Fachbereich Umwelt und Technik
- Verkehrsflächen -
Rathaus Bensberg
Wilhelm-Wagener-Platz
Auskunft erteilt:
Martin Hardt, Zimmer 306
Telefon: 0 22 02 / 14 13 89
Telefax: 0 22 02 / 14 70 13 89
E-Mail: m.hardt@stadt-gl.de

Herrn
Dipl.-Ing. Heinrich Schöneseiffen
Hochkreuzallee 51
53175 Bonn

vorab per Mail

Mein Zeichen
7-66 / 1

24. Januar 2008

Ausbau der Straße Kippekausen in 51427 Bergisch Gladbach
Gutachten zur Notwendigkeit/Wirtschaftlichkeit der Erneuerung

Sehr geehrter Herr Schöneseiffen,

ich nehme Bezug auf die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr am 12. Dezember 2007, in der Sie dem Ausschuss Ihr Gutachten zum Straßenausbau Kippekausen vorstellten sowie auf meinen in der Sitzung vorgetragenen Standpunkt. Diesen möchte ich nachfolgend noch einmal zusammenfassend formulieren und Sie bitten, zu den angeführten Einzelpunkten, die sich auf die Gliederungspunkte 6 bis 8 Ihres Gutachtens beziehen, Stellung zu nehmen. Ich beabsichtige, dem Ausschuss dann den Ausbaubeschluss zusammen mit diesem Schreiben und Ihrer Antwort erneut vorzulegen.

1. Allgemeine Feststellungen

Im Gutachten (S. 7/20) bemängeln Sie, dass spätestens vor ca. 10 Jahren mit Führung der Buslinie 452 über die Straße Kippekausen Instandsetzungsmaßnahmen hätten durchgeführt werden müssen. Hierzu empfehlen Sie die Aufbringung einer neuen Verschleißschicht oder einer dünnen Schicht im Kalteinbau (DSK).

Das Aufbringen einer neuen Verschleißschicht bietet sich bei Erschließungsstraßen nur in solchen Fällen an, in denen der bituminöse Oberbau den Richtlinien entspricht und somit ein Abfräsen der vorhandenen Deckschicht möglich ist. Aufgrund der Gesamtstärke von meist nur 3 cm hätte ein Abfräsen bei der Straße Kippekausen dazu geführt, dass die Schottertragschicht freigelegt worden wäre. Ein Verzicht auf das Fräsen wiederum hätte dazu geführt, dass die Fahrbahn im Bereich von Grundstückseinfahrten über dem Bordsteinniveau gelegen hätte und die Wasserführung damit entfallen wäre.

Der Einbau einer DSK-Decke als Alternative zur Substanzerhaltung von Straßen wurde in der ersten Hälfte der 90-er Jahre auch für Bergisch Gladbach detailliert geprüft und aufgrund der negativen Erfahrungen anderer Kommunen nicht umgesetzt. In unserer Besprechung bei Vorstellung des Gutachtens wiesen Sie darauf hin, dass diese Einbaumethode zwischenzeitlich stark verbessert worden sei. Das ändert jedoch nichts daran, dass die zur Substanzerhaltung geforderte Maßnahme zu einem Zeitpunkt hätte erfolgen müssen, zu dem die Qualität von DSK-Decken überwiegend mangelhaft war. Im Stadtgebiet wurden seinerzeit u.a. zwei Freie Strecken von Landesstraßen (Kürtener Straße, Breite) wenig erfolgreich mit einer DSK-Decke saniert.

Ihren Hinweis, dass niemandem erlaubt werden sollte, die Decke nur provisorisch zu schließen, kann ich natürlich nur unterstreichen. Um Missverständnisse zu vermeiden, möchte ich allerdings darauf hinweisen, dass dem provisorischen Verschluss der Gas- und Wasserleitungstrasse in 2004 bereits im Vorgriff auf die Erneuerung der Straße zugestimmt wurde. Ich gehe davon aus, dass Sie in diesem speziellen Fall ein Provisorium aus ökologischen wie aus ökonomischen Gründen (für alle Beteiligten) ebenfalls befürworten.

Beschädigungen durch Wurzelwerk sind in der Regel – wie gefordert – nach dem Verursacherprinzip zu beseitigen. Eine Ausnahme ergibt sich lediglich dann, wenn eine Straße wie im vorliegenden Fall vollständig erneuert werden soll und beim Ausbau keine dadurch bedingten Mehrkosten entstehen. In allen anderen Fällen müssen die Grundstückseigentümer auf eigene Kosten ein Unternehmen beauftragen.

Ihr Vorschlag, im Bereich des Parkstreifens lediglich eine ca. 4 cm starke Asphaltschicht (100 kg/m²) aufzubringen, ist m.E. aus zwei Gründen nicht praxisgerecht: Zum einen ist die Nahtstelle am Übergang zur Fahrbahn ca. 1 m breit abzufräsen, wobei das Schotterplanum freigelegt wird, zum anderen wird der vorhandene und aus Gründen der Sicherheit für Fußgänger sinnvolle Bordsteinauftritt von 11 auf 7 cm (teilweise noch weniger) verringert. Zudem würde durch einen Deckenüberzug in Kauf genommen, dass die vorhandene teerhaltige Deckschicht (PAK) in der Straße verbleibt.

