
Amt für Schulen, Straßen und
Gebäudemanagement

Ausschuss für Umwelt und Verkehr

01.07.2014

Öffentlich

TO Nr. 6

K 1400 Stöttener Steige - Sanierung von Rutschungen-

I. Beschlussantrag

Der UVA stimmt der Sanierung der Rutschungen im Zuge der K 1400 Stöttener Steige mit aktuellen Gesamtkosten von vorläufig 2,37 Mio. EUR zu. Davon entfallen voraussichtlich

1,600 Mio. € auf das lfd. Haushaltsjahr 2014 und
0,737 Mio. € auf das Haushaltsjahr 2015.

Die Verwaltung wird ermächtigt, die Ausschreibung der Bauleistung zu veranlassen und dem wirtschaftlichsten Anbieter den Bauauftrag zu erteilen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Die nach den Starkregenfällen im Juni 2013 aufgetretenen Rutschungen an der Kreisstraße 1400 (als sog. 2. Bauabschnitt) wurden erstmalig im UVA am 02.07.2013 (BU UVA 2013/ 26) und zuletzt am 14.01.2014 (BU UVA 2014/ 5) behandelt.

Damals lagen vorläufige geschätzte Kosten von 2,1 Mio. € zu Grunde, die mit einem Betrag von 1,6 Mio. € zur Umsetzung über die Änderungsliste zum Haushaltsplan 2014 vorgesehen wurden, 500.000 € wurden zur Finanzierung im Haushalt 2014 vorgemerkt.

Aufgrund der inzwischen vorliegenden geologischen Untersuchung wurde ein Bauverfahren zur Sanierung der Rutschungen entwickelt und die erforderlichen Gesamtkosten aktualisiert. Ein aktualisiertes Projektdatenblatt liegt als **Anlage** bei.

Der Steilhang im Sanierungsbereich der K 1400 vom Talfuß bis zur Kehre wird von meist sehr mächtigen Hangschuttablagerungen eingenommen. Die Lagerungsdichte ist sehr wechselhaft. In weiten Bereichen wurden lockere, teilweise bis zu 10 m starke Hangschuttüberdeckungen festgestellt, vgl. Erläuterungen im UVA am 14.01.2014.

Im unteren Bereich der Sanierungsstrecke sind die Setzungen vorwiegend auf das Versagen der vorhandenen Gabionen (von Station 0,120 bis 0+570m) aus den 70-er Jahren zurückzuführen.

Die Setzungen im Hauptschadensbereich (von Station 0+360 bis 0+400 und von 0+450 bis 0+550) werden zusätzlich durch bergseitigen Wassereintritt und durch unzureichende Standfestigkeit des Untergrundes verursacht.

Ziel ist es, ab Station 0+055 bis zur Kehre bei Station 0+570 den Wassereintritt in den Untergrund durch oberflächiges Hangwasser zu vermeiden und schadlos abzuführen. Ergänzend werden in regelmäßigen Abständen Sickerscheiben zur Drainage des Schichtwassers eingebracht.

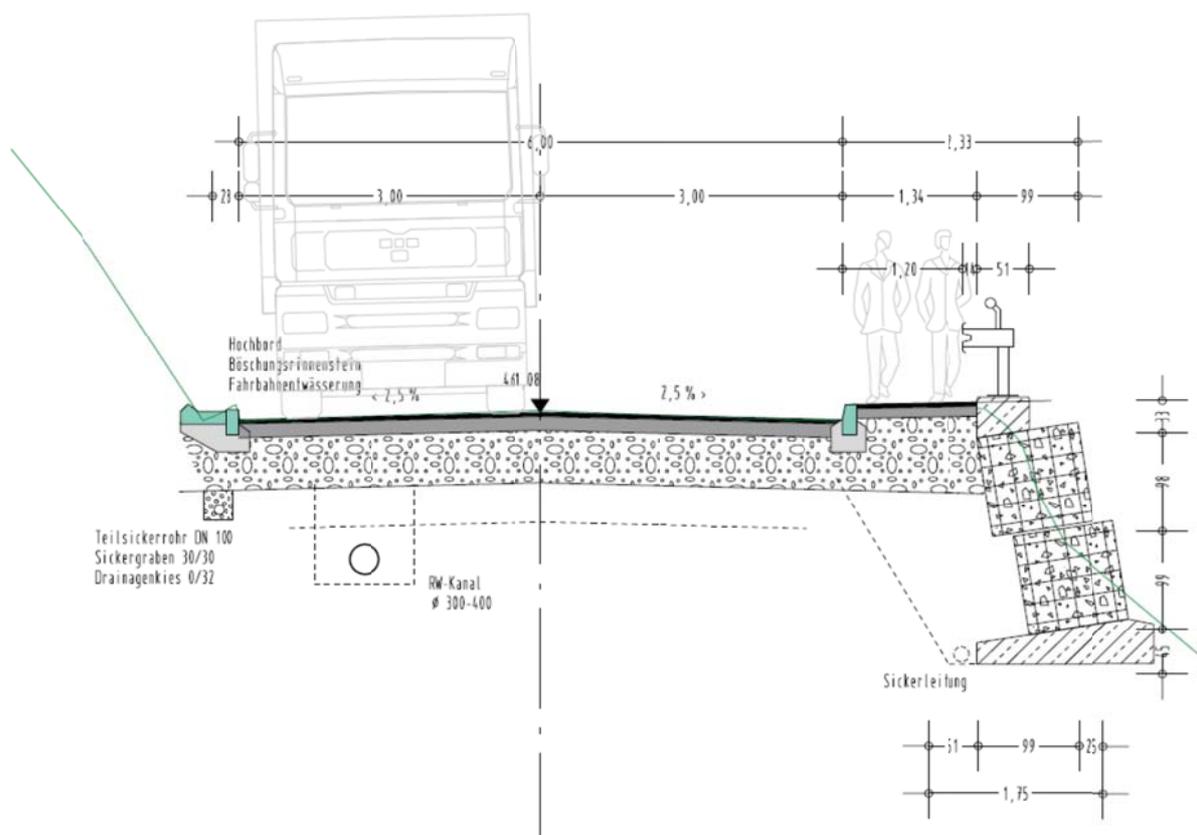


Abbildung 1: kennzeichnender Querschnitt bei Station 0+200

Im Bereich der Hauptschäden sollen die bis zu fünf Gabionenreihen zukünftig auf einem Stahlbetonkopfbalken gelagert werden. Dieser Kopfbalken wird mit Mikropfählen als Zug- und Druckpfähle im Untergrund verankert.

Die statischen Berechnungen ergaben, dass in Längsrichtung im Abstand von ca. 2 m Mikropfähle ($D > 135$ mm) mit einer Einbindelänge von ca. 3 m in tragfähigem Fels notwendig sind.

