



SITZUNGSVORLAGE

Thema: Straßenmeisterei Markdorf - Vorstellung der Planungsvarianten

Frühere Beratungen:

- AUT 21.09.2017 (036/2017)
- KT 11.10.2017 (036/2017)
- AUT 02.05.2018 (036/2017/1)
- KT 18.07.2018 (036/2017/2)
- AUT 30.04.2019 (036/2017/3)
- AUT 02.07.2019 (036/2017/4)
- KT 16.07.2019 (036/2017/5)
- AUT 10.03.2020 (036/2017/6)
- AUT 22.09.2020 (036/2017/7)
- KT 07.10.2020 (036/2017/8)
- AUT 21.09.2021 (667/2021)
- KT 05.10.2022 (852/2022/1)
- AUT 18.09.2023 (046/2023)

Anlagen:

- Anlage 1 - Antrag Bündnis 90/Die Grünen Standortanalyse
- Anlage 2 - Gutachten Straßenbetriebsdienst
- Anlage 3 - Variante 1
- Anlage 4 - Variante 2 / Kosteneinsparungsmatrix
- Anlage 5 - Variante 2b
- Anlage 6 - Variante 3
- Anlage 7 - Variantenvergleich
- Anlage 8 - SNAP-Analyse / Bewertung Lebenszykluskosten
- Anlage 9 - Auswirkung Energiebedarf und Treibhausgase

Sachvortrag: Tobias Gähr, Leiter Straßenbauamt Zeitdauer (ca.) 30 Min.
Harald Betting, Leiter Bau- und Liegenschaftsamt

Beschlussvorschlag:

1. Der Neubau der Straßenmeisterei Markdorf wird gemäß der vorgestellten Planungsvariante 2b durchgeführt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Fachingenieure und Architekten mit den weiteren Leistungsphasen 4 bis 9 zu beauftragen, den Bauantrag gemäß der vorgestellten Planung einzureichen, die Werkplanung durchzuführen, die Leistungen auszusprechen und dem Kreistag zur Vergabe vorzulegen.

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	15.04.2024	nicht öffentlich
Kreistag	Beschluss	30.04.2024	öffentlich

Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmererei² abzustimmen!):

ja nein

Aufwendungen/Auszahlungen

Ergebniswirksam:

Einmaliger Aufwand _____ Euro
Jährlicher Aufwand _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Aufwand 1. Jahr _____ Euro
Aufwand 2. Jahr _____ Euro
Aufwand 3. Jahr _____ Euro
Aufwand 4. Jahr _____ Euro

Investiv:

Einmalige Auszahlung 19,6 Mio. Euro
Jährliche Auszahlungen _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Auszahlung 2018-2023 626.400 Euro
Auszahlung 2024 600.000 Euro
Auszahlung 2025/2026 9.400.000 Euro
Auszahlung 2027/2028 9.000.000 Euro
Jährliche Abschreibung 392.000 Euro

Erträge/Einzahlungen

Ergebniswirksam:

Einmaliger Ertrag _____ Euro
Jährliche Erträge _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Ertrag 1. Jahr _____ Euro
Ertrag 2. Jahr _____ Euro
Ertrag 3. Jahr _____ Euro
Ertrag 4. Jahr _____ Euro

Investiv:

Einmalige Einzahlungen _____ Euro
Jährliche Einzahlungen _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Einzahlung 1. Jahr _____ Euro
Einzahlung 2. Jahr _____ Euro
Einzahlung 3. Jahr _____ Euro
Einzahlung 4. Jahr _____ Euro
Jährliche Auflösung _____ Euro

Mittelbereitstellung im Haushalt:

Ergebnishaushalt:

Investitionshaushalt:

Produkt: _____
Kostenstelle: _____
Sachkonto: _____

Investitions-Nr. I310601901

Zur Verfügung stehende Mittel: HH 2024: 1.305.700 Euro

ggf. noch bereit zu stellen:

HH 2025: 2.300.000
HH 2026: 6.400.000
HH 2027: 7.000.000
HH 2028: 2.000.000
Euro

Deckungsvorschlag:

Ergebnishaushalt:

Investitionshaushalt:

Produkt: _____
Kostenstelle: _____
Sachkonto: _____

Investitions-Nr. I310601901

Medien:

PowerPoint pdf-Datei

Elektronisch mitgezeichnet von:

Landrat Dezernat 1 Dezernat 2
 Dezernat 3 Amt 32, Straßenbauamt Amt 30, Kämmererei

