

## Um-, Aus- und Neubau von Staatsstraßen

Auch bei Ausbaumaßnahmen ist eine sorgfältige Grundlagen- und Bestandsermittlung notwendig, um eine gute Ausgangslage zur Baudurchführung zu schaffen.

Beim Neubau der Ortsumgebung Falkenbach hätte ein großer Teil der für die östliche Ortsanbindung verausgabten Mittel von rd. 5,22 Mio. € (brutto) bei einer anderen planerischen Lösung eingespart werden können.

### 1 Prüfungsgegenstand

- 1 Der SRH hat die 2 Staatsstraßenbaumaßnahmen

- S 36 - Ausbau nördlich Hartha und
- S 222 - Neubau Ortsumgebung Falkenbach

in der LASuV<sup>1</sup>-Niederlassung Zschopau geprüft.

- 2 Die Straßen waren zum Zeitpunkt der Prüfung verkehrswirksam fertiggestellt.
- 3 Die baufachliche Prüfung umfasste schwerpunktmäßig die Ordnungsmäßigkeit bei der Ausschreibung und Vergabe sowie der Vorhabendurchführung. Weiterhin wurde die Angemessenheit und Zweckmäßigkeit des Entwurfs/der planerischen Lösung bewertet.

### 2 Prüfungsergebnisse

#### 2.1 S 36 – Ausbau nördlich Hartha

- 4 Die Zuschlagssumme für die Maßnahme betrug rd. 6,43 Mio. € (brutto). Das beauftragte und abgerechnete Nachtragsvolumen i. H. v. rd. 2,26 Mio. € (brutto) war mit rd. 35 % überdurchschnittlich hoch.
- 5 Bei der Prüfung der 11 Nachtragsvereinbarungen ergaben sich teils gleich gelagerte Feststellungen.
- 6 Mehrere Nachträge beruhten auf einer unzureichenden oder fehlerhaften Planung. Folge war eine Vielzahl von geänderten und zusätzlichen Leistungen, die zu Zusatzkosten und Störungen im Bauablauf geführt haben. Dies beurteilt der SRH insbesondere bei Ausbaumaßnahmen kritisch, da die Bemühungen zur Begrenzung der Verkehrseinschränkungen hierdurch ins Leere laufen.
- 7 Die LASuV-Niederlassung als Bauherr und eingeschaltete Planer müssen durch sorgfältigere Grundlagen- und Bestandsermittlung und einer daraus resultierenden genaueren Planung eine bessere Ausgangslage zur Baudurchführung schaffen.
- 8 Der SRH weist darauf hin, dass Leistungen und Preise, welche dem Wettbewerb unterstellt sind, wirtschaftliche Vorteile für den Auftraggeber erwarten lassen. Bei Nachträgen fehlt dieser Wettbewerb.

Nachträge wären bei sorgfältigerer Planung vermeidbar gewesen

<sup>1</sup> Landesamt für Straßenbau und Verkehr.

## 2.2 S 222 – Neubau Ortsumgehung Falkenbach

- 9 Bei der Ortsumgehung Falkenbach wurde aufgrund des starken Längsgefälles fast auf der gesamten Streckenlänge von 2,6 km ein Zusatzfahrstreifen angelegt. Infolgedessen waren bei der östlichen Ortsanbindung (Knoten C) Ingenieurbauwerke (Brücke, Durchlässe) nebst umfangreicher Erdarbeiten im Felsboden notwendig.



Quelle: Geodaten © Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen 2018 mit Ergänzung der Knotenpunktlage/-bezeichnung durch den SRH.

