

## Niederschrift



Gremium: **59. Sitzung des Bau-, Umwelt- und Energieausschusses**

Sitzungsdatum: **Montag, den 29.07.2013**

Sitzungsort: **Rathaus Königsbrunn, Marktplatz 7, 86343 Königsbrunn, Großer Sitzungssaal**

Beginn: 9:05 Uhr Ende: 13:24 Uhr

---

Landrat Sailer eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

**Vorsitzende / Vorsitzender:**  
Martin Sailer

**Mitglieder:**

Peter Baumeister	ab 9:24 Uhr
Hansjörg Durz	bis 11:55 Uhr
Ulrike Höfer	
Fritz Hölzl	
Annegret Kirstein	bis 12:27 Uhr
Henriette Kirst-Kopp	
Rudolf Lautenbacher	
Gerhard Mößner	ab 13:04 Uhr
Franz Neher	ab 9:20 Uhr
Alfred Sartor	
Joachim Schoner	
Franz Settele	
Stefan Steinbacher	von 9:20 Uhr - 12:40 Uhr
Robert Wittmann	entschuldigt

**Verwaltung:**

Sigrid Hausotter	
Karin Hesse	
Manfred Hofmann	zu TOP 1
Jürgen Lutz	
Uwe Schwarzer	zu TOP 1
Frank Schwindling	
Kerstin Zoch	

**Weitere Anwesende:**

Markus Bernhard, Büro IngPunkt (zu TOP 1)  
Ludwig Fröhlich, 1. Bgm. Stadt Königsbrunn  
Dr. Thomas Jahn, Rechtsanwälte Meidert & Kollegen (zu TOP 13)  
Julia Mang-Bohn, Bohn Architekten (zu TOP 1)  
Wolfgang Obel und Benjamin Michel, Obel Architekten (zu TOP 12)

**Schriftführerin:**

Ulla Berger

**Tagesordnung:**

**Öffentliche Sitzung**

1. Hochbau  
Dienstgebäude Landratsamt Augsburg - Parkdeck im Innenhof West;  
Vorstellung der Machbarkeitsstudie zu den Varianten Generalsanierung  
und Neubau des Parkdecks im Innenhof West  
Vorlage: 13/0210
2. Hochbau  
Realschule Königsbrunn - Gymnastikraum;  
Berichterstattung zum aktuellen Sachstand  
Vorlage: 13/0211
3. Tiefbau  
Kreisstraße A 2 - Ersatzneubau Schmutterbrücke Münster;  
Vorstellung Bauentwurf  
Vorlage: 13/0212
4. Tiefbau  
Kreisstraße A 5 Ausbau nördlich Adelsried;  
Vorstellung und Genehmigung Bauentwurf  
Vereinbarung mit der Gemeinde Bonstetten  
Vorlage: 13/0213
5. Tiefbau  
Kreisstraße A 3 Rad- und Gehweg Gessertshausen-Oberschönenfeld  
Vorstellung und Genehmigung Bauentwurf  
Vereinbarung mit der Gemeinde Gessertshausen  
Vorlage: 13/0214
6. Tiefbau  
Aufstufung der Gemeindeverbindungsstraße Ellgau - B 2 zur Kreisstraße;  
Umstufungsvereinbarung mit der Gemeinde Ellgau  
Vorlage: 13/0215
7. Tiefbau  
Kreisstraße A 12 - Kurvenabflachung Biberbach;  
Vorstellung und Genehmigung Bauentwurf  
Vorlage: 13/0216

8. Tiefbau  
Kreisstraße A 16 - Umgestaltung im Zuge des Bebauungsplans Nr. 18  
"Nördlich der Ulrichstraße" der Gemeinde Kleinaitingen;  
Vorstellung des geänderten Bebauungsplans  
Stellungnahme der Tiefbauverwaltung im Rahmen  
der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange  
Vorlage: 13/0217
9. Tiefbau  
Zustimmung zum Einsatz und Wechsel  
zur Feuchtsalztechnik im Winterdienst  
Vorlage: 13/0233
10. Verschiedenes  
Via-Claudia-Realschule Königsbrunn;  
EDV-Verkabelung - Bewilligung überplanmäßiger Mittel  
Vorlage: 13/0239
11. Wünsche und Anfragen

### **Nichtöffentliche Sitzung**

12. Hochbau  
Realschule Meitingen - Umbau, Sanierung und Erweiterung;  
Berichterstattung zum aktuellen Kostenstand  
Bewilligung überplanmäßiger Mittel  
Vorlage: 13/0218
13. Hochbau  
Helen-Keller-Schule Dinkelscherben;  
Berichterstattung zum aktuellen Stand der Gerichtsverfahren  
Vorlage: 13/0219
14. Beratung der Kreisenergiewerke  
während der Gründungs- und Startphase  
Vorlage: 13/0234
15. Hochbau - Auftragsvergabe  
Gymnasium Diedorf - Neubau;  
Baumeisterarbeiten  
Vorlage: 13/0220
16. Hochbau - Auftragsvergabe  
Gymnasium Diedorf - Neubau;  
Aufzugsanlagen  
Vorlage: 13/0221
17. Hochbau - Auftragsvergabe  
Gymnasium Königsbrunn - Schwimmbadsanierung;  
Gewerk: Baumeisterarbeiten Umkleiden und Schwimmbecken  
Vorlage: 13/0222

18. Hochbau - Auftragsvergabe  
Gymnasium Königsbrunn - Schwimmbadsanierung;  
Gewerk: Edelstahlschwimmbecken  
Vorlage: 13/0223
19. Hochbau - Auftragsvergabe  
Paul-Klee-Gymnasium Gersthofen - Machbarkeitsstudie  
Vorlage: 13/0224
20. Tiefbau - Auftragsvergabe  
Sommersalzlieferung  
Vorlage: 13/0225
21. Bekanntgabe Dringlicher Anordnungen  
Vorlage: 13/0226
22. Bekanntgabe Landratsvergaben  
Vorlage: 13/0227
23. Verschiedenes  
Kreisstraße A 16 - Ausbau der Ortsdurchfahrt Birkach;  
Nachträge  
Vorlage: 13/0238
24. Wünsche und Anfragen

**Bgm. Fröhlich** begrüßt die Anwesenden im Sitzungssaal der Stadt Königsbrunn und wünscht den Teilnehmern einen guten Sitzungsverlauf.

## Öffentliche Sitzung

**TOP 1 Hochbau**  
**Dienstgebäude Landratsamt Augsburg - Parkdeck im Innenhof West;**  
**Vorstellung der Machbarkeitsstudie zu den Varianten Generalsanierung**  
**und Neubau des Parkdecks im Innenhof West**  
**Vorlage: 13/0210**

Anlagen: Machbarkeitsstudie  
Stellungnahme Sg. 01/10, 01/12, 01/13

### Sachverhalt:

Im westlichen Innenhof des Landratsamtes Augsburg steht seit dem Jahr 1978 ein Parkdeck primär für Mitarbeiter zur Verfügung. Der Sachverständige Herr Dipl. Ing. Bernhard, vom Büro Ing.Punkt kommt in seinem Gutachten zum baulichen Zustand des Parkdecks und der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen zu dem Ergebnis, dass das Parkdeck unverzüglich umfassend saniert werden muss, damit die Standsicherheit weiterhin gewährleistet ist. Auf die Sachverhaltsdarstellung in der Sitzung am 17.01.2013 Vorlage Nr. 12/0346 wird verwiesen.

Es wurden entsprechend dem Beschluss des Bau-, Umwelt- und Energieausschusses vom 17.01.2013 Notabsicherungsmaßnahmen durchgeführt, damit Zeit für eine vernünftige planerische Konzeption und Gegenüberstellung verschiedener Varianten, von der Generalsanierung des Parkdecks bis hin zu einem Neubau, nebst der Erfüllung eines zusätzlichen Raumbedarfs gewonnen werden konnte. Die Varianten wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das Architekturbüro Bohn Architekten, München, planerisch untersucht und der entsprechende Investitionsbedarf ermittelt. Da im Rahmen der Studie auch baubetriebliche Abhängigkeiten mit Blick auf eine möglichst kurze Bauzeit und insbesondere statische Rahmenbedingungen untersucht werden müssten, erfolgte die Planung des Architekturbüros Bohn Architekten in enger Abstimmung mit dem Ingenieurbüro Ing.Punkt aus Augsburg.

Zunächst wurden hausintern aktuell sinnvoll erscheinende Nutzeranforderungen an die Planung definiert und zusammengestellt. Auf dieser Basis wurden vom Planungsteam drei Varianten untersucht und zeichnerisch dargestellt. Folgende Varianten wurden untersucht:

#### **Variante A Sanierung der bestehenden Garage**

Die beiden vorhandenen Parkdecks weisen nach den vorliegenden Plänen 88 Stellplätze auf. Diese entsprechen jedoch in großem Umfang nicht den Größen, die nach der Garagenverordnung vorzusehen sind. Auch die Fahrgassen und Rampen entsprechen nicht den dort vorgegebenen Breiten und Steigungsverhältnissen. Insgesamt ist die Parksituation als höchst problematisch einzustufen. Aufgrund der herrschenden Enge kommt es nach Mitteilung der Hausverwaltung im Bereich des Parkdecks überproportional häufig zu Schäden sowohl an Dienst-KFZ, als auch an Privatfahrzeugen. Mit einer „bloßen Sanierung“ könnte eine Übereinstimmung mit den aktuell geltenden Vorschriften zum Teil gar nicht erreicht werden (Steigung der Rampen). Im Falle einer Sanierung würde es zwangsläufig zu einer erheblichen Reduzierung des Parkplatzangebots kommen.

Die Zufahrt zum Hof ist ausschließlich über die bestehende Durchfahrt im Norden möglich. Diese ist nur 3,40 m (innen 3,95 m) breit und muss sowohl Ein- und Ausfahrten, als auch den Fußgängerverkehr aufnehmen. Im Hof sind entlang der Süd- und Westfassade des Gebäudes derzeit insgesamt 12 Parkplätze abmarkiert. Die Anliefersituation ist aufgrund der räum-

lichen Enge und Vermischung der Verkehre als unbefriedigend zu bezeichnen. Es gibt zu wenig Fahrradabstellmöglichkeiten und zu wenig Grünflächen.

### **Variante B Neubau der Garage**

Das vorhandene Parkdeck wird komplett abgebrochen. An seiner Stelle wird auf etwa gleicher Grundfläche ein offenes Parkhaus mit 8 halbgeschossig versetzten Ebenen errichtet. Im Einbahnrichtungsverkehr wird das Parkhaus benutzerfreundlich und bequem über kurze Rampen erschlossen. Insgesamt stehen 111 Parkplätze und 21 Motorradstellplätze zur Verfügung. Dienstfahrzeuge könnten die beiden unteren Ebenen einnehmen und deren Zufahrt mit einem Tor versehen sein.

2 Treppenhäuser an den beiden gegenüberliegenden Stirnseiten erschließen das Parkhaus für die Fußgänger und stellen die erforderlichen Fluchtwege dar.

Die Räume für Waschhalle, Fahrdienst, Lager werden an der südlichen Grundstücksgrenze errichtet. Die Anlieferung wird als überdachter Bereich ausgeführt.

Das Parkhaus wird mit einem begrünten Flachdach versehen.

Die Zufahrt zum Hof wird auf 6,60 m verbreitet. Damit können 2 Fahrspuren und ein Gehweg untergebracht werden. Um den Hof vom parkenden Verkehr zu entlasten, werden dort keine PKW Stellplätze sondern nur 60 Fahrradabstellplätze vorgeschlagen. Diese werden in Nord-Südrichtung angeordnet und grenzen den Fahrverkehr vom Fußgängerbereich ab. Die Fläche und Wendemöglichkeit für die Anlieferung werden dadurch zwar verbessert, erscheint aber aufgrund der zwangsläufig beengten räumlichen Verhältnisse noch nicht optimal gelöst. Der Hof wird mit 4 neuen Großbäumen bepflanzt. Die Fassade des Parkhauses soll als eine mit Kletterpflanzen berankte grüne Wand in Erscheinung treten.

### **Variante C Neubau der Garage mit optionalem Büroerweiterungstrakt**

Das vorhandene Parkdeck wird komplett abgebrochen. Eine zweigeschossige Tiefgarage nimmt insgesamt 146 PKW und 26 Motorräder auf. Für Dienstfahrzeuge steht das ebenerdige Geschoss mit 24 Stellplätzen zur Verfügung. Die Räume für Waschhalle, Fahrdienst, Lager werden an der südlichen Grundstücksgrenze errichtet. Die Anlieferung wird als überdachter Bereich ausgeführt. Für die den ganzen Hof einnehmende Tiefgarage müssen mehrere Lichtschächte, die Außentreppe und ein unterirdischer Verbindungsgang des Altbaus abgebrochen werden. Von Vorteil ist aber, dass durch die Tiefe der im Hauptgebäude des Landratsamtes vorhandenen drei Kellergeschosse auf dieser Seite keine Unterfangungen des Bestands erforderlich sind.