1. Ausgangslage:

Die Stadt Markdorf hat im Jahr 2007 die Straßenmeisterei Markdorf vom Land Baden-Württemberg erworben und ist in den bestehenden Mietvertrag zwischen Land und Landkreis zum 1. Januar 2007 eingetreten. Mit Schreiben vom 2. August 2017 hat die Stadt Markdorf den Mietvertrag mit dem Landkreis zum 31. Dezember 2021 fristgerecht gekündigt und das Grundstück an eine private Firma veräußert. Mit dem neuen Eigentümer konnte ein neuer Mietvertrag bis zum Jahr 2024 mit einer zweimaligen Verlängerungsoption von je einem Jahr, also bis 31. Dezember 2026, abgeschlossen werden.

Der Kreistag hat am 18. Juli 2018 beschlossen, den erforderlichen Neubau der Straßenmeisterei Markdorf auf dem Flurstück 3343 am südlichen Ortseingang von Markdorf zu realisieren und eine Vorplanung in Form einer Machbarkeitsstudie zum Neubau der Straßenmeisterei Markdorf durchzuführen. Die Ergebnisse wurden dem Kreistag am 7. Oktober 2020 vorgestellt und konnten bereits in der Stufe der frühzeitigen Behördenbeteiligung für die Verfahren des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans aufgenommen werden. In der Sitzung des Kreistages am 5. Oktober 2022 wurde nach ausführlicher Darstellung des Sanierungsstaus der bestehenden Straßenmeisterei in Markdorf, der Vorstellung der Finanzierung eines Neubaus sowie des aktuellen Sachstandes des Bebauungsplanes der Beschluss für einen Neubau der Straßenmeisterei bekräftigt. Ebenfalls wurde der Kauf des Grundstückes beschlossen.

Die Entwurfsplanung sowie die Kostenberechnung für den Neubau der Straßenmeisterei wurde am 18. September 2023 im Ausschuss für Umwelt und Technik vorgestellt (siehe SV 046/2023). Da sich die Baukosten seit der Kostenschätzung von 2018 durch Index-indizierte Preissteigerungen stark erhöht haben und weitere höhere Anforderungen durch gesetzliche oder satzungsrechtliche Vorgaben einzuhalten sind, wurde durch die Verwaltung eine Aufstellung von Maßnahmen erarbeitet, die mögliche Einsparpotenziale aufzeigen.

Zur Begleitung der weiterführenden Planungsschritte und dem Ziel weiterer Kosteneinsparungen wurde eine Arbeitsgruppe bestehend aus Mitgliedern des Kreistages und der Verwaltung gebildet. Diese Arbeitsgruppe hat am 8. November 2023 sowie am 18. März 2024 getagt. In diesen Sitzungen wurden mögliche Maßnahmen zur Reduktion der Kosten sowie eine weitere Entwurfsvariante vorgestellt.

Darüber hinaus wurde eine Analyse zu den Auswirkungen einer Reduzierung von Straßenmeistereien auf die Sicherstellung der Aufgaben des Straßenbetriebsdienstes im Bodenseekreis durchgeführt. Hierbei wurde die Überprüfung des derzeitigen Qualitätsstandards vorgenommen sowie die Auswirkungen einer Schließung der Straßenmeisterei Markdorf und die daraus resultierenden Folgen einer Verlagerung auf den Standort Tettngang analysiert.

2. Sachverhalt:

2.1 Analyse der Auswirkungen einer Reduzierung der Anzahl von Straßenmeistereien auf die Sicherstellung der Aufgaben des Straßenbetriebsdienstes im Bodenseekreis

Die Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen hat mit Datum vom 14. November 2023 einen Antrag zur Überplanung des Standort- und Betriebsdienstkonzeptes für die Straßenunterhaltung im Bodenseekreis eingebracht (siehe Anlage 1).

Darin wird die Verwaltung beauftragt:

1. das Standort- und Betriebskonzept der derzeitigen Straßenunterhaltung im Bodenseekreis zu überprüfen,
2. die zukünftige Straßenunterhaltung im Bodenseekreis mittels zwei Straßenmeistereien, bei Bedarf ergänzt um einen Stützpunkt, organisatorisch, betriebs- und bautechnisch zu planen,
3. die Planungen für eine Straßenmeisterei am Standort Markdorf einzustellen,
4. eine Verlagerung und Optimierung des Standortes der Straßenmeisterei Tettnang zu überprüfen.

Damit zum Antrag Stellung genommen werden kann, hat die Verwaltung mit Lehmann und Partner den Gutachter beauftragt, der im Jahr 2012 bereits eine umfangreiche Organisationsuntersuchung für den Straßenbetriebsdienst im Bodenseekreis erarbeitet hat. Die seinerzeitigen Ergebnisse hat der Kreistag in seiner Sitzung am 15. Dezember 2012 (SV 156/2011) beschlossen.

Lehmann und Partner hat in der nun vorliegenden aktualisierten Analyse auf Grundlage des vorhandenen, zwischenzeitlich deutlich erweiterten Straßennetzes die Zugriffszeiten im allgemeinen Straßenbetriebsdienst sowie den Winterdienst für folgende Standortszenarien vor dem Hintergrund des geltenden Regelwerks untersucht:

Status Quo	Straßenmeistereien in Überlingen, Markdorf und Tettnang
Variante 1	Straßenmeistereien in Überlingen, Tettnang und Winterdienststützpunkt (unbemannt) in Markdorf anstelle einer vollwertigen Straßenmeisterei
Variante 2	Straßenmeistereien in Überlingen, Tettnang und komplette Schließung der Straßenmeisterei Markdorf

Lehmann und Partner hat außerdem untersucht, ob eine Verlagerung der Straßenmeisterei Tettnang in Richtung Westen in Verbindung mit Variante 2 zielführend wäre.

Ergebnis der Prüfung von Lehmann und Partner:

- Eine Schließung des Standortes Markdorf wird aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen nicht empfohlen.
- Eine Reduzierung von bisher drei auf zwei Standorte ginge mit einem Qualitätsverlust und einer nicht in allen Belangen gesicherten Erfüllung der Anforderungen an den Straßenbetrieb einher. Auch eine Verlegung des Standortes Tettnang wird als nicht zielführend und unwirtschaftlich erachtet.
- Der Gutachter Lehmann und Partner empfiehlt, den Straßenbetriebsdienst im Bodenseekreis weiterhin über die drei Straßenmeisterei Standorte Überlingen, Markdorf und Tettnang zu gewährleisten.

Das vollständige Gutachten ist als Anlage 2 beigefügt.

2.2 Entwurfsplanung Neubau Straßenmeisterei

2.2.1 Variante 1 (siehe Anlage 3)

Die Anordnung und die Form der Gebäude werden durch die Randbedingungen des Grundstücks, das vom Kreistag beschlossene erforderliche Raumprogramm sowie durch das Verkehrskonzept bestimmt, das durch die Trennung der Zu- und Ausfahrt möglichst kreuzungsfreie Abläufe vorsieht. Hierdurch wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Unfallgefahr durch zurücksetzende Fahrzeuge weitestgehend vermieden.

Das Raumprogramm von 2018, welches der Planung der Straßenmeisterei Markdorf zugrunde liegt, basiert auf den Vorgaben des Bundes für die Ausstattung von Straßenmeistereien. Nach Festlegung des Raumprogramms hat der Bund im Jahr 2021 die Arbeitssicherheitsrichtlinien ASR 5.2 für den Straßenbetriebsdienst verbindlich eingeführt. Dies führt u. a. zu höheren technischen Aufwendungen bei der Sicherung von Arbeitsstellen. Zusätzliche Sicherungshänger sind mitzuführen. Außerdem hat das Land zwischenzeitlich die ganzjährige Rufbereitschaft im Straßenbetriebsdienst verbindlich eingeführt. Auch dies führt u.a. zu zusätzlichem Bedarf an Fahrzeugen und Einsatzhängern. Damit sind zwei der vier Plätze, die für die neue B 31 vorgesehen waren, bereits belegt. Allein durch diese beiden Änderungen der jüngsten Vergangenheit ist das beschlossene Raumprogramm unter Berücksichtigung des künftigen Bedarfs schon heute eng geschnitten. Auch die Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie die zu erwartende Erweiterung des zu betreuenden Straßennetzes (Bundesverkehrswegeplan; B 31 neu Immenstaad-Meersburg-Oberuhldingen) sind im Raumprogramm zu berücksichtigen.

Der Entwurf des Hauptgebäudes sieht mit dem Gebäude der Straßenmeisterei, der Salzhalle und dem Carport drei Baukörper vor. Das Gebäude der Straßenmeisterei basiert auf dem „Ein Haus Prinzip“, in dem die Bereiche der Fahrzeughalle, der Waschhalle, die Sozialräume, die Verwaltung und die Werkstätten integriert sind.

Die auf der nördlichen Seite angeordnete Fahrzeughalle stellt den Hauptteil der Straßenmeisterei dar, deren Größe sich an der Anzahl der notwendigen Stellplätze der Fahrzeuge orientiert. In dieser sind neben den Lagerflächen auch die Waschhalle mit außenliegender Waschplatte integriert. Die Erschließung erfolgt durch zwei Fahrgassen, zwischen denen die Parkierung der Fahrzeuge erfolgt. Auf der Südseite ist ein zweigeschossiger Baukörper mit einer Teilunterkellerung geplant. Die Teilunterkellerung fungiert als große Zisterne für das Grauwasser mit ca. 1.000 m³ sowie für die Retention mit ca. 400 m³. Das gesammelte Grauwasser soll als Waschwasser für die Verkehrsschilder und für die Herstellung der Sole verwendet werden.

Im Erdgeschoss sind die Sozial- und Umkleieräume, Duschen und Toiletten vorgesehen. Daneben sind die Werkstätten mit Lager und Außenrampe angeordnet. Im ersten Obergeschoss sind die Räume der Verwaltung, der Tunneltechniker sowie die Archiv- und Besprechungsräume vorgesehen. Daneben ist der Technikraum und das Reifenlager angeordnet.

Als zweites Obergeschoss könnte zusätzlich zum beschlossenen Raumprogramm nachträglich eine Aufstockung erfolgen, in der z. B. Büroflächen entstehen könnten. Um diese spätere Erweiterung vornehmen zu können, wurden die notwendigen statischen und brandschutztechnischen Belange bereits berücksichtigt. Die Erschließung würde über die Treppenhäuser und einen Aufzug erfolgen. Auf den Dachflächen ist zur Eigenstromversorgung eine Photovoltaikanlage mit ca. 360 kWp sowie eine extensive Dachbegrünung vorgesehen.

Das Carport für saisonale Gerätschaften und die Salzhalle mit den zugehörigen Silotürmen sind an der südlichen Grundstücksgrenze angeordnet. Die Befüllung der Streufahrzeuge erfolgt über zwei Behälter mit Sole sowie über das Silo östlich neben der Salzhalle.

Entlang der Grenze zur Brunnisach sind die Außenlager für Schüttgüter sowie die Parkplätze angeordnet. Weitere Parkplätze befinden sich an der nördlichen Grundstücksgrenze.

Die Fahrwege in und um das Gebäude begründen sich u.a. aus den erforderlichen Radien und Schleppkurven, die für das sichere Bewegen von z. B. Winterdienstfahrzeugen notwendig sind. In Verbindung mit dem wenig günstigen Grundstückszuschnitt konnte z. B. mit der Gebäudegeometrie auf diese Anforderungen reagiert werden. Die vorliegende Planung führt

zu einer maximalen Ausnutzung der ohnehin knappen und ungünstig geschnittenen Grundstücksfläche.

Die Gebäude der Straßenmeisterei, die Salzhalle und der Carport sollen gemäß den Nachhaltigkeitskriterien des Landes Baden-Württemberg errichtet werden, die auch im energiepolitischen Leitbild des Bodenseekreises enthalten sind. Die Nachhaltigkeitskriterien konzentrieren sich auf die Reduzierung des Energie- und Ressourcenverbrauchs, die Reduzierung der über den gesamten Lebenszyklus summierten Gebäudekosten, die Verwendung von gesundheits- und umweltverträglichen Baustoffen und das Schaffen von angenehmen Nutzungsbedingungen. Im Mittelpunkt stehen die Gebäudenutzer, deren Lebens- und Arbeitsbedingungen funktionsgerecht, gesundheitsverträglich und angenehm sein sollen.

Das Baumaterial Holz soll sowohl in der Tragkonstruktion, der Fassade und auch im Innenausbau in vielen Bereichen eingesetzt werden, sofern dies die Nutzung zulässt. Die Fahrzeughalle wird als Kalthalle ausgeführt. Das Heizen der Flächen im EG und 1. OG soll über Geothermie mit Wärmepumpe erfolgen. Die beheizten Flächen (Sozialtrakt, Verwaltung, Werkstatt und Waschhalle) werden gemäß dem KFW 40 Standard erstellt, woraus sehr geringe Folgekosten für den Betrieb und die Heizung zu erwarten sind. Durch die ressourcenschonende Bebauung werden weniger Treibhausgasemissionen emittiert und die Baustoffe können größtenteils dem Rohstoffkreislauf wieder zurückgeführt werden.

