

**Absender**  
**Fachbereich Umwelt und Technik**

**Drucksachen-Nr.**

**0314/2011**

**öffentlich**

## **Antrag**

**der Fraktionen**  
**Freie Wähler Bergisch Gladbach und KIDitiative**

**zur Sitzung:**  
**Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr am 06.07.2011**

### **Tagesordnungspunkt A 13.3**

**Gemeinsamer Antrag der Fraktion Freie Wähler und der Fraktion KIDitiative vom 04.04.2011 zur Aufstellung eines Sanierungskonzeptes Straßen**

#### **Inhalt:**

Mit Datum vom 4. April 2011 beantragen die Fraktionen Freie Wähler und KIDitiative wegen der starken Witterungsschäden die Aufstellung eines Sanierungskonzeptes für die kommunalen Straßen der Stadt.

Der Rat hat den Antrag in seiner Sitzung am 16. Mai 2011 einstimmig in den Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr überwiesen. Der Antrag und der Artikel aus der ADAC Motorwelt vom März 2011, auf den Bezug genommen wird, sind der Vorlage beigelegt.

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Bevor auf die einzelnen Punkte des Antrages und den Inhalt des ADAC-Berichtes eingegangen wird, sollen zunächst einige grundsätzliche Ausführungen gemacht werden:

Auch bei der Straßenunterhaltung gilt selbstverständlich die Prämisse, dass rechtzeitige und regelmäßige Unterhaltung spätere Folgekosten erspart und langfristig die wirtschaftlichere Alternative darstellt. Dieser Grundsatz gilt gleichermaßen für die städt. Immobilien (Schulen, Rathäuser, Kindergärten usw.), das städt. Abwassernetz, den Fuhrpark oder Grünanlagen und

Spielplätze, um nur einige Beispiele zu nennen. Unterlassene Unterhaltung und fehlende Erneuerung kann sogar dazu führen, dass eine weitere Sanierung unwirtschaftlich wird und das Erfordernis für eine vollständige Erneuerung entsteht, wie es z.B. bei der Straßenbeleuchtung der Fall ist.

Eine vergleichbare Situation ist für das gesamte städt. Straßennetz – zum Glück – noch nicht eingetreten. Allerdings zeigten und zeigen sich nach zwei intensiven Wintern immer noch – wie im Antrag beschrieben – Straßenschäden, die nur mit großem Aufwand und zunächst nur provisorisch beseitigt werden konnten. Diese Schäden wurden durch die Frostperioden lediglich ausgelöst und haben verschiedene Ursachen, die sich vereinfacht folgendermaßen einteilen lassen:

- a) Abplatzungen der sog. Verschleißschicht, der obersten Fahrbahndecke – zurückzuführen auf das Alter der Fahrbahn und/oder Mängel beim Einbau (fehlender Haftverbund)
- b) Komplette Zerstörung des bituminösen Oberbaus – zurückzuführen auf nicht ausreichende Tragfähigkeit des ungebundenen (Schotter) und/oder gebundenen Oberbaus (Asphalt)
- c) Setzungen durch nicht ordnungsgemäß wiederhergestellte Aufbrüche von Leitungsmaßnahmen und Hausanschlüssen
- d) Netzrisse bis hin zur vollständigen Auflösung der nur dünnen Anspritzdecken im Außenbereich

Dem Ausschuss wurde bereits in den vergangenen Jahren dargestellt, wie diese Schäden vorbeugend vermieden werden können:

- a) Die Verschleißschicht einer Fahrbahn hat eine durchschnittliche Lebensdauer von 25 Jahren (primär abhängig von der Belastung) und sollte spätestens nach diesem Zeitraum erneuert werden, weil dann oft auch die erforderliche Griffigkeit (Sicherheit!) nicht mehr gegeben ist. Das betrifft i.d.R. die obersten 4 cm einer Fahrbahn, die abgefräst und mit neuem oder aufbereitetem Material erneuert werden. Durch entsprechende Untersuchungen kann heute relativ genau ermittelt werden, ob der vorhandene Oberbau ausreichend dimensioniert ist. Geprüft werden muss während und nach Abschluss der Baumaßnahme, ob die neue Deckschicht eine ausreichende Einbaustärke und einen ausreichenden Haftverbund mit der vorhandenen Restfahrbahn besitzt, weil daraus resultierende Folgeschäden meist noch nicht innerhalb der Gewährleistungszeit auftreten.
- b) Straßen, in denen der bituminöse Oberbau in Gänze zerstört ist, müssen vollständig erneuert werden – meist auch einschließlich der ungebundenen Tragschicht (Schotter) und Frostschutzschicht (Kies).
- c) Heute sichtbare Schäden durch Leitungsverlegungen, die nicht im Zuge vorhandener Gewährleistungsansprüche erneuert werden können, sind meist auf Aufbrüche zurückzuführen, die 20 Jahre oder länger zurückliegen. Hier wurde dem Ausschuss in der Vergangenheit bereits die Aufbruchdatenbank vorgestellt, die eine systematische Nachverfolgung aller Aufbrüche der unterschiedlichen Ver- und Entsorgungsträger sowie die Überwachung der Gewährleistungsfristen ermöglicht. Die daraus resultierenden Verbesserungen für den Straßenzustand sind aber natürlich nur sehr langfristig messbar.

- d) Die Straßen und Wirtschaftswege im Außenbereich, die ca. 20 % der Streckenlänge des städt. Straßennetzes ausmachen, verfügen meist nur über eine dünne, mit den Jahren gewachsene sog. Anspritzdecke (Oberflächenbehandlung). Gerade bei diesen Flächen zeigt die Betrachtung der Kosten-Nutzen-Relation, dass langfristige Folgekosten eingespart werden könnten. Allerdings handelt es sich hierbei auch um die am schwächsten frequentierten Straßen im Stadtgebiet, so dass Investitionen an diesen Straßen in Konkurrenz zu Hauptverkehrsstraßen und im Vergleich mit anderen notwendigen Investitionen innerhalb des städt. Haushalts verständlicherweise die geringste Priorität erhalten.

Es wird damit deutlich, dass die Forderung nach einem Straßensanierungskonzept – so sehr sie aus sektoraler Sicht des Straßenbaus zu begrüßen ist – mit der Bereitstellung entsprechender Finanzmittel verbunden ist und sich dann auch langfristig Kosten mindernd auf den Haushalt auswirkt.

Der Rat hat in seiner Sitzung am 29. März 2011 beschlossen, für 2011 einmalig außerplanmäßig € 1,2 Mio. für Deckenbaumaßnahmen der Priorität I zur Verfügung zu stellen. Auf die entsprechende Vorlage dieser Sitzungseinladung (Maßnahmenbeschluss) wird verwiesen. Nach Abschluss dieser Deckenbaumaßnahmen wird dem Ausschuss ein detaillierter Durchführungsbericht mit Aussagen zum weiteren Unterhaltungsumfang vorgelegt. Es wird darauf hingewiesen, dass eine sehr viel größere Anzahl städt. Straßen so sanierungsbedürftig ist, dass sie in der Straßendatenbank mit der Priorität I geführt wird (s. dazu auch entsprechende TOPs vergangener Ausschusssitzungen). Die für 2011 vorgesehenen Maßnahmen umfassen ausschließlich Hauptverkehrsstraßen, in denen kurz- bzw. mittelfristig absehbar keine weiteren Baumaßnahmen anstehen und bei denen die Frist für die Überprüfung der Kanalhausanschlüsse nicht vor 2018 ansteht.

Der letztgenannte Punkt ist derzeit – neben der Bereitstellung der Finanzmittel – ein entscheidender bei der Umsetzung eines Straßensanierungskonzeptes: Grundsätzlich wird die im ADAC-Artikel dargestellte Konzeption, mit einer einfachen Deckenerneuerungsmaßnahme zumindest mittelfristig (Zeitraum von > 10 bis 15 Jahre) weitere größere Ausbesserungen vermeiden zu können, befürwortet. Eine neue Fahrbahndecke macht aber dort keinen Sinn, wo kurze Zeit später eine große Anzahl neuer Aufbrüche zu erwarten ist. Das (begrenzte) städt. Straßenbau- und –sanierungsprogramm umfasst daher neben Erschließungsmaßnahmen (Neubaugebiete) solche Straßen, in denen die Dichtheitsüberprüfung der Kanalhausanschlüsse abgeschlossen ist oder aber erst nach 2020 erfolgen muss.

Nach diesen allgemeinen Ausführungen zu den Rahmenbedingungen sollen die vier Antragspunkte im Schreiben der Stadtratsfraktionen beantwortet werden:

1. Ausstattung aller städt. Müllfahrzeuge mit Videokameras zur Überwachung des Straßenzustandes

Bereits seit Jahren werden die Straßen einer regelmäßigen Kontrolle unterzogen. Alle Straßenabschnitte der Stadt werden kontinuierlich bewertet und in der digitalen Straßendatenbank erfasst, so dass eine zusätzliche Erfassung durch Müllfahrzeuge mit nachgerüsteten Videokameras entbehrlich ist. Abgesehen davon, dass nicht jede Straße angefahren wird (keine ohne Wendemöglichkeit, keine Wege, keine Plätze etc.) müssten alle zwölf Fahrzeuge der Stadt mit (wahrscheinlich GPS-gestützten) Video-Erfassungsgeräten nachgerüstet werden. Zu diesen Kosten kommt noch der Mehraufwand des Personals hinzu.

Fahrzeuggestützte Zustandserfassungen sollen zudem mit gleichmäßiger Geschwindigkeit durchgeführt werden. Dies ist aufgrund der zahlreichen Halte- und Anfahrvorgänge gar nicht möglich.

## 2. Vollständig neue Oberflächen bei Straßenschäden oder neuen Aufbrüchen

Zur Reduzierung der in den letzten Jahren steigenden Unterhaltungskosten von Straßen ist bei starker Rissbildung immer die frühzeitige Sanierung angedacht. Die zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel reichen aber bei Weitem nicht aus, alle Mängel so rechtzeitig zu sanieren, dass die Straßen nicht noch stärkeren Schaden nehmen und somit höhere Sanierungskosten nach sich ziehen. Bei jeder größeren Leitungsmaßnahme wird geprüft, ob mögliche Synergieeffekte eine großflächigere Sanierung/Erneuerung rechtfertigen.

## 3. Einbindung des Straßenkatasters (Straßendatenbank)

Die Grundlagen der Straßendatenbank (den Fraktionen z.B. auch in Form der Übersichtspläne „Sanierungsbedarf“ zur Verfügung gestellt) werden bei diesen Überlegungen grundsätzlich mit einbezogen. Da bei größeren Leitungsmaßnahmen in der Regel eine Vorbegehung mit Trassenzuweisung stattfindet, erübrigt sich meist jedoch ohnehin ein Abgleich mit der Datenbank.

## 4. Auswahl des nachhaltigsten und kostengünstigsten Verfahrens

Die Art der Straßensanierung hat immer ein nachhaltiges Ziel und wird nach dem kostengünstigsten Verfahren durchgeführt. Die Wiederverwendung des Fräsmaterials ist jedoch nicht bei allen Straßenkategorien und allen Bauklassen machbar. Oft erfolgt die Aufbereitung von Fräsgut auch gesondert im Mischwerk, weil dies für die Baufirma eine wirtschaftlichere Form darstellt.

Das im ADAC-Artikel angeführte Materialrecycling wird somit schon praktiziert. Ebenso kommt in Bergisch Gladbach – insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen – auch polymermodifizierter Asphalt zum Einsatz, weil den minimalen Mehrkosten eine wesentlich längere Haltbarkeit gegenübersteht. So wurde zuletzt bei der Deckenbaumaßnahme Dolmanstraße der Zuschlagsstoff Trinidat-Lake-Asphalt verwendet und bei der Maßnahme Strassen kam ein Splittmastixasphalt zum Einsatz. Lediglich die angesprochene Nanotechnologie für den ungebundenen Oberbau kann im Stadtstraßenbau nur unter sehr begrenzten Bedingungen eingesetzt werden. Hierbei handelt es sich um ein Verfahren, das erst bei großen Flächen („Brenner-Autobahn“) und großen Materialmengen zu Wirtschaftlichkeit führt. Die Abbildung eines Schlaglochs (Abplatzung der Verschleißschicht) in Verbindung mit dem Begriff „Nanotechnologie“ ist schlicht irreführend und hat auch in vielen anderen Städten zu vergleichbaren Anfragen geführt.

Der Ansatz der Gemeinde Rednitzhembach kann aus Sicht der Verwaltung dagegen nur begrüßt werden. Natürlich sollten Straßen rechtzeitig eine neue Decke erhalten. Denn auch nach den Erfahrungen in Bergisch Gladbach reicht dann oft der verbleibende Oberbau aus und die Unterhaltung der Folgejahre würde sich extrem reduzieren. Fälschlicherweise wird häufig angenommen, die harten Winter der vergangenen Jahre seien an der Vielzahl der Schlaglöcher schuld. Die eigentliche Ursache liegt allerdings darin begründet, dass die Decken nicht rechtzeitig saniert werden und dann später ein aufwendigerer Neubau erforderlich wird. Leider scheiterten erforderliche Maßnahmen in den vergangenen Jahren aber an den zur Verfügung gestellten Mitteln.

Die Verwaltung empfiehlt, nach dem Jahr 2011 auch für die Folgejahre Mittel für ein kontinuierliches Deckensanierungsprogramm zur Verfügung zu stellen. Dadurch ließen sich die Unterhaltungskosten extrem reduzieren und auch der volkswirtschaftliche Schaden verringern. Ein neues Erfassungssystem einzuführen, erscheint aus Sicht der Verwaltung entbehrlich.