

Milderung der Staubbelastung auf unbefestigten Siedlungsstraßen - erweiterte Unterhaltung (6-247)

Antrag an die
Stadtverordnetenversammlung
Bernau bei Berlin


Vorlage Nr.: **6-247**
Version: 1


Eingereicht am: **25.02.2015**

Typ: **Informationsvorlage**

Öffentlich: **Ja**

Dateianlagen:

 [Anlage 2 Vorlage 6-247](#)
[anlage_2_vorlage_6-247.pdf \(67,89 KB\)](#)

 [Anlage 1 Vorlage 6-247](#)
[anlage_1_vorlage_6-247.pdf \(50,71 KB\)](#)

Inhalt und Begründung:

Mit Beschluss 6-68/2014 vom 5.9.2014 wurde die Verwaltung u.a. gebeten, eine Liste der "unbefestigten Anliegerstraßen mit höherer Verkehrslast" zu erstellen und die zu erwartenden Kosten für die gewünschten Maßnahmen der Beschichtung mit Tränkmakadam oder ähnlicher Bauweise in der Beratung der SVV im November 2014 vorzutragen.

Im November 2014 informierte die Verwaltung über die notwendigen Schritte zur Erarbeitung der Datenbasis und die Vorstellung der Ergebnisse im Frühjahr 2015.

Der Begriff "Anliegerstraßen" als auch eine Unterscheidung in verschiedene Verkehrslasten ist weder der Verkehrsplanung noch den einschlägigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), die stets Grundlage für straßenbauliche Maßnahmen ist, fremd. Für die hier zu untersuchenden Straßen ist der Begriff "Wohnstraße" definiert.

Für diesen Straßentyp werden neben anderen Entwurfskriterien bis zu 400 Kfz in der Spitzenstunde angenommen. Diesen definierten Wert erreichen unsere "Anliegerstraßen" bei Weitem nicht. Beispielhaft sei hier die im Januar dieses Jahres nach dem Ausbau der Rosenstraße über 6 Tage erfolgte Verkehrszählung zu nennen. Hier wurden "nur" durchschnittlich 1100 Kfz/Tag gemessen. Die Stundenwerte lagen bei maximal 150 Kfz. In den Siedlungsgebieten gab und gibt es folglich keine detaillierten Verkehrsuntersuchungen. Die bisherige Straßenunterhaltung durch Profilieren erfolgte üblicherweise einmal pro Jahr für alle Straßen und bei Bedarf ein zweites Mal. Der Grund für die Notwendigkeit der zweiten Profilierung lag dabei aber häufig in der ungenügenden Entwässerungssituation und nicht an einer höheren Verkehrsbelastung. Auch hieraus ist keine Unterscheidung nach Verkehrsbelastung abzuleiten.

Eine Aufstellung von Anliegerstraßen mit höherer Verkehrslast kann darum nicht Grundlage der erweiterten Unterhaltung der unbefestigten Siedlungsstraßen sein.

9.2 Milderung der Staubbelastung auf unbefestigten Siedlungsstraßen - erweiterte Unterhaltung (6-247)

Aus diesem Grund hat die Verwaltung auf die bereits 2012 untersuchten Straßen, die mit der Vorlage 5-1233 der Stadtverordnetenversammlung vorgestellt wurden, zurückgegriffen. Der dortige Ansatz der technischen Machbarkeit und wasserrechtlichen Zulässigkeit wird vollinhaltlich weiter verfolgt. Mit der Informationsvorlage 6-227 "Regenwasserbewirtschaftung in der Stadt Bernau bei Berlin" wurde die SVV über die allgemeinen Pflichten der schadlosen Regenwasserableitung informiert.

Ableitend daraus können nicht alle unbefestigten Straßen für eine erweiterte Unterhaltung vorgeschlagen werden, die frühestens in 10 Jahren zum Ausbau anstehen.

Die Straßen aus der Vorlage 5-1233 wurden nochmals mit den Leitungsträgern des WAV und den Stadtwerken abgesprochen. Darüber hinaus wird die für mehrere Wohngebiete erforderliche Erneuerung / Verbesserung der Straßenbeleuchtung in der Reihung der angedachten Maßnahmen vorrangig Berücksichtigung finden.

