

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

018/15

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
06.02.2015

1. Betreff: Nachhaltigkeitskonzept für Straßen

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	16.03.2015	öffentlich
2. Gemeinderat	23.03.2015	öffentlich

3. Finanzielle Auswirkungen: (Kurzübersicht)

Nein Ja

4. Mittel stehen im aktuellen DHH bereit:

Nein Ja

in voller Höhe teilweise
(711610070000)

1.500.000 €

5. Beschreibung der finanziellen Auswirkungen:

1. Investitionskosten

Gesamtkosten der Maßnahme (brutto) 1.500.000 €

Objektbezogene Einnahmen (Zuschüsse usw.) ./- -,- €

Kosten zu Lasten der Stadt (brutto) 1.500.000 €

2. Folgekosten

Personalkosten -,- €

Laufender Betriebs- und Unterhaltungsaufwand
nach Inbetriebnahme der Einrichtung bzw. der
Durchführung der Maßnahme keine Erhöhung, da ber. vorh. Straßen

Zu erwartende Einnahmen (einschl. Zuschüsse) ./- €

Jährliche Belastungen €

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

018/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
06.02.2015

Betreff: Nachhaltigkeitskonzept für Straßen

Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Gemeinderat die Mittel aus dem Nachhaltigkeitskonzept Straßen für Teilerneuerungen und vorgezogene koordinierte Maßnahmen mit Versorgungsunternehmen zu verwenden.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

018/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
06.02.2015

Betreff: Nachhaltigkeitskonzept für Straßen

Sachverhalt/Begründung:

Die Vorlage dient dem strategischen Ziel Nr. 19 „Erhaltung der Substanz und Qualität der Straßen und Brücken“

1. Anlass zur Vorlage:

Ab 2015 sind im Investitionshaushalt für eine noch nachhaltigere Gebäude- und Straßenunterhaltung Mittel bereitgestellt. Für den Bereich der Straßen sind dies 500.000 €/Jahr. Die Verwaltung wurde beauftragt, ein entsprechendes Konzept über die tatsächliche Verwendung der Mittel aufzustellen.

2. Grundsätzliche Betrachtungen:

Asphalтиerte Straßen, die nach den Regeln der Technik ausgebaut sind, haben eine Lebensdauer in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung von 40 bis 60 Jahren. Um diese Lebensdauer zu erreichen, sind die Deckschichten so rechtzeitig zu sanieren, dass Risse in der Fahrbahn nicht in die unteren Schichten durchschlagen und dort größere Schäden verursachen. Dies bedeutet eine Deckenerneuerung nach rund 15 bis 25 Jahren.

Da Schäden in hochbelasteten Straßen deutlich größere Auswirkungen haben, hat die Verwaltung das Straßennetz im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung in drei Kategorien eingeteilt.

- Kategorie I Hauptverkehrsstraßen
- Kategorie II Sammel- und Industriestraßen
- Kategorie III Wohn- und Nebenstraßen.

Die höchste Priorität in der Straßensanierung sollen die Kategorien I und II haben.

Eine kostengünstige Sanierung der Fahrbahndecke ist nur dann möglich, wenn die Straßen entsprechend den technischen Regeln ausgebaut sind. Haben die Straßen zum Beispiel keinen ausreichend dimensionierten Asphaltaufbau, so muss der Belag in der Regel komplett ausgetauscht werden. Dies führt meistens zu weiteren Maßnahmen an der Entwässerung und den Bordsteinanlagen und zieht damit deutlich höhere Kosten nach sich. Am häufigsten trifft dieser Umstand auf die Wohnstraßen (Kategorie III) zu.

Es ist vorgesehen, im Oktober den aktuellen Straßenzustandsbericht den Gremien vorzulegen.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

018/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
06.02.2015

Betreff: Nachhaltigkeitskonzept für Straßen

3. Künftige Schwerpunkte der nachhaltigen Straßensanierung

3.1 Straßenunterhaltung im Ergebnishaushalt (Bisheriges Budget)

Im Ergebnishaushalt stehen aktuell für die Straßenunterhaltung 1,34 Mio. €/ Jahr zur Verfügung. Hiervon fallen rund 0,84 Mio. € auf Sanierungsmaßnahmen. 0,5 Mio. € werden für die Unterhaltungsmaßnahmen benötigt, wie z.B. Reinigung von Straßeneinläufen, Beseitigung von Schlaglöchern und Kleinreparaturen sowie die Unterhaltung von Wirtschaftswegen.

a) Straßenkategorie I und II

Der Schwerpunkt einer nachhaltigen Straßensanierung soll in den Kategorien I und II liegen. Ziel muss es sein, die Asphaltdeckschichten so rechtzeitig zu sanieren, dass Risse nicht in die unteren Schichten durchschlagen und größere Schäden verursachen können (enger Sanierungszyklus, 15-20 Jahre).

In diesen Kategorien sind entsprechend der Zustandsbewertung von 2008 derzeit noch rund 96.000 m² sanierungsbedürftig. Diese sollen in den nächsten 10 Jahren abgearbeitet werden. Der Sanierungsaufwand hierfür beträgt rund 300.000 €/Jahr.

Ein weiterer wesentlicher Schwerpunkt der nächsten vier Jahren wird die Sanierung der zwischen 1998 und 2002 hergestellten Splittmastixdeckschichten sein. Diese sind in den oben aufgeführten Flächen nicht enthalten. Splittmastixdeckschichten wurden überwiegend in der Grabenallee, Hauptstraße, Gustav-Heinemann-Straße und Römerstraße eingebaut und sind sehr stark geschädigt. Splittmastixasphalt wird für hochbelastete Straßen verwendet, um Spurrinnen zu vermeiden. Der wesentliche Nachteil des Materials gegenüber herkömmlichem Asphalt liegt in der schnelleren Alterung der Deckschicht aufgrund der Sonneneinstrahlung. Mittlerweile ist anerkannt, dass Splittmastixdeckschichten nur eine Lebensdauer von zehn Jahren erreichen. Hierfür sind weitere rund 240.000 €/ Jahr zu veranschlagen.

Die erforderlichen Mittel für die Kategorien I und II sind im Ergebnishaushalt gedeckt.

b) Straßenkategorie III

Die Wohnstraßen der Kategorie III sollen nicht diesen engen Sanierungszyklen unterworfen werden. Einerseits wäre es kaum vermittelbar, wenn nach rund 20 Jahren in den eigentlich optisch noch „guten Straßen“ bereits Sanierungsmaßnahmen begonnen würden und in den älteren, bereits stark geschädigten Straßen keine Maßnahmen erfolgen. Andererseits besteht gerade in Wohnstraßen oft größerer Handlungsdruck zur Umgestaltung des Straßenraumes, weshalb eine reine Sanierungsmaßnahme in vielen Fällen nicht zweckmäßig sein könnte. Darüber hinaus sind gerade Wohnstraßen beim Deckenaufbau oft so schwach bemessen (Belagsstärke nur 6 – 8 cm), dass Deckensanierungen nicht möglich sind.

Die Maßnahmen in der Kategorie III erfolgen entsprechend der Prioritätenreihung

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

018/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
06.02.2015

Betreff: Nachhaltigkeitskonzept für Straßen

und der zu Verfügung stehenden Mittel. In den nächsten Jahren betragen diese rund 300.000 €/ Jahr.

3.2 Nachhaltigkeitskonzept Straßen

Mit den Mitteln aus dem Nachhaltigkeitskonzept im Investitionshaushalt sollen Teilerneuerungen von Wohnstraßen und koordinierte Neubaumaßnahmen mit Versorgungsunternehmen durchgeführt werden. Diese stellen im Sinne des Haushaltsrechts Investitionen dar und können somit nicht im Budget abgebildet werden.

a) Teilerneuerungen

Teilerneuerungen werden erforderlich, wenn beispielsweise der vorhandene Asphaltaufbau für eine Sanierung zu gering bemessen ist. So sind in älteren Wohngebieten häufig nur Asphaltbeläge von 6 bis 8 cm vorhanden. Eine kostengünstige Erneuerung der Deckschicht durch Abfräsen ist damit nicht möglich. Scheidet auch die Sanierung im Hocheinbau (z. B. Aufbringen einer zusätzlichen Deckschicht auf den Bestand) wegen der vorhandenen Zufahrten aus, so muss der Belag komplett erneuert werden. In solchen Straßen besteht oft auch Handlungsbedarf an den Gehwegen und den Bordsteinanlagen. Nach dieser Teilerneuerung wäre künftig auch eine nachhaltige Deckensanierung aus Budgetmitteln möglich, da entsprechend den aktuellen Regeln der Technik mindestens 14 cm Asphaltbelag eingebaut werden. Gegenüber einem Vollausbau einer Straße mit 160 - 180 €/qm liegen die Kosten bei einer Teilerneuerung bei rund 90 €/qm.

Bedingungen für eine Teilerneuerung nach dem Nachhaltigkeitskonzept sollen sein:

- der Unterbau kann erhalten bleiben (kein Vollausbau)
- keine wesentliche Änderung des Straßenquerschnitts und der Straßengestaltung

Wesentliche Änderungen liegen beispielsweise vor, wenn ein bisher nicht vorhandener Gehweg hergestellt würde, der Straßenquerschnitt durch Bäume und Parkstreifen aufgewertet oder eine Straße zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet würde.

Mögliche Straßen, in denen Teilerneuerungen sinnvoll sind, sind in den Anlage 1 und 2 dargestellt. Es sollen keine Schwerpunkte gebildet, sondern ausgewogen über das gesamte Stadtgebiet Maßnahmen durchgeführt werden.

b) Vorgezogene koordinierte Maßnahmen mit Versorgungsunternehmen

Im Zuge von Kanalerneuerungsmaßnahmen der Stadtentwässerung sowie Netzerneuerungen der badenova ist es oft technisch und wirtschaftlich sinnvoll, den noch verbleibenden Fahrbahnstreifen bzw. auch Gehwege ebenfalls auszubauen, auch wenn eine Erneuerung zunächst nicht vorgesehen war. Bei diesen Maßnahmen tragen die Versorgungsunternehmen den Hauptteil der Kosten, bei der Stadt verbleiben oft nur 20-30 %.

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

018/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
06.02.2015

Betreff: Nachhaltigkeitskonzept für Straßen

Durch solche vorgezogenen, außerplanmäßigen Erneuerungsmaßnahmen fallen in den nächsten 20 Jahren üblicherweise keine Sanierungsmaßnahmen mehr an. Gleichzeitig wird der Asphaltbelag so bemessen, dass zukünftig auch einfache Deckensanierungen möglich sind.

Beispiele für solche Maßnahmen sind die in 2014 durchgeführte Kanalerneuerung in der Straße Weierbächle, oder auch die im Nachtrag angemeldete Kanal / Straßenerneuerung der Straße Im Leimental in Zell-Weierbach.

Wie die Sanierungsmaßnahmen im Ergebnishaushalt sollen auch diese Maßnahmen im Nachhaltigkeitskonzept pauschal beschlossen werden. Die Verwaltung wird wie bisher zu den Budgetkonten zum jeweiligen Doppelhaushalt eine Liste der geplanten Maßnahmen erstellen. Im jährlichen Geschäftsbericht können die dann realisierten Maßnahmen aufgezeigt werden.

4. Übersicht der Haushaltsmittel Straßen

	Straßenunterhaltung im Ergebnishaushalt	Nachhaltigkeitskonzept
Straßenkategorie I+II	300.000 €	
Straßenkat. I+II, Splittmastixdecken	240.000 €	
Straßenkat. III	300.000 €	500.000 €
Unterhaltungsmaßen. über alle Kategorien	500.000 €	
Summe:	1.340.000 €	500.000 €

Nicht berührt davon sind weitere, einzelne Investitionsmaßnahmen für Straßen- und Brückenbaumaßnahmen im MMP des Haushalts mit einem durchschnittlichen Volumen von 3,6 Mio. € pro Jahr.

5. Zusammenfassung

Die Mittel zur nachhaltigen Straßensanierung sollen schwerpunktmäßig im schwerbelasteten Straßennetz der Kategorie I und II eingesetzt werden. In diesem Netz soll ein enger Deckensanierungszyklus vorgesehen werden. Ein Schwerpunkt der Sanierung im Hauptnetz wird in den nächsten Jahren die Erneuerung der Splittmastixdecken sein.

Die Mittel aus dem Nachhaltigkeitskonzept sollen hauptsächlich im Wohnstraßennetz für Teilerneuerungen sowie für koordinierte Neubaumaßnahmen mit

Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

018/15

Dezernat/Fachbereich:
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:
Mußler, Bernhard

Tel. Nr.:
82-2390

Datum:
06.02.2015

Betreff: Nachhaltigkeitskonzept für Straßen

Versorgungsunternehmen eingesetzt werden. Teilerneuerungen ermöglichen zukünftig die nachhaltige Deckensanierung. Durch vorgezogene koordinierte Maßnahmen mit Versorgern werden Sanierungen um rund 20 Jahre verschoben und die Finanzmittel aller Beteiligten effizient genutzt.