2.2.2 Variante 2

Die Variante 2 entspricht im Entwurf der Variante 1, jedoch wurden unter Berücksichtigung der Kosteneinsparungsmatrix umfangreiche baukonstruktive Einsparpotenziale bzw. Änderungen vorgeschlagen, um die Baukosten zu reduzieren (siehe Anlage 4). In der Liste der Einsparpotenziale sind in den Farben Grün und Gelb Bausteine aufgeführt, auf die beim Bau verzichtet werden könnte, ohne die Funktionalität der Straßenmeisterei wesentlich zu beeinträchtigen. Hierzu zählt u. a. die Verringerung der Kapazität der Salzhalle und der Verzicht auf die Zisterne. Die in rot dargestellten Bestandteile sind für den Betrieb der Straßenmeisterei wesentlich. Ein Verzicht hierauf würde den Betrieb stark beeinträchtigen.

Für die Verwaltung hat die Funktionalität des Gebäudes für den Betrieb der Straßenmeisterei oberste Priorität. Demzufolge schlägt die Verwaltung vor, die in Rot gekennzeichneten Bestandteile beizubehalten. Ein Verzicht auf Komponenten, die Grün und Gelb gekennzeichnet sind, ergäbe eine Verringerung der Baukosten bis zu 4,5 Mio. Euro. Die rot gekennzeichneten Bereiche würden weitere Einsparungen von ca. 2 Mio. Euro bewirken, jedoch starke Einschränkungen im Betrieb verursachen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass bei dem Verzicht auf die genannten Bestandteile im Betrieb höhere Lebenszykluskosten entstehen können und auch die selbstgesetzten Klimaziele nicht eingehalten würden. Durch den Einkauf von Strom und fossilen Energieträgern werden sich auch die Betriebskosten in Zukunft deutlich erhöhen. Schließlich ginge hiermit auch der Verzicht auf Fördergelder einher, die allerdings derzeit in der Höhe noch nicht zu beziffern sind.

2.2.3 Variante 2b (siehe Anlage 5)

Die Variante 2b entspricht im Entwurf der Variante 1, jedoch wurden unter Berücksichtigung der Kosteneinsparungsmatrix (Anlage 4) nur baukonstruktive Einsparpotenziale bzw. Änderungen geplant, die unter Berücksichtigung des Endenergiebedarfs sowie der Lebenszykluskosten den besten Kompromiss darstellen. Deshalb ist auch eine spätere Aufstockung um ein zweites Obergeschoss nicht mehr Bestandteil der Planung. Die Vorgaben der Funktionalität, Erschließung und der Sicherheit werden optimal erfüllt. Die Fotovoltaik Anlage deckt den eigenen Energiebedarf ab und das Tragwerk wird aus Holz hergestellt. Hierdurch werden die Nachhaltigkeitskriterien des Landes Baden-Württemberg und auch die kreiseigenen Vorgaben des energiepolitischen Leitbildes eingehalten.

2.2.4 Variante 3 (siehe Anlage 6)

Die Variante 3 ist ein klassischer Industriebau, der mit der kleinsten Grundfläche den kostengünstigsten Entwurf im Invest darstellt. Allerdings weist er im Bereich der Funktionalität und Erschließung Nutzereinschränkungen auf, insbesondere sind die Werkstatt und die Fahrzeughalle stark eingeschränkt, da die Werkstatt nur ohne Durchfahrt möglich ist und somit rückwärts wieder verlassen werden muss. Dies bietet geringere Sicherheit, da durch rückwärtiges Ausfahren Gefährdungen entstehen können. Darüber hinaus werden weder die Nachhaltigkeitskriterien des Landes Baden-Württemberg noch die kreiseigenen Vorgaben des energiepolitischen Leitbildes erfüllt. Die Bruttogeschossfläche ist 618 qm kleiner als bei den Varianten 1 und 2. Die Bruttogeschossfläche der Varianten 1 und 2 lässt sich mit der Variante 3 auf dem Grundstückszuschnitt nicht herstellen.

2.2.5 Vergleich der Varianten (siehe Anlage 7)

Auf der Basis eines Kriterienkataloges wurden die Nachweise zur Nachhaltigkeit der Varianten bewertet mit dem Ziel, Ressourcen zu schonen und die Umwelt zu entlasten, die Qualität und den Wert der Gebäude zu sichern sowie Bauwerke mit einem hohen sozialen Nutzen zu schaffen.

Damit Bautechnik und Nachhaltigkeit zusammenfinden, bilden die vorentwurfsrelevanten Kriterien in Bezug auf Funktionalität, Nutzungskomfort, Wirtschaftlichkeit, Ressourcen und Energie, einen integralen Bestandteil der Bewertung. Diese Angaben wurden in eine Wertungsmatrix eingetragen, die von der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) entwickelt wurde. Unter Anwendung der Methodik „Systematik für Nachhaltigkeitsanforderungen in Planungswettbewerben (SNAP)“ konnte die Vergleichbarkeit und Nachprüfung der Entwürfe vorgenommen werden (siehe Anlage 8)

Beim Vergleich der Varianten wurden neben den Lebenszykluskosten auch die Auswirkungen auf den Energiebedarf und die Emission der Treibhausgase betrachtet (siehe Anlage 9).

2.2.6 Fazit

Die Standortanalyse und der Variantenvergleich wurden der Arbeitsgruppe am 18.03.2024 vorgestellt. Die Arbeitsgruppe hat noch keine Empfehlung für den Ausschuss formuliert, da sie die Ergebnisse zunächst noch innerhalb der Fraktionen vorstellen werden.

Aus Sicht der Verwaltung bietet die Variante 2b den besten Kompromiss aus Baukosten, Funktionalität und Lebenszykluskosten. Sie bietet:

- Optimale Arbeitsabläufe
- Optimale Betriebssicherheit
- Keine Nutzungseinschränkungen
- Beste Ausnutzung des Grundstücks
- Reserve für zukünftige Bedarfe
- Geringstes Treibhauspotential
- Einhaltung der eigenen Klimaziele
- Hohe ökologische Präsenz
- Wirtschaftliche Lebenszykluskosten

2.3 Bebauungsplan Oberfischbach Ost und Zeitschiene für einen Neubau

Der Gemeinderat der Stadt Markdorf hat am 1. August 2023 einstimmig die erneute Offenlage des Bebauungsplans Oberfischbach Ost beschlossen und auch die Planung der Straßenmeisterei sehr positiv beurteilt.

Zwischen der Stadt Markdorf und der Kreisverwaltung besteht Einvernehmen, dass dem Bebauungsplan in dieser Fassung zügig zur Rechtskraft verholfen werden soll. Ausgehend von der Offenlage ist Mitte 2024 ein Satzungsbeschluss des Bebauungsplans durch den Gemeinderat der Stadt Markdorf zu erwarten. Vorbehaltlich des weiteren Fortgangs könnte der Neubau der Straßenmeisterei wie folgt weiter erfolgen:

2024	2. Quartal:	Vorstellung Planungsvarianten und Baubeschluss Abschluss der Entwurfsplanung
	3. Quartal:	Genehmigungsplanung, Bauantrag Satzungsbeschluss Gemeinderat Markdorf
	4. Quartal:	Ausführungsplanung, Vorbereitung der Ausschreibungen
2025	1. Quartal:	Ausschreibungen
	2. Quartal:	Vergaben
	3. Quartal:	Start Tiefbauarbeiten / Infrastruktur, Herrichten und Erschließen
	4. Quartal:	Gründungen
2026	2. Quartal:	Start Hochbau
2027	4. Quartal:	Fertigstellung Ende 2027

3. Finanzielle Auswirkungen:

3.1 Grundstückskauf

Der Kauf des Grundstücks für die Straßenmeisterei mit 12.750 m² wurde am 14. September 2023 zu einem Preis von 150,- Euro/m² notariell vollzogen. Dementsprechend beträgt der Kaufpreis 1.912.500,- Euro.

Hierin sind die Kosten für die Beitragsablösungen für die Erschließung in Höhe von 668.617,34 Euro bereits berücksichtigt. Der unerschlossene Kaufpreis in Höhe von 1.243.882,66 Euro wurde am 1. Oktober 2023 überwiesen. Die Erschließungskosten werden am 1. März 2025 fällig, sofern mit der Erschließung begonnen wurde.

3.2 Investitionskosten Neubau Straßenmeisterei

Ausgehend von den ersten Kostenprognosen gemäß Baukostenindex (BKI) Stand 1 Quartal 2018 wurde von Kosten in Höhe von ca. 12,9 Mio. ausgegangen (siehe SV 036/2017/5) (ca. 10,84 Mio. Euro für die Kostengruppen 300 – 600). Seitdem sind gemäß dem Index des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg die Baukosten für Gewerbliche Betriebsgebäude bis zum Ende des 4. Quartal 2023 um 56 % gestiegen. [Preisindizes für Bauwerke, Wohngebäude und Nichtwohngebäude - Statistisches Bundesamt \(destatis.de\)](#)

Somit sind durch Index-indizierte Preissteigerungen die Kosten in diesem Zeitraum um ca. 7,3 Mio. Euro auf ca. 20,2 Mio. angestiegen.