2. Kostenberechnung

Bestandteil Ihres Gutachtens ist auch eine Kostenschätzung für die zwei Ausbauvarianten:

I. Fahrbahn, Rinne, Bordstein und Beleuchtung
II. Fahrbahn, Rinne, Bordstein, Gehwege, Parkstreifen und Beleuchtung

Während Ihre Kostenschätzung für die Variante I (€ 483.000,-- brutto) einen mit meiner Kostenschätzung vergleichbaren Betrag ergibt (Abweichung ca. € 3.000,--), besteht im Vergleich der beiden Kostenschätzungen für den Vollausbau ein gravierender Unterschied, der zu Ihrer Aussage auf S.10,11/20 im Gutachten führt: *„Wenn im Zuge der jetzt geplanten Maßnahme Gehwege und Parkstreifen mit erneuert werden, so ist mit Mehrkosten von brutto ca. 240.000,00 € zu rechnen.“* Hier kommt die städtische Berechnung auf Mehrkosten von lediglich € 116.000,-- (also nur ca. 50 %), was für die Frage der Wirtschaftlichkeit von entscheidender Bedeutung ist. Aus diesem Grunde habe ich die beiden Kostenschätzungen verglichen und folgendes festgestellt:

a) Die Variante I enthält zwar die Kosten für die Erneuerung von Gehwegplatten im Bereich des Friedhofes, nicht aber die Arbeiten zur Erstellung bzw. Erneuerung des dortigen Oberbaus.

b) Sie haben zwar die Kosten für die notwendigen Ausbesserungsarbeiten im Parkstreifen separat ermittelt, sie sind bei der Berechnung der Kosten von Variante I jedoch nicht enthalten. Zudem muss davon ausgegangen werden, dass Ihre dort veranschlagten Einheitspreise zu niedrig angesetzt sind, weil sie nicht mit den Arbeiten im Zuge einer Kompletterneuerung vergleichbar sind und zudem jegliche Nebenleistungen fehlen.

c) In Variante I sieht Ihre Berechnung eine Gussasphaltrinne vor (Kosten € 9.720,--) während bei Variante II eine Basamentsteinrinne (Kosten € 25.110,--) kalkuliert wurde. Daraus ergibt sich bei gleichen Restflächen (wie von Ihren unterstellt) ein Differenzbetrag von brutto ca. € 19.230,--. Tatsächlich aber entstehen bei Erstellung einer Basamentsteinrinne auch Einsparungen, weil im Unterschied zur Gussasphaltrinne keine Kosten für Schotter, bituminöse Tragschicht und Binderschicht entstehen.

Die vergleichbaren Kosten für Variante I würden sich damit um ca. € 60.000,-- erhöhen.

Gleichzeitig sind in der Kostenberechnung von Variante II Massen enthalten, die in dieser Größenordnung tatsächlich nicht anfallen können. Die Gesamtfläche von Variante II beträgt gemäß Ihrer Aufstellung auf S. 20/20 des Gutachtens:

Pos.	Leistung	Fläche
2.16	Asphaltbeton	4.300 m²
2.17	1-zeilige Rinne herstellen	216 m²
2.18	Betonpflaster	4.100 m²
2.20	Bordstein	202 m²
2.21	T-Bord	108 m²
		8.926 m²

Unter Berücksichtigung von ca. 200 m² unbefestigter Grünfläche ergäbe sich nach Ihrer Aufstellung eine auszubauende Fläche von ca. 9.100 m², welche erheblich von der Flächenberechnung der Stadt abweicht. Dass die Vordersätze Ihrer Kostenschätzung zu hoch angesetzt sind, können Sie auch daran erkennen, dass die drei Parzellen, aus denen sich die Straße Kippekausen im Ausbaubereich zusammensetzt (Nr. 1135, 3705 und 3163), gemäß ALB nur eine Gesamtfläche von 7.688 m² haben, wobei die Parzelle 3163 mit ca. 200 m² über den Ausbaubereich hinausgeht.

Die anteiligen Tiefbauarbeiten für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung sind bei Variante II fast vollständig in den Ausbaukosten enthalten, da eine separate Öffnung der Gehwegoberfläche nicht mehr erforderlich wird. Die Pauschale in Höhe von € 50.000,-- kann in Variante II daher erheblich reduziert werden.

3. Fazit

Diese Punkte bestätigen meinen Eindruck, dass ein Vollausbau im vorliegenden Fall keine um 50 % höheren Kosten verursachen kann als die in Variante I beschriebene Fahrbahnerneuerung einschließlich aller technisch erforderlicher Nebenarbeiten.

Im Abschnitt 1, ca. 200 m entlang des Friedhofes, unterscheiden sich Vollausbau und Fahrbahnerneuerung allenfalls dadurch, dass (theoretisch!) eine Plattenreihe des südlichen Geh-

weges erhalten bleiben könnte. Die damit verbundenen Mehrkosten dürften die Kosten eines Vollausbaus mit Gehwegen aus Betonsteinpflaster in der Praxis tatsächlich sogar übersteigen.

In Abschnitt 2, ca. 370 m mit Parkstreifen, könnten große Teile des nördlichen Gehweges erhalten bleiben. Dortige Wurzelschäden sind von den Grundstückseigentümern zu beseitigen. Der Parkstreifen würde lediglich eine neue Deckschicht erhalten, was jedoch zu Lasten der Umwelt (PAK verbleibt in Straße) und auf Kosten von Sicherheit und Komfort am Gehweg gehen würde. Außerdem wäre die Chance, den Gehweg zu verbreitern (womit er immer noch nicht den Richtlinien entsprechen würde) auf absehbare Zeit vertan.

Unter diesen Gesichtspunkten bitte ich Sie, Ihr Gutachten noch einmal zu überdenken und verbleibe mit den besten Wünschen für das neue Jahr.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Martin Hardt