

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/66

Verantwortliche/r:
Tiefbauamt

Vorlagennummer:
66/206/2013

Erneuerung der Fahrbahnen des Büchenbacher Damms

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Bauausschuss / Werkausschuss für den Entwässerungsbetrieb	23.04.2013	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
Amt 61

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Planungsleistungen für die grundlegende Erneuerung der Fahrbahnen des Büchenbacher Damms zu veranlassen mit dem Ziel, den Zuwendungsantrag bis zum 01.09.2013 bei der Regierung von Mittelfranken abzugeben. Die erforderlichen Investitionsmittel sind zum HH 2014 anzumelden, damit die bauliche Umsetzung in 2014 möglich wäre.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Erneuerung der Fahrbahnen des Büchenbacher Damms ab der Flussbrücke über die Regnitz bis zur Kernbergstraße einschl. der Auf- und Abfahrtsrampen (s. Anlage 1) soll unter Ausnutzung von Zuwendungen nach dem BayGVFG in 2014 durchgeführt werden.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Der Fahrbahnaufbau des Büchenbacher Damms einschl. der Auf- und Abfahrtsrampen wurden gegen Ende der 1960er Jahre nach den damaligen Kriterien bemessen und ausgeführt. Eine Überprüfung nach den derzeit gültigen und für die Bemessung des Fahrbahnaufbaus heranzuziehenden „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ (RStO) hat ergeben, dass der Fahrbahnaufbau für die heutigen Verkehrsmengen und Achslasten um eine Bauklasse zu gering dimensioniert ist.

Dieser Sachverhalt ist die Ursache eines umfangreichen Schadensbildes in den in beiliegender Übersicht rot dargestellten Bereichen (s. Anlage 1). Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit wurden in den vergangenen Jahren im Rahmen des Straßenunterhalts bereits mehrfach die durch Spurrinnen entstandenen „Wülste“ mittels Abfräsens beseitigt. Da hierdurch aber das grundlegende Problem, nämlich der ungenügende Fahrbahnaufbau nicht behoben werden kann, treten diese verkehrsgefährdenden Schadensbilder kurzfristig wieder auf, sodass für diesen Straßenabschnitt ein grundsätzlicher Erneuerungsbedarf besteht.

Mit der ursprünglich angedachten Sanierung des Belags im Rahmen des Fahrbahndeckenerneuerungsprogramms mit einem aus dem Budget zu finanzierenden Aufwand in Höhe von ca. 800.000 € kann der grundsätzliche Erneuerungsbedarf der Asphaltsschichten und somit die Ursache der wiederkehrenden Schadensbilder nachhaltig nicht beseitigt werden.

Außerdem entsprechen überwiegende Teile der passiven Schutzeinrichtungen nicht mehr den aktuellen Regelwerken und müssen deshalb im Zuge der geplanten Maßnahme grundlegend und richtlinienkonform mit einem zusätzlichen Kostenaufwand in Höhe von ca. 300.000 € erneuert werden.

Vor diesem Hintergrund und aufgrund des hohen finanziellen Aufwandes für die Fahrbahndeckensanierung und den Schutzplankenaustausch wird von der Verwaltung als nachhaltige und somit wirtschaftlichere Variante die Verstärkung der vorhandenen Asphaltsschichten favorisiert. Diese Variante sieht im Wesentlichen vor, die vorhandenen Asphaltsschichten außerhalb der Brückenbauwerke abzufräsen und durch ausreichend dicke Schichten zu ersetzen. Da sich dadurch das künftige Niveau des Belags um ca. 5-8 cm über das derzeitige Niveau erhöhen wird, sind vor und hinter den Brückenbauwerken entsprechende Höhenverzierungen erforderlich. Darüber hinaus müssen die vorhandenen Rinnenplatten ausgebaut und die Straßenabläufe angepasst werden. In diesem Zusammenhang muss auch die vorhandene Entwässerung der Fahrbahnen und Brückenbauwerke dahingehend überprüft werden, inwieweit die vorhandenen Ableitungen des Straßenabwassers in den Wiesengrund, in den Bimbachgraben und in die Regnitz den wasser- und umweltrechtlichen Belangen genügen. Die Kosten für diese Variante belaufen sich einschl. des notwendigen Schutzplankenaustauschs grob geschätzt auf ca. 2.300.000 €.

Bei einem Gespräch bei der Regierung von Mittelfranken wurde die Förderfähigkeit der Verstärkung der Asphaltsschichten abgefragt. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass seitens des Fördergebers die Oberbauverstärkung einschließlich Anpassung der Schutzplanken als zuwendungsfähige Maßnahme nach BayGVFG erachtet wird, wenn hierdurch die Bauklasse nach RStO erhöht wird. Mit einer Förderung in Höhe von 50% der zuwendungsfähigen Kosten wird gerechnet.

Nach entsprechender Beschlussfassung durch den BWA wird von der Verwaltung auch geprüft werden, inwieweit u.U. eine Neuauftellung des vorhandenen Verkehrsraums bei der Erneuerung der Asphaltsschichten mit zu berücksichtigen ist und ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h sinnvoll wäre. So könnte im Falle einer Geschwindigkeitsreduzierung auf den Einbau von passiven Schutzzeirrichtungen weitestgehend verzichtet werden. Unter Berücksichtigung der dargestellten Varianten stellt sich die Kostensituation (grobe Kostenannahme!) wie folgt dar:

	Fahrbahndecken-/Schutzplanken-erneuerung	Fahrbahndeckenerneuerung, $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$	Grundlegende Erneuerung der Asphaltsschichten, Schutzplanken-erneuerung	Grundlegende Erneuerung der Asphaltsschichten, $V_{zul} = 50 \text{ km/h}$
Kosten ohne Schutzplanken	800.000 €	800.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €
Kosten Schutzplanken	300.000 €	100.000 €	300.000 €	100.000 €
Förderung nach BayGVFG			1.150.000 €	1.050.000 €
Verbleibender Finanzierungsanteil Stadt	1.100.000 €	900.000 €	1.150.000 €	1.050.000 €
VORZUGSVARIANTEN				

Da sich die städtischen Finanzierungsanteile bei den dargestellten Varianten nur geringfügig unterscheiden, empfiehlt die Verwaltung die grundlegende Erneuerung der Asphaltsschichten unter Ausnutzung staatlicher Fördermittel als nachhaltigste und somit auch als wirtschaftlichste Variante.

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die Nutzungsdauer einer reinen Fahrbahndeckenerneuerung in diesem Fall lediglich bei ca. 10-12 Jahren liegt, da die unteren Asphaltsschichten für die aktuellen und künftigen Verkehrsbelastungen zu gering dimensioniert sind. Im Gegensatz dazu wäre im Falle einer grundlegenden Erneuerung der Asphaltsschichten eine Nutzungsdauer von ca. 30 Jahren gegeben.

Unabhängig von den einzelnen Varianten ist jedoch in jedem Fall dringender Handlungsbedarf gegeben. Die ungebundenen Schichten unterhalb des Asphalts befinden sich derzeit noch in verhältnismäßig gutem Zustand. Jedoch wird die bauliche Substanz durch das Eindringen von Oberflächenwasser und den Frost-Tau-Wechselwirkungen verbunden mit der sehr hohen (auch Schwer-) Verkehrsbelastung in zunehmendem Maß geschädigt. Bei einer dann in absehbarer Zeit erforderlich werdenden grundlegenden Erneuerung der gesamten Fahrbahnaufbauten wäre mit einem deutlich höheren Investitionsbedarf zu rechnen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

- Beschluss der beschriebenen Vorgehensweise durch den BWA
- Durchführung von Planungsleistungen und Abgabe des Zuwendungsantrags bis 01.09.2013
- Anmeldung der erforderlichen HH-Mittel zum HH 2014

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	ca. 2.300.000 €	bei IPNr.:
Sachkosten:		€ bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):		€ bei Sachkonto:
Folgekosten		€ bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	ca. 1.150.000 €	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden und werden für den HH 2014 angemeldet.
Die entsprechenden Planungsmittel 2013 werden im Rahmen einer HH-Mittelbereitstellung (mit Deckungsvorschlag) beantragt.

Anlagen: Umgriff Erneuerungsbedarf

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang