

Federf. Stadtamt: Ingenieuramt

<b>Vorlage für den</b>	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Tum	24.06.2009	<b>6</b>

öffentliche Sitzung

**Betrifft:**  
**Friedrich-Ebert-Straße und Schultenstraße**  
**- Sanierung der Fahrspuren**

**Begründung:**

Vorbemerkung:

Eine entsprechende Vorlage lag bereits dem Ausschuss am 22. Januar 2009 vor, die jedoch aus Zeitgründen nicht behandelt werden konnte und nachträglich von der Verwaltung zurückgezogen wurde. Sie wird durch die hier vorliegende neue Vorlage ersetzt.

**Friedrich-Ebert-Straße**

Bereits in 2002 wurde die Fahrbahn in der Postallee durch Einbau einer Asphaltdecke saniert. Aufgrund des Schadensbildes, das sich heute in der Fahrspur der Friedrich-Ebert Straße zeigt, ist jetzt auch in diesem Bereich eine Sanierung erforderlich.

Im Vorfeld der Sanierung der Postallee waren die technischen Möglichkeiten zur Sanierung intensiv geprüft worden, mit dem Ergebnis, dass die Fahrbahn asphaltiert werden musste. Um nach aktuellem Stand der Erkenntnisse sämtliche Möglichkeiten einer Sanierung der Fahrspuren abzuwägen, wurden jetzt erneut die verschiedenen Möglichkeiten geprüft:

**Abwägung der technischen Möglichkeiten zur Sanierung.**

Grundsätzlich gibt es für die Oberflächengestaltung einer Straße drei verschiedene Möglichkeiten:

1. Pflaster
2. Beton
3. Asphalt

<b>Mitzeichnungen</b>					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: \_\_\_\_\_

Zu 1)

Die neuesten Erkenntnisse aus dem Straßenbau wurden unter Hinzuziehung eines Sachverständigen für die Anlage von Pflasterflächen erarbeitet. Im Ergebnis dieser Abwägung und Diskussion ist festzuhalten, dass unter den gegebenen Bedingungen mit der z.T. sehr hohen Belastung durch den ÖPNV und dem zusätzlichen Anlieferverkehr eine erneute Pflasterung der Fahrstreifen in der Friedrich-Ebert Straße aus technischer Sicht nicht zu vertreten ist. Es konnte keine Pflasterbauweise gefunden werden, die die Gewähr für eine über längere Zeiträume unbeschädigte Fläche bietet. Eine Pflasterung der Fahrbahn mit der bekannten hohen Belastung durch den Schwerverkehr ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik ausgeschlossen.

Zu 2)

Betonstraßenbau ist aus unterschiedlichen Gründen im Stadtstraßenbau absolut unüblich. Eine Herstellung von Verkehrsflächen in Betonbauweise gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen 2001 wurde bisher in Deutschland lediglich im Autobahnbau angewendet.

Die Gründe hierfür sind vielfältig:

Vordringlich ist zu nennen, dass unter einer Betonstraße verlegte Versorgungsleitungen nicht mehr zugänglich sind. Reparaturen oder Verlegungen der vorhandenen Leitungen sind nicht möglich bzw. führen zu einem unverhältnismäßig hohen Aufwand. Selbst wenn sämtliche Versorgungsleitungen im Vorfeld aus dem Bereich der Fahrbahn herausgelegt würden, bleibt das Problem, dass eine Reparatur einer beschädigten Betonfahrbahn quasi nicht möglich ist. Wenn z.B. bei der Fugenausbildung nicht exakt gearbeitet wird, kann es schnell zu Rissbildungen an der Fahrbahnoberfläche kommen. Mögliche Abplatzungen sind nicht zu reparieren. Bei eigentlich nur geringen Schäden müssten gesamte Betonierabschnitte herausgenommen und erneuert werden. Weitere Probleme könnten die Griffigkeit und der fehlende Tausalzwidehrstand sein.

Der Bau einer Betonstraße setzt sehr hohe Ansprüche an die Einbaubedingungen. Eine Betonstraße ist nur unter eng begrenzten klimatischen Bedingungen technisch einwandfrei zu bauen. Aufgrund der erforderlichen Abbindezeit ist die Bauzeit bis zur Verkehrsfreigabe erheblich länger als bei einer Asphaltfahrbahn.

