

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0524/2026
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	29.09.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Sonderprogramm Fahrbahndeckensanierung – Kriterien für eine Priorisierung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt die Ausführungen zum Sonderprogramm Fahrbahndecken zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, für den Haushalt 2027 Ausgaben von 5 Mio. € und Einnahmen von 1 Mio. € anzumelden sowie zeitversetzt weitere Einnahmen in Höhe von 1 Mio. € für 2028 für die Sanierung von Fahrbahndecken anzumelden. Die Verwaltung hat über Aktualisierungen zum Programm und eine ggf. veränderte Priorisierung zeitnah zu berichten.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:					
investiv:		1 Mio. €	2 Mio. €	5 Mio. €	5 Mio. €
planmäßig:					
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig			
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			2 BauleiterInnen
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Die CDU-Fraktion stellte mit Schreiben vom 23. März 2026 einen Antrag zur Sitzung des Rates am 24. März 2026, der vorsieht, dass ab 2027 jährlich 5 Mio. € für die Sanierung von Fahrbahndecken im Haushalt vorgesehen werden (Haushaltsbegleitbeschluss). Die Verwaltung hat dazu die beigefügte Arbeitsliste erstellt, in die zunächst alle sanierungsbedürftigen Fahrbahndecken aufgenommen wurden, für deren Erneuerung es technisch keines Vollausbaus bedarf, d.h. i.d.R. die Erneuerung der Verschleiß- und ggf. der Binderschicht ausreichend ist. Diese Baumaßnahmen wurden flächenmäßig erfasst und mit ersten Schätzkosten hinterlegt. Außerdem wird eine Einschätzung gegeben, ob eine Refinanzierung (Förderung oder KAG) zu erwarten ist.

Bei allen Maßnahmen erfolgte eine erste Prüfung, ob nur die Fahrbahndecke oder auch die Nebenanlagen (Geh- und Radwege, Bushaltestellen) mit einer neuen Deckschicht versehen werden sollen und ob weitere bauliche Veränderungen zwingend bzw. sinnvoll sind (z.B. Barrierefreiheit, Änderungen von Radien). Es wurde beurteilt, ob dies technisch möglich ist oder ob eine größere Veränderung des Straßenquerschnitts, ggf. verbunden mit Höhenanpassungen gewünscht wird. Ist das der Fall, muss die Sanierung im Vollausbau erfolgen und die Maßnahme in das Hauptprogramm aufgenommen werden.

Die Berücksichtigung des barrierefreien Ausbaus insbesondere der Bushaltestellen ist im Zuge einer Sanierungsmaßnahme gewährleistet und keine Voraussetzung für einen Vollausbau.

In einem weiteren Schritt muss noch geprüft bzw. abgefragt werden, ob einer Sanierung Planungen der verschiedenen Leitungsträger entgegenstehen oder sogar Auslöser für eine Erneuerung sein können und wann eine Umsetzung frühestens möglich ist.

Auf dieser Grundlage entstand die beigefügte Tabelle, die möglicherweise noch nicht vollständig ist und die eine Bewertung nach verschiedenen Kriterien enthält, die zu einer vorläufigen Priorisierung der Maßnahmen führt. Sowohl die Angaben der Leitungsträger als auch die ersten Untersuchungsergebnisse zum vorhandenen Fahrbahnaufbau sind als Zwischenergebnis anzusehen, weil sich Änderungen noch ergeben können. Nach aktuellem Stand könnten ca. 40 % der aufgeführten Maßnahmen bereits ab 2027 ausgeführt werden. Bei den übrigen Maßnahmen sind dagegen z.B. Leitungsmaßnahmen geplant oder bereits im Bau, die einer Ausführung bereits im kommenden Jahr entgegenstehen. Anhand der in Zeile 5 angeführten Maßnahme (K 41 – Herweg/Ehrenfeld/Löhe) kann beispielhaft erläutert werden, dass die Zeitplanung aktuell nur vorläufig angeführt werden kann: Die Durchführung dieser Deckensanierung ist von den Arbeiten an der Autobahnbrücke in Untereschbach (A 4) abhängig, weil die K 41 bei temporär möglichen Sperrungen als Ausweichstrecke genutzt werden muss. Denkbar wäre bei spätem Beginn der Bauarbeiten an der A 4 eine Vorab-Maßnahme, die den Vorteil hätte, dass der Mehrverkehr über eine erneuerte Straße geführt wird und die Anwohner keinen zusätzlichen Erschütterungen im Bereich von Straßenschäden ausgesetzt wären. Bei einer Erneuerung nach den Arbeiten für die A 4 wäre der Erneuerungsaufwand möglicherweise umfangreicher, weshalb ggf. sogar ein längeres Zwischenzeitfenster genutzt werden könnte, wenn ein Umleitungsbedarf für einige Monate nicht besteht. Belastbare Informationen dazu liegen noch nicht vor, sind aber bis zu einem möglichen Starttermin (abhängig von personellen Kapazitäten bei der Stadt und Freigabe des Haushaltes) zu erwarten.

Erläuterung der Übersicht

Die Tabelle enthält die von den betroffenen Abteilungen zusammengestellten Straßenzüge, bei denen eine Sanierung der Fahrbahndecke notwendig (aktueller Zustand) und möglich ist. „Möglich“ bedeutet hier, dass der ungebundene Oberbau (Frostschutz und

Schottertragschicht) weiterhin genutzt werden kann und der gebundene Oberbau (Asphaltschichten) in einer Stärke und Qualität vorhanden ist, die ein Abfräsen in einer Stärke von i.d.R. 4 bis 10 cm mit anschließender Erneuerung der Deck- und ggf. Binderschicht, alternativ ggf. auch einer bituminösen Tragschicht auf dem Schotterplanum, zulässt. Ist das nicht der Fall, muss die Straße im sog. „Vollausbau“ saniert werden, was sowohl zeit- als auch kostenmäßig nicht vergleichbar ist und sich damit nicht für das „Sofortprogramm“ eignet.

Für alle angeführten Maßnahmen wurde die Fahrbahnfläche ermittelt und in Abhängigkeit vom erforderlichen Umfang (De = nur Deckschicht (4 cm), DB = Deckschicht und Binderschicht (10 cm), TD = Tragdeckschicht (8 cm, überwiegend im Außenbereich)) mit einem Schätzkostenpreis/m² multipliziert. Hinzu kommt bei den Gesamtkosten noch ein Pauschalansatz in Abhängigkeit vom Umfang der Nebenarbeiten (Gehwege, barrierefreier Ausbau von Haltestellen oder Einmündungen).

Aus den textlichen Hinweisen lässt sich zum einen die Größenordnung für die Nebenarbeiten ableiten und zum anderen eine Begründung für den frühestmöglichen Ausführungszeitpunkt, nachdem die Maßnahmen sortiert wurden. Innerhalb der Ausführungsjahre wurde die Reihenfolge in Abhängigkeit der Priorität dargestellt, die aufgrund der Bewertung verschiedener Kriterien berechnet wurde.

Kriterien für die Priorisierung

In der Tabelle wurden insgesamt 5 Kriterien (Spalten K bis O) angeführt und mit Punkten versehen, die in Spalte P summiert wurden:

Da nur Maßnahmen angeführt werden, die als „grundsätzlich geeignet“ eingeschätzt wurden, wurde nur zwischen Maßnahmen differenziert, bei denen der bestehende Fahrbahnaufbau auch den aktuellen Normen entspricht (5 P) und solchen, bei denen die Voruntersuchungen Zweifel daran ergeben und ggf. punktuell zusätzliche Arbeiten erforderlich werden (3 P).

Die Spalte „Erfordernis“ erfasst den heutigen Unterhaltungsbedarf (Ausbesserungsarbeiten, Schlaglochbeseitigung) nach „extrem hoch“ (5 P), „hoch“ (3 P) und „mittel“ (1 P).

Die Verkehrsbedeutung wurde in Anlehnung an die Verkehrsbelastung (DTV-Wert und Schwerlastverkehrsanteil) sowie die Funktion im Straßennetz mit Punkten von 5 (sehr hoch) bis 1 (niedrig) bewertet. Zusätzlich wurde hier der ÖPNV berücksichtigt und mit „hoch“ (2 P), „gering“ (1 P) und „nicht vorhanden“ (0 P) bewertet.

Für Maßnahmen, bei denen eine Förderung im Landesprogramm „Kommunaler Straßenbau“ und/oder eine Abrechnung nach dem KAG möglich ist, wurden zusätzlich 3 Punkte in Spalte O ergänzt.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung beabsichtigt, auf der Grundlage des Ratsbeschlusses für 2027 (und die Folgejahre) jeweils 5 Mio. € in den Haushalt einzustellen und die konkret auszuführenden Maßnahmen in Anlehnung an die beigegefügte Tabelle für die Priorisierung zu benennen, sobald die technische Machbarkeit bestätigt ist, die Rahmenbedingungen feststehen und eine belastbare Kostenschätzung vorliegt. Über den jeweils aktuellen Sachstand soll der Ausschuss in vorerst jeder weiteren Sitzung informiert werden und die Möglichkeit erhalten, zu einzelnen Maßnahmen Stellung zu nehmen und z.B. Ergänzungen zu beschließen.

Es ist zu erwarten, dass das Sonderprogramm im Vergleich zum Maßnahmenprogramm insbesondere zu Beginn der Umsetzung flexibler gehandhabt werden muss, um auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren. Voraussetzung für die Umsetzung der Maßnahmen sind neben der Bereitstellung der Finanzmittel auch die personellen Kapazitäten insbesondere im Bereich der Bauleitung. Sofern eigenes Personal (noch) nicht zur Verfügung steht, sollen mit den Baumaßnahmen verstärkt die IPGL und/oder externe Ingenieurbüros beauftragt werden.