Über der Erdgeschossenebene der Parkgarage können optional zwei bis drei Bürogeschosse angeordnet werden. Ein Holzbau in wirtschaftlicher Modulbauweise und hohem Vorfabrikationsgrad zur Verkürzung der Bauzeit ist dabei durchaus möglich. Durch die Abrückung von der westlichen Nachbarwand kann ein beidseitig belichteter tiefer Baukörper geschaffen werden, der die innen liegenden Erschließungsbereiche über ein Glasoberlicht belichtet. Im zweiten Geschoss findet der Anschluss zum Altbau über eine einhüftige Erschließung statt. Der sichtbare Baukörper mit seinen 3 Geschossen nach Norden hin schließt mit seiner Außenkante an das nördliche Nachbargebäude der Sparda Bank städtebaulich schlüssig an und schafft damit einen großzügigen Hof, der in Bezug auf die Maßstäblichkeit der umgebenden Gebäuden angemessen erscheint.

Auch bei dieser Variante erscheint es sinnvoll, die Zufahrt zum Hof auf 6,60 m zu verbreitern. Damit können 2 Fahrspuren und ein Gehweg untergebracht werden.

Im Hof wird eine Einbahnverkehrssituation um eine grüne Mitte herum etabliert. Dabei entzerren sich die Verkehre. Die Tiefgaragenzufahrt und -ausfahrt liegt in direkter Flucht zur Durchfahrt, die Dienstfahrzeuge erhalten einen eigenen abgeschlossenen Bereich im Süd-

westeck des Neubaus. Lieferanten umfahren die „Grün-Insel“ und können rückwärts in die überdachte Anlieferzone einparken ohne den Verkehr zu behindern.

Fahrradabstellplätze werden in günstiger Lage im Gebäude integriert, direkt von außen anfahrbar (60 Fahrräder in Doppelstockanlagen). Für Besucher sind 3 Kurzparkplätze (evtl. Behindertenparkplätze) im nördlichen Bereich vorgesehen.

Die mittige Insel wird als begrünter Hügel gestaltet, der die TG Zufahrt teilweise überdeckt und genug Bodenaufbau für mehrere Bäume und Sträucher schafft.

In der Sitzung wird das Ergebnis der Machbarkeitsstudie von der Architektin Julia Mang-Bohn vorgestellt und die Potentiale dieses hochwertigen innerstädtischen Standortes aufgezeigt.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Veranschlagung im laufenden Haushaltsjahr:	
		<input type="checkbox"/> im Verw.HH:	<input checked="" type="checkbox"/> im Verm.HH:
		HhSt.	HhSt. 1.0683.9454
		€	150.000 €
Gesamtkosten der Maßnahme/n (Beschaffungs-/ Herstellungskosten):	Jährliche Folgekosten/ Folgekosten: <input type="checkbox"/> keine Unterhalt	Gesamtfinanzierung Eigenanteil:	Gesamtfinanzierung Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge etc.):
Var. A: 1.105.000 € Var. B: 3.185.000 € Var. C: 8.575.000 €		Var. A: 1.105.000 € Var. B: 3.185.000 € Var. C: 8.575.000 €	0,00 €

Bemerkungen:

**Herr Schwindling** erläutert den Sachverhalt. Er teilt außerdem mit, dass heute kein Beschluss gefasst, sondern hierüber erst in den Fraktionen beraten und dann im Rahmen der Haushaltsberatungen eine Entscheidung getroffen werden soll.

**Frau Mang-Bohn** und **Herr Bernhard** erläutern das Ergebnis der Machbarkeitsstudie.

**Kreisrat Durz** erachtet die Gegenüberstellung der Varianten als sehr hilfreich für die Entscheidung und möchte wissen, wie viel Nutzfläche durch die Verbreiterung der Hofeinfahrt wegfallen würde. Bei Variante C stünde eine zusätzliche Bürofläche von 885 m<sup>2</sup> zur Verfügung, die gegenüber Variante B Mehrkosten von etwa 4,5 Mio. € verursachen würde. Die Alternative wäre die Variante B und die Überlegung, stattdessen anderweitig Büroflächen zu errichten. Kreisrat Durz möchte wissen, welcher Gewinn außer den zusätzlichen Büroflächen noch mit der Variante C einhergeht.

**Frau Mang-Bohn** verweist auf die Problematik im Zusammenhang mit Außenstellen und die oftmals nicht so gut funktionierende Kommunikation. Eine Erweiterung vor Ort wäre auf jeden Fall ein großer Gewinn. Natürlich sei eine innerstädtische Erweiterung durch komplexe Baumaßnahmen teurer. Bei Variante B bestünde kein Platz für zusätzliche Nutzungen, da in diesem Fall der gesamte Luftraum für die Garage verwendet werden müsste.

Im Falle der Verbreiterung der Hofeinfahrt würde der Verlust an Büroräumen (2 Büros auf zwei Geschossen) etwa 50 m<sup>2</sup> betragen.

**Kreisrat Sartor** verweist auf den massiven Fußgängerverkehr, so dass eine Verbreiterung der Zufahrt auf jeden Fall komfortabler wäre. Allerdings werde dies nicht ganz billig sein. Bei den Garagen gebe es normalerweise im oberen Geschoss besonnte Parkplätze. Bei einer Entscheidung gegen Büroräume sollten auf dem oberen Parkdeck – falls möglich – weitere Parkplätze angeordnet werden.

Als Kosten für die Verbreiterung der Zufahrt nennt **Frau Mang-Bohn** einen Betrag von etwa 100.000 €. **Landrat Sailer** weist darauf hin, dass dieses Modul unabhängig von der Variante umgesetzt werden könnte.

Zum Vorschlag von Kreisrat Sartor meint **Frau Mang-Bohn**, dass ein Gründach natürlich schöner aussehen würde. Es gäbe aber auch die Möglichkeit, oben noch Parkplätze anzuordnen. Dies wäre dann mit der Sparda-Bank abzustimmen.

Auf Nachfrage von **Kreisrat Hölzl** nach der Kalkulation der Kosten für das Gründach erklärt **Frau Mang-Bohn**, dass für Dächer Flächenkosten von 282 €/m<sup>2</sup> herangezogen würden, genauere Untersuchungen hierzu aber noch nicht erfolgt seien.

**Kreisrätin Höfer** fragt nach, welche Mehrkosten durch die Gewinnung solcher zusätzlichen Parkplätze entstehen würden bzw. wie viele dies sein könnten und ob die Kosten für die Verbreiterung der Zufahrt in jeder Variante bereits beinhaltet sind. Die Frage sei auch, ob tatsächlich 26 Motorradstellplätze benötigt würden oder dieser Platz auch anders genutzt werden könnte.

**Herr Bernhard** erklärt, es werde hier nicht von Abstellmöglichkeiten nur für klassische Sportmotorräder ausgegangen. Er verweist auf die steigende Elektromobilität. Die entsprechenden Fahrzeuge könnten nicht am Fahrradstellplatz untergebracht werden. Es sei auch bereits darüber diskutiert worden, eventuell eine Stromtankstelle anzubieten.

**Landrat Sailer** informiert über eine derzeit laufende Umfrage. Man könnte hieraus ein Gesamtkonzept machen. Bis zur nächsten Sitzung werde man den konkreten Bedarf abgefragt haben.

**Kreisrat Schoner** spricht zwei Aspekte an, zum einen den finanziellen und zum anderen den umweltpolitischen Aspekt. Bei mehr Parkplätzen sei der Anreiz natürlich größer, mit dem Auto zu fahren und nicht mit dem ÖPNV. Stattdessen sollte besser in ein Job-Ticket investiert werden. Bei einer Umfrage vor 15 Jahren sei der Augsburger Raum der einzige Raum gewesen, der kein solches Job-Ticket angeboten habe. Es wäre viel besser, ein solches umweltpolitisches Signal zu setzen. Wenn man das Klimaschutzkonzept umsetzen wolle, dann müssten 28 % CO<sub>2</sub> im Verkehrsbereich eingespart werden.

**Landrat Sailer** meint, dies sei zwar dem Grunde nach richtig. Wenn man dies aber konsequent machen wolle, dann müsse auf der anderen Seite die Zahl der Dienstwagen signifikant erhöht werden, da viele Mitarbeiter mit dem eigenen Auto in den Außendienst fahren würden. Für diese Dienstwagen würden dann zusätzliche Stellplätze benötigt. Das Landratsamt müsse für seine Mitarbeiter außerdem in einem entsprechenden Umfang Stellplätze zur Verfügung stellen. Derzeit liege man deutlich unter dieser Anzahl an Stellplätzen.

**Kreisrat Schoner** erachtet es als eine zum Teil unsoziale Verlagerung von Kosten, wenn Mitarbeiter ihre privaten Fahrzeuge dienstlich nutzen müssen. Viele Familien seien dadurch gezwungen, ein Zweitfahrzeug zu unterhalten.

**Landrat Sailer** betont, es werde niemand dazu gezwungen, seinen Privat-Pkw für Außendiensttätigkeiten zu nutzen.



**Herr Schwindling** führt aus, die heutige Vorstellung der Machbarkeitsstudie sei nichts anderes als eine Potenzialanalyse, um zu sehen, welches Potenzial in dieser hochwertigen und teuren innerstädtischen Lage stecke. Es müsse damit gerechnet werden, dass dem Landkreis weitere Aufgaben zuwachsen, für die am Standort Erweiterungsmöglichkeiten benötigt würden. Mit dieser Potenzialanalyse wolle man unter anderem demonstrieren, wie man es auch im Falle eines Neubaus des Parkdecks gewährleisten könne, 850 m<sup>2</sup> zusätzliche Büroräume zu realisieren.

Es bestünde natürlich die Möglichkeit, oben auf dem Pardeck zusätzliche Stellplätze zu errichten. Allerdings wäre ein Gründach sowohl für das Mikroklima als auch mit Blick auf die Nachbarschaft von Vorteil, weshalb empfohlen werde, dies so zu machen. Dass bei dieser Lösung noch viel Spielraum vorhanden sei, sei klar. Letztendlich müsse man im Stadium der Entwurfsplanung entscheiden, was man mache.

**Kreisrat Steinbacher** spricht sich gegen eine Sanierung und dafür aus, etwas Vernünftiges in Form einer richtigen Parkgarage entstehen zu lassen. Allerdings seien 146 Stellplätze immer noch erbärmlich wenig. Die Frage sei, wie viele Stellplätze das Landratsamt eigentlich bei einer Umsetzung der Stellplatzverordnung bräuchte. Kreisrat Steinbacher vertritt darüber hinaus die Auffassung, anstelle eines Gründachs weitere Parkplätze zu schaffen. Er gibt zu bedenken, dass wohl die Diskussion aufkommen werde, wie viel man noch in diesen Standort stecken wolle. Es sollte auch einmal in die Richtung gedacht werden, das Gebäude zu verkaufen und ein Landratsamt auf dem Land zu errichten.

**Kreisrat Neher** erachtet den jetzigen Standort des Landratsamtes als sehr gut. Kollege Schoner habe mit seinen Ausführungen Recht. Die Mobilitätsdrehscheibe werde ausgebaut. Die Mitarbeiter sollten künftig stärker animiert werden, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Es sollte auf jeden Fall in Richtung Neubau des Parkdecks gegangen und eine optimale Ausnutzung des Raumes für die Garagen angestrebt werden. Zusätzliche Büroräume seien dort mit Blick auf die heutigen Medien und die Vernetzungsstruktur nicht zwingend notwendig und die Auslagerung von Bereichen nicht das entscheidende Thema. Die in der dritten Variante genannten Kosten seien außerdem nur schwer vermittelbar, weil der Landkreis andere Prioritäten mit seinen Schullandschaften gesetzt habe.

**Landrat Sailer** legt dar, dass der Bedarf der Motorradstellplätze noch nachgerechnet und ermittelt werden sollte, wie viele Stellplätze nach der Stellplatzverordnung notwendig wären. Des Weiteren sollte eine Investitionsplanung unter Einbeziehung einer Vermietung von Stellplätzen als Gegenfinanzierung erarbeitet werden.

**Kreisrat Hölzl** greift den Gedanken von Herrn Schwindling auf, das Nutzungspotenzial für die Zukunft zu sehen und zu würdigen. Die Variante C hätte bestimmt Charme, wenn man sich diese leisten könnte, vor allem auch im Hinblick auf die Stellplatzsituation. Kreisrat Hölzl erkundigt sich danach, ob die Kosten für den Bürobereich im Betrag von rd. 8,5 Mio. € enthalten sind. Es handle sich bei diesem Betrag nur um eine grobe Schätzung, weshalb man wohl wieder Entwicklungspotenzial nach oben in Kauf zu nehmen hätte. Sehr positiv sehe er die Verbreiterung der Zufahrt, so Kreisrat Hölzl, vor allem im Hinblick auf die Warte- und Stausituation auf der Straße, die ein Gefahrenpotenzial beinhalte. Ebenfalls sehr positiv wäre die Verlegung der Anlieferung nach Süden. Viele Mitarbeiter würden heute mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Deshalb sollte hierfür eine „kleine Infrastruktur“ geschaffen werden.

**Herr Schwindling** verweist auf die für diesen Zweck bereits vorhandenen Spinde und Duschgelegenheiten. Diese Bereiche seien jedoch verbesserungswürdig. Die dritte Variante werde unter anderem dadurch attraktiv, dass überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen und diese auch erweitert werden könnten. Viele Mitarbeiter hätten hochwertige, teure Fahrräder und deshalb ein Interesse daran, die Fahrräder in einem geschützten Be-

reich unterzustellen. Die Aspekte der Förderung des Fahrradverkehrs und der Verbesserung der Infrastruktur hätten daher durchaus etwas für sich.

**Kreisrat Neher** meint, dass dies genauso in der Variante B realisiert werden könnte. **Herr Schwindling** erklärt, dies sei zwar der Fall. Allerdings wäre bei der Variante B keine Büronutzung für die Zukunft möglich.

Auf Bitte von **Kreisrat Durz** werden von **Herrn Schwindling** anschließend nochmals die Vorteile der Variante C gegenüber der Variante B anhand des Übersichtsplanes dargestellt. Städtebaulich gesehen könnte ein Innenhof geschaffen werden, der diesen Namen auch verdiene und optisch gesehen ein Gewinn wäre. Die Zahl der Stellplätze würde sich gegenüber den 65 aktuell anrechenbaren mit 149 auf mehr als das Doppelte erhöhen.

Auf Nachfrage von **Kreisrat Sartor** zur Waschhalle teilt **Landrat Sailer** mit, dass die Wartung und die Reinigung der Dienstwagen bereits jetzt schon extern vergeben sei, diese Reinigung der Dienstwagen allerdings vor Ort in der Garage im Landratsamt erfolge. Auch hierzu werde noch eine ausführliche Darstellung folgen.

Von **Kreisrat Hölzl** wird angefragt, wie lange der Bestand noch halten wird. Es sei erklärt worden, dass Teile des Parkdecks akut einsturzgefährdet seien.

**Herr Bernhard** teilt mit, es sei eine akute Einsturzgefahr vorhanden gewesen. Inzwischen seien jedoch Stahlteile zur Unterstützung der kritischen Stellen angebracht worden. Diese Maßnahme sei aber wirklich nur als Notabstützungsmaßnahme zu verstehen. Man wisse nicht, wie genau es in allen anderen Abschnitten aussehe. Es könnten zwar keine Teile herunterfallen, aber es könnte etwas abbrechen. Den nächsten Winter werde die Konstruktion noch gut überstehen. Danach werde nochmals eine Begehung durchgeführt. Eine Entscheidung darüber, was man tun wolle, sollte nach Auffassung von Herrn Bernhard allerdings bald fallen. Er bittet nochmals darum, die zeitliche Begrenzung der Notabstützungsmaßnahmen zu beachten. Danach müsste über weitere Unterstützungsmaßnahmen nachgedacht werden.

**Landrat Sailer** verweist die Angelegenheit zur weiteren Beratung in die Fraktionen.

<b>TOP 2</b>	<b>Hochbau Realschule Königsbrunn - Gymnastikraum; Berichterstattung zum aktuellen Sachstand Vorlage: 13/0211</b>
--------------	---

### Sachverhalt:

Das Schwimmbad in der Via Claudia Realschule Königsbrunn musste im April 2011 geschlossen werden, da die Wasseraufbereitung technisch nicht mehr in der Lage war, die geforderten Wasserwerte dauerhaft sicherzustellen. Das Schwimmbad wurde 1964 gebaut und seither ohne größere Veränderungen im Wesentlichen bis zur Schließung betrieben.

Bisher haben neben der Realschule insbesondere die Grundschulen in Königsbrunn und die Christophorusschule in Königsbrunn das Schwimmbad genutzt. Die Christophorusschule nutzt inzwischen das Angebot im Schwimmbad Bobingen für den Schwimmunterricht. Damit verbunden sind notwendigerweise Badefahrten mit dem Bus nach Bobingen. Die Realschule weicht inzwischen auf Angebote in der Königstherme aus.

Bereits in der Vergangenheit erklärte die Schulleitung der Realschule, dass der für die Realschule notwendige Schwimmunterricht in den unteren Klassen auf Dauer auch in der Königstherme durchgeführt werden könnte. Der Realschule wäre aufgrund der bestehenden Sport-

angebote eine Umwidmung in einen gut ausgestatteten Gymnastikraum als Ersatz für eine fehlende zweite Turnhalle weitaus mehr geholfen, da dann ein paralleler Sportunterricht für Knaben und Mädchen durchgeführt werden könnte.

Sofern die Schwimmhalle in anderweitige Sporträume umgebaut werden soll, wäre dafür eine schulaufsichtliche Genehmigung gem. § 4 Abs. 1 Schulbauverordnung bei der Regierung von Schwaben zu beantragen, mit der nachgewiesen werden muss, dass das Bauprogramm dem schulischen Bedarf entspricht und der notwendige Raumbedarf abgedeckt wird.

Seitens der Schulverwaltung wurde die Regierung von Schwaben um Auskunft zur Förderfähigkeit gebeten. Von der Regierung von Schwaben wurde mitgeteilt, dass eine Kleinsporthalle voraussichtlich nicht als förderfähig anerkannt werden kann, es bestünde jedoch ggf. die Möglichkeit der Förderung eines Konditionsraumes.

Aufgrund der zwischenzeitlichen Sanierungsplanung des Schwimmbades im Gymnasium Königsbrunn wurde im Rahmen der Haushaltsberatungen seitens des Bau-, Umwelt- und Energieausschuss angeregt, die Gesamtsituation der „Bäder“ in Königsbrunn zu betrachten und diesbezüglich mit der Stadt Königsbrunn eine einvernehmliche Lösung zu finden. Es wurde im Einvernehmen mit der Stadt Königsbrunn festgelegt, dass nur das Schwimmbad des Gymnasiums Königsbrunn saniert wird. Die Schüler der Königsbrunner Grundschulen der Sonderpädagogischen Förderzentren Königsbrunn (Grundschulstufe und Mittelstufe) werden das Schwimmbad künftig mit nutzen. Die Schüler der Via-Claudia-Realschule werden weiterhin die Königstherme nutzen. Die Stadt Königsbrunn beteiligt sich entsprechend dem Stadtratsbeschluss vom 18.06.2013 mit 50 % an den Sanierungskosten des Hallenbades beim Gymnasium.

Die Realschule bekommt zum Schuljahr 2013/14 in den umliegenden Hallen entsprechend Belegungsstunden, die für ihren Sportunterricht erforderlich sind. Im Ergebnis zeichnet sich damit ab, dass das bestehende Schwimmbad in der Realschule nicht in eine Kleinsporthalle, sondern in einen (förderfähigen) Konditionsraum umgebaut werden sollte. Nähere Erläuterungen erfolgen in der Sitzung.

**Herr Schwindling** berichtet über den aktuellen Stand der Planungen. Zur eventuellen Förderung eines Konditionsraumes seitens der Regierung von Schwaben teilt er mit, dass die förderfähige Fläche eines solchen Raumes etwa 65 m<sup>2</sup> beträgt. Die im Bereich der ehemaligen Schwimmhalle zur Verfügung stehende Fläche sei aber etwa fünfmal so groß. Es müsste also das 5-fache an umbautem Raum bearbeitet werden, um diese 65 m<sup>2</sup> gefördert zu bekommen. Die förderfähigen Kosten für einen solchen Konditionsraum lägen pauschal bei maximal 130.000 €, so dass der Landkreis bei einem Fördersatz von 35 – 40 % eine maximale Förderung zwischen 39.000 € und 50.000 € bekommen könnte. An Investitionen müssten jedoch knapp 1 Mio. € angesetzt werden, da dann auch die komplette Lüftungstechnik für die darüber liegende Sporthalle zu überarbeiten wäre.

Diese Tatsache habe dazu geführt, über Lösungen im schulorganisatorischen Bereich nachzudenken.

**Landrat Sailer** verweist auf entsprechende Überlegungen, im kommenden Schuljahr die 5. und 6. Klassen von Mittel- und Realschule an einem Standort und ab der 7. Klasse am anderen Standort zu unterrichten und zu sehen, welche Sportstätten dann überhaupt noch notwendig wären. Er setze darauf, dass der Landkreis in diesem Fall investiv nicht tätig werden müsse. Dies müsse aber von der Schulfamilie vor Ort mitgetragen werden.

Aufgrund der dargelegten Situation empfiehlt **Herr Schwindling** dem Ausschuss, das Thema zunächst zurückzustellen und im nächsten Jahr zu überlegen, wie und zu welchen Kosten der Raum des Schwimmbades bei der Realschule Königsbrunn konzeptionell weiterverwendet werden könnte.

**Kreisrat Neher** befürwortet, dass die Angelegenheit auf den Prüfstand gebracht wird, insbesondere die Zusammenlegung von Mittelschule und Realschule. Er sehe die Zukunft der Mittelschulen bei Betrachtung der Übertrittsquoten sehr kritisch, weshalb es wohl zu einer Verschmelzung von Mittelschulen und Realschulen kommen werde. Es werde dann viele Liegenschaften geben, die man gemeinsam nutzen könne. Es könnte auch durchaus sein, dass die Mittelschulen künftig eine Außenstelle einer Realschule sein werden. Hier gebe es im Landkreis sehr viel Potenzial.

<b>TOP 3 Tiefbau</b> <b>Kreisstraße A 2 - Ersatzneubau Schmutterbrücke Münster;</b> <b>Vorstellung Bauentwurf</b> <b>Vorlage: 13/0212</b>
--

Anlagen: Lageplan  
Vereinbarung

### Sachverhalt:

Im Investitionsprogramm 2013 - 2016 ist der Ersatzneubau Schmutterbrücke Münster im Zuge der Kreisstraße A 2 für 2014 und eine Deckenverstärkung auf einer Länge von ca. 200 m vorgesehen.

Für die Gesamtbaumaßnahme wurden im Haushalt Mittel in Höhe von insgesamt 360.000 € veranschlagt.

Die Entwurfsplanung umfasst den Ersatzneubau der Brücke über die Schmutter bei Münster im Zuge der Kreisstraße A 2 sowie deren Straßenanschlüsse. Mit dem Neubau der Straßenanschlüsse wird gleichzeitig die Ausbaulücke in der Kreisstraße A 2 zwischen Münster und dem Anschluss der Kreisstraße A 16 in Richtung Schwabmünchen geschlossen, indem die Fahrbahn auch auf dem verbleibenden Teilstück ausgebaut wird. Eine Deckenverstärkung ist wegen dem fehlenden tragfähigen Unterbau und der Anschlussprobleme (Gehweg, Bushaltestelle, Straßen) nicht wirtschaftlich und empfehlenswert.

Bei dem bestehenden Bauwerk handelt es sich um eine Einfeldbrücke in Stahlbetonbauweise aus dem Jahre 1961. Das bestehende Bauwerk ist stark geschädigt (Betonabplatzungen an dem Unterbau mit hohem Chloridgehalt und offener Bewehrung mit Lochfrass) und entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Der Zustand des Überbaues erlaubt aufgrund des mangelhaften Zustandes der Entwässerungseinrichtungen keine zuverlässige Ableitung des Oberflächenwassers von der Fahrbahn. Darüber hinaus ist der Überbau nicht zur perspektivischen Aufnahme eines Gehweges geeignet, da hierfür keine ausreichende Breite zur Verfügung steht. Eine Instandsetzung ist deshalb weder aus technischer noch aus wirtschaftlicher Sicht zu vertreten.

Auf dem nun vorgeschlagenen Ausbauabschnitt von Str.-km K A 2\_120\_3,172 bis Str.-km K A 2\_140\_0,162 (286,96 m) wird die Straße mit einem Regelquerschnitt RQ 9,5 (6,5 m Fahrbahn, 1,50 m Bankette) hergestellt. Der Fahrbahnaufbau erfolgt nach RStO in der Belastungsklasse Bk1,0 mit 4 cm Asphaltdeck- und 14 cm Asphalttragschicht. Zusätzlich wird die vorhandene Bushaltestelle behindertengerecht und die südliche Bushaltestelle zusätzlich erstellt. Die Kosten für die Bushaltestelle einschl. deren Zugänge werden von der Gemeinde getragen. Des Weiteren wird ein Gehweg von der Bushaltestelle bis nach Zirken mit einer Breite von 1,50 m hergestellt. Hier ist nach BayStrWG der Landkreis zuständig. Der Gehweg wird als erforderlich angesehen, da es nicht zu verantworten ist, dass Personen auf dem

Bankett zur Bushaltestelle oder nach Münster in den Ort laufen. Der Unterhalt wird gemäß Vereinbarung von der Gemeinde Mickhausen getragen.

Die Entwässerung der Straßenfahrbahn erfolgt wie im Bestand weitgehend über die Bankette in die angrenzenden unbefestigten Flächen, auf denen das Oberflächenwasser breitflächig versickert. In Teilabschnitten mit Randeinfassungen durch Borde ist eine Entwässerung über Straßeneinläufe geplant. Die im Bereich der Bushaltestelle anzupassende Straßenentwässerung ist an der bestehenden Entwässerung in der Einmündung Kreisstraße A16 angeschlossen. Die Warteflächen bzw. Gehwege an der Bushaltestelle sind, um eine bessere Anpassung an das Gelände zu erreichen, ähnlich der Straßenfahrbahn mit einer Entwässerung in die angrenzenden unbefestigten Flächen geplant.

Das neu zu erstellende Brückenbauwerk hat eine Stützweite von 11,35 m und eine lichte Breite von mind. 11,30 m.

