

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	BV/200/2014/VI-66
Einreicher:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	21.07.2014				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	02.09.2014	Zur Information			

Titel:

Bituminöse Fahrbahndeckenerneuerung in der Karlstraße - Maßnahmebeschluss -

Beschlussvorschlag:

Mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit in der Karlstraße durch Beseitigung erheblicher Fahrbahnschäden im Betonsteinpflaster wieder uneingeschränkt gewährleisten zu können sowie der kostenneutralen Umsetzung einer Maßnahme aus dem Lärmaktionsplan der Stadt Dessau-Roßlau wird beschlossen:

- Die stark geschädigte Fahrbahn aus Betonsteinpflaster in der Karlstraße erhält im Rahmen einer Fahrbahndeckenerneuerung auf einer Länge von ca. 500 m einen bituminösen Belag (ab ca. Haus-Nr. 31 bis Lidiceplatz) (siehe Anlage 2: Lageplan Deckenerneuerung Karlstraße)
- Zur Finanzierung der Deckenerneuerungsmaßnahme werden freie Mittel i. H. v. 291.000 EUR aus dem Deckungskreis 5919 Straßenunterhalt/Winterdienst eingesetzt.

Gesetzliche Grundlagen:	Hauptsatzung der Stadt Dessau-Roßlau
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	Gemeindeordnung
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	keine
Hinweise zur Veröffentlichung:	Lärmaktionsplan der Stadt Dessau-Roßlau

Relevanz mit Leitbild

Handlungsfeld		Ziel-Nummer
Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft	<input type="checkbox"/>	
Kultur, Freizeit und Sport	<input type="checkbox"/>	
Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	S 08
Handel und Versorgung	<input type="checkbox"/>	
Landschaft und Umwelt	<input checked="" type="checkbox"/>	L 01
Soziales Miteinander	<input checked="" type="checkbox"/>	M 11
Vorlage nicht leitbildrelevant		<input type="checkbox"/>

Finanzbedarf/Finanzierung:

Im Ergebnisplan 2014 sind insgesamt ca. 5,1 Mio. Euro im Deckungskreis 5919 – Unterhaltung der Straßen Forst und Landwirtschaft – eingestellt. Darin enthalten sind unter Anderem auch die Planansätze z.B. für den Unterhalt von Rad- und Forstwegen, von Brücken, Verkehrszeichen, aber auch Straßenentwässerungs- und Winterdienstkosten u. v. m. Für den ausschließlich baulichen Unterhalt der Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sind darin ca. 1,3 Mio. Euro eingestellt. Diese 1,3 Mio. Euro sind größten Teils entweder bereits gebunden (garantierter Leistungsumfang Stadtpflegebetrieb und Zeitvertragsarbeiten), bereits beauftragt (Deckenerneuerung B184 Magdeburger Straße) oder sind durch laufende Ausschreibung gebunden (Deckenerneuerung Junkersstraße vor Golfpark) und stehen insoweit für umfangreiche zusätzliche Deckenerneuerung nicht mehr zur Verfügung.

Der Finanzbedarf für die bituminöse Deckenerneuerung in der Karlstraße stellt sich aktuell wie folgt dar:

Ausgaben

- Deckenerneuerung Karlstraße (einschl. Planung)	291.000 EUR
--	-------------

Ergebnisplan 2014

HH-Ansatz Deckungskreis 5919 Straßenunterhalt	5.088.100 EUR
davon für Winterdienst	660.500 EUR
bisher abgerechneter Winterdienst 2014	201.100 EUR
Reserve für Winterdienst 2014 / 2015	100.000 EUR
Entnahme für Ortschaftsräte lt. Stadtrat v. 29.04.2014	7.100 EUR
Freie Mittel aus Winterdienst 2014	352.300 EUR

Zusammenfassung/ Fazit:

Maßnahmebeschluss und Genehmigung von Ausgaben zur Durchführung von Verkehrssicherungs- und Lärminderungsmaßnahmen in der Karlstraße mit einem Gesamtwertumfang von ca. 291.000 € aus dem Deckungskreis 5919 Straßenunterhalt/Winterdienst (Ergebnisplan 2014).

