



**KT-Drucks. Nr. 041/2014**

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**öffentlich**

**Dezernent**

Andreas Wiedmann  
Telefon 07031-663 1355  
Telefax 07031-663 1489  
a.wiedmann@lrabb.de

02.03.2014

**Straßenentwicklungsprogramm (SEP) - Fortschreibung**

- Anlage 1 Fördermaßnahmen
- Anlage 1a aktuell keine Förderung
- Anlage 2 SEP außerorts
- Anlage 3 SEP innerorts
- Anlage 4 SEP Abstufung
- Anlage 5 Zustandskarte außerorts
- Anlage 6 Zustandskarte innerorts

**I. Vorlage** an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss  
zur Vorberatung 17.03.2014

Kreistag  
zur Beschlussfassung 31.03.2014

**II. Beschlussantrag**

Der Fortschreibung des Straßenentwicklungsprogramms 2014 ff. wird zugestimmt.

### III. Begründung

Mit Beschluss vom 21.05.2012 (KT-DS 80/2012) wurde das Straßenentwicklungsprogramm vom Kreistag verabschiedet. Um den festgestellten Sanierungsstau abzubauen sind (Stand 2011) rund 41,8 Mio. EUR erforderlich. Zielsetzung war es den Sanierungsstau bis zum Jahr 2020 weitestgehend abzubauen (ohne Ausbau). Die Verwaltung wurde zudem beauftragt, das SEP in regelmäßigen Abständen fortzuschreiben und die Förderfähigkeit für einzelne Straßensanierungen abzuprüfen.

Der Entwurf der Fortschreibung des SEP wurde dem Umwelt- und Verkehrsausschuss am 08.07.2013 vorgestellt (KT-DS 101/2013).

Im Jahr 2012/2013 erfolgte eine Fortschreibung der Zustandserfassung der Kreisstraßen im Landkreis Böblingen.

Hierzu wurden messtechnisch die Ebenheit im Längs- und Querprofil, die Griffigkeit und die Oberflächensubstanzmerkmale z.B. Netzzrisse, Flickstellen, Ausbrüche in einem Abstand von 100 Metern Außerorts sowie 20 Metern Innerorts ausgewertet.

Um für die Erhaltungsmaßnahmen wirtschaftliche Abschnittslängen zu erhalten, wurden die ermittelten Auswerteabschnitte zu homogenen Erhaltungsabschnitten zusammengefasst.

In Anlehnung an die Erhaltungsabschnitte des Landes Baden-Württemberg wurden die Abschnittslängen Außerorts von 200m (Vorgabe 2012) auf 500 m verlängert. Innerorts wurde die homogene Abschnittslänge zunächst bei 100 m belassen.

Auch aus wirtschaftlichen Gründen ist es im Hinblick auf die Planung, Bauvorbereitung und Ausführung sinnvoll im Rahmen der Fortschreibung des SEP größere und zusammenhängende Abschnitte zu bilden.

Dadurch ist es allerdings möglich, dass im letzten Erhaltungsprogramm 2012 aufgelistete kürzere Erhaltungsstrecken in den als Anlage beigefügten Listen nicht mehr separat dargestellt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die aus dem Erhaltungsprogramm 2012 aus oben genannten Gründen herausgefallenen Strecken ebenso wie neu hinzugekommene kleinere Abschnitte im Rahmen der laufenden Erhaltungsmaßnahmen mit ausgeführt werden.

Nach einer Auswertungsmatrix wurden die homogenen Erhaltungsabschnitte in Warnwerte und Schwellenwerte unterteilt. Der Warn- und der Schwellenwert werden hierbei wie folgt definiert:

- **Warnwert (gelb)**: Der Zustandswert 3,5 wird als Warnwert bezeichnet und beschreibt den Zustand, dessen Erreichen Anlass zu intensiver Beobachtung, zur Analyse von Ursachen für den schlechten Zustand und ggf. zur Planung von geeigneten Maßnahmen ist.
- **Schwellenwert (rot)**: Der Zustandswert 4,5 wird als Schwellenwert bezeichnet und beschreibt einen Zustand, bei dessen Erreichen die Einleitung von baulichen oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen geprüft werden muss.