Kleinere Planungsänderungen und eine sorgfältigere Abwägung der Planvarianten in der Planaufstellung hätten zu erheblichen Kosteneinsparungen geführt

- 10 Die Kosten von Knoten C beliefen sich auf rd. 5,22 Mio. € (brutto). Bei einer Schlussrechnungssumme von 12,45 Mio. € (brutto) ergibt sich ein Anteil von rd. 42 %.
- 11 Mängel in Konzeption und Planung der Staatsstraße begründen Zweifel an der Notwendigkeit eines durchgängigen Zusatzfahrstreifens. Kleinere Änderungen an der Linien- und Höhenführung der Straße hätten dazu geführt, dass die Anlage eines nur teilweisen Zusatzfahrstreifens ausreichend gewesen wäre.
- 12 Bei Anlage eines teilweisen Zusatzfahrstreifens hätte die Straße am Knoten C noch nicht zwingend 3-streifig ausgebildet werden müssen. Die Gefahr verkehrswidrigen riskanten Überholens zwischen Knoten D und Knoten C hätte durch ein Überholverbot verbunden mit der Ankündigung einer baldigen Überholmöglichkeit minimiert werden können. Im Ergebnis wären die Brücke und Durchlässe sowie die Fahrbahnschleife am Knoten C nicht erforderlich geworden.
- 13 Selbst bei einem durchgängigen Zusatzfahrstreifen bestanden mehrere Planvarianten. Eine Analyse dieser Planvarianten im Sinne einer umfassenden Interessenabwägung ist bei der Planaufstellung unterblieben. Unter anderem hätte genauer untersucht werden müssen, ob für einen Ort mit rd. 500 Einwohnern 2 vollwertige Anbindungen an die Staatsstraße (d. h. jeweils mit der Möglichkeit zum Rechts- und Linksabbiegen) erforderlich sind.
- 14 Es hätte die Möglichkeit bestanden, Knoten C als nicht vollwertigen Knoten auszubilden, der nur Rechtsein- und -abbiegen zulässt. Dann wären 2 Bauwerke sowie die Fahrbahnschleife nicht erforderlich geworden. Die Interessen der Anwohner wären zu einem großen Teil befriedigt, da Knoten A für Linksabbieger aus dem Ort hinaus ohnehin günstiger liegt. Die Verkehrssicherheit an Knoten C hätte über eine bauliche Trennung der Richtungsfahrstreifen, die ein Linksabbiegen unmöglich macht, gewährleistet werden können.
- 15 Ein großer Teil der Kosten i. H. v. rd. 5,22 Mio. € (brutto) hätte eingespart werden können.

- 16 Die über das erforderliche Maß hinausgehend errichteten Anlagen belasten den Freistaat in Form von Abschreibungen und Aufwendungen für Unterhaltung und Instandsetzung.

### 3 Stellungnahme

- 17 Die LASuV-Niederlassung betont, dass sowohl für die Entscheidung zugunsten eines durchgängigen Zusatzfahrstreifens als auch für die Ausbildung eines vollwertigen Knotens C Sicherheitsargumente ausschlaggebend gewesen seien.
- 18 Für den strittigen Teilabschnitt zwischen Knoten D und C legte sie dar, dass hier ohne einen Zusatzfahrstreifen gefährliches Überholen gefördert würde. Die an das topografisch schwierige Gelände angepasste Linienführung suggeriere ausreichend Überholmöglichkeiten. Ein ggf. regelwidriges Überholen könnten Sperrlinien oder Beschilderung nicht unterbinden.
- 19 Ebenso wenig würden Sperrlinien und Beschilderung gegen regelwidriges Linksabbiegen bei einem nicht vollwertig ausgebildeten Knoten C helfen.

### 4 Schlussbemerkung

- 20 Der SRH erkennt an, dass die Verkehrssicherheit ein wesentlicher Aspekt bei der Entscheidung für eine Planvariante darstellt. Er weist darauf hin, dass eine entsprechende Abwägung in den Unterlagen nicht dokumentiert war.
- 21 Darüber hinaus sind Planentwürfe in Abhängigkeit von der Straßenkategorie und der Verkehrsstärke, der angestrebten Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit sowie der Umweltverträglichkeit zu erstellen. Ein zu einseitig im Sinne eines der genannten Parameter ausgeübtes Planungsermessen kann abwägungsfehlerhaft sein.
- 22 Der SRH bezweifelt das Argument, dass verkehrswidrigem Verhalten nicht durch Beschilderung und bauliche Trennung der Richtungsfahrstreifen an Knoten C begegnet werden kann.