustand**. Eine Fahrbahnsanierung bzw. Fahrbahninstandsetzung wäre für diese Abschnitte teilweise überfällig und sollten kurzfristig geplant und realisiert werden.

Ergebnis der Zustandserfassung auf den Kreisstraßen im Schwarzwald Baar Kreis:



2.3. Vergleich Straßenzustand 2005, 2010 und 2015

Aufgrund der *erstmaligen unabhängigen* Zustandserfassung durch die messtechnische Erfassung der Straßen ist ein Vergleich mit der bisherigen Zustandserfassung nur ansatzweise möglich. Die Kriterien „Allgemeine Unebenheit“ und „Spurrinntiefe“, welche viel genauer ermittelt werden konnten, tragen zu einer detaillierteren Beurteilung des Straßenzustandes bei. In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse der Zustandserfassungen der Jahre 2005, 2010 und 2015 zum Vergleich aufgelistet.

Festzustellen ist, dass sich die Anzahl der sehr guten Straßen im Wesentlichen nicht geändert hat und mit einem Anteil von 107 km (35,55 %) einen großen Anteil im Kreisgebiet einnimmt. Jedoch hat sich der Anteil der sehr schlechten und vordringlichen Straßenabschnitte mit rd. 44 km (14,4 %) nicht verringert und in etwa konstant gehalten. Zu folgern daraus ist, dass sich der in den ersten beiden Straßenprogrammen festgelegte Leistungsumfang zum Erhalt des Straßenzustandes mit dem Ansatz von 10 km zu sanierender Straßen im Jahr als sinnvoll und wirtschaftlich herausstellt.

Wird weiterhin von dem angestrebten Ansatz ausgegangen, ist mit einer wesentlichen Verschlechterung des Straßenzustandes nicht zu rechnen.

Vergleich der Zustandsklassen der bisherigen Kreisstraßenprogramme:

	U sehr schlecht überfällig	V sehr schlecht vordringlich	K schlecht kurzfristig	M mittelmäßig mittelfristig	L gut langfristig	S sehr gut
Farbe	rot	violett	gelb	hellgrün	grün	blau
2015	44 km 14,4 %	57 km 18,9 %		94 km 31,2 %	107 km 35,5 %	
2010	30 km 9,8 %	16 km 5,3 %	66 km 21,6 %	72 km 23,7 %	59 km 19,4 %	62 km 20,2 %
2005	44 km 14,1 %	18 km 5,8 %	66 km 21,2 %	77 km 24,8 %	64 km 20,6 %	42 km 13,5 %

2.4. Neues Programm Kreisstraßen 2016-2020

Die vom Ingenieurbüro Heller ermittelten Straßenzustände wurden vom Straßenbauamt manuell-ingenieurtechnisch überprüft, präzisiert und in wirtschaftliche Sanierungs- und Erneuerungsabschnitte überführt. Ergebnis ist die tabellarische und räumliche Darstellung des Zustands nach Schadensklassen, Längen, Erhaltungsabschnitten und Sanierungsdringlichkeiten. **(Anlage 3, Anlage 4)**

Mit dem Programmvorschlag für das nächste 5-Jahresprogramm könnte das fachliche Ziel, jährlich mindestens 10 km Beläge zu erneuern und Rückstände aus dem Vorjahr fünf aufzuholen, mit geplanten 11,66 km eingehalten werden.

Die geschätzten Gesamtkosten des neuen Programms liegen mit rd. **11.000.000 €** über dem Betrag für Straßenbaumaßnahmen des Programms 2011-2015, aber andererseits unter dem Programm des Zeitraums 2006-2010. Die erforderliche Nettobelastung im Kreisstraßenbaubereich würde für den Landkreis unter Berücksichtigung der geschätzten FAG-, GVFG- und Gemeinde-Zuweisungen für die nächsten 5 Jahre insgesamt rd. 7 Mio. € bzw. 1,4 Mio. € pro Jahr betragen.

Gesamtsumme Kreisstraßen 2016-2020	11.000.000 €
abzgl. FAG-Zuweisungen	2.500.000 €
abzgl. GVFG-Zuschüsse	1.000.000 €
abzgl. Zuweisungen Gemeinden, Sonstiges	500.000 €
Nettoausgaben 2016-2020	7.000.000 €
Durchschnittliche jährliche Nettobelastung	1.400.000 €

3. Bauwerke an Kreisstraßen

Das Kreisbauwerksprogramm fasst alle Maßnahmen an Bauwerken zur Erhaltung, ggf. Ausbau und Neubau im Bereich des Landkreises zusammen, die aus heutiger Sicht nach den Gesichtspunkten Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit notwendig sind. Es wird auch aufgezeigt, welches finanzielle Gesamtvolumen der Landkreis in den nächsten 5 Jahren mindestens investieren sollte, um insgesamt eine Zustandsverschlechterung zu vermeiden.