Auch nach telefonischer Recherche bei anderen Städten wurde bestätigt, dass keinerlei Erfahrung bei der Herstellung und Unterhaltung von Betonfahrbahnen im Stadtstraßenbau vorliegen.

Die beschriebenen Aspekte führen dazu, auch einen Betonstraßenbau aus technischen Erwägungen nicht zu empfehlen.

O.g. Gutachter wurde ebenfalls nach seiner Stellungnahme zu einer Betonbauweise mit integrierter Pflasterdecke befragt mit folgendem Ergebnis: Zitat: „...anzumerken, dass diese nicht dem allgemein anerkannten Stand der Technik entspricht, sondern eine Sonderbauweise im Sinne der hier einschlägigen Regelwerke darstellt. Das bedeutet praktisch, dass diese Bauweise außerhalb der Regelwerke steht, nur unter eindeutig definierten und lückenlos überwachten Bedingungen bzgl. der verwendeten Baustoffe und der angewandten Bauverfahren durchführbar ist. Die Übernahme der Gewährleistung hierfür seitens des Gutachters, Planers oder Bauunternehmers ist im Grunde ausgeschlossen. Darüber hinaus ist aufgrund der zu verwendenden Baustoffe, der aufwendigen Bauverfahren und der notwendigen Qualitätsüberwachung mit Baukosten zu rechnen, die den Einsatz kaum rechtfertigen“.

Ähnliches gilt für das creteprint-Verfahren, das bereits beim Einbau der Bedarfsstreifen der Kreisverkehre und damit nur in eng umgrenzten Teilflächen zum Einsatz gekommen ist. Hier wäre im Übrigen mit einem zusätzlichen Kostenaufwand zu rechnen.

Insgesamt wird daher auch die Betonbauweise ausgeschlossen.

Zu 3)

Die Asphaltbauweise trägt sowohl den hohen Anforderungen an die Tragfähigkeit als auch den oben beschriebenen Anforderungen an den Stadtstraßenbau mit Reparaturmöglichkeiten, Erreichbarkeit von Versorgungsleitungen, zeitlich günstiger Baustellenabwicklung etc. in allen Belangen Rechnung.

Aufgrund eigener Erfahrungen und der Erfahrung anderer Städte sowie in Abstimmung mit Gutachtern wird daher empfohlen, die Fahrspuren in Asphaltbauweise zu sanieren. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass insbesondere die Anfahrt und Bremsbewegungen der Busse mit zum Teil tief liegenden Heizungen erhebliche Schubkräfte auf die Fahrbahn übertragen. Es wird daher empfohlen, einen sogenannten Hochleistungsasphalt einzubauen.

Zur sicheren Klärung der Frage, ob es ausreichend ist, lediglich die vorhandene Pflasterung zu entfernen und durch Asphalt zu ersetzen wurden Bohrungen durchgeführt, um noch nähere Informationen über den Zustand der unter dem Pflaster liegenden Schichten zu erhalten.

Der Gutachter kommt hier zu der Erkenntnis, dass im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße auch der ungebundene Aufbau - also die unteren Schichten - zu erneuern und nach dem heutigen Stand der Technik einzubauen sind.

Heute ist der Straßenzug Postallee / Friedrich-Ebert Straße / Willy-Brandt Platz als verkehrsberuhigter Bereich beschildert. Diese Ausweisung wird von allen Verkehrsteilnehmern – also sowohl von den Fußgängern als auch vom Autoverkehr – gut angenommen. Das Miteinander in diesem Bereich ist eingespielt und sollte möglichst auch nicht geändert werden.

### **Finanzielle und zeitliche Abwicklung**

Im Haushalt 2009 sind insgesamt 265.000 € für die Sanierung der Fahrspuren eingeplant. Diese Etablierung wurde in der Annahme gemacht, dass:

1. der gesamte tieferliegende Straßenaufbau liegen bleiben kann.
2. lediglich das Pflaster gegen Asphalt ausgetauscht werden sollte.
3. sowohl die Friedrich-Ebert-Straße als auch die Fahrspur des Willy-Brandt-Platzes erneuert wird.

Die weiter oben dargestellte Art der Sanierung mit einem neuen Fahrbahnaufbau in der Friedrich-Ebert-Straße bedeutet jedoch, dass die Sanierung der Friedrich-Ebert Straße im Finanzplan als investive Maßnahme mit 200.000 € zu veranschlagen ist.