Die im Jahr 2009 ermittelte Zustandserfassung der Kreisstraßen im Landkreis Böblingen ergab für das Kreisstraßennetz eine Gesamtbewertung der Note 3,17.

Dabei mussten 21,9 % der Kreisstraßen dem gelben Bereich (Zustandsklasse 3,5 – 4,5) und 19,2 % der roten Bereich (Zustandsklasse 4,5 – 5) zugeordnet werden.

Die Fortschreibung der Zustandserfassung der Kreisstraßen im Jahr 2012/2013 hat ergeben, dass sich durch die Erhaltungstätigkeiten auf den Kreisstraßen bis Ende 2013 die **Gesamtbewertung auf die Note 2,87 verbessern** wird. Dabei werden 23,2 % der Kreisstraßen dem gelben Bereich (Zustandsklasse 3,5 – 4,5) und 17,3 % dem roten Bereich (Zustandsklasse 4,5 – 5) zugeordnet.

Es wird deutlich, dass die seit der ersten Zustandserfassung in der laufenden Erhaltung und im Rahmen des Straßenentwicklungsprogrammes zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel zu einer Verbesserung des Zustandes der Kreisstraßen von fast einer halben Note geführt haben.

Insgesamt konnten durch die Aufstockung der Haushaltsmittel im Bereich der laufenden Erhaltung sowie den Mitteln für das Straßenentwicklungsprogramm seit 2011 bis einschließlich 2013 11,3 Mio. EUR zur Werterhaltung und Sanierung an den bestehenden Kreisstraßen eingesetzt werden.

Allerdings ist zu beachten, dass sich der Anteil der Kreisstraßen die dem Warnwert (gelb) zugeordnet werden müssen gegenüber der letzten Messung **erhöht** hat. Dies liegt u.a. an einigen Wintern mit sehr ungünstigen den Straßenzustand negativ beeinflussenden Frost-/Tauwechseln und der vorrangigen Sanierung der Strecken, die über dem Warn- bzw. Schwellenwert liegen. Letztere sind zur Werterhaltung vorrangig zu sanieren, um zu verhindern, dass die Substanz geschädigt wird und der Warnwert überschritten wird.

In den Anlagen werden, analog dem Vorgehen beim Land, lediglich die Kreisstraßen aufgeführt, die dem Warnwert (gelb) und dem Schwellenwert (rot) zuzuordnen sind. Also nur die Straßen bei denen ein akuter Handlungsbedarf besteht. Lila markiert sind die Kreisstraßen bzw. Abschnitte, auf denen Fahrbahndeckenerneuerungen nach der Befahrung zur Zustandserfassung bereits durchgeführt wurden, bzw. deren Sanierung in 2013 bereits geplant war.

Die insbesondere in den Anlagen 2 und folgende ausgewiesenen Umsetzungszeitpunkte sind vorbehaltlich weiterer Abstimmungen bzw. Zielsetzungen, welche sich in den vertiefenden Maßnahmenplanungen noch weiter verändern können.

Weitere Verschiebungen können sich ggf. auch aufgrund von zu berücksichtigenden Abhängigkeiten bei einer Förderzusage des Landes nach dem LGVFG ergeben (Maßnahmen in Anlage 1).

Seit 01.01.2014 gilt die neue Verwaltungsvorschrift nach dem LGVFG zum kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB). Der künftige Fördersatz für alle Vorhaben liegt nun bei **maximal 50 %** der zuschussfähigen Kosten. Der bisherige Selbstbehalt entfällt; es gilt eine **Festbetragsfinanzierung**. Nachbewilligungen sind ausgeschlossen.

Des Weiteren sollen Kreisstraßen zukünftig nur noch gefördert werden, wenn die jeweilige Verkehrsstärke (DTV) einer Maßnahme über dem Durchschnitt aller Kreisstraßen innerhalb des Landkreises liegt. Der durchschnittliche tägliche Verkehr liegt im Landkreis Böblingen bei 5.395 Kfz/24h, dem höchsten Wert in Baden-Württemberg. Wenn dieses Kriterium nicht eingehalten werden kann, wird es erforderlich weitere umfangreicher Begründungen vorzulegen.