Entlang der Baustrecke verlaufen unterirdisch Fernmeldekabel der Deutschen Telekom sowie Beleuchtungskabel. Die Leitungen sind während der Bauarbeiten zu sichern, sofern seitens des Leitungsträgers keine Umverlegung angestrebt wird. Bei den Aushubarbeiten können Erschwernisse auftreten, die in den Kosten im Bauentwurf nicht enthalten sind. Diese Kosten sind von den Spartenägern zu vergüten.

Die Kostenberechnung im Bauentwurf vom 19.07.2013 geht von folgenden Werten aus:

Summe Grunderwerb:	5.000 €
Summe Baukosten (brutto):	<u>669.000 €</u>
Gesamtkosten	<u>674.000 €</u>

Im Haushalt 2013 sind für diese Maßnahme in der Finanzplanung 2013 - 2016 folgende Teilansätze vorgesehen:

HhSt 1.6557.9320 Grunderwerb:	0 €
HhSt 1.6557.9500 Tiefbaukosten:	<u>360.000 €</u>
Haushaltsmittelbedarf:	<u>360.000 €</u>

Im Jahr 2013 fallen Planungs- und Grunderwerbskosten an.

Die Gesamtkosten der Kostenberechnung im Bauentwurf liegen über dem Rahmen des Haushaltsmittelbedarfes der Haushaltsplanung. Eine Anpassung des Haushaltsansatzes im Rahmen der Haushaltsberatungen ist erforderlich. Die Kostensteigerung begründet sich bei den gestiegenen Baukosten im Bereich des Brückenbaus und dem Vollausbau mit ca. 280 m, statt einer Deckenverstärkung mit 200 m.

Die Vorstellung des Bauentwurfs erfolgt in der Sitzung.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Veranschlagung im laufenden Haushaltsjahr: <input type="checkbox"/> im Verw.HH: HhSt. <input checked="" type="checkbox"/> im Verm.HH: HhSt. 1.6557.9500 € 30.000 €	
Gesamtkosten der Maßnahme/n (Beschaffungs-/ Herstellungskosten): 674.000 €	Jährliche Folgekosten/ Folgekosten: <input type="checkbox"/> keine €	Gesamtfinanzierung Eigenanteil: 395.000 €	Gesamtfinanzierung Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge etc.): 279.000 €

**Bemerkungen:**

Für die Baumaßnahme war für die Finanzplanungsjahre 2014-2015 eine VE in Höhe von 330.000 € bereitgestellt.

Die Einnahmen setzten sich aus den Zuwendungen in Höhe von ca. 42% (260.000 €) und der Kostenbeteiligung der Gemeinde Mickhausen für den Gehweg und der Bushaltestellen in Höhe von ca. 19.000 € zusammen.

**Herr Lutz** stellt den Sachverhalt dar.

**Kreisrat Durz** verweist auf die sehr kurze Lebensdauer der Brücke im Falle der Durchführung der ursprünglich vorgesehenen Maßnahme. Vielleicht könne man benennen, auf wie viele Jahrzehnte die Brücke wieder leistungs- und tragfähig wäre, wenn man die Gesamtmaßnahme umsetzen würde.

**Herr Lutz** informiert über die bereits anlässlich der Haushaltsberatungen erfolgte Feststellung, dass die Brücke nicht mehr erhaltenswert und eine Sanierung auch nicht mehr wirtschaftlich sei. Die Kostensteigerung beziehe sich hauptsächlich auf den Fahrbahnbereich. Beim Neubau würden hierfür 208.000 € anfallen. Bisher seien lediglich 26.000 € für die Verstärkung der Decke in Teilbereichen angesetzt gewesen. Normalerweise habe eine Brücke eine Lebensdauer zwischen 60 und 90 Jahren. Dieses Alter habe die Schmutterbrücke noch nicht. Jedoch würden die Verkehrslasten sehr stark zunehmen.

**Kreisrat Steinbacher** teilt mit, dass eine Brücke eine Lebensdauer zwischen 50 – 100 Jahren haben könne, je nachdem, wie sie gepflegt werde.

**Landrat Sailer** stellt fest, dass ein Neubau in jedem Fall mehr Sinn macht.

Auch **Kreisrat Settele** befürwortet aufgrund des desolaten Zustands der Schmutterbrücke einen Ersatzneubau. Angeblich bestünde in diesem Zusammenhang auch die Möglichkeit einer deutlichen Verbesserung des Gehweges hin zur Bushaltestelle. Kreisrat Settele fragt nach, inwieweit diesbezüglich schon mit der Gemeinde Mickhausen bezüglich der Kostentragung verhandelt wurde.

**Herr Lutz** berichtet, dass die Angelegenheit mit der Gemeinde Mickhausen – vorbehaltlich des Gemeinderatsbeschlusses – vorbesprochen wurde. Ohne die Bushaltestelle sei zunächst eine generelle Ablehnung vorhanden gewesen. Nachdem jetzt eine Bushaltestelle vorgesehen und der Vollausbau der Brücke mit Neuerstellung des Gehweges durchgeführt werden solle, hätten sich jetzt auch die Verwaltung und der Bürgermeister für die Maßnahme ausgesprochen. Er selbst werde hierzu heute im Gemeinderat berichten, so Herr Lutz.

**Kreisrat Schoner** möchte wissen, ob der Weg an der Brücke auch als Radweg ausreichend sein wird. Man müsse in die Zukunft schauen, wenn der Radweg vielleicht bis zur Kreuzung durchgezogen werde, so dass man nicht von der Brücke herunter- und auf der anderen Seite wieder auf den Radweg auffahren müsse.

**Herr Lutz** erläutert, dass im Bereich der Brücke nur eine Durchgangsbreite von 1,50 m für Fußgänger vorgesehen sei. Auf der rechten Seite liege die Einmündung zur Bergstrecke. Es sei nicht möglich, auf dieser Strecke einen Radweg nach Schwabmünchen zu bauen, ohne dass dies mit horrenden Kosten verbunden wäre. Die Radwegeführung in Richtung Mickhausen laufe über Münster und sei über einen asphaltierten Feldweg bis nach Mickhausen gesichert. Deshalb brauche man keinen Radweg an eine unübersichtliche, gefährlich Kreuzung hinführen.

### Beschluss:

1. Der Bauentwurf zum Ersatzneubau Schmitterbrücke Münster wird genehmigt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Zuwendungen zu beantragen und die Ausschreibung zu veranlassen.
2. Dem Abschluss der zum Bestandteil dieses Beschlusses erklärten Vereinbarungen zum Bau und Unterhalt des Ersatzneubau Schmitterbrücke Münster in der vorliegenden Fassung wird zugestimmt.
3. Im Rahmen der Haushaltsberatungen ist der Haushaltansatz entsprechend anzupassen.

### Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	13
Nein-Stimmen:	0

<b>TOP 4</b>	<b>Tiefbau Kreisstraße A 5 Ausbau nördlich Adelsried; Vorstellung und Genehmigung Bauentwurf Vereinbarung mit der Gemeinde Bonstetten Vorlage: 13/0213</b>
--------------	--

### Sachverhalt:

Im Investitionsprogramm ist der Ausbau der Kreisstraße A 5 nördlich Adelsried für 2014 auf einer Länge von ca. 715 m vorgesehen. Durch das über den Winter aufgetretene Schadensbild hat sich die Ausbaulänge auf ca. 1.040 m erhöht. Ferner wird ein Umbau des Knotenpunktes vorgeschlagen. Des Weiteren werden Entwässerungskanäle erforderlich, da bestehende Kanäle nicht mehr weiter verwendet werden können. Auf die Sitzung des Bau-, Umwelt- und Energieausschusses vom 18.07.2013 zur Vorstellung der Variantenprüfungen nebst Begründung der Auswahl wird verwiesen.

Im Bereich des Ausbaus der Kreisstraße A 5 nördlich Adelsried besteht der Knotenpunkt K A 5 / Gemeindeverbindungsstraße nach Bonstetten / Baugebiet Heuberg mittels leichtem Versatz. Im Zuge des Ausbaus soll in diesem Bereich der Knotenpunkt verbessert werden. Es handelt sich somit um eine Änderung einer höhengleichen Kreuzung gemäß Art. 32 Abs. 4 BayStrWG.

Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt wurde durch die vom kreiseigenen Bauhof durchgeführte Verkehrszählung am 25.04.2013 ermittelt. Auf der Kreisstraße A 5 beträgt die Verkehrsstärke am stärksten Verkehrsarm ca. 1194 Kfz / 8 h. Die Verkehrsbelastung der einmündenden Gemeindeverbindungsstraße am Knotenpunkt beträgt ca. 1071 Kfz / 8 h und am schwächsten Verkehrsarm (Baugebiet Heuberg) ca. 252 Kfz / 8 h (21,1%). Der Verkehrsanteil auf der Straße mit der geringsten Verkehrsbelastung (Gemeindestraße) beträgt somit mehr als 20 % des Verkehrs auf der Kreisstraße.

Nach Art. 32 Abs. 4 BayStrWG ist demnach eine Beteiligung der Gemeinde Bonstetten an den Kosten der Änderung des Knotenpunktes Kreisstraße A 5 nördlich Adelsried erforderlich. Der Kostenteilungsschlüssel wird entsprechend den Fahrbahnbreiten ermittelt. Die Kreisstraßen haben eine Breite von ca. 6,50 m, die Gemeindeverbindungsstraße hat eine Breite von ca. 6,0 m und die Erschließungsstraße zum Heuberg hat eine Breite von ca. 5,50 m. Die Kostenbeteiligung der Gemeinde beläuft sich auf 46,9 %.

Für die Gesamtbaumaßnahme wurden im Haushalt Mittel in Höhe von insgesamt 465.000 € veranschlagt. Durch die Verlängerung der Ausbaustrecke und den Umbau des Knotenpunktes werden Kosten in Höhe von insgesamt ca. 1.019.000 € erwartet.

Der Ausbau der Kreisstraße A 5 beginnt beim Ortsende von Adelsried und endet am Einmündungsbereich östlich von Bonstetten beim Baugebiet Heuberg. Die Fahrbahn soll eine Breite von 6,50 m und Bankette mit 1,50 m gemäß RQ 9,5 erhalten. Durch den Ausbau wird die Fahrbahn begradigt und der Einmündungsbereich östlich von Bonstetten zu einem Knotenpunkt mittels Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 40 m und einer Fahrbahnbreite von 6,50 m ausgebaut. Auf fahrbahnbegleitende Wirtschaftswege wird verzichtet, da die meisten landwirtschaftlichen Grundstücke von Osten her erschlossen sind. Bei fehlender Erschließung und bei dem vorhandenen Silo wird eine Zufahrt zur Kreisstraße hergestellt. Durch die geringe Verkehrsbelastung der Kreisstraße kann dies geduldet werden, dadurch können zusätzliche Erstellungskosten in Höhe von ca. 100.000 € vermieden werden.

Gemäß der Verkehrszählung 2010 sind folgende Verkehrsmengen an der Zählstelle 7530 9701 östlich von Bonstetten vorhanden:

DTV ges.	1.210 Fz/24 h
DTV Kfz	1.112 Fz/24 h
DTV SV	84 Fz/24 h

Bei der Dimensionierung des Oberbaues gemäß RStO 12 wird die Belastungsklasse Bk3,2 erforderlich. Durch den spurgebundenen Verkehr ist bei einem Kreisverkehr die nächst höhere Belastungsklasse erforderlich. Dadurch wird beim Kreisverkehr die Belastungsklasse Bk10 maßgebend.

Der Aufbau für die Fahrbahnbegradigung zeigt sich wie folgt:

Asphaltdeckschicht	4 cm
Asphaltbinderschicht	6 cm
Asphalttragschicht	12 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>43 cm</u>
Gesamtaufbau	65 cm
zzgl. eventl. erforderl. Bodenaustausch	



Für den Kreisverkehr ergibt sich folgender Aufbau:

Asphaltdeckschicht	4 cm
Asphaltbinderschicht	8 cm
Asphalttragschicht	14 cm
<u>Frostschuttschicht</u>	<u>41 cm</u>
Gesamtaufbau	65 cm
zzgl. eventl. erforderl. Bodenaustausch	

Im Bereich des Kreisverkehrs und im Einschnittsbereich der Kreisstraße ist zur Ableitung des Oberflächenwassers ein Entwässerungskanal erforderlich. Auf der verbleibenden Länge soll die Entwässerung wo möglich breitflächig über die Böschungen abgeleitet werden.

Die Kostenberechnung im Bauentwurf vom 15.07.2013 geht von folgenden Werten aus:

Summe Grunderwerb:	17.000 €
Summe Baukosten (brutto):	<u>1.002.000 €</u>
Gesamtkosten	<u>1.019.000 €</u>

Im Haushalt 2013 sind für diese Maßnahme in der Finanzplanung 2013 - 2016 folgende Teilansätze vorgesehen:

HhSt 1.6551.9320 Grunderwerb:	16.000 €
HhSt 1.6551.9500/9590 Tiefbaukosten/ Baunebenkosten:	<u>449.000 €</u>
Haushaltsmittelbedarf:	<u>465.000 €</u>

Im Jahr 2013 fallen lediglich Grunderwerbs- bzw. Planungskosten an.