Grundlage ist die Bauwerkshauptprüfung 2006/2008. In diesem Jahr erfolgt die nachfolgende Bauwerkshauptprüfung nach DIN 1076, diese dauert bedingt durch die Vielzahl der Bauwerke noch an. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich der Schadensumfang zwischenzeitlich noch vergrößert hat und somit auch ein höherer Nachholbedarf entstanden ist.

3.1 Bisherige Bauwerksmaßnahmen

Bisher wurden einzelne Bauwerksmaßnahmen im Rahmen des Kreisstraßenprogramms ausgeführt, ein eigenes mittelfristiges Bauwerksprogramm gab es bislang nicht. Da die Bauwerke überwiegend in ein Alter von 40 bis 80 Jahre einzustufen sind, wird der Bauwerkserhaltung künftig eine besondere Bedeutung zukommen.

Kostenübersicht bisherige Bauwerkserhaltung:

	2006–2010	2011–2015
Gesamtausgaben (ca. Kosten)	580.000 €	1.060.000 €

3.2. Zustandserfassung und Bewertung der Bauwerke

Im Netz des Schwarzwald-Baar-Kreises liegen rund 85 Brücken mit einer Brückenfläche von über 9.500 qm, sowie 165 Stützbauwerke mit einer Fläche von 10.100 qm in der Baulast des Landkreises. Die Gesamtlänge dieser Brücken beträgt rund 880 m und bei den Stützbauwerken liegt diese bei über 5.700 m. Hinzu kommen noch eine Vielzahl von Kleinbauwerken wie z.B. Durchlässe und Dolen, die nicht in der Zustandsbewertung erfasst werden, da deren lichte Weite unter 2,0 m liegt, sowie kleine Stützbauwerke, deren Höhe kleiner 1,5 m ist.

Der Zustand der Ingenieurbauwerke ist auf Grundlage der DIN 1076 in einem festen Turnus zu überprüfen. Die Durchführung der Bauwerksprüfung erfolgt durch einen Bauwerksprüfer/in, wobei die Schäden direkt am Bauwerk mit einem Laptop erfasst werden. Die aufgenommenen Schäden werden für die drei Aspekte Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit entsprechend den Definitionen zur Schadensbewertung nach der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-Prüf) eingestuft und entsprechend der Anweisung Straßeninformationsbank, Teilsystem Bauwerksdaten (ASB-ING) verschlüsselt. Daraus wird nach der RI-EBW-PRÜF die Zustandsnote für die Bauwerke hergeleitet.

Zustandsnoten gemäß RI-EBW-PRÜF:

Notenbereich Zustandsnote:
1,0-1,4 sehr guter Zustand
1,5-1,9 guter Zustand
2,0-2,4 befriedigender Zustand
2,5-2,9 ausreichender Zustand
3,0-3,4 nicht ausreichender Zustand
3,5-4,0 ungenügender Zustand

In den nachfolgenden Tabellen sind die Ergebnisse der Zustandserfassung für die Brückenbau- und Stützbauwerke aufgelistet.

Ergebnis Brückenbauwerke:

nicht ausreichend (3,0-3,4)	1,18% = 1 BW
ausreichend (2,5-2,9)	24,71% = 21 BW
befriedigend (2,0-2,4)	49,41% = 42 BW
gut (1,5-1,9)	7,06% = 6 BW
sehr gut (1,0-1,4)	3,53% = 3 BW
Instandgesetzt	14,12% = 12 BW

Ergebnis Stützbauwerke:

nicht ausreichend 3,0-3,4	2,42% = 4 BW
ausreichend 2,5-2,9	47,27% = 78 BW
befriedigend 2,0-2,4	31,52% = 52 BW
gut 1,5-1,9	8,48% = 14 BW
sehr gut 1,0-1,4	3,64%. = 6 BW
Instandgesetzt	6,67%. = 11 BW

Die Zustandsbewertungen und -noten machen deutlich, dass für einen großen Anteil der Bauwerke dringender Handlungsbedarf besteht.