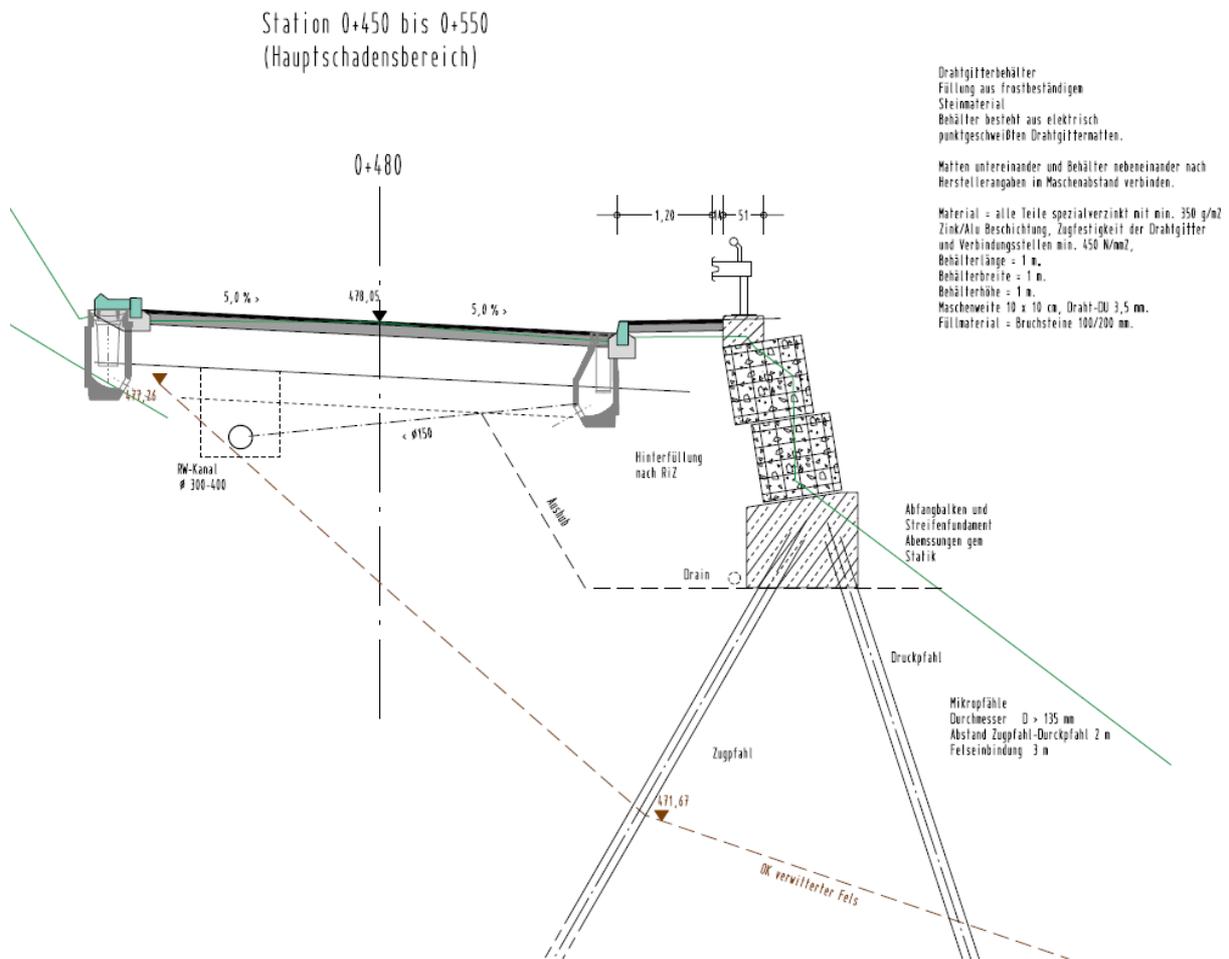


Abbildung 2: kennzeichnender Querschnitt bei Station 0+480

Die Kreisstraße wird durch den Sanierungsvorschlag in der Lage und Höhe an den Bestand angepasst. Eine Verbreiterung der im Bestand 6,0 m breiten Fahrbahn erfolgt nicht. Die Erhaltungsarbeiten erfolgen innerhalb der vorhandenen Straßenfläche.

Es wird mit einer Bauzeit von ca. 10 Monaten gerechnet. Ein Großteil der straßenbaulichen Leistungen wird ab dem Frühjahr 2015 durchgeführt. Die Maßnahme kann nur unter einer Vollsperrung erfolgen.

III. Handlungsalternativen

Grundsätzlich keine, da der Landkreis als Straßenbaulastträger die Straße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden und den allgemein anerkannten Regeln des Straßenbaus entsprechenden Zustand zu erhalten hat.