Die Gesamtkosten der Kostenberechnung im Bauentwurf liegen über dem Rahmen des Haushaltsmittelbedarfes der Haushaltsplanung. Eine Anpassung des Haushaltsansatzes im Rahmen der Haushaltsberatungen ist erforderlich. Die Kostensteigerung begründet sich durch die Verlängerung der Ausbaulänge, Umbau des Knotenpunktes und Neubau eines Entwässerungskanales.

Mit Antrag vom 27.07.2009 hat die Gemeinde Adelsried und die Gemeinde Bonstetten die Erstellung eines Rad- und Gehweges entlang der Kreisstraße A 5 von Adelsried bis zur St 2036 (Peterhof-Heretsried) gestellt. Bei Erstellung des Radwegekonzeptes (2008) im Landkreis Augsburg war dieser Streckenabschnitt für den überörtlichen Radverkehr und dem Radwegenetz als nicht erforderlich eingestuft worden. Des Weiteren wurde bei der Planung des Beschilderungskonzeptes von den Gemeinden gefordert, dass die Radwegebeschilderung über die Ortsmitte von Bonstetten und einem bestehenden Wirtschaftsweg nach Adelsried verlaufen soll. Diesem Wunsch ist man nachgekommen, was nun aber einen Rad- und Gehweg entlang der Kreisstraße in überörtlicher Funktion als nicht erforderlich darstellt. Bei einem weiteren Ausbau des Baugebietes Heuberg würde der Rad- und Gehweg aber eine hohe zwischengemeindliche Radverkehrsverbindung darstellen.

Die Vorstellung des Bauentwurfs erfolgt in der Sitzung.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Veranschlagung im laufenden Haushaltsjahr:	
		<input type="checkbox"/> im Verw.HH:	<input checked="" type="checkbox"/> im Verm.HH:
		HhSt.	HhSt. 1.6551.9320 8.000,00 €
		€	HhSt. 1.6551.9500 15.000,00 €
Gesamtkosten der Maßnahme/n (Beschaffungs-/ Herstellungskosten):	Jährliche Folgekosten/ Folgekosten: <input type="checkbox"/> keine	Gesamtfinanzierung	Gesamtfinanzierung
1.019.000 €	Unterhalt	Eigenanteil: 629.000 €	Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge etc.): 390.000 €

**Bemerkungen:**

Im Haushalt sind unter der HhSt. 1.6551.9320 für den Grunderwerb insgesamt 16.000 €, hiervon 8.000 € in 2013 angesetzt.

Auf der HhSt. 1.6551.9500 sind für Bau- und Planung insgesamt 449.000 €, hiervon 15.000 € in 2013 angesetzt. Im Haushalt 2013 sind die nicht erforderlichen Mittel in 2013 als VE übernommen worden. Die Einnahmen setzen sich aus Zuwendungen (ca. 43% = ca. 325.000 €) und einem Gemeindeanteil für den Knotenpunkt (46,9% = ca. 65.000 €) zusammen.

Nach Darstellung des Sachverhalts durch **Herr Lutz** möchte **Kreisrat Schoner** wissen, ob das Radwegekonzept fortgeschrieben wird bzw. überprüft wurde, ob hier nicht doch eine höhere Priorität vorhanden sei.

Von **Herrn Lutz** wird darauf hingewiesen, dass die Gemeinden im Zuge des Beschilderungskonzeptes, das gerade umgesetzt werde, nochmals abgefragt wurden. Es sei ausdrücklich gewünscht worden, dass die Beschilderung nicht an der Kreisstraße entlang erfolge, sondern der übergeordnete Radverkehr auch nach Bonstetten hinein und von Bonstetten über einen Wirtschaftsweg nach Adelsried geleitet werde. Er sehe deshalb kein Erfordernis einer erneuten Abfrage.

**Beschluss:**

1. Der Bauentwurf zum Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Kreisstraße A 5 / Gemeindeverbindungsstraße nach Bonstetten / Baugebiet Heuberg wird genehmigt. Die Verwaltung wird beauftragt, die Zuwendungen zu beantragen und die Ausschreibung zu veranlassen.
2. Dem Abschluss der zum Bestandteil dieses Beschlusses erklärten Vereinbarungen zum Bau und Unterhalt eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Kreisstraße A 5 / Gemeindeverbindungsstraße nach Bonstetten / Baugebiet Heuberg (K\_A\_5\_160\_1,353) in der vorliegenden Fassung wird zugestimmt.
3. Im Rahmen der Haushaltsberatungen ist der Haushaltansatz entsprechend anzupassen.

**Abstimmungsergebnis:**

Ja-Stimmen: 13  
Nein-Stimmen: 0

**TOP 5 Tiefbau**  
**Kreisstraße A 3 Rad- und Gehweg Gessertshausen-Oberschönenfeld**  
**Vorstellung und Genehmigung Bauentwurf**  
**Vereinbarung mit der Gemeinde Gessertshausen**  
**Vorlage: 13/0214**

Anlagen: Vereinbarung  
Übersichtslageplan

### Sachverhalt:

Das Tiefbau-Investitionsprogramm 2013 bis 2016 für den Ausbau der Kreisstraßen wurde in der Bau- und Umweltausschusssitzung vom 08.10.2012 behandelt. Zusätzlich flossen die Entscheidungen des Bau-, Umwelt- und Energieausschusses in den Haushaltsberatungen ein. In Verbindung mit dem Ausbauprogramm für kombinierte Rad- und Gehwege an Kreisstraßen ist der Neubau des gemeinsamen Rad- und Gehweges entlang der Kreisstraße A 3 von Gessertshausen nach Oberschönenfeld für das Jahr 2015 vorgesehen. Die Investitionsplanung sieht einen Gesamtkostenbedarf von 435.000 € vor.

Aufgrund der zum Teil hohen Fahrgeschwindigkeiten außerhalb der Ortschaften, der kurvigen Streckenführung und der touristischen Frequentierung ist dieser Zustand im Hinblick auf die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer unbefriedigend. Im Zuge des Beschilderungskonzeptes Nordschwabens wurde die Radwegführung von der St 2026 südlich Gessertshausen bis zum Wirtschaftsweg auf dem geplanten Radweg aufgenommen und auf einem geschotterten Wirtschaftsweg bis nach Döpshofen weitergeführt. Hier war die Ausschilderung entlang der Kreisstraße A 3 zu gefährlich.

Neben dem Erfordernis des Geh- und Radweges, aus Überlegungen der Verkehrssicherheit heraus, ist der Neubau auch hinsichtlich der Schaffung eines geschlossenen Radwegenetzes, zweckmäßig und erforderlich. Im Radwegenetz des Landkreis Augsburg wurde der geplante Radweg von der St 2026 südlich von Gessertshausen bis Oberschönenfeld in der Prioritätsstufe 2 Kategorie K-B10 geführt.

Die Vereinbarung zum Neubau eines kombinierten Rad- und Gehweges sieht eine Kostenbeteiligung der Gemeinde Gessertshausen i.H.v. 20 % vor.

Nach der Straßenverkehrszählung des Jahres 2010 wurden auf der Kreisstraße A 3 (Zählstelle Nr.: 7630 9702 S Emd. St. 2026) folgende Verkehrsbelastungen gezählt:

DTV Gesamt	1.405 Kfz/24h
Schwerlastverkehr	69 Fz/24 h

Der geplante Rad- und Gehweg beginnt südlich von Oberschönenfeld auf Höhe eines Feld- und Waldweges und führt östlich der K A 3 neben einem  $\geq 1,75$  m breiten Trennstreifen weiter über einen bestehenden Parkplatz, der mittels Trennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Die verbleibende Parkplatzfläche wird durch eine Längsmarkierung getrennt und kann als mögliche Stellfläche genutzt werden. Weiter führt der Rad- und Gehweg erneut neben einem Trennstreifen entlang der Klostermauer. Dann wird der Radweg weiter an dem östlichen Fahrbahnrand der K A 3 geführt und verläuft hinter der geplanten Bushaltestelle bis zur angedachten Überquerungshilfe. Der Radweg wird beidseitig als Lückenschluss bis zur Einfahrt zur Abtei Oberschönenfeld geführt. Ab der Überquerungshilfe verläuft der Rad- und Gehweg bis zur Staatsstraße 2026 westlich der K A 3 neben einem Trennstreifen. Die Gesamtlänge des Rad- und Gehweges beträgt insgesamt 1.585,60 m (458,10 m + 1.127,40 m). Alle vorhandenen Entwässerungseinrichtungen der Kreisstraße (Entwässerungsgräben, Verrohrun-

gen, Muldeneinläufe), außer den Straßensinkkästen, bleiben erhalten. Die Ausbaubreite erfolgt nach RAS-Q mit einer befestigten Breite von 2,50 m bzw. 3,25 m im Abschnitt neben dem Hochbord.

Durch den Bau der Überquerungshilfe mit 2,5 m Breite und 8,0 m Länge (4,0 m Durchgangsbreite) und den beengten Verhältnissen im Bereich der Klostermauer sind Umbaumaßnahmen im Zuge der Kreisstraße notwendig. Die Kreisstraße wird gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte - RAS-Q 96, mit dem Regelquerschnitt RQ 9,5 mit 6,5 m Breite auf einer Länge von 258 m ausgebaut. Die vorhandene Breite der K A 3 liegt bei ca. 6,0 m. Aus wirtschaftlichen Gründen werden die Fahrbahnrandverziehlungen zwischen dem Bestand der K A 3 und dem Ausbaubereich möglichst kurz gehalten.

Die Kostenberechnung im Bauentwurf vom 12.07.2013 geht von folgenden Werten aus:

Summe Grunderwerb:	40.000 €
Summe Baukosten (brutto):	<u>663.000 €</u>
Gesamtkosten	<u>703.000 €</u>

Laut Investitionsprogramm sind für diese Maßnahme in der Finanzplanung folgende Teilsätze vorgesehen:

HhSt 1.6501.9320 Grunderwerb:	42.000 €
HhSt 1.6501.9500/9590 Tiefbaukosten/ Baunebenkosten:	<u>393.000 €</u>
Haushaltsmittelbedarf:	<u>435.000 €</u>

Im Jahr 2013 fallen lediglich Grunderwerbs- bzw. Planungskosten an. Gemäß dem Grundsatzbeschluss vom 08.10.2012 ist der Grunderwerb von den Gemeinden durchzuführen.

Die Gesamtkosten der Kostenberechnung im Bauentwurf liegen über dem Rahmen des Haushaltsmittelbedarfes der Haushaltsplanung. Die Kostensteigerung begründet sich durch die Verlängerung des Ausbauabschnittes um ca. 458 m bis zum Feldweg. Zusätzlich wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine Überquerungshilfe notwendig. Des Weiteren war zur Führung des Rad- und Gehweges entlang der Mauer eine Verschiebung der Fahrbahn und Verlegung der Bushaltstellen erforderlich.

Die Vorstellung des Bauentwurfs erfolgt in der Sitzung.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Veranschlagung im laufenden Haushaltsjahr:	
		<input type="checkbox"/> im Verw.HH:	<input checked="" type="checkbox"/> im Verm.HH:
		HhSt.	HhSt. 1.6501.9320 0 €
			€ HhSt. 1.6501.9500/9590 0 €
			HAR 35.000 €
Gesamtkosten der Maßnahme/n (Beschaffungs-/ Herstellungskosten):	Jährliche Folgekosten/ Folgelasten:	Gesamtfinanzierung	Gesamtfinanzierung
703.000 €	<input type="checkbox"/> keine Unterhalt	Eigenanteil:	Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge etc.):
		343.000 €	360.000 €

**Bemerkungen:**

Die Kostenüberschreitung begründet sich an dem erforderlichen Ausbau der Kreisstraße, der Überquerungshilfe und der Verlegung der Bushaltestelle.

Einnahmen setzen sich zusammen aus ca. 275.000 € Zuschuss und ca. 85.000 € Eigenbeteiligung der Gemeinden (20 %).

Nach Erläuterung des Sachverhalts durch **Herrn Lutz** weist **Herr Schwindling** darauf hin, dass vom Bezirk angedacht sei, die bestehenden Parkflächen deutlich zu vergrößern. Deshalb sei überlegt worden, ob es Sinn machen würde, den Radweg auf der anderen Seite zu führen. Aufgrund der schwierigen topographischen und naturschutzfachlichen Verhältnisse kurz vor dem Kloster Oberschönenfeld müsste dann aber eine erheblich teurere Lösung avisiert werden. Deshalb werde der Radweg auf der jetzt geplanten Seite trotz der Erweiterung der Parkflächen nach wie vor als sinnvoller angesehen.

**Landrat Sailer** sieht dies ebenso und schlägt vor, den Beschlussvorschlag noch dahingehend zu ergänzen, dass der Haushaltsansatz im Rahmen der Haushaltsberatungen entsprechend anzupassen ist.

