

Vorlage Nr.: 2020/068

Berichtsvorlage

öffentlich

Beratungsfolge	Bericht	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Landschaftsplanung, Umweltfragen und Bauangelegenheiten	FBL E	11.03.2020	14
Kreisausschuss	FBL E	31.08.2020	
Kreistag	FBL E	07.09.2020	

Bericht zu den Programmen IV A und IV B – Straßenbauunterhaltungsmaßnahmen

Darstellung des Sachverhaltes:

Veranlassung / Bestandssituation:

Die Programmaufstellung (Gesamtaufstellung „Programm IV - Deckenbaumaßnahmen“) erfolgte erstmalig in 1999.

Der Kreisausschuss (KA) hat die

- **1. Fortschreibung** dieses Programms IV am 03.09.2001 gemäß
Beschlussvorschlag des ALUBA in der Sitzung 24.08.2001
und
- mit Daten vom 19.05.2008 (KA) mit Beschlussvorschlag des ALUBA vom
08.05.2008 die **2. Fortschreibung** beschlossen.

Bei der 2. Fortschreibung wurde das ursprüngliche Programm IV erstmalig neu -
entsprechend der Vorgaben des Neuen Kommunalen Finanzmanagements (NKF) -
in erhaltende (IV A) und verbessernde (IV B) Deckenbauweisen gegliedert.

Die **3. Fortschreibung** des Ausbauprogramms IV in Form der Teilprogramme IV A
„Sanierung“ und IV B „Verstärkung“ erfolgte dann mit Datum vom 11.06.2012 (KA)
mit Beschlussvorschlag des ALUBA vom 31.05.2012.

Das Programm IV in den Teilen A und B hat das Ziel, vorhandene Schäden am
Kreisstraßennetz zu beseitigen bzw. deren weitere Ausbreitung zu verhindern und es
wieder in einen guten und wirtschaftlichen Zustand zu versetzen. Gleichzeitig wird es



Süberkrüb
Landrat



Butz
Kreisdirektor

damit an die modernen Bedürfnisse und Bedingungen angepasst und künftiger Unterhaltungsaufwand minimiert. Im Wesentlichen soll der Straßenaufbau an die heutigen Anforderungen (erhöhte Verkehrsbelastung, erhöhte Achslasten und Reifendrücke) angeglichen werden. Durch das Aufbringen einer neuen Asphaltdecke soll das Eindringen von Oberflächenwasser in flächig gerissene Straßenabschnitte und daraus folgende Frostschäden vermieden und die Straßenunterhaltung wirtschaftlich optimiert werden.

Bilanziell wirkt es dem Werteverzehr entgegen und dient damit dem Vermögenserhalt des Kreises Recklinghausen.

Bei den Maßnahmen im Programm IV A handelt es sich im Wesentlichen um die großflächige Bearbeitung an der vorhandenen Straßenfläche (Oberflächenbehandlung und / oder Schichtenaustausch). Ebenfalls werden hier die Kostenansätze für die Beseitigung von Winterschäden ausgewiesen.

Beim Programm IV B handelt es sich um großflächige Maßnahmen, bei denen ein oder mehrere Asphaltschichten entfernt, in gleicher Stärke wieder erneuert und mit einer zweiten Lage verstärkt werden.

Die **Anlage 1** stellt die Programmumsetzung für die Kalenderjahre 2018 und 2019 sowohl tabellarisch als auch im Anhang 1 lagemäßig auf der Kreiskarte dar.

Da die Maßnahmen an den Kreisstraßen K 55, K 16 und K 31 aus 2019 noch nicht schlussgerechnet sind, sind diese in der Übersicht nicht enthalten. Diese Maßnahmen beinhalten ein zusätzliches Kostenvolumen von rund 100.000,00 €.

Die Priorisierung der Maßnahmen und deren Verteilung auf die Haushaltsjahre erfolgt verwaltungsseitig anhand der vorliegenden und aktualisierten Straßenzustandsermittlung im Zuge von NKF.

Für das Jahr **2020** sind folgende Maßnahmen geplant:

- | | | | | |
|---|-------------------|--|----------------------|-----------|
| - | K7 Abs. 3 | Höfer Weg (Dorsten) | von km 0,000 - 0,450 | |
| | | Erneuerung der Deckschicht | | 130.000 € |
| - | K24 Abs. 2 | Bestener Str. (Dorsten) | von km 0,000 - 1,516 | |
| | | Deckensanierung, Neuaufbau mit ca 10cm Tragdeckschicht | | 450.000 € |
| | K32 Abs. 1 | Buerer Str. (Marl) | von km 0,000 – 0,798 | |
| | | Erneuerung der Deckschicht | | 320.000 € |
| - | K 9 Abs. 3 | Lippestraße (Datteln) | von km 0,000 – 0,120 | |

Vollausbau im Zuge der Kanalsanierung, in Pflasterbauweise 350.000 €

(inkl. Kreuzungsbereich Halterner Str. / im Butterort)

Gesamtkosten: 1.250.000 €

Die vollständige und zeitnahe Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen ist grundsätzliches Ziel des Kreises, mögliche zeitliche Verschiebungen und Prioritätenänderungen aufgrund nicht disponibler Einflüsse aus Marktlage, Witterung, Verkehr und sonstigen Schadensereignissen sind jedoch möglich. Hierzu wird in einer getrennten Vorlage Bericht erstattet.

Ausblick

Mit den Änderungen des zweiten NKF-Weiterentwicklungsgesetzes (2. NKFWG) wurde der gesetzliche Rahmen zur Veranschlagung von Investitionsmaßnahmen deutlich ausgeweitet.

Durch Einführung der KomHVO im Jahre 2019 mit der rechtlichen Änderungen des Investitionsbegriffes wurde ein Großteil der bisher konsumtiv – und damit umlagerelevanten -Straßensanierungsmaßnahmen planerisch in den investiven Straßenbau verlagert. Die aufgeführten Sanierungsmaßnahmen bilden die in Summe verbleibenden straßenbaulichen Instandhaltungsmaßnahmen ab.

Nachfolgende limitierende Faktoren wirken sich daher insbesondere auch auf die Sanierungsmaßnahmen aus:

Die erforderliche Freigabe des Haushaltes zur Realisierung der investiven Baumaßnahmen kann den möglichen Realisierungszeitraum der Sanierungsmaßnahme zeitlich deutlich verkürzen oder witterungsbedingt enorm verlängern. Um diesem zukünftig entgegenwirken zu können, wurden für den Haushalt 2020 bereits Verpflichtungsermächtigungen mit einem Gesamtvolumen von 12,5 Mio. € für den FD 66 vorgesehen. Gleichwohl ist eine weitere Verringerung des konsumtiven Anteils der Sanierungsmaßnahmen allein aus zeitlichen Gründen zur Umsetzung zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit nicht realistisch.

Die nahezu gleichzeitige Angebotsabfrage aller öffentlichen Auftraggeber nach Haushaltsfreigabe im Tiefbau führt aktuell zu einer Marktüberhitzung. Die Folge sind zunehmende Kapazitätsprobleme der Firmen sowohl hinsichtlich Angebotserstellung, -abgabe als auch in Termintreue in der Umsetzung sowie immer häufiger unwirtschaftlicher Preise.

Eine valide Projekt- und Finanzplanung der Programmmaßnahmen wird dadurch signifikant erschwert.

Die aktuelle Marktlage im Tiefbaubereich führt zu spürbaren Kapazitätsengpässen bei den Straßenbauunternehmen. Die Kreisverwaltung ist daher gefordert, zeitliche

Lücken in der Auslastung bei potentiellen Auftragnehmern möglichst passgenau zu treffen.

Darüber hinaus bestehen Abhängigkeiten zu anderen Straßenbaulastträgern und Investitionsentscheidungen Dritter, die eine ständige Prioritätenveränderung und ein Höchstmaß an Flexibilität in der Aufgabenwahrnehmung nach sich ziehen.

Die Fortschreibung des Programmes muss daher mit einer strategischen Neuausrichtung der Sanierungsmaßnahmen verbunden werden.

Die Verwaltung wird daher eine Konzeption erarbeiten, die das Spannungsfeld zwischen den rechtlichen Anforderungen und den Herausforderungen einer möglichst hohen Investitionsquote löst.

Relevanz für den Klimaschutz:

☒ Keine unmittelbaren Auswirkungen	☐ Positive Auswirkungen <i>(Begründung erforderlich)</i>	☐ Negative Auswirkungen <i>(Begründung erforderlich)</i>
Begründung:		