Weitere Kostensteigerungen gegenüber der Kostenschätzung von 2018 ergeben sich aus höheren Anforderungen durch gesetzliche oder satzungsrechtliche Vorgaben. Diese resultieren z. B. aus dem Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz, wonach 60% der Dachflächen mit Photovoltaik zu belegen sind, was u.a. auch eine größere Dimensionierung des Trafos bedingt. Gemäß dem Klima- und energiepolitischen Leitbild des Kreises wird klimaneutrales und nachhaltiges Bauen gefordert, weshalb das Gebäude im KfW 40 Standard und in Holzbauweise errichtet werden soll. Auch die Verwendung von Recyclingbaustoffen und der Einsatz einer Wärmepumpe, die über Geothermie gespeist wird, führen zu erhöhten Investitionskosten. Ebenfalls ist eine komplette extensive Dachbegrünung gemäß den öffentlich-rechtlichen Vorgaben des Bebauungsplanes auszuführen. Durch den dadurch erhöhten Planungsumfang und die gestiegenen Honorare mussten auch die Kostenansätze für die Kostengruppe 700 (Baunebenkosten) angepasst werden.

Die Baukosten der Ausgangsvariante 1 sind mit 24,015 Mio. Euro veranschlagt.

Kostengruppen (KG) nach DIN 276:2018-12		Kostenschätzung
200	Vorbereitende Maßnahmen	235.000,00 Euro
300	Bauwerk – Baukonstruktion	9.427.000,00 Euro
400	Bauwerk – Technische Anlagen	4.198.000,00 Euro
500	Außenanlagen und Freiflächen	2.061.000,00 Euro
600	Ausstattung und Kunstwerke	224.000,00 Euro
700	Baunebenkosten, 25 %	4.036.000,00 Euro
Kostenschätzung, netto		20.181.000,00 Euro
MwSt. 19 %		3.834.000,00 Euro
Kostenschätzung, brutto		24.015.000,00 Euro

3.3 Einsparpotenziale durch die Varianten 2, 2b und 3

Nach der Vorstellung der Planung und der Erläuterung der damit verbundenen Kosten wurde die Verwaltung in der Ausschusssitzung am 18.09.2023 beauftragt, Einsparpotenziale aufzuzeigen. In mehreren Planungsgesprächen mit dem Straßenbauamt, den Architekten und Fachingenieuren sowie der Arbeitsgruppe des Kreistages wurden unterschiedliche Möglichkeiten diskutiert und in einer Aufstellung aufgezeigt.

	Variante 1	Variante 2	Variante 2b	Variante 3
Herstellungskosten (gesamt, brutto)*	24.015.000 €	17.510.120 €	18.536.495 €	16.600.332 €
Lebenszykluskosten (Herstellung & Instandhaltung KG 300 & 400, Betrieb & Reinigung über 50 Jahre)	22.872.860 €	17.806.459 €	18.061.606 €	16.132.810 €
BGF in m ²	5.571	4.708	4.708	4.095
Barwert/m ² BGF	4.106 €	3.782 €	3.836 €	3.940 €

* ohne Indexierung der Preise

Im Hinblick auf die bessere Vergleichbarkeit der Varianten 2b mit einer Bruttogeschossfläche von 4.708 qm und Variante 3 mit einer Bruttogeschossfläche von 4.095 qm müssen die Baukosten und die Lebenszykluskosten bei gleicher Bruttogeschossfläche verglichen werden. Dies wohl wissend, dass die Variante 3 mit der gleichen Bruttogeschossfläche wie die Variante 2b auf dem Grundstück nicht realisierbar ist. Die bessere Ausnutzung des Grundstückes und die mit der Variante 2b verbundene Bruttogeschossfläche von +613 qm gegenüber Variante 3 erfüllt den aktuellen Bedarf des Raumprogramms und bietet für den zukünftigen Bedarf noch Reserven. Dies ist notwendig, da wegen neu hinzugekommener Straßen und Aufgaben das im Jahr 2018 beschlossene Raumprogramm bereits weitgehend ausgeschöpft ist.

Bei gleicher Bruttogeschossfläche der Variante 3 wie in Variante 2b muss von Baukosten in Höhe von rund 17.366.582,- Euro ausgegangen werden. Der Vorteil bei den Herstellungskosten reduziert sich daher bei der Variante 3 rechnerisch auf rund 1,2 Mio. Euro.