**Beschluss:**

1. Der Bauentwurf zum Bau eines Rad- und Gehweges entlang der Kreisstraße A 3 zwischen Gessertshausen und Oberschönenfeld wird genehmigt. Die Verwaltung wird beauftragt, den Grunderwerb zu sichern und die Zuwendungen zu beantragen, die Haushaltsmittel für den Bau in 2014 zu beantragen und nach Förderzusage die Ausschreibung zu veranlassen.
2. Dem Abschluss der zum Bestandteil dieses Beschlusses erklärten Vereinbarung zum Bau eines gemeinsamen Rad- und Gehweges von Gessertshausen nach Oberschönenfeld mit der Gemeinde Gessertshausen in der vorliegenden Fassung wird zugestimmt.
3. Im Rahmen der Haushaltsberatungen ist der Haushaltansatz entsprechend anzupassen.

**Abstimmungsergebnis:**

Ja-Stimmen:	13
Nein-Stimmen:	0

**TOP 6 Tiefbau**  
**Aufstufung der Gemeindeverblindungsstraße Ellgau - B 2 zur Kreisstraße;**  
**Umstufungsvereinbarung mit der Gemeinde Ellgau**  
**Vorlage: 13/0215**

Anlage: Stellungnahme der Regierung von Schwaben

**Sachverhalt:**

Die Gemeinde Ellgau und die Gemeinde Nordendorf beantragen die Aufstufung der Gemeindeverbindungsstraße Nordendorf – Ellgau – B 2 zur Kreisstraße.

Im Antrag der Gemeinde Ellgau wird ausgeführt, dass nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 2 BayStrWG ein Anspruch auf Anschluss an das überörtliche Kreisstraßennetz mittels Kreisstraße besteht.

Der Gemeinderat Nordendorf hat ebenfalls dazu ausgesprochen, den Antrag der Gemeinde Ellgau für eine Aufstufung der Straße „B 2 – Anschluss Nordendorf – Ellgau“ zu unterstützen. Aus Erfahrungen der Gemeinde Nordendorf dient diese Straße als „Abkürzungsstrecke Nordendorf-Oberndorf-Rain am Lech“. Die Hauptfunktion liegt aber im Anschluss der Gemeinde Ellgau an das überregionale Verkehrsnetz der Bundesstraße B 2. Aus der Beobachtung der Gemeinde Nordendorf dürfte die Verkehrsdichte erheblich über der Frequenz der Kreisstraße A 24 liegen.

Die Gemeinde Ellgau ist eine Einheitsgemeinde und Mitglied in der Verwaltungsgemeinschaft Nordendorf. Ein direkter Anschluss des Ortskerns an das überregionale Verkehrsnetz ist derzeit nicht vorhanden. Eine Nord-Süd-Verbindung liegt durch die B 2 vor.

Aus Sicht der Tiefbauverwaltung des Landkreises Augsburg ist bei der Gemeindeverbindungsstraße Ellgau – Nordendorf eine Entscheidung im Hinblick auf die rechtliche Einstufung nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 2 BayStrWG (Anschlussstraße) zu treffen.

Eine Weiterführung der Streckenverbindung über die Kreisstraße A 23 in Richtung dem Landkreis Dillingen ist gegeben. Durch den vierstreifigen Ausbau der B 2 hat die Gemeindeverbindungsstraße von Ellgau nach Nordendorf möglicherweise an Bedeutung gewonnen. In Nordendorf würde diese Straßenverbindung an die Kreisstraße A 24 anschließen. Die B 2 liegt im vorliegenden Fall nicht auf der Gemarkung von Ellgau.

Die Vermutung, dass eine erhebliche über der Verkehrsdichte der Kreisstraße A 24 liegende Verkehrsbelastung vorliegt, kann bestätigt werden. Eine Verkehrszählung über den Zeitraum vom 04.07.2013 bis 10.07.2013 ergab einen Gesamtverkehr von 1.910 Fahrzeuge/24h. Der Schwerverkehrsanteil liegt mit 125 Fz/24 h bei ca. 6,5 %. Der Zustand der Verbindung nach Oberndorf-Rain ist als relativ schlecht (kurvig, Spurrillen, Risse) einzustufen.

Aufgrund der beschriebenen Situation, der Erforderlichkeit einer rechtlichen Einstufung, wurde die Regierung von Schwaben um Stellungnahme zur Einstufung der Streckenverbindung Ellgau – Nordendorf (B2) gebeten. Es wurde seitens der Regierung von Schwaben bestätigt, dass nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 Alt. 2 BayStrWG die Gemeinde Ellgau einen Anspruch auf Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz besteht.

Finanzielle Auswirkungen sind überwiegend durch den künftigen Unterhalt gegeben. Seit dem 01. Juli 2009 ist die Ertragshoheit für die Kraftfahrzeugsteuer von den Ländern auf den Bund übertragen worden. Als Kompensation erhalten die Länder einen nicht dynamisierten Festbetrag aus dem Steueraufkommen des Bundes, der 2011 erstmals in voller Höhe in den sog. Kraftfahrzeugsteuerersatzverbund einfließt und aus dem auch die Leistungen nach Art. 13 b Abs. 1 FAG finanziert werden. Vor diesem Hintergrund wurden auch diese pauschalen Zuweisungen auf einen Festbetrag umgestellt. Deshalb erhalten die Landkreise und Kommunen ab 2011 Pauschalen in der Höhe der Ihnen im Jahr 2010 gewährten Pauschalen. Da dieser Festbetrag sich bei einer Umstufung nicht ändert, und der Landkreis somit keinen Ausgleich für den erhöhten Straßenunterhalt erhalten würde, besteht nur die Möglichkeit mit den Gemeinden zu vereinbaren den auf die von der Umstufung betroffene Teilstrecke entfallenden Anteil der Festbetragspauschale an den Landkreis Augsburg weiterzuleiten.

Die Streckenverbindung wird von der Tiefbauverwaltung gemeinsam mit den Gemeinden Ellgau und Nordendorf bewertet und ein Vorschlag für das weitere Vorgehen erarbeitet. Nähere Erläuterungen erfolgen in der Sitzung.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Veranschlagung im laufenden Haushaltsjahr:	
		<input type="checkbox"/> im Verw.HH: HhSt.	<input type="checkbox"/> im Verm.HH: HhSt.
		€	€
Gesamtkosten der Maßnahme/n (Beschaffungs-/ Herstellungskosten):	Jährliche Folgekosten/ Folgelasten:	Gesamtfinanzierung	Gesamtfinanzierung
	<input type="checkbox"/> keine Unterhalt	Eigenanteil:	Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge etc.):
€		€	2.621,00 €

**Bemerkungen:**

Die Einnahmen beziehen sich auf die Weiterleitung der Festbetragspauschale durch die Gemeinden Ellgau und Nordendorf an den Landkreis. Es handelt sich um eine Schätzung, da eine Straßenvermessung noch nicht durchgeführt wurde.

Der Sachverhalt wird von **Frau Hausotter** dargestellt.

**Kreisrätin Kirst-Kopp** fragt nach, ob der begleitende Fahrradweg dann ebenfalls in die Baulast des Landkreises übergehen würde.

Dies wird von **Landrat Sailer** bestätigt. Es sollten nun zunächst grob die Kosten betrachtet werden, um zu sehen, in welchem Bereich man sich bewege. Anschließend müssten die beiden Gemeinden sagen, ob dies überhaupt zielführend sei.

**Kreisrat Hölzl** verweist auf den von Frau Hausotter angesprochenen Anschluss an den Landkreis Dillingen. Hierbei handelt es sich laut **Frau Hausotter** um die Kreisstraße A 23. Sie teilt mit, dass die Überörtlichkeit gegeben ist. Die Gemeinde Ellgau sei die einzige im Landkreis, die noch über keine Anschlussstraße ans überörtliche Verkehrsnetz verfüge.

**Landrat Sailer** verliest den modifizierten Beschlussvorschlag, wonach die Verwaltung beauftragt werden soll, eine Umstufungsvereinbarung vorzubereiten, die Ablösemodalitäten zu klären, die ersten Kostenschätzungen vorzunehmen und dem Bau-, Umwelt- und Energieausschuss in der nächsten Sitzung vorzulegen.

**Kreisrat Neher** spricht sich aus taktischen Gründen gegen diesen Beschlussvorschlag aus. Zunächst sollte man den Ist-Zustand der Straße prüfen lassen. Der Landkreis übernehme nur Straßen, die in einem guten Zustand seien. Es sollten ein Konzept über den Ausbau vorgelegt und die im Raum stehenden Kosten geklärt werden, bevor überhaupt über eine Umstufung nachgedacht werde.

**Landrat Sailer** schlägt daraufhin vor, zunächst seitens der Verwaltung die Kosten der verschiedenen Varianten abzuschätzen sowie die Fördermöglichkeiten abzuklären. Anschließend müsse man dies mit den Gemeinden besprechen, die dann wiederum sagen müssten, was hiervon darstellbar und leistbar sei. Erst dann wäre der Landkreis wieder bezüglich einer Umstufungsvereinbarung am Zug.

**Kreisrat Neher** erklärt, dass er dem so zustimmen könnte.

**Kreisrat Durz** meint, dass die grundsätzliche Zustimmung erfolgen könnte, zuerst aber die Ablösemodalitäten geklärt werden müssten. Über die Umstufungsvereinbarung sollte dann in einem separaten Beschluss entschieden werden.

### Beschluss

Der Bau-, Umwelt- und Energieausschuss stimmt der Aufstufung grundsätzlich zu. Die Verwaltung wird beauftragt, die Ablösemodalitäten zu klären und dem Ausschuss den Entwurf einer entsprechenden Vereinbarung vorzulegen.

#### Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	13
Nein-Stimmen:	0

**TOP 7 Tiefbau**  
**Kreisstraße A 12 - Kurvenabflachung Biberbach;**  
**Vorstellung und Genehmigung Bauentwurf**  
**Vorlage: 13/0216**

### Sachverhalt:

Im Investitionsprogramm 2013 – 2016 ist Kurvenabflachung Biberbach entlang der Kreisstraße A 12 nicht aufgelistet. Auf Grund der ständigen Unfälle wird der Ausbau der Kreisstraße A 12 auf einer Länge von ca. 300 m vorgeschlagen.

Für die Gesamtbaumaßnahme wurden im Haushalt bisher keine Mittel veranschlagt.

Bei dem betroffenen Streckenabschnitt handelt es sich um einen Unfallschwerpunkt. Durch die Baumaßnahme soll eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erzielt werden. Da die Kreisstraße im Abschnitt Feigenhofen – Biberbach eine weitgehend gestreckte Trassierung aufweist, wirkt sich die vorhandene, stärker gekrümmte Rechtskurve negativ aus. Die Kombination mit dem vorhandenen Hochpunkt und der durch die Böschung eingeschränkten Sichtverhältnisse für Fahrzeuge sowie auch für querende Fußgänger von und zur Kapelle kann durch eine Trassierungskorrektur in Lage und Höhe wesentlich entschärft werden. Im Zuge des Neubaus wird die in der Kurve notwendige Fahrbahnbreite einschließlich Kurvenaufweitung hergestellt.

Im Zuge der Vorplanung wurden insgesamt drei Trassierungsvarianten untersucht:

- Trassierungsvariante 1:  
Herstellung der notwendigen Kurvenaufweitung ohne Änderung der Trassierung
- Trassierungsvariante 2:  
Neutrassierung mit brauchbarer Radienrelation gemäß RAS-L und Herstellung der notwendigen Kurvenaufweitung
- Trassierungsvariante 3:  
Neutrassierung mit guter Radienrelation gemäß RAS-L und Herstellung der notwendigen Kurvenaufweitung

Im Variantenvergleich wurde Variante 3 als nachhaltigste Lösung erachtet, um die angestrebte Verbesserung der Verkehrssituation zu erzielen.



Zusätzlich wurden zwei Varianten im Höhenplan betrachtet:

- Höhenplanvariante 1:  
Verstetigung des Fahrbahnverlaufes im Höhenplan, jedoch Erhalt des Hochpunktes wie im Bestand
- Höhenplanvariante 2:  
Tieferlegung der Fahrbahn im Ausbaubereich mit Abflachung der Kuppe

Eine nachhaltige Verbesserung kann nur mit Höhenplanvariante 2 erreicht werden. Daher wird diese Lösung weiterverfolgt.

Die Kombination der gewählten Lösungen („ 3 + 2 “) in Lage und Höhe ist Gegenstand der vorliegenden Entwurfsplanung.

Die Regelbreite der Fahrbahn beträgt 6,50 m. Im Ausbaubereich ergibt sich die Fahrbahnbreite aus der Regelbreite von 6,50 m zzgl. der Kurvenaufweitung für den Begegnungsfall Lastzug / LKW von 0,30 m für den geplanten Ausbauabschnitt (ca. 300 m). Die Fahrbahn erhält ein beidseitiges Bankett mit jeweils 1,50 m Breite. An der Kurveninnenseite schließt sich eine 1,00 m breite Versickerungsmulde an. Infolge der Kurvenabflachung und der Verlegung der Straße nach innen muss die Mulde im Ausbaubereich neu erstellt werden. Ein vorhandener Einlauf wird weiterhin als Überlauf verwendet.

Die Kostenberechnung im Bauentwurf vom 16.07.2013 geht von folgenden Werten aus:

Summe Grunderwerb:	3.000,00 €
Summe Baukosten (brutto):	<u>233.000,00 €</u>
Gesamtkosten	<u>236.000,00 €</u>

Im Haushalt 2013 sind für diese Maßnahme in der Finanzplanung 2013 - 2016 keine Teilsätze vorgesehen. Die erforderlichen Planungsmittel wurden durch Einsparungen bei der HhSt. 1.6500.9590 gedeckt. Der erforderliche Grunderwerb könnte auf der HhSt. 1.6500.9320 gedeckt werden, um für die Maßnahme den Grunderwerb vollziehen und die Zuwendungen beantragen zu können.

