

---

**Nr.: 212-XVI./2020**

■ <b>Dezernat</b>	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	17.09.2020
■ <b>Fachbereich</b>	Fachbereich Straßen	
■ <b>Verfasser/-in</b>	Ganz, Rainer	
■ <b>Telefon</b>	076 21 4 10 3100	

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Status</b>	<b>Datum</b>
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	07.10.2020
Kreistag	öffentlich	21.10.2020

---

**Tagesordnungspunkt**

**Kreisstraßenprogramm 2021-2025**

**Beschlussvorschlag**

---

Dem Kreisstraßenprogramm 2021-2025 wird zugestimmt.

## Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	54.20	Kreisstraßen
Produkt(e)	54.20.01	Bereitstellung und Betrieb von Kreisstraßen und Radwegen
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)		Im Landkreis besteht ein verbessertes Angebot an Radinfrastruktur. Eine bedarfsgerechte und wirtschaftliche Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ist sichergestellt.

Leistungsziel /  
angestrebtes Ergebnis  
(Was müssen wir dafür tun?)

Zielerreichungskriterium  
(Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):

■ <b>Klimawirkung:</b>	<input type="checkbox"/> positiv	<input checked="" type="checkbox"/> neutral	<input type="checkbox"/> negativ	<input type="checkbox"/> keine
■ <b>Personelle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, ggf. Erläuterung		
■ <b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja,		
<input type="checkbox"/> <b>im Ergebnishaushalt – <u>nachrichtlich</u></b>	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	5.038.000			
<input type="checkbox"/> <b>im Finanzhaushalt – <u>nachrichtlich</u></b>	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	1.375.000	500.000		2021-2025

### Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2021	2022	2023	2024	2025
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand		951.000	978.000	1.007.000	1.036.000	1.066.000
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand		951.000	978.000	1.007.000	1.036.000	1.066.000
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2021	2022	2023	2024	2025
Bedarf	Einzahlung		100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
	Auszahlung		275.000	275.000	275.000	275.000	275.000
Plan	Einzahlung		100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
	Auszahlung		275.000	275.000	275.000	275.000	275.000

■ **Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

## Begründung

---

### ■ Sachverhalt

#### **Kreisstraßen im Zusammenhang mit Mobilität**

Ein funktionierendes Netz aus Kreisstraßen ermöglicht Mobilität. Im ländlichen Raum übernehmen Kreisstraßen eine Erschließungsfunktion durch Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz. Nach der gesetzlichen Definition dienen Kreisstraßen vorwiegend dem überörtlichen Verkehr mit regionaler und überregionaler Verbindungsfunktion.

Kreisstraßen sichern unsere Lebensqualität. Als attraktiver Landkreis benötigen wir ein Grundnetz an Kreisstraßen zum Wohnen & Leben, für Arbeit & Wirtschaft sowie als Tourismusstandort. Daher besteht im Rahmen der Zukunftsstrategie der Strategische Schwerpunkt *„Der Erhaltungszustand der Kreisstraßen und Radwege im Landkreis ist gut“*. Ein solcher guter Erhaltungszustand ist allerdings kein Selbstläufer. Daneben gilt der Strategische Schwerpunkt *„Im Landkreis besteht ein verbessertes Angebot an Radinfrastruktur“*.

Das **Kreisstraßenprogramm 2021-2025** beschreibt die kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen welche erforderlich sind, um die Kreisstraßen und die Radinfrastruktur im Landkreis Lörrach zu erhalten bzw. zu verbessern. Grundlage für die radverkehrlichen Maßnahmen ist das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach aus dem Jahre 2013.

#### **Aufgaben der Baulast**

Der Landkreis Lörrach ist Baulastträger der Kreisstraßen auf seinem Gebiet und für deren Leistungsfähigkeit und baulicher Zustand verantwortlich. Die Straßenbaulast umfasst alle mit Bau und Unterhaltung der Verkehrsflächen zusammenhängenden Aufgaben wie beispielsweise Erhaltung, Erneuerung, Um- und Ausbau, die betrieblichen Aufgaben wie Reinigung, Grünpflege, Winterdienst sowie alle Verwaltungsaufgaben, die das Eigentum organisieren.

Das Kreisstraßennetz hat eine Gesamtlänge von rd. 225 Kilometer. Zu den Kreisstraßen gehören insgesamt 69 Brücken und 151 Stützbauwerken. Der Landkreis Lörrach ist Baulastträger an rd. 21 Kilometer Radwegen. Eine Besonderheit stellt dabei die Radroute „Todtnauerli“ zwischen Zell im Wiesental und Todtnau dar. Hier hat der Landkreis Lörrach die Baulast an weiteren 6 Brückenbauwerken und 22 Stützmauern übernommen. Auf der Straßennetzkarte Landkreis Lörrach sind die Kreisstraßen ersichtlich, siehe Anlage 1.

#### **Zustand der Kreisstraßen – Straßenzustandserfassung und Bewertung (ZEB) 2020**

Mithilfe eines normierten messtechnischen Verfahrens wird der bauliche Zustand der Kreisstraßen erfasst und bewertet. Die Erfassung des Zustands der Straßenoberfläche erfolgt u. a. anhand der Zustandsmerkmale:

- Griffigkeit
- Ebenheit im Längsprofil (Bodenwellen)
- Ebenheit im Querprofil (Spurrinnen, Verdrückungen)
- Substanzmerkmale Oberfläche (Risse, Flickstellen)

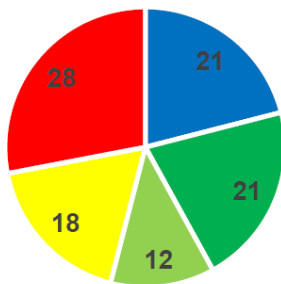
Vorteil dieses Verfahrens ist die einheitliche Erfassung und Bewertung des Straßenzustandes und eine objektive Darstellung der Ergebnisse. Der Zustand der Kreisstraßen lässt sich mittels Zustandsklassen in Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht) grafisch darstellen. Die Zustandswerte der einzelnen Merkmalsgruppen und der Gesamtwert werden in Zustandsklassen umgerechnet, wobei jeder Zustandsklasse eine Farbe zugeordnet ist:

Zustandsklasse (ZK)	Wertebereich Zustandswerte
1 – sehr gut	ZW < 1,5
2 – gut	1,5 ≤ ZW < 2,5
3 – mittelmäßig	2,5 ≤ ZW < 3,5
4 – schlecht	3,5 ≤ ZW < 4,5
5 – sehr schlecht	4,5 ≤ ZW 5,0

Die Normierungsfunktionen berücksichtigen für jedes Merkmal, ob die Ausprägung oder der Umfang eines Schadens bzw. Mangels auf der Straße z. B. vernachlässigbare oder starke Wirkungen hervorruft. Die Normierungsfunktionen verlaufen bei allen Zustandsmerkmalen durch drei Stützstellen, die nach Regelwerk wie folgt definiert sind:

- 1,5 – Wert: wird als Zielwert bezeichnet
- Warnwert 3,5: beschreibt den Zustand, ab dessen Erreichen Anlass zur Analyse der Ursachen für die Zustandsverschlechterung und zur Planung geeigneter Maßnahmen gibt
- Schwellenwert 4,5: beschreibt den Zustand, bei dessen Erreichen in der Regel Erhaltungsmaßnahmen oder eventuell Verkehrsbeschränkungen eingeleitet werden sollten

### 2020 Gesamtwert (%)



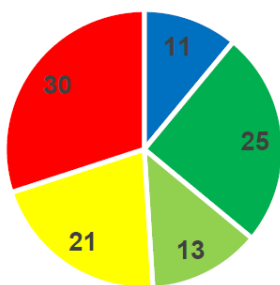
Der Zustand der Kreisstraßen stellt sich im Jahre 2020 anhand des Gesamtwertes wie folgt dar:

#### Zustand der Kreisstraßen 2020:

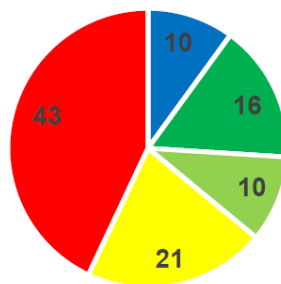
- 21 % sehr gut
- 21 % gut
- 12 % mittelmäßig
- 18 % schlecht
- 28 % sehr schlecht

Der Zustand aller Kreisstraßen im Jahre 2020 ist auf der Karte für den Gesamtwert ersichtlich, siehe [Anlage 2](#). Aufschlussreich ist der Vergleich mit den ZEB-Erhebungen 2009 und 2015. Hier zeigen sich Entwicklungen im Zustand der Kreisstraßen im Zusammenhang mit einer Steuerung über den Mitteleinsatz.

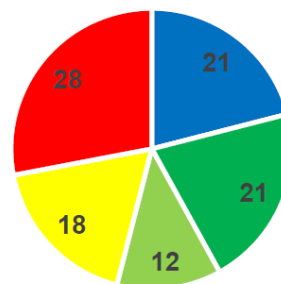
### 2009 Gesamtwert (%)



### 2015 Gesamtwert (%)



### 2020 Gesamtwert (%)



Positiv zeigt sich in der Entwicklung des Zustandes der Kreisstraßen, dass der **erhöhte Mitteleinsatz seit 2015 Wirkung erzielt**. Der Anteil der Kreisstraßen mit Zustand „sehr gut“ hat zugenommen und gleichzeitig hat der Anteil „sehr schlecht“ abgenommen. Nach wie vor befindet sich jedoch der **größte Anteil der Kreisstraßen mit 28% im Zustand „sehr schlecht“**. Ein

guter Kreisstraßenzustand ist das Ergebnis einer dauerhaften Anstrengung. Es gilt die Wirkungen der vergangenen Jahre zu verstetigen.

**Zustand der Bauwerke – Bauwerksprüfungen 2020**

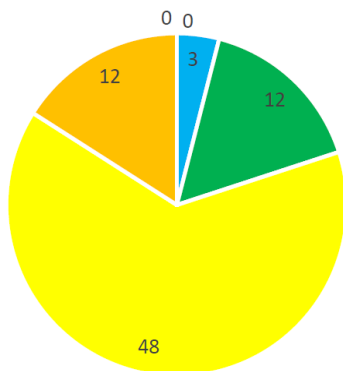
DIN 1076 regelt die Prüfung und Überwachung von Ingenieurbauwerken im Zuge von Straßen hinsichtlich ihrer Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit. Die regelmäßige Prüfung hat den Zweck, etwa eingetretene Mängel und Schäden rechtzeitig zu erkennen und zu bewerten um Maßnahmen zu ergreifen, bevor größerer Schaden eintritt oder die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird. Alle Ingenieurbauwerke sind in regelmäßigen Abständen durch einen sachkundigen Ingenieur zu prüfen. Alle sechs Jahre erfolgt eine Hauptprüfung, bei der auch die schwer zugänglichen Bauwerksteile handnah zu prüfen sind.

Die Zustandsnoten für Ingenieurbauwerke nach DIN 1076 sind unter Berücksichtigung der Schadensauswirkung auf die **Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit** der Konstruktion wie folgt definiert:

Note	Beschreibung
1,0 – 1,4	sehr guter Bauwerkszustand
1,5 – 1,9	guter Bauwerkszustand
2,0 – 2,4	befriedigender Bauwerkszustand
2,5 – 2,9	noch ausreichender Bauwerkszustand
3,0 – 3,4	kritischer Bauwerkszustand
3,5 – 4,0	ungenügender Bauwerkszustand

Hauptprüfung 2020 (Anzahl)

Der Zustand der Ingenieurbauwerke an Kreisstraßen stellt sich im Jahre 2020 wie folgt dar:



**Zustand der Bauwerke 2020:**

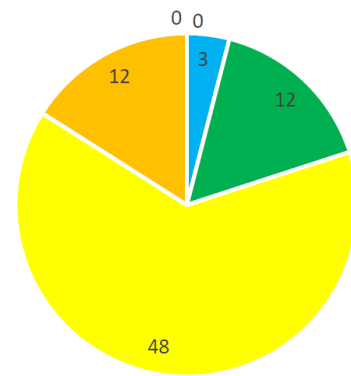
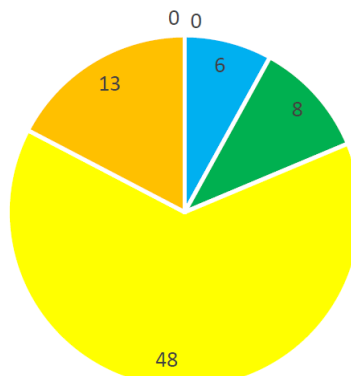
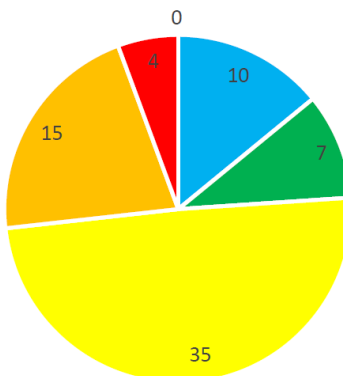
- 3x sehr gut
- 12x gut
- 48x befriedigend
- 12x noch ausreichend
- 0x kritisch
- 0x ungenügend

Aufschlussreich ist auch hier der Vergleich mit den Bauwerksprüfungen 2008 und 2014.

Hauptprüfung 2008 (Anzahl)

Hauptprüfung 2014 (Anzahl)

Hauptprüfung 2020 (Anzahl)



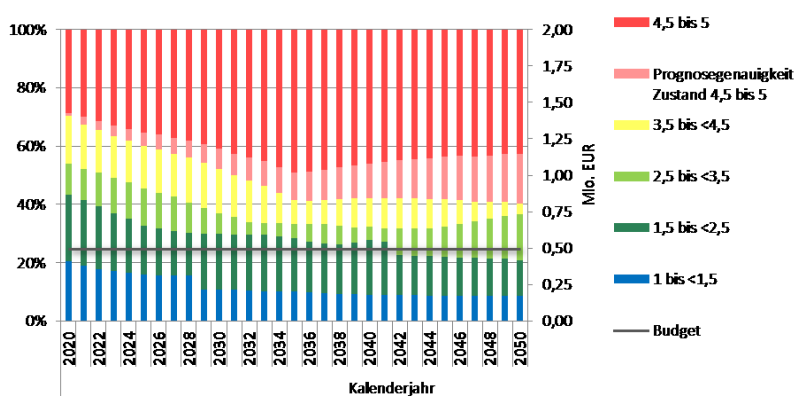
Positiv hervorzuheben sind die Instandsetzungen der Bauwerke im kritischen Zustand. Derzeit

befinden sich keine Bauwerke im Zustand „kritisch“ oder schlechter. Die seit 2015 verstärkt durchgeführten Sanierungen von Bauwerken zeigen in der Statistik relativ geringe Wirkung. Der Fokus in der Bauwerkssanierung wird daher bei der grundhaften Instandsetzung der Bauwerke im „kritischen“ Zustand liegen.

### Finanzielle Einordnung – Erhaltung Kreisstraßen

Eine Steuerung des Zustandes der Kreisstraßen über den Finanzmitteleinsatz ist möglich. Im Kreisstraßenprogramm 2016-2020 lag der Mitteleinsatz für Erhaltungsmaßnahmen an Kreisstraßen bei 750.000 Euro pro Jahr. Durch den Gutachter wurde die langfristige Entwicklung des Straßenzustandes im Zusammenhang mit dem Finanzmitteleinsatz anhand dreier Szenarien aufgezeigt:

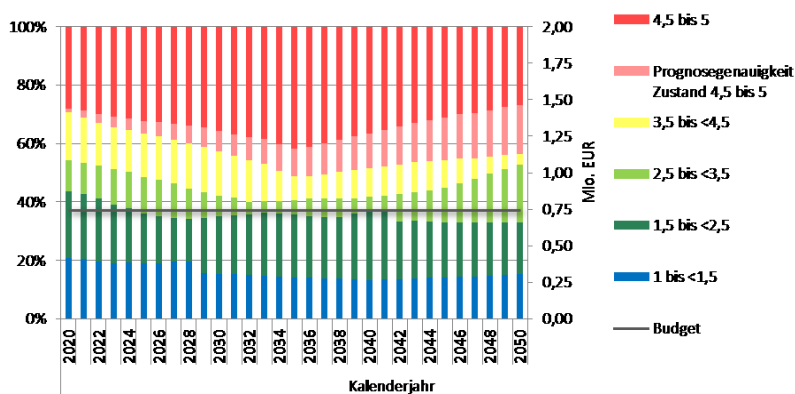
#### ➤ 500.000 EURO / Jahr (Szenario 1)



Der Anteil der Kreisstraßen mit Zustand „sehr gut“ nimmt kontinuierlich ab und pendelt sich bei einem Wert von rund 10% ein. Zugleich steigt der Anteil der Kreisstraßen mit Zustand „sehr schlecht“ und „schlecht“ stark an. Der Anteil „sehr schlecht“ pendelt sich bei einem Wert von über 40% ein.

Die Berechnung zeigt langfristig keinen zufriedenstellenden Straßenzustand. Mit diesem Finanzmitteleinsatz **steigt der Anteil der substanziellen Schäden an Kreisstraßen erheblich** an und der überwiegende Anteil der Kreisstraßen verfällt → erhebliche Folgekosten.

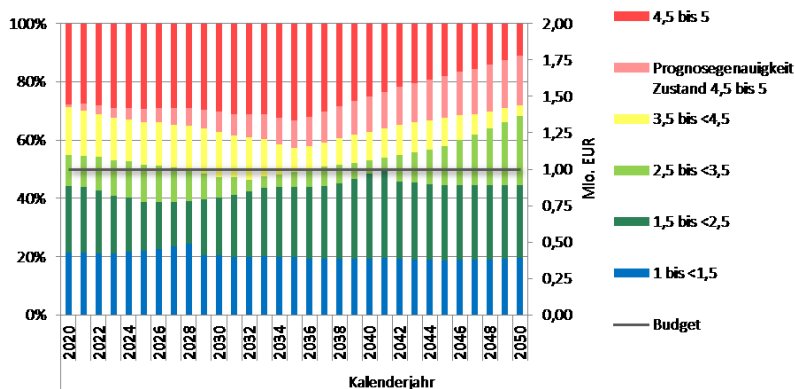
#### ➤ 750.000 EURO / Jahr (Szenario 2)



Dieses Szenario zeigt die Entwicklung des Kreisstraßenzustandes bei Fortsetzung des bisherigen Finanzmitteleinsatzes. Der Anteil der Kreisstraßen mit Zustand „sehr gut“ nimmt ab und verfestigt sich bei rund 15%. Der Anteil „sehr gut + gut“ pendelt sich beim Wert rund 35% ein. Etwa 30% der Kreisstraßen bleiben in Zustand „sehr schlecht“. Der Anteil der Kreisstraßen im Zustand „sehr schlecht + schlecht“ beträgt über 40%.

Die Berechnung zeigt langfristig, dass der **überwiegende Anteil der Kreisstraßen in einem schlechten Zustand verbleibt**. Bis schlechte Kreisstraßen saniert werden können dauert es viele Jahre.

➤ 1.000.000 EURO / Jahr (Szenario 3)



Der Anteil der Kreisstraßen mit Zustand „sehr gut + gut“ verfestigt sich bei rd. 45%. Hingegen sinkt der Anteil der Kreisstraßen mit Zustand „sehr schlecht + schlecht“ auf den Wert rund 30%.

Mit diesem Mitteleinsatz gelingt eine **Trendumkehr**, so dass langfristig der Anteil „gut“ dem Anteil „schlecht“ überwiegt. Selbst in diesem Szenario verbleiben aber rund 30% der Kreisstraßen im Zustand „schlecht“, was zeigt, dass dieser Mitteleinsatz keinen „Luxus“ darstellt.

### **Finanzielle Einordnung – Erhaltung Ingenieurbauwerke**

Im Kreisstraßenprogramm 2016-2020 lag der Mitteleinsatz für Erhaltungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken bei 175.000 Euro pro Jahr. Mit diesem Finanzmitteleinsatz können Teilinstandsetzungen oder kleinere Sanierungen vorgenommen werden zur Beseitigung von Defiziten der Verkehrssicherheit oder Verschleißerscheinungen z. B. Erneuerung zu niedriger Geländer, Austausch nicht mehr zulässiger Absturzsicherungen oder kleinere Beton-/Rissanierungen der Bausubstanz.

Größere Maßnahmen mit grundhafter Erneuerung der Bausubstanz sind nur mit zusätzlichem, investivem Finanzmittelbedarf umsetzbar. Diese Maßnahmen erfordern einen Planungsaufwand im Vorfeld unter Beteiligung externer Ingenieurbüros. Aufgrund des Alters der Bauwerke an Kreisstraßen kommen künftig unausweichlich größere Sanierungsmaßnahmen (Teilerneuerungen, Ersatzneubauten) auf den Landkreis Lörrach zu, vergleichbar der Baumaßnahmen in Wintersweiler (2018) oder bei Kleinkems (2019). Je nach Umfang der Maßnahmen ist ggf. eine Förderung durch das Land möglich.

Der gewählte Haushaltsmittelansatz wird gegenüber dem Vorprogramm unverändert fortgeführt. Sofern größere investive Bauwerkssanierungen vorgesehen werden, können abweichende spezifische Mittelansätze in den jeweiligen Jahreshaushalt eingeplant werden.

### **Finanzielle Einordnung – Radverkehrsinfrastruktur**

Im Programm 2021-2025 werden die laufenden Planungen für neue Radinfrastruktur gemäß dem Kreisstraßenprogramm 2015-2020 **fortgesetzt**:

- Radweg im Zuge K6333 zwischen Minseln und L139
- Radweg im Zuge K6336 zwischen Nordschwaben und Wiechs
- Überquerungshilfe K6354 Rümmingen Ortsausgang Süd
- Überquerungshilfe K6354 Lörrach Bereich Lucke

Ziel ist jeweils ein zeitnahe Baurechtsverfahren und eine anschließende bauliche Umsetzung unter Berücksichtigung der finanziellen und personellen Ressourcen. Schwerpunkte für das neue Kreisstraßenprogramm bilden zudem die weiteren Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept (Beschluss 2015) sowie die Planungen für die Radschnellverbindung Wiesental.

Als **neues Planungsprojekt** rückt die Planung für einen Radweg im Zuge der K6351 zwischen Egringen und Holzen in den Fokus. Es handelt sich hierbei um eine Verbindung mit hohem Radfahrpotential. **Neue Nachrückerprojekte** sind die Radwege im Zuge der K6353 zwischen Dossenbach und Niederdossenbach sowie zwischen Dossenbach und Schopfheim. Anlage 6 enthält eine Übersicht der Maßnahmen zur Radinfrastruktur.

Der gewählte Haushaltsmittelansatz wird gegenüber dem Vorprogramm unverändert fortgeführt. Sofern größere investive Bauwerkssanierungen vorgesehen sind, werden abweichende Mittelansätze in den Jahreshaushalt eingeplant.

### **Arbeitssitzung des Umweltausschusses am 17.09.2020 zur Vorbereitung des Kreisstraßenprogramms**

Entsprechend dem Ergebnis der Arbeitssitzung wurde eine „rote Liste“ der dringlichsten Sanierungsmaßnahmen an Kreisstraßen (abgrenzbare Streckenabschnitte in überwiegender Bewertung „sehr schlecht“) erstellt, siehe Anlage 3.

Eine Übersicht über das Sanierungsprogramm für Erhaltungsmaßnahmen an Kreisstraßen enthält Anlage 4. Dieser Übersicht liegt ein gegenüber dem Vorprogramm unveränderter Finanzmitteleinsatz in Höhe von 750.000 Euro pro Jahr zugrunde, berücksichtigt jedoch eine jährliche Baukostenentwicklung nach dem Baukostenindex Straßenbau in Höhe von ca. 3,5%.

Es handelt sich um ein budgetorientiertes Programm. Die ausgewählten Maßnahmen ergeben eine sinnvolle Zusammenstellung einzelner Erhaltungsmaßnahmen, unter Berücksichtigung vorhandener Personal- und Sachressourcen. Pro Jahr sind rd. 2-3 Erhaltungsmaßnahmen personaltechnisch leistbar, weshalb das Jahresbudget zur verträglichen Auslastung möglichst auf mehrere Maßnahmen zu verteilen ist. Aufgrund der Zusammenfassung streckentechnisch sinnvoller Erhaltungsabschnitte (im Idealfall von Netzknoten zu Netzknoten zur Vermeidung von Sanierungs-Unterbrüchen auf der freien Strecke) ergeben sich unausweichlich Sanierungsabschnitte unterschiedlicher Länge.

Beim angesetzten Haushaltsmittelansatz der Erhaltungsmaßnahmen handelt es sich um einen geschätzten Mittelbedarf anhand von Erfahrungswerten. Der berechnete Mittelbedarf ergibt sich aus der tatsächlich zu sanierenden Fläche, dem Sanierungsgutachten anhand des Schädigungsgrades (Bohrkerne, Untergrundanalyse im Zusammenhang mit Entsorgung) sowie den technischen und verkehrlichen Randbedingungen wie beispielsweise dem Aufwand für Umleitungen. Zuletzt beeinflusst jedoch der marktübliche Wettbewerb der Baufirmen (Grad der Auslastung, Synergieeffekte, Verfügbarkeit, Zeitfenster, Bauvolumen usw.) entscheidend die Baukosten.

Anlage 5 zeigt eine Übersicht der Bauwerke mit Zustandsnoten  $\geq 2,5$ . An diesen Bauwerken sind vordringlich Schäden zu beseitigen. Jedoch erfolgt eine Auswahl derjenigen Bauwerke für Maßnahmen grundhafter Erneuerungen aus der Gesamtschau aller Bauwerke.

Das vorgeschlagene Programm bietet Gewähr, dass die im Haushalt des Landkreises zur Verfügung gestellten Mittel optimal eingesetzt werden. Allerdings sollte die Reihung der Maßnahmen, insbesondere bei den Decken- und Bauwerkssanierungen, innerhalb des fünfjährigen Programms flexibel und veränderlich bleiben, da unbeeinflussbare äußere Einflüsse wie beispielsweise Streckensperrungen und Umleitungen infolge Baumaßnahmen Dritter oder unvorhersehbare Schäden infolge Wetterereignissen die Notwendigkeit bzw. Praktikabilität verändern können.



## Übersicht Finanzmitteleinsatz Kreisstraßenprogramm 2021-2025

Das neue Kreisstraßenprogramm plant folgenden Finanzmitteleinsatz:

	2021	2022	2023	2024	2025	
Sanierung Kreisstraßen	776.000	803.000	832.000	861.000	891.000	Unveränderter Mitteleinsatz in Höhe von 750.000 unter Berücksichtigung Baukostenindex Straßenbau (jährlich 3,5%)
Sanierung Bauwerke	175.000*	175.000*	175.000*	175.000*	175.000*	Unveränderter Mittelansatz gegenüber Vorprogramm
Radinfrastruktur	275.000**	275.000**	275.000**	275.000**	275.000**	Unveränderter Mittelansatz gegenüber Vorprogramm

\*aufgeteilt in 100 Tsd. ErgebnisHH + 75 Tsd. InvestitionsHH

\*\*aufgeteilt in 75 Tsd. ErgebnisHH + 200 Tsd. InvestitionsHH zzgl. 100 Tsd. geschätzte Förderung Land

---

Marion Dammann  
Landrätin

---

Ulrich Hoehler  
Erster Landesbeamter

### ■ Anlagen

- Anlage 1: Straßennetzkarte Landkreis Lörrach
- Anlage 2: Karte Zustand Kreisstraßen ZEB – Gesamtwert
- Anlage 3: Übersicht dringlichster Sanierungsabschnitte Kreisstraßen – „rote Liste“
- Anlage 4: Übersicht Maßnahmen Kreisstraßen
- Anlage 5: Übersicht Bauwerke mit Zustandsnote  $\geq 2,5$
- Anlage 6: Übersicht Maßnahmen Radinfrastruktur