Die Anzahl der Bauwerke im Schwarzwald-Baar-Kreis mit einer Zustandsnote 2,5 -2,9 „**ausreichend**“ (siehe Abbildung 3.2a/b und Diagramm1) zeigen, dass der Einsatz der Erhaltungsmittel in den letzten Jahren nicht ausgereicht hat, um einer Verschlechterung des allgemeinen Bauwerkszustandes entgegenzuwirken. Bei dieser Kategorie kann bereits die Verkehrssicherheit sowie die Standsicherheit oder Dauerhaftigkeit einer Bauteilgruppe mit der Folge einer Schadensausbreitung beeinträchtigt sein. Eine **kurzfristige Instandsetzung ist erforderlich**.

Bei einer Zustandsnote 3 bis 3,4 ist der Zustand „**nicht ausreichend**“. Die Standsi-

cherheit und/oder Verkehrssicherheit des Bauwerks ist beeinträchtigt. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann nicht mehr gegeben sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind. **Umgehende Instandsetzungen** sind dann **erforderlich**. Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen sind umgehend zu veranlassen.

Einen großen Einfluss auf die Zustandsentwicklung hat die Steigerung des Güterverkehrs in Verbindung mit der Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts für den Schwerverkehr. Hinzu kommen die deutlich angestiegene Zahl von erlaubnispflichtigen Fahrten des Schwerverkehrs sowie die regelmäßig festzustellende Überladung von Fahrzeugen. Desweiteren sind für viele Schäden an den Bauwerken die Wintereinwirkungen (Frost-Tauwechsel, Salzstreuung) sowie die früheren Bauweisen verantwortlich.

3.3. Neues Programm Bauwerke an Kreisstraßen 2016-2020

Um den jetzigen Zustand der Bauwerke mindestens erhalten zu können, sind im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren zusätzliche Erhaltungsmittel erforderlich. Würde man in den nächsten 5 Jahren sämtliche mit ausreichend (gelb) und nicht ausreichend (rot) bewerteten Bauwerke in den Zustand befriedigend (hellgrün) versetzen und damit den Sanierungsstau komplett aufholen wollen, wären hierfür insgesamt rund 5 Mio € Haushaltsmittel erforderlich. Da dies hinsichtlich des Finanzierungsbedarfs und der Arbeitskapazität zu ambitioniert erscheint, schlägt das Straßenbauamt einen **Gesamtbetrag in Höhe von 3 Mio. € bzw. jährlich 600.000 €** vor, mit welchem die vordringlichen Projekte in den nächsten 5 Jahren abgearbeitet werden könnten. Dieser Betrag entspricht **1,25 % des Anlagevermögens** der Bauwerke an Kreisstraßen in Höhe von ca. 48 Mio €. Nach Ermittlung und Angaben des Bundesrechnungshofes (BRH) beträgt der notwendige jährliche Erhaltungsaufwand für Brücken 1% des Wiederbeschaffungswerts (Bruttoanlagevermögen). Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und die Stadt Trier rechnen mit einem jährlichen Finanzbedarf für die Erhaltung der Bauwerke von 1,5% des Wiederbeschaffungswertes.

Mit dem Budget für das Bauwerksprogramm 2016–2020 sollen einerseits konkrete Einzelprojekte mit Gesamtkosten in Höhe von rund **2,4 Mio. €** und andererseits mit dem verbleibenden Restbetrag in Höhe von **0,6 Mio. €** eine Vielzahl von kleineren Einzelmaßnahmen, je nach Dringlichkeit und Netzsituation flexibel, finanziert werden. Die Gesamtlisten der Bauwerke, getrennt nach Brücken und Stützbauwerken, liegen dieser Drucksache bei. (**Anlage 5, Anlage 6, Anlage 7**)

Konkrete Einzelprojekte Programm Bauwerke an Kreisstraßen**Brücken:**

1	K 5740	Erneuerung Schellenbergbrücke in DS BW Nr. 8016 538	1.200.000 €
2	K 5742	Erneuerung zweier Bauwerke über den Krottenbach BW. Nr 8117 538 und 539	170.000 €
3	K 5734	Erneuerung Brigachbrücke Riethem BW Nr. 71916 557	280.000 €
4	K 5719	Erneuerung BW über d. Hörnlebach Königsfeld/Burgberg BW.Nr. 7816 574	170.000 €
5	K 5753	Neubau Entwässerungsgraben DS/ Neudingen BW .Nr. 8017 521	230.000 €

Stützbauwerke:

1	K 5743	Blumberg /Aselfingen BW Nr. 8116 561	50.000 €
2	K 5731	Dreistegen/ Gütenbach BW. Nr. 7914 648	60.000 €
3	K 5731	Vogelhof Dreistegen/ Gütenbach BW.Nr. 7914 655	65.000 €
4	K 5747	OD Blumberg, BW. Nr.8117 592 <i>Kostenteilung mit Blumberg</i>	65.000.€
5	K 5727	Triberg, BW.Nr.7815 713 A-M <i>Kostenteilung mit Triberg</i>	110.000 €

Summe Brücken	2.050.000 €
Summe Stützbauwerke	350.000 €
Gesamtsumme Bauwerke für konkrete Projekte	2.400.000 €
Gesamtsumme Bauwerke Pauschalbetrag für Kleinmaßnahmen	600.000 €
Gesamtsumme Bauwerke 2016-2020	3.000.000 €

4. Amphibienschutzmaßnahmen

In Baden Württemberg sind 18 Amphibienarten heimisch. Sehr viele davon stehen auf der „Roten Liste“ der gefährdeten Tierarten. Alle Arten sind durch den Gesetzgeber besonders geschützt. Durch ihre Stellung im Naturhaushalt kommt den Amphibien in mehrerer Hinsicht eine besondere ökologische Bedeutung zu.

Das Straßenbauamt wurde vom Baurechts- und Naturschutzamt des Landkreises, Sachgebiet Naturschutz, gebeten, die dringend notwendigen Amphibienleiteinrichtungen, Krötendurchlässe und stationären Leiteinrichtungen im Kreisstraßenprogramm zu berücksichtigen.

Die Strecke Villingen-Rietheim an der K 5714 ist hinsichtlich der Anlage von Krötendurchlässen und eines stationären Leitsystems von hoher Dringlichkeit. Die Wanderstrecke hat eine Länge von ca. 600 m. Dafür müssten ca. 8 bis 12 Durchlässe neu gebaut werden. Durch den Neubau könnte hier beidseitig auf Fangzäune und Fanggefäße verzichtet werden. Bei Bestandserhebungen wurden rd. 700 Amphibien, größtenteils Erdkröten bei der Wanderung zum Laichgewässer, erfasst.

Bei der Strecke Obereschach-Neuhausen wurden im Jahr 2014 im Zuge des Radwegbaus bereits 4 Durchlässe gebaut. Durch ein stationäres Leitsystem könnte hier auf den Aufbau der mobilen Fangzäune verzichtet werden. Bei Bestandserhebungen 2013 wurden rd. 3000 Amphibien, größtenteils Grasfrösche, Erdkröten und Molche bei der Wanderung zum Laichgewässer, erfasst. Der Ausschuss Umwelt-, Technik und Gesundheit beschloss in der Sitzung am 30.06.2014 zu dieser Maßnahme folgendes:

„Der Ausschuss für Umwelt, Technik und Gesundheit beschließt mehrheitlich, die Baumaßnahme laut Ziffer 6 der Sitzungsvorlage, Drucksache Nr. 072/2014, (K 5716 Amphibienleitelemente Ortsausgang Obereschach Richtung Neuhausen) aus dem Maßnahmenkatalog 2015 herauszunehmen, bei den Straßenbaumaßnahmen 2016 – 2020 einzuordnen und statt dessen zu prüfen, ob eine weitere notwendige Straßenbaumaßnahme in etwa gleicher Kostenhöhe für die Durchführung im Jahr 2015 vorgesehen werden kann.“

Übersicht Amphibienschutz:

Kreisstraße	von - nach	Leitel. Länge	Durchlässe Anzahl	Kosten €	Priorität
K 5714	Villingen - Rietheim	600 m	ca. 8-12 Stück	ca. 350.000 €	hohe Dringlichkeit
K 5716	Obereschach - Neuhausen	300 m	2014 wurden 4 Durchlässe gebaut	ca. 150.000 €	Leitelemente fehlen
Gesamtsumme Amphibienschutz				500.000 €	

Gesamtübersicht Kreisstraßen, Bauwerke, Amphibienschutz 2016-2020

	Kosten 2016-2020 brutto	Kosten 2016-2020 netto abz. FAG GVFG	Kosten jährlich netto
Kreisstraßen	11.000.000 €	7.000.000 €	1.400.000 €
Bauwerke	3.000.000 €	3.000.000 €	600.000 €
Amphibienschutz	500.000 €	500.000 €	100.000 €
Summe	14.500.000 €	10.500.000 €	2.100.000 €

5. Rad- und Gehwege

Bei der Verabschiedung des Radverkehrsplans durch den Kreistag am 14.07.2014 (Drucksache Nr. 097/2014) wurde beschlossen, über den Bau von Radwegen und sonstigen Maßnahmen wie z.B. das erforderliche einheitliche Beschilderungskonzept jeweils auf Einzelantrag im Rahmen der Haushaltsberatungen zu entscheiden. Da Förderanträge für Radwegeprojekte jeweils bis zum 30.09. des Vorjahres gestellt sein müssen, erinnert das Straßenbauamt in Frage kommende Städte und Gemeinden an die Benennung von Maßnahmen zur Berücksichtigung bei den Haushaltsberatungen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Kreisstraßen

Für den Kreistag soll das neue Kreisstraßenprogramm als Richtschnur für die Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen in den jeweiligen Haushaltsjahren des Programmzeitraumes dienen. Für die Verwaltung ist das Programm eine wichtige Grundlage, um notwendige Planungs- und Unterhaltungsarbeiten vorbereiten zu können.

Die einzelnen Erhaltungsmaßnahmen sind vorgeschlagenen Ausführungsjahren zugeordnet. Insbesondere bei Gemeinschaftsmaßnahmen zwischen Landkreis und Gemeinden (Ortsdurchfahrten) ist es notwendig, dass frühzeitig etwaige Sanierungen im Ortsbereich berücksichtigt werden können.

Die Erfahrung zeigt, dass einzelne Maßnahmen wegen der aktuellen Schadensentwicklung in ihrer Priorität vorgezogen bzw. andere Maßnahmen wegen notwendigen Abstimmungen mit Städten, Gemeinden und anderen Baulastträgern zurückgestellt werden müssen. Außerdem wird es gelegentlich auch vorkommen, dass Maßnahmen kurzfristig durchgeführt werden müssen (z. B. bei Unfallschwer- oder Unfallhäufungspunkten), die aus heutiger Sicht noch nicht erkennbar und deshalb auch nicht im Programm aufgeführt sind.

Zielrichtung des Landkreises sollte sein, zumindest so viele Mittel in die Erhaltung der Straßen zu investieren, dass eine Verschlechterung des Kreisstraßennetzes vermieden werden kann.

Bauwerke an Kreisstraßen

Um den Bestand von Ingenieurbauwerken zu gewährleisten, sind fortlaufend Erhaltungsmaßnahmen durchzuführen. Vor diesem Hintergrund soll der Erhaltung der Bauwerke eine über mehrere Jahre hinweg schauende Erhaltungsstrategie zugrunde gelegt werden. Diese soll sicherstellen, dass die verfügbaren Mittel möglichst effizient eingesetzt werden. Die Erhaltungsstrategie soll insbesondere die folgenden Randbedingungen berücksichtigen:

Zustand der Bauwerke, Art der Schadensbilder, verkehrliche Einschränkungen und verkehrliche Notwendigkeiten, Kostenrahmen sowie mögliche Zusammenfassung von Maßnahmen (auch im Hinblick auf den Straßenbau). Die Dringlichkeitsreihung stellt einen ersten Ansatz für das Erhaltungsprogramm dar. Zusätzliche Randbedingungen und Restriktionen, wie beispielsweise das Budget oder die Bündelung von Maßnahmen, erfordern eine weitere Optimierung auf Netzebene. Dadurch können sich Verschiebungen bei den Maßnahmen und den Objekten ergeben.

Zielrichtung des Landkreises sollte sein, zumindest so viele Mittel in die Erhaltung der Bauwerke zu investieren, dass eine Verschlechterung vermieden und Rückstände aufgeholt werden können.

Amphibienschutzmaßnahmen

Die Vorschläge der unteren Naturschutzbehörde sind sinnvoll, zumal es immer schwieriger wird, ehrenamtliche Kräfte für das Aufsammeln und transportieren der naturschutzfachlich bedeutsamen Amphibienarten zu gewinnen. Hinzu kommt, dass stark frequentierte Amphibienwanderstrecken über Straßen eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellen. Laut der Ökokonto-Verordnung des Landes sind Amphibienschutzmaßnahmen, die der Beseitigung oder Minderung von Trennwirkungen dienen, als Ökokontomaßnahmen anrechenbar. Da die Ökopunkte handelbar sind, könnte der Landkreis einen Teil der Ausgaben durch Verkauf refinanzieren. Einnahmen sind im Kreisstraßenprogramm hierfür noch nicht eingestellt.

Rad- und Gehwege

Ausgaben des Landkreises für Rad- und Gehwege sollten nach Möglichkeit außerhalb des Kreisstraßenprogramms durch zusätzliche Mittel finanziert werden, da ansonsten die Ziele des Programms nicht erreicht werden können.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt das Kreisstraßenprogramm 2016 – 2020 für die Bereiche Kreisstraßen, Bauwerke sowie Amphibienschutzmaßnahmen und beauftragt die Verwaltung, das Programm entsprechend dessen Priorisierungen und im Rahmen der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umzusetzen.