Die Vorstellung des Bauentwurfs erfolgt in der Sitzung.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Veranschlagung im laufenden Haushaltsjahr:	
		<input type="checkbox"/> im Verw.HH:	<input type="checkbox"/> im Verm.HH:
		HhSt.	HhSt.
		€	€
Gesamtkosten der Maßnahme/n (Beschaffungs-/ Herstellungskosten):	Jährliche Folgekosten/ Folgekosten: <input type="checkbox"/> keine	Gesamtfinanzierung	Gesamtfinanzierung
236.000 €	€	Eigenanteil:	Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge etc.):
		146.000 €	90.000 €

Bemerkungen:

**Herr Lutz** trägt den Sachverhalt vor.

**Kreisrat Sartor** spricht die Biotopflächen an und möchte wissen, ob diese betroffen wären.

Dies ist nach Aussage von **Herrn Lutz** nicht der Fall. Es erfolge eine Verschiebung um ungefähr 5 Meter von Biberbach kommend nach links in Richtung Wald. Der Radweg auf der nördlichen Seite sei hiervon nicht berührt.

### Beschluss:

Der Bauentwurf zur Kurvenabflachung Biberbach entlang der Kreisstraße A 12 wird genehmigt.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Zuwendungen zu beantragen, die Haushaltsmittel in 2014 anzusetzen und die Ausschreibung zu veranlassen.

### Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	13
Nein-Stimmen:	0

**TOP 8 Tiefbau**  
**Kreisstraße A 16 - Umgestaltung im Zuge des Bebauungsplans Nr. 18**  
**"Nördlich der Ulrichstraße" der Gemeinde Kleinaitingen;**  
**Vorstellung des geänderten Bebauungsplans**  
**Stellungnahme der Tiefbauverwaltung im Rahmen**  
**der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**  
**Vorlage: 13/0217**

### Sachverhalt:

Der Bebauungsplan Nr. 18 „Nördlich der Ulrichstraße“ der Gemeinde Kleinaitingen wurde bereits in der Sitzung am 24.05.2012 behandelt.

Es wurde folgender Beschluss gefasst:

*„Der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 18 „Nördlich der Ulrichstraße“ durch die Gemeinde Kleinaitingen wird unter dem Vorbehalt zugestimmt, dass die Gemeinde Kleinaitingen sich verpflichtet nach dem Veranlassungsprinzip die Kosten für die Einmündung nach den Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) zu tragen und eine entsprechende Vereinbarung für den Bau und die Kostentragung abzuschließen. Der Bauentwurf ist dem Landkreis zur Zustimmung vorzulegen.“*

Die Planung wurde in der Sitzung am 07.03.2013 vorgestellt. Die Planung sah eine **Einmündung mit Abbiegespur** vor. Darüber hinaus wurde der Entwurf der Vereinbarung mit der Gemeinde vorgestellt. Es wurde folgender Beschluss gefasst:

*„Der Planung und dem Abschluss der Vereinbarung, einschließlich der Kostenbeteiligung, zum Bau und Unterhalt Umgestaltung der Kreisstraße A 16 auf Grundlage des Vorentwurfs „Erschließung Baugebiet nördlich der Ulrichstraße“ im Bereich K A 16\_220\_0,804 bis K A 16\_220\_1,042 mit der Gemeinde Kleinaitingen wird zugestimmt. „*

Die Gemeinde Kleinaitingen hat im Nachgang eine Änderung des Bebauungsplanes Nr. 18 „Nördlich der Ulrichstraße“ beschlossen. Der beiliegende Bebauungsplanentwurf wurde dem Landkreis Augsburg als Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB zur Stellungnahme zugeleitet.

Seitens der Tiefbauverwaltung bestehen Bedenken gegen die jetzt neu vorgesehene Entwurfsplanung. Im Bebauungsplanentwurf ist anstatt einer Einmündung der Erschließungsstraße auf die Kreisstraße A 16 außerhalb der Ortsdurchfahrt Kleinaitingen nun ein **Kreisverkehr** vorgesehen. Dem Grundgedanken, dass der überörtliche Verkehr schnellstmöglich abzuwickeln ist, widerspricht ein Kreisverkehr an dieser Stelle. Durch einen Kreisverkehr würde der überörtliche Verkehr ohne schlüssige verkehrstechnische Erforderlichkeit deutlich abgebremst.

Die Notwendigkeit eines Kreisverkehrs zur Verbesserung und Optimierung der Verkehrsverhältnisse lässt sich nicht begründen, da an dieser Stelle weder ein Unfallschwerpunkt noch eine besondere Verkehrsgefährdung besteht. Annähernd gleich hohe Verkehrsbelastungen bei mind. 3 Ästen müssen vorliegen, damit die Verkehrswirksamkeit eines Kreisverkehrs gegeben ist. Dies ist hier nicht der Fall. Zudem wird hier auch künftig kein Abbiegeverkehr mit erhöhten Verkehrszahlen existieren.

Sonstige besondere Umstände, wie die Nähe einer Schule oder ähnliche schutzbedürftige Einrichtungen direkt im „Wirkungsbereich“ des geplanten Kreisverkehrs sind ebenfalls nicht ersichtlich. Insofern dient der Kreisverkehr hier offensichtlich primär als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und kann daher seitens der Tiefbauverwaltung nicht befürwortet werden.

Der Bau und die Erschließung des Gewerbegebietes soll nach Angabe der Gemeinde schnellstmöglich erfolgen und ist noch für 2013 geplant.

Die aktuelle Planung der Gemeinde Kleinaitingen wird in der Sitzung vorgestellt.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Veranschlagung im laufenden Haushaltsjahr:	
		<input type="checkbox"/> im Verw.HH:	<input type="checkbox"/> im Verm.HH:
		HhSt.	HhSt.
		€	€
Gesamtkosten der Maßnahme/n (Beschaffungs-/ Herstellungskosten):	Jährliche Folgekosten/ Folgekosten: <input type="checkbox"/> keine	Gesamtfinanzierung	Gesamtfinanzierung
€	€	Eigenanteil:	Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge etc.):
		€	€

**Bemerkungen:**

Die Baumaßnahme ist bislang nicht im Haushalt veranschlagt. Die Einnahmen für den höheren Unterhaltungsaufwand werden in der Haushaltsplanung 2014 aufgenommen

Von **Herrn Lutz** wird der Sachverhalt vorgetragen.

**Herr Schwindling** wirft die Frage auf, ob ein Kreisverkehr an dieser Stelle unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten eine angemessene Lösung sein kann. Nach den Erläuterungen von Herrn Lutz müsse man eindeutig feststellen, dass dies keine angemessene Lösung wäre, sondern aus Sicht der Gemeinde wohl eher eine Maßnahme, die dazu diene, am Ortseingang den Verkehr zu beruhigen und nicht dazu, dass der überörtliche Verkehr fließen

könne. Es werde von Seiten der Tiefbauverwaltung deshalb entschieden davon abgeraten, der Kreisverkehrslösung zuzustimmen.

**Kreisrat Schoner** erinnert an die letzte Sitzung, als der Kreisverkehr bei Bonstetten unter anderem damit begründet wurde, dass dieser eine bremsende Wirkung für den Verkehr habe, der in den Ort hinein fließe, obwohl der Kreisverkehr viel weiter vom Ort weg gewesen sei. Heute zähle dies überhaupt nicht.

**Herr Lutz** legt dar, dass man in Bonstetten vom Hang herunter auf einen Knoten zufahre. Dort habe man einen Knotenpunkt mit deutlich mehr Verkehrsbelastung, auch bei den weiteren einmündenden Ästen. Der geringste einmündende Ast habe noch eine Verkehrsbelastung von 20 %. Im vorliegenden Fall seien es nicht einmal 15 %. Es wäre kein Problem, eine Mittelinsel so zu errichten, dass der einfahrende Ast eine Reduzierung erfahre. Es dürfe aber der Durchgangsverkehr, der 90-95 % ausmache, hier nicht generell zum Anhalten und Bremsen gezwungen werden, auch nicht der ausfahrende Verkehr. Die Maßnahme sei in keiner Weise mit Bonstetten vergleichbar.

**Kreisrat Schoner** meint, dass eine Situation natürlich nie ganz vergleichbar sei. Er habe nur das Argument nochmals hervorheben wollen, mit dem dies beim letzten Mal begründet worden sei, während es heute nicht zähle. Er würde es schon begrüßen, wenn der Verkehr mit einer Verkehrsinsel etwas in seiner Geschwindigkeit abgebremst würde.

### Beschluss

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sind seitens des Landkreises Bedenken gegenüber der Gemeinde Kleinaitingen dahingehend zu erheben, dass der Landkreis Augsburg als Straßenbaulastträger der Kreisstraße A 16 der Änderung des Bebauungsplanes Nr. 18 „Nördlich der Ulrichstraße“ mit dem Ziel, an der Einmündung zur Kreisstraße A 16 einen Kreisverkehr vorzusehen, nicht zustimmen kann, weil die hierfür erforderlichen Rahmenbedingungen nicht gegeben sind.

#### Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	13
Nein-Stimmen:	0

<b>TOP 9</b>	<b>Tiefbau</b>
	<b>Zustimmung zum Einsatz und Wechsel</b>
	<b>zur Feuchtsalztechnik im Winterdienst</b>
	<b>Vorlage: 13/0233</b>

#### Sachverhalt:

Der Landkreis Augsburg führt den Winterdienst an den Kreisstraßen derzeit mit Trockenstreusalz durch. Die weiterentwickelte Technik mit Feuchtsalz ist mittlerweile zuverlässig und wird von anderen Baulastträgern seit mehreren Jahren eingesetzt.

Um einen effizienten und wirtschaftlichen Winterdienst gewährleisten zu können, sowie im Hinblick auf Vergleichbarkeit und auch auf mögliche gewünschte Kooperationen in der Zukunft mit anderen Verwaltungen, wird seitens der Tiefbauverwaltung empfohlen, auch beim Landkreis Augsburg die Feuchtsalztechnik einzusetzen.

### Die Feuchtsalztechnik bietet folgende wesentliche Vorteile:

- Bessere Möglichkeiten zur bedarfsorientierten Betreuung (Streumengen)

Der wohl wichtigste wirtschaftliche Vorteil ist, dass bei gleicher Betreuungsstrecke weniger Salz benötigt wird. Eine reelle erwartete Einsparung bei einer Streurunde liegt bei ca. 20%-25% an Trockenstoff.

In einer Winterdienstperiode fallen durchschnittlich 60 – 70 Einsätze an. Bei der WD – Periode (2011 – 2012), wären bei den 65 erfolgten Einsätzen ca. 780 to Streusalz/Saison Ersparnis erzielt worden. Dies würde bei einem mittleren Einkaufspreis von ca. 90,00 €/to eine Einsparung i.H.v. ca. 70.200 €/Saison ergeben.

- Verbesserte Anfangstauwirkung

Der wichtigste Vorteil bei der Solestreue im Gegensatz zur Trockenstreue wird erwartet bei Präventiveinsätzen sowie bei überfrierender Nässe. Geschätzte 75% aller reinen Streueinsätze finden im Landkreis Augsburg wegen überfrierender Glätte bei einem Temperaturbereich zwischen 0 und -6 Grad Celsius statt. In diesem Bereich ist exakt der empfohlene und wirkungsvollste Einsatz der Sole definiert. Die häufigste Art der Präventivstreue (Stand der Technik) findet bei vorhergesagten Eisregen statt. Eine wirtschaftliche und technisch korrekte Umsetzung dieser Forderung (Präventivstreue) ist derzeit mit der vorhandenen Technik nicht, bis sehr bedingt möglich (vorhandene unterschiedliche Feuchtigkeit auf der Fahrbahn).

- Gleichmäßiges, dichtes und homogenes Streubild und Taubild
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit durch weniger Wehverluste

Ein weiterer sehr wichtiger Vorteil wird erwartet, indem die Wehverluste verringert werden. Durch Versuche der BAST und einschlägigen Fachzeitschriften spricht man hier von einem Wert von bis zu 1/3 der ausgebrachten Menge, die nicht genutzt wird, was aus unserer Praxis bestätigt werden kann. Diese 30% des Salzes, das nicht wirkt, wird in doppelter Hinsicht teuer bezahlt.

1. Beim Einkauf (ca. 90€/to – Wert Winterbezug 2012 – 2013)
2. Beim Entsorgen, wenn das Bankett reguliert oder abgezogen werden muss, oder bei Grabenräumungen (Z0 – Z1 Material).
3. Mähauwand im Sommer (Salz wirkt als Dünger und Fördert das Graswachstum)

Erreicht wird die Verringerung des Wehverlustes durch das aufgebrachte feuchte Salz, welches auf der ausgebrachten Stelle auf der Fahrbahn haftet. Durch den Umstand, dass es haftet und dadurch keine Wehverluste vorhanden sind, bleibt effektiv mehr Salzanteil zur Glättebekämpfung erhalten.