Die beigefügten Listen (Anlage 1 bis 4) unterteilen sich wie folgt:

### **Maßnahmen förderfähig nach LGVFG (Anlage 1)**

Die in Anlage 1 genannten Maßnahmen stellen eine Übersicht über förderfähige Maßnahmen im Landkreis Böblingen bis 2019 dar, für die nach Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Stuttgart grundsätzlich eine Programmaufnahme überhaupt möglich erscheint.

Hier handelt es sich sowohl um die im Finanzhaushalt aufgeführten größeren Ausbaumaßnahmen, unter anderem im Zusammenhang mit dem Ausbau der A81, als auch um Kreisstraßen die dem Grunde nach die Kriterien zur Förderung nach dem LGVFG erfüllen.

Aus dem Straßenentwicklungsprogramm sind aufgrund der aktuellen finanziellen Rahmenbedingungen des Regierungspräsidiums Stuttgart beim LGVFG daher lediglich noch die Maßnahmen A – D mit einer optionalen Förderung enthalten.

Eine Zuschussfähigkeit ist aufgrund der noch nicht bekannten tatsächlich zur Verfügung stehenden Mittel trotzdem nicht absehbar.

### **Maßnahmen ohne aktuelle Fördermöglichkeit nach LGVFG (Anlage 1a)**

Hier handelt es sich um Kreisstraßen, die wie die unter A – D genannten, ebenfalls weder den alten noch den neuen Regelwerken entsprechen und daher einen regelmäßigen hohen Unterhaltungsaufwand verursachen und ständige Kontrollen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit erfordern. Daneben entsprechen auch diese Kreisstraßen nicht den aktuellen Anforderungen des Umweltverbundes sowie aktuellen Sicherheitsanforderungen.

Sollten sich in der Zukunft die Bedingungen zur Förderung des kommunalen Straßenbaus wieder verbessern, wären hier nach Ansicht der Verwaltung auch unter den Bedingungen der neuen VwV zum LGVFG Förderungen dem Grunde nach möglich bzw. sollten vom Land zur Unterstützung des Erhaltungsstaus auf kommunaler Ebene ermöglicht werden.

Hierzu ist es erforderlich die meisten dieser Straßen im Bestand vermessungstechnisch und aufbautechnisch genauer zu erheben. In Zusammenarbeit mit Büros kann dann individuell geprüft werden wo und in welcher Art und Weise kostengünstige Verfahren (z.B. Kaltrecycling) angewandt werden können.

### **Erhaltung im Bestand – Außerorts (Anlage 2)**

Die Sanierung erfolgt im Bestand. Es erfolgt keine Änderung der Straße in Lage, Breite und Linienführung. Die Kostentragung liegt beim Landkreis. Ein vorgeschlagener Maßnahmenbeginn wird durch Jahreszahl angezeigt. Ein Grunderwerb zur Ausführung der Maßnahmen ist in der Regele nicht erforderlich.

### **Erhaltung im Bestand – Innerorts (Anlage 3)**

Aufgrund der sehr wichtigen Abstimmung mit den Gemeinden und in der Folge der Beteiligung der Leitungsträger erfolgt die Auflistung vor allem auf der Basis der Stellungnahmen der Gemeinden. Im Zuge der Sanierungen können ggf. städtebauliche Umgestaltungen sinnvoll sein, die einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf insbesondere für die Erstellung entsprechender Planunterlagen benötigen.

In Ergänzung der drei Listen werden **Vorschläge zur Abstufung** von Kreisstraßen vorgelegt (Anlage 4). In Abhängigkeit der zukünftigen Nutzung ist ein Erhaltungsrückstand ggf. noch auszugleichen bzw. abzulösen.

## **IV. Finanzielle Auswirkung auf den Kreishaushalt**

Das Volumen des gesamten Straßenentwicklungsprogramms beträgt (Stand 2011) rund 42 Mio. EUR. Um den Sanierungsstau (ohne Ausbau) abzubauen, sind rund 6-8 Jahre erforderlich. Unberücksichtigt sind außerdem die Auswirkungen der Landesförderungen nach LGVFG für die vorgesehenen Maßnahmen des Landkreises. Hier bleibt abzuwarten, in welcher Weise diese Mittel vom Land zur Verfügung gestellt werden.



Roland Bernhard