



Beschlussvorlage 2016/144	Referat	Baureferat
	Abteilung	Abt. 33, Tiefbau
	Verfasser(in)	Baureferat

Gremium	Termin	Vorlagenstatus
Bauausschuss	28.04.2016	öffentlich

**Sanierung der Gemeindeverbindungsstraße Friedberg - Wulfertshausen - Derching
- Vorstellung der Machbarkeitsstudie -**

Beschlussvorschlag:

Zur Diskussion und Meinungsbildung

anwesend:	für den Beschluss:	gegen den Beschluss:
------------------	---------------------------	-----------------------------



Sachverhalt:

Die Thematik der Gemeindeverbindungsstraße Friedberg – Wulfertshausen – Derching wurde letztmals in der Bauausschusssitzung am 28.07.2015 behandelt und diskutiert.

Schon in der damaligen Sitzung wurde auf folgende Punkte hingewiesen:

- Ein Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße ist grundsätzlich förderfähig; dies gilt auch für die vorgesehenen Querungshilfen in Wulfertshausen und Haberskirch sowie einen Lückenschluss des Fuß- und Radweges in Wulfertshausen.
- Neben planerischen und technischen Voraussetzungen ist eine Kernforderung für eine Förderfähigkeit, dass die auf dem gesamten Streckenabschnitt angeordnete (und seitens der Regierung von Schwaben lediglich geduldete) **Tonnagebeschränkung aufgehoben werden muss!**
- Die Bildung von Bauabschnitten ist möglich, jedoch muss jeder einzelne Bauabschnitt für sich „verkehrswirksam“ sein, d. h. eine Abschnittsbildung beläuft sich in der Regel auf die Strecke zwischen zwei Orten.
- Auch die Einhaltung der planerischen und technischen Vorgaben (Richtlinien) stellt eine gewisse Hürde dar; zunächst ist davon auszugehen, dass richtlinienkonform zu bauen ist; dies bedeutet z. B.:
 - o 6,00 m Fahrbahnbreite plus 2 x 1,50 m Bankett
 - o Gewährleistung einer richtlinienkonformen und damit verkehrssicheren Linienführung (Mindestgröße von Radien, Stetigkeit,...)
 - o Linksabbiegestreifen im Bereich einmündender Straßen und Fahrbahnteiler (Inseln) in den untergeordneten Straßen
- Andererseits können bzw. sollen die „Planungshilfen für den Umbau einbahniger, nicht oder unzureichend ausgebauter Straßen – Kostenbewusstes Planen und Bauen“ der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern herangezogen werden, wonach begründete Abweichungen von den Bestimmungen förderunschädlich sind, soweit sie dem Grundgedanken der Verkehrssicherheit nicht widersprechen.
- Auch die Wiederverwendung bzw. Verwertung von teer- und chloridbelastetem Material ist genau zu betrachten.

Die damals gefasste Beschluss, nämlich

(...)

Die Verwaltung wird beauftragt eine Machbarkeitsstudie zu veranlassen, mit der die planerischen „Knackpunkte“ sowie die zu erwartenden Kosten und Einsparpotenziale festgestellt werden können.

(...)

wurde zwischenzeitlich abgearbeitet.

In der Sitzung wird das beauftragte Ingenieurbüro die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie darlegen und erläutern.



Es wurden drei Varianten betrachtet, die wie folgt beschrieben werden können:

Variante I:

Förderfähiger Straßenausbau unter Ausnutzung möglicher Einsparpotenziale

Zur Erarbeitung dieser Variante wurde zunächst eine sog. Bestandstrassierung durchgeführt, um die verkehrssicherheitsrelevanten Defizite in der bestehenden Trasse (zu geringe Radien bzw. Kuppen- und Wannenhalmmesser, fehlende Kurvenaufweitungen, Entwässerungsdefizite,...) zu erfassen. Anschließend wurde diese Trassierung zu einer Planungsvariante ausgearbeitet, die die Maßgaben der Richtlinien soweit möglich einhält; parallel wurden mögliche Abweichungen in mehreren Abstimmungsgesprächen mit dem staatlichen Bauamt Augsburg austariert, um kostenreduzierende Potenziale zu aktivieren. Letztlich wurde an manchen Stellen einer Abweichung von den Mindestradien- bzw. – halbmessern zugestimmt, sofern dies begründbar war. Darüber hinaus könnte auch ein eigentlich erforderlicher Fahrbahnteiler („Tropfeninsel“) in der St.-Stefan-Straße in Haberskirch entfallen.

Bei verkehrssicherheitsrelevanten Vorgaben wiederum wurden keine Zugeständnisse seitens der Fachbehörde gemacht: Bankettbreiten, Linksabbiegestreifen,...

Die geschätzten Baukosten für die ca. 4,4 km lange Baustrecke belaufen sich auf ca. 4,9 Mio € einschließlich der geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen an den Ortseingängen von Wulfertshausen und bei Haberskirch.

Darüber hinaus wäre ein Grunderwerb von ca. 12.600 m² zu erwarten, der mit weiteren geschätzten ca. 200.000 € zu Buche schlägt.

Für diese Variante wären Zuwendungen in der Größenordnung von ca. 50 % zu erwarten. Die Mittel aus dem Topf des GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sind derzeit nur bis 2019 gesichert; es wird wohl ein Folgeprogramm geben, das jedoch noch nicht bekannt ist. Die Bildung von Bauabschnitten führt evtl. zu etwas geringeren Fördersätzen.

Variante II:

Baulicher Standard wie Variante I, jedoch durchgehend auf Bestandstrasse mit reduzierten Bankettbreiten

Diese Variante entspricht hinsichtlich der Trassierung dem Bestand, allerdings wurden die bauliche Dimensionierung (Straßenaufbau) und die Entwässerung aus Variante I übernommen; die Bankettbreite wurde auf 1,00 m (gegenüber 1,50 m) reduziert, es gibt keine Abbiegespuren und keine Tropfeninseln in den einmündenden Straßen.

Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf ca. 4,1 Mio € einschließlich der geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen an den Ortseingängen von Wulfertshausen und bei Haberskirch.

Darüber hinaus wäre ein Grunderwerb von ca. 4.000 m² zu erwarten, der mit weiteren geschätzten ca. 60.000 € zu Buche schlägt.

Diese Variante ist nicht förderfähig.



Variante III:

Fortschreibung der „Fiktiv-Variante“, die bei der Abstufung als Diskussionsgrundlage dem Landkreis Aichach-Friedberg vorgelegt wurde.

Die damalige Fiktiv-Variante (930.000 €) sah eine Erneuerung der Asphalttrag- und –deckschicht sowie eine Ertüchtigung der Bankette in der bestehenden Breite von 0,50 m vor; schon damals wurde auf die wissentliche Unterdimensionierung der Asphaltsschichten sowie eine mögliche Teerproblematik hingewiesen.

Die Variante III sieht deshalb nach den nun vorliegenden Erkenntnissen stärkere Asphaltsschichten vor; außerdem wurden die Kosten, die sich aus der Teerbelastung ergeben, eingerechnet und aktuelle Einheitspreise angesetzt.

Diese Variante III ist weiterhin als Fiktiv-Variante zu betrachten, weil hier nach wie vor keine geordnete Entwässerung in Teilbereichen der Straße vorliegt; dies ist jedoch ein Kernpunkt einer dauerhaften Planung, der nur bei den Varianten I und II eingeflossen ist.

Die geschätzten Baukosten belaufen sich auf ca. 2,5 Mio € ohne geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen.

Ein Grunderwerb ist nicht berücksichtigt.

Allen Varianten liegt zugrunde, dass das teerhaltige Material nicht abgefahren, sondern als hydraulisch verfestigte Tragschicht (HVT) wieder eingebaut wird. Dies ist einerseits kostengünstiger, bedeutet jedoch, dass das belastete Material in größerer Menge (allerdings geringerer Konzentration) vor Ort bleibt. Somit würde diese Thematik dieser Straße auch künftig erhalten bleiben.

Eine Entsorgung des teerhaltigen Asphalts würde zu Mehrkosten von ca. 500.000 € führen.

Bei der Variante I wären auch diese Kosten förderfähig.

Die Planungskosten (nicht zuwendungsfähig!) sind jeweils nicht beinhaltet!

Es sei darauf hingewiesen, dass es sich bei den vorliegenden Varianten nicht um ausgearbeitete Planungen handelt! Erst bei einer konkreten Planung können gewisse Punkte genauer betrachtet werden, die evtl. auch kostenrelevant sein können (naturschutzfachliche oder wasserrechtliche Vorgaben,...).

Anlagen:

Übersichtslageplan