Für den Neubau der Friedrich-Ebert Straße in 2009 sind nach Rücksprache mit StA. 20 im Finanzplan keine Haushaltsmittel etabliert. Die Deckung erfolgt über Minderausgaben bei nachstehenden Buchungsstellen / Maßnahmen:

- Münsterländerstraße	130.000.- €
- Gehweg Wielandstraße	5.000.- €
- B-Plan 75/1	18.000.- €

Da die erforderlichen Haushaltsmittel somit aber nicht alleinig über Minderausgaben gedeckt werden können, müssen die fehlenden Finanzmittel (47.000.- €) aus der laufenden Buchungsstelle des „Geh- und Radwegeprogramms“ bereitgestellt werden. Dies ist möglich, da die Maßnahme Harsewinkelstraße deutlich günstiger realisiert werden konnte und die Finanzmittel für die gemäß Prioritätenliste in 2009 vorgesehenen Geh- und Radwegemaßnahmen (Am Dorffelde, Mittelstraße, Meerstraße) ausreichen werden.

Mit der Erneuerung der Friedrich-Ebert-Straße soll unmittelbar nach dem Appeltatenfest begonnen werden.

Die in 2009 ebenfalls etatisierte Erneuerung der Fahrstreifen des Willy-Brandt-Platzes wird auf 2011 verschoben und vorgeschlagen, mit einem Teil dieser Haushaltsmittel stattdessen die Fahrbahn der Schultenstraße auf kompletter Breite zu erneuern (s. unten). Damit in 2011 wieder die erforderlichen Haushaltsmittel für den Willy-Brandt-Platz in Gänze zur Verfügung stehen, werden die Restmittel übertragen und zudem der Fahrbahnüberzug in der Gonheide und der Fußstraße von 2011 auf 2013 verschoben. Die dringender erforderliche Sanierung der betreffenden Gehwege bleibt aber wie bisher für 2011 eingeplant.

### **Schultenstraße**

Aus gestalterischen, vor allem aber auch aus Gründen der Haltbarkeit und des Lärmschutzes wird empfohlen, nach dem Kanalbau und der teilweisen Herrichtung des Gehweges eine komplette Fahrbahndecke herzustellen. Die Herstellung soll in dem Abschnitt von der Scholtwiese bis zum Haus Schultenstraße Nr. 59 (entspricht dem sanierten Kanalabschnitt) erfolgen. Aus den Kanalbaumitteln kann dies nicht erfolgen, da diese Gelder nur für unmittelbar dem Kanalbau zuzuordnende Maßnahmen verwendet werden dürfen. Für den kompletten Straßenüberzug sind Finanzmittel in Höhe von 120.000 € vorzusehen, die nun aus den Mitteln bereit gestellt werden sollen, die im Ergebnisplan ursprünglich für die Friedrich-Ebert-Straße und den Willy-Brandt-Platz vorgesehen waren (265.000.- €). Die restlichen Haushaltsmittel (145.000,- €) werden in das Jahr 2010/11 übertragen.

Die zuvor dargestellte Bereitstellung der Haushaltsmittel für die Friedrich-Ebert-Straße muss im Wege der Dringlichkeit vom Rat der Stadt außerplanmäßig noch bereit gestellt werden.

**Finanzielle Auswirkungen:**

keine

folgende

siehe Begründung

**Ergebnisrechnung**

<b>Ertrag</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

<b>Aufwand</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

**investiver Finanzplan**

<b>Einzahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

<b>Auszahlung</b>	<b>€</b>
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen:  zur Verfügung  nicht zur Verfügung

**Beschlussentwurf:**

Vorbehaltlich der außerplanmäßigen Mittelbereitstellung durch den Rat beschließt der Stadtplanungs- und Bauausschuss:

- die Erneuerung der Friedrich-Ebert-Straße in Asphalt in 2009.
- den kompletten Fahrbahnüberzug für die Schuldenstraße im Abschnitt von der Scholtwiese bis zum Haus Nr. 59 in 2009
- die Erneuerung der Fahrspuren des Willy-Brandt-Platzes für das Jahr 2011 vorzusehen und die Fahrbahnsanierung Gonheide und Fußstraße von 2011 nach 2013 zu verschieben

Der Bürgermeister  
i.V.

- T u m -

---

In der Sitzung des

\_\_\_\_\_-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

am \_\_\_\_\_ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: