

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/66

Verantwortliche/r:
Christian Müller

Vorlagennummer:
66/112/2011

Sanierung und Erneuerung des Büchenbacher Damms zwischen A73 und Bayernstraße; hier: Festlegung des vorgesehenen Ausführungsstandards gemäß DA Bau Pkt. 5.5

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	19.07.2011	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 61, EBE, Erlanger Stadtwerke

I. Antrag

Der Bauausschuss/Werkausschuss Entwässerungsbetrieb beschließt den vorgesehenen Ausführungsstandard gemäß DA Bau. Amt 66 wird beauftragt, die Sanierungsmaßnahme im Jahr 2011 durchzuführen. Des Weiteren wird Amt 66 beauftragt, die Neubaumaßnahme abzustimmen, planerisch vorzubereiten und die hierfür erforderlichen HH-Mittel anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

- Gewährleistung und Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht für die nächsten ca. 2 - 4 Jahre mittels Fräsen und Spurrinnenverfüllung
- Mittelfristig die Erneuerung in regelkonformer Bauweise mit nachhaltiger Nutzungsdauer

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

- Kurzfristige Sanierung der Straße Büchenbacher Damm im Bereich zwischen der östlichen Abfahrt der A73 und einschließlich des Kreuzungsbereichs Bayernstraße mittels einer Dünnen Schicht im Kalteinbau (DSK). Dabei werden die bis zu 6,0 cm hohen Spurrinnenaufwölbungen mittels Feinfräsen beseitigt und die noch vorhandenen Spurrinnentiefen flächig mittels einer Dünnen Schicht im Kalteinbau verfüllt. Die Sanierungskosten belaufen sich hierbei auf ca. 40.000,- €.
- Der von Amt 66 in Auftrag gegebene Sanierungsvorschlag der LGA Bautechnik GmbH sieht eine grundlegende Erneuerung vor, was einen kompletten Ausbau aller vorhandenen Asphalt-schichten sowie auch der ungebundenen Schichten über den gesamten Straßenabschnitt bedeutet. Dies entspricht einem Neubau und kann mit einem geschätzten Kostenaufwand von ca. 1.250.000,- € beziffert werden. Mit einer staatlichen Förderung ist hierbei zu rechnen.

Bei der planerischen Ausarbeitung der grundlegenden Erneuerung werden jedoch auch alternative Baumethoden, wie z.B. bei anderen Straßenbauverwaltungen bereits angewandte Recyclingverfahren mit einbezogen.

Amt 66 wird beauftragt die Maßnahme planerisch vorzubereiten und die hierfür erforderlichen HH-Mittel anzumelden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

zu a)

Die Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit werden aus vorhandenen Mitteln des Ergebnishaushaltes finanziert.

zu b)

Die Maßnahmen für die grundlegende Erneuerung sind Bestandteil des Investitionsprogramms und der IvP.-Nr. 541.128, der den Gesamtausbau der Paul-Gossen-Straße zwischen Südkreuzung und Bayernstraße beinhaltet und für den Mittel in Höhe von 5,55 Mio. € nach 2015 vorgesehen sind.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten: Neubaumaßnahme	1.250.000,- € bei IPNr.: 541.128
Sachkosten: kurzfristige Sanierung	40.000,- € bei Sachkonto: 522102
Personalkosten (brutto):	€ bei Sachkonto:
Folgekosten	Verminderung des Unterhaltsaufwandes
Korrespondierende Einnahmen	€ bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen	

Haushaltsmittel

werden nicht benötigt

sind vorhanden im Budget auf Kst/KTr/Sk 660290/54121066/522102

sind nicht vorhanden bei IPNr. 541.128

Sachbericht

Die LGA Bautechnik GmbH – Verkehrswegebau des TÜV Rheinland wurde vom Tiefbauamt beauftragt, die o. g. Straße aufgrund ihrer gravierenden Schäden zu untersuchen und einen Sanierungsvorschlag zu unterbreiten.

Basierend auf der angegebenen vorhandenen Verkehrsbelastung ist der Büchenbacher Damm nach der RSTO 01 in die Bauklasse II einzuordnen. Bei der durchgeführten Untersuchung und aufgrund des optischen Erscheinungsbildes der Straße wurde festgestellt, dass der Aufbau der Straße in keinem Bereich den Anforderungen an diese Bauklasse entspricht. So sind die vorhandenen Deck- und Binderschichten wesentlich zu gering dimensioniert –ein notwendiger Einbau neuer Asphaltsschichten in der erforderlichen Dicke im Hocheinbau ist aufgrund der gegebenen Höhenzwangspunkte in diesem Abschnitt nicht möglich- und die vorhandenen Asphalttragschichten weisen in den meisten Bereichen extrem hohe Hohlraumgehalte und ebenfalls zu geringe Schichtdicken auf. Würden diese Mängel der Tragschicht nicht behoben werden sondern nur wieder überbaut, wäre innerhalb kürzester Zeit mit erneuten Schäden in Form von Verdrückungen und Spurrillen zu rechnen.

Da die Mittel für eine komplette Erneuerung kurzfristig nicht zur Verfügung stehen, müssen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheitsbelange und der Vermeidung von Schadensersatzansprüchen die gravierenden Fahrbahnunebenheiten und Spurrillen, wenn auch mit geringer nachhaltiger Wirkung aus Unterhaltsmitteln beseitigt werden.

Anlagen: Übersichts- und Zustandsplan (Stand 2007)
 Bilder

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang