Kreisverwaltung Trier-Saarburg Trier, 05.04.2017
Geschäftsbereich I Abteilung: 6

# BESCHLUSSVORLAGE

(Nr. 0094/2017/1)

| Beratungsfolge | Sitzungstermin | Behandlung |
|---|---|---|
| **Kreisausschuss** | 24.04.2017 | öffentlich |

**K 8 Wintersdorf - Kersch; Vorstellung von Ausführungsvarianten**

**Kosten:**

| | |
|---|---|
| Betrag: | 1.600.000,- € |
| Haushaltsjahr: | 2018/2019/2020 |
| Teilhaushalt: | Finanzhaushalt – Investive Maßnahmen |
| Buchungsstelle: | 54201 096110 |
| Haushaltsansatz: | noch nicht vorhanden |

---

**B E S C H L U S S V O R S C H L A G :**

Der Kreisausschuss beschließt den Landesbetrieb Mobilität (LBM) zu beauftragen, die Planungen für die in den Jahren 2018 bis 2020 vorgesehen Sanierung der K 8 zwischen Wintersdorf und Kersch auf Basis der in der Vorlage dargestellten teureren Variante fortzuführen.

**S a c h d a r s t e l l u n g :**

Die Sanierung der K 8 zwischen Wintersdorf und Kersch befindet sich aufgrund des schlechten Zustands der Strecke bereits seit mehreren Jahren im Mittelfristigen Kreisstraßenbauprogramm des Landkreises Trier-Saarburg. Bei der letztmaligen Fortschreibung des Mittelfristigen Kreisstraßenbauprogramms für die Jahre 2017ff (Kreistagsbeschluss vom 24.10.2016) war die Durchführung der Maßnahme nun für die Jahre 2018 und 2019 vorgesehen worden, wobei man ursprünglich davon ausging, dass im Zusammenhang damit im Jahr 2018 Kosten in Höhe von 550.000,- € und im Jahr 2019 Kosten in Höhe von 250.000,- € anfallen würden.

Wie der LBM uns nun anlässlich einer Besprechung Ende vergangenen Jahres, sowie in der letzten Sitzung des Bauausschusses am 15.03.2017 mitteilte, haben

sich in der Planung der Maßnahme nun im Wesentlichen zwei mögliche Ausführungsvarianten herauskristallisiert.

Bei der teureren Variante entstehen dabei erhebliche Kosten für die Entwässerung, sowie eine Verbreiterung der Strecke, so dass sich die Kosten der Maßnahme auf Basis dessen auf bis zu 1,6 Millionen Euro belaufen könnten (davon allein über 400.000 € für die Entwässerung). Diese Variante bietet jedoch den Vorteil, dass sie den Ausbau der Strecke von bisher lediglich knapp 4 Metern auf 5 Meter, sowie eine geordnete Entwässerung der Straße beinhaltet. Beide Faktoren tragen maßgeblich zu einer erhöhten Verkehrssicherheit, als auch zu einer erhöhten Lebensdauer, sowie daraus resultierend auch zu einem geringeren Unterhaltungs- und Sanierungsaufwand des betroffenen Streckenabschnitts bei.

Der seitens des Landesbetriebs Mobilität vorgeschlagene Mindeststandard für Kreisstraßen beinhaltet u. a. eine Mindestfahrbahnbreite von 5 Metern. Bei geringeren Fahrbahnbreiten sei insbesondere beim Schwerlastverkehr, sowie allgemein auch bei größeren Fahrzeugen mit Problemen im Begegnungsverkehr zu rechnen. Die Fahrzeuge würden so häufig gezwungen einander nach außen hin auszuweichen, was neben einem erhöhten Gefahrenpotenzial auch eine schnellere Beschädigung und Abnutzung der Straßenbankette in diesem Bereich nach sich ziehen würde. Eine Mindestfahrbahnbreite von 5 Metern sei daher aus Sicht des LBM sehr zu empfehlen; zusätzlich sei hier zu beachten, dass auch die anderen Kreisstraßen in diesem Gebiet zumindest diese Fahrbahnbreite aufweisen, so dass es bei einer Sanierung nur schwer vermittelbar sei, wenn man diesen Mindeststandard nun nicht auch auf diesen Streckenabschnitt übertragen würde.