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsberechnung auf Basis der Ansatzkosten des neuen Zeitvertrages für die Straßenunterhaltung und Erweiterungsangeboten für Tränkmakadam und Asphaltsschichten durchgeführt.

Ausgangsdaten waren hierfür:

Profilieren:

Herstellung: - Anlage fehlender provisorischer Mulden auf 50% der Straßenlänge;

Folgearbeiten: - jährlich: 5m Fahrbahnbreite ein

oder zweimal pro Jahr

zuzüglich RC-Austausch von ca. 20 m³ /km,

- alle drei Jahre: Muldensanierung auf 25% der Straßenlänge.

Tränkmakadam:

Herstellung: - 5m Fahrbahnbreite profilieren zuzüglich RC-Austausch von ca. 20 m³ /km,

- dreifache Tränkdecke 4m breit

zuzüglich Anpassung von Schächten und beidseitig 0,5 m Bankettarbeiten

- provisorische Mulden auf 50% der Straßenlänge;

Folgearbeiten: - alle drei Jahre: Tränkdecke (einfach)

Bankettreparatur

Muldensanierung auf 25% der Straßenlänge.

spätestens nach 9 Jahren Höhenanpassung aller Schächte - nicht planbar

Asphalt:

Herstellung: - 5m Fahrbahnbreite profilieren zuzüglich RC-Austausch von ca. 20 m³ /km,

- 10 cm Asphalt 4m breit zuzüglich Anpassung von Schächten und beidseitig 0,5m

Bankettarbeiten

- provisorische Mulden auf 50% der Straßenlänge;

Folgearbeiten: - alle drei Jahre: Muldensanierung auf 25% der Straßenlänge.

Bankettreparatur

Aus den Ergebnissen (Anlage 1) ist zu vermuten, dass sich eine erweiterte Unterhaltung bei den derzeitigen Marktpreisen bereits nach wenigen Jahren amortisiert. Selbst bei Straßen, die derzeit jährlich zweimal profiliert werden müssen, ist nach ca. 14 Jahren ein Asphaltauftrag kostenneutral.

Inhalt und Begründung:

9.2 Milderung der Staubbelastung auf unbefestigten Siedlungsstraßen - erweiterte Unterhaltung (6-247)

Eine Bauweise mit Tränkmakadam erzeugt höhere Folgekosten und nicht lösbare Höhenprobleme an Schächten. Die Nutzungszeit sollte darum maximal 10 Jahre betragen.

Nach derzeitigem Preisspiegel ist mit Herstellungskosten in Höhe von 1.080 T€ und *dreijährigen* Folgekosten in Höhe von ca. 47 T€ zu rechnen. Dem gegenüber stünden bei einmaligem Profilieren jährliche Kosten in Höhe von mindestens 94 T€. Sofern die Hälfte der Straßen zweifach profiliert werden müßte, läge der Wert bei ca. 122 T€.

Maßnahmen der erweiterten Unterhaltung haben grundsätzlich keine Anliegerbeiträge zur Folge.

Die Verwaltung schlägt vor, alle in der Anlage 2 aufgeführten Straßen, beginnend ab 2016, einer erweiterten Straßenunterhaltung zu unterziehen. Da für diese Maßnahmen gesonderte Ausschreibungen und weitere Detailabstimmungen erforderlich sind, ist planerischer Vorlauf erforderlich, der auf Grund der bereits im laufenden Jahr in der Umsetzung befindlichen Bauprojekte personell für die erweiterte Unterhaltung nicht abgesichert werden kann.

Durch die Verwaltung wird zeitnah entsprechend der Forderung der Beschlussfassung 6-68/2014 eine Prioritätenliste erarbeitet und dem A3 zur Empfehlung der Umsetzung vorgelegt werden. Im Rahmen der Umsetzung der ersten Straßen wird geprüft, ob weitere Straßen in die erweiterte Unterhaltung aufgenommen werden können.

Beratungsfolge:

Ausschuss/Gremium	Termin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	15.04.2015
6. Stadtverordnetenversammlung	23.04.2015