Dadurch wird auch die Langzeitwirkung begünstigt, da die ausgebrachte Menge zu einem erheblichen höheren Maße genutzt wird (bessere Zeiteinteilung bei den Streurunden.)

Möglicherweise können hier Fahrten, die bis jetzt nötig sind, eingespart werden.

- Schnellere Anfangswirkung bei einem Streueinsatz

Ein weiterer wichtiger Vorteil wird erwartet, für die Verkehrssicherheit.

Durch das angefeuchtete Salz mit der aufgebrachten Salzlösung findet eine wesentlich schnellere Schmelzung der Salzkörner statt, dadurch ist die Wirkung (Herstellung der benötigten Griffbarkeit der Fahrbahn) viel schneller vorhanden, als wenn das Salz erst durch die Feuchtigkeit auf der Fahrbahn und der Vermischung durch den Verkehr mit deren Reibung, die Salzkristalle zum Schmelzen bringt.

- Geringere Umweltbelastung durch weniger Salzeintrag im Bankettbereich – Folgekosten im Sommer

Ein wesentlicher Gesichtspunkt ist auch der Umweltschutz. Das Salz belastet das Bankett in erheblichem Maße und der Anteil der Eintragungen sollte auf ein unvermeidbares Maß reduziert werden. Durch die Verringerung von Salzaustrag wird auch eine Reduzierung der Belastungen im Bankettbereich erwartet. Dies bedeutet geringere Entsorgungskosten bei Unterhalts- und Ausbaumaßnahmen.

#### **Für die Einführung der Feuchtesalztechnik würden folgende Kosten entstehen:**

- Investitionskosten von Soleanlagen und Tankstationen. Der Bedarf im Landkreis Augsburg wären jeweils im Bauhof SMÜ und Diedorf ein Soleerzeuger und ein Lagertank mit Tankvorrichtung.

Im Bauhof Diedorf wäre zusätzlich einen Lagertank für den Stützpunkt Nordendorf erforderlich.

Die Fundamentierung variiert je nach Ausführungsart (stehende, liegende Tanks). Eine genaue Ermittlung der örtlichen Gegebenheiten wie z.B. Sicherungen der Tanks gegen Hochwasser in Hochwasserschutzgebieten evtl. SMÜ oder im Bereich des Stp. Nordendorf müssten noch geklärt werden, was den Kostenanteil der Fundamente mit einer Aufschwimmsicherung erheblich verändern könnte.

Die Investitionskosten werden auf ca. 215.000 € geschätzt und teilen sich wie folgt auf:

Bauhof SMÜ:

Soleerzeuger S8-2 Soltronic mit Auftankstation und Lagertank: inkl. MwSt. 70.007,00 €

Bauhof Diedorf:

Gleiche Ausführungen 70.007,00 €

Stp. Nordendorf:

Lagerbehälter mit Auftankstation – Befüllung über Straßenmeisterei 34.117,30 €

Gesamtkosten Technik 174.131,30 €

Geschätzte Kosten Fundamente 40.000,00 €

Gesamtkosten

214.131,30 €

- Investitionskosten durch höhere Anschaffungskosten bei Ersatzbeschaffungen von Streuern durch Soletanks und Nachrüstkosten bei vorhandenen bestehenden Streuern.

Neubeschaffung:

Transporttank für LKW zum Befüllen der Tankstation Stp. Nordendorf

Ersatzbeschaffung: zukünftige Streuer mit Solebehältern (Mehrkosten ca. 15% zum Trockenstreuer ca. 5.000,00 € je nach Ausführung)

Ergänzungen: Nachrüsten von neuwertigen Streuern mit Soletanks, Pumpen und Düsen am Streuteller (ca.8.000 €/Streuer).

Insgesamt werden für die Ersatzbeschaffungen und der Nachrüstungen für die nächsten 3-4 Jahre verteilt mit

Investitionskosten i.H.v. ca.

100.000,00 €

gerechnet.

Die Investitionskosten inkl. Nachrüstung Streuer belaufen sich insgesamt auf ca. 315.000,00 €, verteilt auf die nächsten 3-4 Jahre. Durch das erwartete Einsparungspotential von ca. 70.000 €/Jahr würden sich die Investitionskosten nach spätestens 5 Jahren amortisieren.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Veranschlagung im laufenden Haushaltsjahr: <input type="checkbox"/> im Verw.HH: HhSt. € <input checked="" type="checkbox"/> im Verm.HH: HhSt. €	
Gesamtkosten der Maßnahme/n (Beschaffungs-/ Herstellungskosten): ca. 315.000 €	Jährliche Folgekosten/ Folgekosten: <input type="checkbox"/> keine Unterhalt und Wartung	Gesamtfinanzierung Eigenanteil: 315.000 €	Gesamtfinanzierung Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge etc.): €

Bemerkungen:

**Herr Lutz** erläutert den Sachverhalt.

**Kreisrat Lautenbacher** erkundigt sich danach, ob dann auch die vom Landkreis beauftragten Fremdfirmen umstellen müssen.

**Herr Lutz** berichtet, dass deren Fahrzeuge vom Landkreis mit Soletanks bestückt und diese dann mit dem gleichen System fahren werden. Dies sei im Preis schon berücksichtigt.

**Kreisrätin Höfer** spricht die Tatsache an, dass ab einer gewissen Temperatur wieder herkömmlich gestreut werden muss. Nachdem die Sole während des Streuvorgangs zugeführt werde, gehe sie davon aus, dass das Fahrzeug für beide Streuarten verwendbar sei. Dies wird von **Herrn Lutz** bestätigt. Am Streuteller befänden sich Düsen, mit denen die Sole auf das Salz gesprüht und ausgebracht werde. Bei extremem Schneefall oder bei tiefen Temperaturen werde die Sprühanlage einfach ausgeschaltet und es werde nur Trockensalz gestreut.

**Kreisrat Lautenbacher** bittet darum, dies auch anlässlich einer Bürgermeisterdienstbesprechung anzusprechen, da auch die Gemeinden hierüber nachdenken würden.

**Herr Lutz** informiert über eine zusätzlich angedachte Kooperation mit dem staatlichen Bauamt oder mit den Städten, um Strecken miteinander betreuen zu können. So habe z. B. auch die Stadt Königsbrunn eine Soleanlage. Zunächst habe man überlegt, in Schwabmünchen mit dem Staatlichen Bauamt zusammenzuarbeiten. Deren Anlage sei aber für alle Fahrzeuge des Landkreises zu gering ausgelegt. Sollte es so kommen wie vorgeschlagen, dann könnte das Staatliche Bauamt seine Anlage vielleicht abschalten und seine Fahrzeuge beim Landkreis bestücken.

**Kreisrätin Kirst-Kopp** meint, dass sich schnell herausstellen werde, ob dies positiv oder negativ sei. Wenn dies sinnvoll sei, würden die Gemeinden sicherlich nachziehen. Die Gemeinden der VG Nordendorf würden ihr Salz ohnehin schon vom Bauhof Nordendorf beziehen. Deshalb sollte dies vorher mit den Gemeinden abgeklärt werden.

**Herr Lutz** teilt mit, dass eine solche Abklärung vor Anschaffung der Soleanlage beabsichtigt ist. Zunächst sei die Umsetzung in Schwabmünchen vorgesehen. Das Jahr darauf solle Diedorf und im selben Jahr oder ein Jahr später dann Nordendorf folgen. Dies könne man noch nicht genau abschätzen, da jedes Gerät zunächst umgebaut werden müsse.

Auf Nachfrage von **Kreisrat Lautenbacher** legt **Herr Lutz** dar, dass nicht zu viel Sole auf einmal hergestellt werden kann. Normalerweise sei es so, dass die Fahrzeuge zweimal am Tag ausfahren können und dann trotzdem noch Sole für ganz extreme Fälle vorrätig sei. Es erfolge in der Anlage eine ständige Aufbereitung.

### Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Feuchtsalzanlage Zug um Zug in den nächsten Jahren einzuführen. Die erforderlichen Haushaltsmittel sind für den jeweiligen Haushaltsentwurf zu melden. Die Gemeinden sollen in die Gesamtplanung einbezogen werden.

### Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	13
Nein-Stimmen:	0

**TOP 10**    **Verschiedenes**  
**Via-Claudia-Realschule Königsbrunn;**  
**EDV-Verkabelung - Bewilligung überplanmäßiger Mittel**  
**Vorlage: 13/0239**

### Sachverhalt:

Für die EDV-Verkabelung der Via-Claudia-Realschule Königsbrunn wurde im Rahmen der Haushaltsberatungen ein Haushaltsansatz in Höhe von 150.000 € auf der Haushaltsstelle 1.2202.9630 veranschlagt. Entsprechend der zwischenzeitlich vorliegenden Kostenberechnung belaufen sich die Kosten für die Gesamtbaumaßnahme auf insgesamt ca. 270.000 €.

Der Beginn der Baumaßnahme ist für Herbst 2013 vorgesehen. Die überplanmäßigen Mittel i.H.v. ca. 120.000 € kommen erst im Jahr 2014 zur Auszahlung, die Auftragsvergabe erfolgt jedoch bereits im Jahr 2013. Für die Ausschreibungen zur Gesamtmaßnahme ist aber die haushaltsrechtliche Ermächtigung in der Gesamtheit erforderlich. Es ist somit die Bereitstellung überplanmäßiger Mittel notwendig.

Die Nutzung von Medien ist heute fester Bestandteil des Unterrichts. Die Investitionen zur Hardware (Laptop, Beamer) können momentan in der Via-Claudia-Realschule Königsbrunn nicht in vollem Umfang ausgenutzt werden, da bislang nur wenige Räume mit den Datenanschlusskabeln versorgt sind. Die entsprechende EDV-Verkabelung ist in den Landkreiseigenen Schulen inzwischen Standard. Die Via-Claudia-Realschule Königsbrunn ist neben dem Paul-Klee-Gymnasium in Gersthofen die einzige Schule in der die Anschlüsse noch nicht hergestellt wurden. Der Landkreis strebt stets die Gleichbehandlung der Schulen an.

Die Deckung der überplanmäßigen Ausgaben kann über die Minderausgaben bei der Haushaltsstelle 1.2204.9453 Realschule Neusäß – Sanierung Physik-, Chemie und Biologielehrsaal im Jahr 2013 erfolgen; bei dieser Maßnahme sind im Haushaltsjahr 2013 Haushaltsmittel i.H.v. 120.000,00 € veranschlagt. Die Sanierung muss im vorliegenden Fall, unter anderem aufgrund von Personalengpässen, auf das Haushaltsjahr 2014 verschoben werden. Im Rahmen der Haushaltsberatungen 2014 sind die Haushaltsmittel bei der Realschule Neusäß neu zu veranschlagen. Die Deckung der unabweisbaren Ausgaben ist folglich gewährleistet, sie sind somit zulässig (Art. 60 Abs. 2 LKrO).

Die Entscheidung über die Bewilligung überplanmäßiger Mittel obliegt über einem Auftragswert von 100.000,00 € dem Kreistag (§ 29 Abs. 2 Nr. 5 GeschO). Die Bewilligung der über-



planmäßigen Ausgaben ist erforderlich um die Ausschreibung und den Beginn der Baumaßnahme im Jahr 2013 zu gewährleisten. Die Ausgaben sind unabweislich. Ein Zuwarten bis zur Entscheidung über die Bewilligung der überplanmäßigen Mittel in seiner nächsten Sitzung am 11.11.2013, nach entsprechender Vorberatung im Kreisausschuss am 23.09.2013 oder 21.10.2013, ist dem abträglich. Es wird daher empfohlen die überplanmäßigen Mittel im Rahmen einer Dringlichen Anordnung des Landrats zu bewilligen.

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Veranschlagung im laufenden Haushaltsjahr:	
		<input type="checkbox"/> im Verw.HH: HhSt.	<input checked="" type="checkbox"/> im Verm.HH: HhSt. 1.2202.9630
		€	150.000 €
Gesamtkosten der Maßnahme/n (Beschaffungs-/ Herstellungskosten):	Jährliche Folgekosten/ Folgekosten: <input type="checkbox"/> keine	Gesamtfinanzierung	Gesamtfinanzierung
270.000 €	Unterhalt	Eigenanteil: 270.000 €	Einnahmen (Zuschüsse, Beiträge etc.): 0,00 €

Bemerkungen:

Die Gesamtkosten der Maßnahme beziehen sich im vorliegenden Fall auf die aktuelle Kostenberechnung.

Der Sachverhalt wird von **Frau Hesse** dargestellt.

### Beschluss:

Der Bau-, Umwelt- und Energieausschuss empfiehlt dem Landrat die überplanmäßigen Mittel für die EDV-Verkabelung an der Via-Claudia-Realschule Königsbrunn durch Dringliche Anordnung zu bewilligen. Die Deckung erfolgt über die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bei der Baumaßnahme Realschule Neusäß – Sanierung des Physik, Chemie und Biologielehrsaals auf der HhSt. 1.2204.9453. Im Rahmen der Haushaltsberatungen 2014 sind die Haushaltsmittel bei der Realschule Neusäß neu zu veranschlagen.

### Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen:	13
Nein-Stimmen:	0

### TOP 11   Wünsche und Anfragen

- keine -

59. Sitzung des Bau-, Umwelt- und Energieausschusses 29.07.2013