Ohne eine geordnete Entwässerung der Strecke bestehe darüber hinaus auch weiterhin die Gefahr, dass bei stärkeren und länger andauernden Regenfällen Wasser in größeren Mengen auf die Straße gespült werden könnte. So könnten auch Gegenstände, wie Steine o. Ä. auf die Straße gelangen. Darüber hinaus seien größere Wassermengen insbesondere für die Lebensdauer einzelner Fahrbahnteile, insbesondere der Bankette einer Strecke, die dadurch einer erhöhten Ausspülungsgefahr unterlägen, nicht förderlich.

Da bei der teureren Variante aufgrund der höheren Fahrbahnbreite, sowie aufgrund zusätzlich benötigter Flächen für die Entwässerung ein erhöhter Grunderwerb notwendig sein wird, der ggf. dann auch noch die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach sich ziehen könnte, wäre hierzu nach derzeitigem Kenntnisstand noch eine längere Planungszeit von ca. 3 Jahren erforderlich, so dass das Projekt voraussichtlich erst in 2020 und nicht bereits wie an sich geplant bereits in den Jahren 2018 und 2019 realisiert werden könnte.

Die günstigere Variante mit voraussichtlichen Kosten von ca. 800.000 € würde hingegen nur eine Erhöhung der Fahrbahnbreite auf 4,5 Meter beinhalten. Dies würde zwar immer noch eine Steigerung gegenüber der bisherigen Fahrbahnbreite von aktuell lediglich knapp 4 Metern bedeuten, jedoch nicht den oben beschriebenen Mindeststandard von 5 Metern und somit auch nicht den gewünschten Mehrwert für die Verkehrssicherheit und die Lebensdauer der Straße erreichen. Darüber hinaus wäre bei dieser Variante durch die höhere Inanspruchnahme der Straßenbankette voraussichtlich auch wieder mit höheren Unterhaltungskosten zu rechnen. Im Bezug auf die Entwässerung würde diese Variante keine wesentlichen Vorteile im Vergleich

zur bisherigen Situation mit sich bringen, was bedeutet, dass die Entwässerung nach wie vor ungeordnet stattfinden würde, mit den sich daraus ergebenden Nachteilen für die Verkehrssicherheit, die Lebensdauer und die Unterhaltungskosten der Straße.

Auch bei dieser Variante wären noch Fragen des Grunderwerbs zu klären, jedoch nicht im vergleichbaren Ausmaß wie bei der teureren Variante, so dass hier lediglich noch mit einer Planungszeit von ca. 1,5 Jahren zu rechnen sei und das Projekt so wie ursprünglich geplant in den Jahren 2018 und 2019 in Angriff genommen werden könnte.

Der Bauausschuss hat sich in seiner Sitzung am 15.03.2017 trotz der damit verbundenen Mehrkosten, sowie der zeitlichen Verzögerung der Maßnahme einstimmig dafür ausgesprochen, die auch seitens des LBM empfohlene teurere Variante weiterzuverfolgen. Die dadurch entstehenden Mehrkosten, sowie die zeitliche Verzögerung der Maßnahme ließen sich durch die damit verbundenen Vorteile insbesondere für die Lebensdauer der Strecke, die Verkehrssicherheit, sowie die daraus resultierenden geringeren Unterhaltungskosten klar rechtfertigen. Die Realisierung der günstigeren Variante würde zwar den im Mittelfristigen Kreisstraßenbauprogramm für diesen Zweck vorgesehenen Mitteln entsprechen, jedoch im Ergebnis keine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation in diesem Streckenabschnitt bedeuten.

Seitens der Verwaltung wird daher ebenfalls vorgeschlagen die Sanierung im Rahmen der teureren Variante mit einem Investitionsvolumen von ca. 1,6 Millionen Euro durchzuführen, auch wenn dies im Rahmen des Mittelfristigen Kreisstraßenbauprogramms voraussichtlich die zusätzliche Bereitstellung von Mitteln im Umfang von ca. 800.000,- € nach sich ziehen wird.

Ein Mitarbeiter des LBM wird im Rahmen der Sitzung zur Beantwortung von Fragen im Zusammenhang mit den Ausführungsvarianten zur Verfügung stehen.