Die Lebenszykluskosten würden bei gleicher Bruttogeschossfläche in Variante 3 rechnerisch 18.547.807,- Euro betragen, gegenüber 18.061.606,- Euro bei Variante 2b. In der Gesamtbetrachtung der Lebenszykluskosten hat die Variante 2b gegenüber der Variante 3 neben funktionalen und ökologischen Aspekten auch einen rechnerischen Vorteil i. H. v. 487.914 Euro.

Ergänzungswunsch der Arbeitsgruppe: Zisterne

Die Arbeitsgruppe hat am 18.03.2024 der Verwaltung den Auftrag erteilt, eine Zisterne mit reduzierter Größe beim Raumprogramm zu berücksichtigen, um die Folgekosten für den Einkauf von Wasser sowie Energie einzusparen. Das Regenwasser soll nur für die Herstellung der Salzsole, zur Reinigung der Leitpfosten und für die Bewässerung der Außenanlagen und Neupflanzungen verwendet werden, wofür eine Zisternengröße von 100 m³ angenommen wird. Hierdurch würden ca. 125.000 Euro Investitionskosten resultieren zuzüglich eventuell notwendigen Auftriebssicherungen. Diese sind in der nachfolgend genannten Kostenaufstellung der Variante 2b berücksichtigt.

Die Verwaltung empfiehlt daher, die Variante 2b zu bauen.

Sofern der Ausschuss der Empfehlung der Verwaltung zur Realisierung der Variante 2b folgt, wären folgende Investitionskosten (mit Zisterne) für den Neubau der Straßenmeisterei zu erwarten:

Kostengruppen (KG) nach DIN 276:2018-12		Kostenschätzung
200	Vorbereitende Maßnahmen	235.000,00 Euro
300	Bauwerk – Baukonstruktion	7.688.450,00 Euro
400	Bauwerk – Technische Anlagen	2.720.000,00 Euro
500	Außenanlagen und Freiflächen	1.690.000,00 Euro
600	Ausstattung und Kunstwerke	224.000,00 Euro
700	Baunebenkosten, 25 %	3.124.500,00 Euro
Kostenschätzung, netto		15.681.950,00 Euro
MwSt. 19 %		2.979.550,00 Euro
Kostenschätzung, brutto		18.661.500,00 Euro

Die Planung sieht vor, die Baumaßnahmen im 3. Quartal 2025 zu beginnen und bis Ende 2027 abzuschließen. Eine weitere Index-indizierte Kostensteigerung bei den Kostengruppen 200 – 600 ist möglich. Da sich die Steigerung der Indexierung im letzten Jahr verlangsamt hat sind ca. 5 % (+0,93 Mio. Euro) anzusetzen. Somit sind insgesamt Kosten in Höhe von 19,6 Mio. Euro zu veranschlagen.

3.4 Finanzierung der Investitionskosten Neubau Straßenmeisterei

Die von dieser Investition ausgehenden Belastungen auf den Ergebnishaushalt liegen vor allem bei den Abschreibungen der Betriebsgebäude sowie des Betriebshofes und seinen Aufbauten/Anlagen und beweglichen Vermögensgegenständen. Diese resultieren aus unterschiedlichen Nutzungsdauern zwischen 10 und 50 Jahren. Der Grunderwerb selbst unterliegt keiner Abschreibung. Weiter fallen für den Betrieb und die fortlaufende Unterhaltung konsumtive Aufwendungen an. Ausgehend von einem Investitionsvolumen in Höhe von 19,6 Mio. Euro für die abzuschreibenden Vermögensgegenstände sowie auf Basis einer Nutzungsdauer von 50 Jahren belaufen sich die Abschreibungen auf jährlich rund 392.000,- Euro. Für eine Liegenschaft dieser Größenordnung kann durchschnittlich mit Betriebs- und Unterhaltungskosten in Höhe von rund 100.000,- Euro jährlich ausgegangen werden. Für den Bau der Straßenmeisterei ist zumindest anteilig eine Fremdfinanzierung durch Aufnahme eines Kommunaldarlehens vorgesehen. Hieraus ergeben sich Zins- und Tilgungsverpflichtungen. Die tatsächlichen Konditionen sowie die letztendliche Höhe des aufzunehmenden Darlehens können erst zum Zeitpunkt der Aufnahme abschließend beziffert werden. Denkbar sind aufgrund der Bauzeit und der daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen auch die Aufnahme mehrerer Darlehen in unterschiedlichen Jahren. Die erforderlichen Mittel werden im Haushalt 2025 ff. veranschlagt und in die Finanzplanung eingestellt.