Es wurden verschiedene Sanierungsvarianten untersucht. Unter Berücksichtigung der Baudurchführung, der daraus folgenden Eingriffe in den Naturraum, des erforderlichen Grunderwerbs und der Wirtschaftlichkeit wird vom Straßenbauamt die vorgestellte Lösung bevorzugt.

IV. Finanzielle Auswirkungen/ Folgekosten

Die Ingenieur- und Bauleistung wurden auf Grundlage des gegenständlichen Sanierungsvorschlags mit Stand Mai 2014 aktualisiert:

Ingenieurleistungen	0,18 Mio. €
Vermessungsarbeiten	0,005 Mio. €
Baugrunderkundung	0,020 Mio. €
Geologisches Gutachten	0,015 Mio. €
Objekt- und Tragwerksplanung	0,120 Mio. €
Sonstige Kosten	0,020 Mio. €
Baukosten	2,19 Mio. €
Straßenbaukosten (Untergrund, Entwässerung, Straßenoberbau)	0,917 Mio. €
Ingenieurbauwerke (Microbohrpfähle, Kopfbalken, Gabionen)	1,168 Mio. €
Sonstige Kosten (Verkehrsführung, Straßenausstattung)	0,105 Mio. €
aktuelle Gesamtkosten	2,37 Mio. €

Die Kostenschätzung gilt unter dem Vorbehalt folgender zum aktuellen Zeitpunkt noch verbleibenden Risiken:

- 2 - 5% Preisindexrisiko
- 5 - 10 % Baugrundrisiko

Am 12.11.2013 (BU UVA 2013/50) wurde dargelegt, dass diese Maßnahme als **Investitionsmaßnahme** nach dem NKHR im Finanzhaushalt veranschlagt werden muss.

Beim Auftrag I 54 20 01 14 wurden 1,60 Mio. € im Haushalt 2014 veranschlagt. Die verbleibenden 0,737 Mio. € werden vorläufig im Entwurf des Haushaltsplanes 2015 veranschlagt.

Für die Schäden an der Fahrbahn wurde beim Regierungspräsidium Stuttgart ein Antrag auf Zuwendungen aus dem EU-Solidaritätsfonds bzw. der Aufbauhilfe Hochwasser am 05.04.2014 eingereicht. Auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass für diese Hangrutschung auch die Umweltabteilung des RP eine interne Beurteilung abzugeben habe, die bis zur heutigen Sitzung nicht abgeschlossen sei. Somit kann seitens des RP Stuttgart derzeit noch keine definitive Aussage zu den Chancen einer Förderung getroffen werden.

Deshalb sind im Haushalt 2014 auch keine Einzahlungen veranschlagt.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

VI. Internetfreigabe:

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet



Maßnahme	K 1400 Stöttener Steige BA II – Rutschungsanierung
Lage im Netz	Stadt Geislingen an der Steige Verbindung Geislingen über Stötten bzw. Treffelhausen (B 466)
Querschnitt	6,00m + 1,20m Gehweg
Länge, Steigung	0,6 km
Einstufung im Erhaltungsprogramm 2012 / 2015	Note 4 hoch Mehrere Rutschungen
Kosten	2,37 Mio. € 2 - 5% Preisindexrisiko, 5 - 10% Baugrundrisiko
Verkehrsmenge (DTV)	1.800 Kfz/24h
Bauwerke	In Teilbereichen Mikropfahlgründung als Zug- und Druckpfahl, Gabionen
Stand der Planung	Baugrunderkundung, Vermessung, Kostenschätzung
aktueller Sachstand	Bauwerksentwurf für Ausschreibung in Bearbeitung
geplante Bauzeit	ca. 10 Monate (unter Vollsperrung)
Besonderheiten	Entlang der gesamten Baustrecke sind die vorhandenen Gabionen durch eine neue Böschungssicherung zu ersetzen.