Begründung: siehe Anlage 1

siehe Anlage 1

Für den Einreicher:

Beigeordneter

Zur Kenntnis im Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am:

Ausschussvorsitzender

Anlage 1:

Begründung:

Verkehrsbedeutung und Straßenzustand

Die Karlstraße ist gegenwärtig als Hauptverkehrsstraße im Straßenzug Muldebrücke/Friederikenplatz/Schlachthofstraße/Karlstraße/Kurt-Weill-Straße/Albrechtstraße mit einer Belegung von im Nullfall 7.300 bis 12.900 Kfz/24 h belastet. Sie wurde 1994 im Rahmen der Maßnahmen im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet Dessau-Nord mit Sanierungsmitteln umgestaltet. Die Karlstraße wird auch nach der Fertigstellung der zweiten Muldebrücke und des Ringschlusses Dessau-Nord (Ostrandstraße) die Funktion einer wichtigen Erschließungsstraße für das Wohngebiet Dessau-Nord behalten.

Die aktuellen Schadensbilder der Betonpflasterfahrbahn in der Karlstraße (Kantenschäden am Betonsteinpflaster bis hin zu völlig zerstörten Pflastersteinen, fehlender Verbund im Pflaster durch Verwerfung und Verschiebung, Fahrbahnverformung, hohe Lärmemission in Folge von losen, „klappernden“ Pflastersteinen usw.) ziehen einen zunehmenden Unterhaltsaufwand im Rahmen der akuten Schadstellenbeseitigung nach sich. Insbesondere im Winter ist in dieser, sich teilweise im Auflösungs-zustand befindlichen Pflasterfahrbahn mit Verkehrsbehinderungen und erheblichem Verkehrssicherungsaufwand wegen vermehrter Fahrbahnaufbrüche zu rechnen. Eine dauerhafte Verbesserung der Fahrbahnoberfläche lässt sich nur erreichen durch eine bituminöse Deckensanierung mittels Beseitigung der Betonpflasterfahrbahn und Einbau einer bituminösen Fahrbahndecke.

Länge bzw. Beginn und Ende der Sanierungsstrecke ergeben sich wie in Anlage 2 dargestellt, weil die Finanzen nur begrenzt zur Verfügung stehenden, nach Ausschreibung der dann bevorstehende Winter nur noch ca. 3 Wochen Bauzeit zulässt und weil im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben im Schlachthofgelände verkehrstechnische Untersuchungen für den Knoten Schlachthofstraße/Karlstraße/Eduardstraße laufen, in deren Ergebnis eine Umgestaltung des Knotens nicht ausgeschlossen ist. Zur Vermeidung wirtschaftlichen Unsinn, ist dieser Knoten deshalb nicht Bestandteil der Maßnahme. Auf jeden Fall sollte die Deckensanierung im Jahr 2015 in Richtung Albrechtstraße und Friederikenplatz fortgesetzt werden, sofern entsprechende Mittel im Ergebnisplan 2015 dargestellt werden können.

Der objektive Sanierungsbedarf besteht unabhängig vom Vorhaben „Umgestaltung der Kavallerstraße“.

Lärmaktionsplanung

Im Rahmen der Lärmkartierung 2012 wurde der Straßenzug Kurt-Weill-Straße/Karlstraße/Schlachthofstraße als Hauptverkehrsstraße mit einem Fahrzeugaufkommen von über 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr mit erfasst und als Konfliktbereich erkannt, da die berechnete Verkehrslärmbelastung an der angrenzenden Wohnbebauung zum Teil deutlich oberhalb der sogenannten Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung in Höhe von 65 dB(A) für den 24-Stunden Lärmindex L_{DEN} sowie in Höhe von 55 dB(A) für den Lärmindex L_{Night} liegt. Im Zuge der laufenden Lärmaktionsplanung wurden Untersuchungen angestellt, ob durch eine Überdeckung des Betonpflasters durch Asphalt eine dauerhaft wirksame Lärminderung erzielt werden kann, die zur Unterschreitung der Auslösewerte führt.

Rechnerisch lässt sich der Beurteilungspegel der Verkehrslärmbelastung durch die vorgesehene bauliche Maßnahme in der Karlstraße exakt um 2 dB(A) mindern, weil sich bei der Berechnung der Korrekturwert D_{Stro} von bisher + 2 dB(A) für Pflaster mit ebener Oberfläche bei zulässigen 30 km/h (Tab. 4 der RLS 90) auf den Wert 0 nicht geriffelte Gussasphalte, Asphaltbetone oder Splittmastixasphalt verringert. Größere Pegelminderungen dürfen offiziell leider nicht in Ansatz gebracht werden, da neue Korrekturwerte für geräuschoptimierte Fahrbahnoberflächen, die in der Praxis messtechnisch nachweisbar sind, bislang keine Berücksichtigung in den einschlägigen Berechnungsvorschriften (RLS 90, VBUS) gefunden haben.

In Auswertung der Untersuchung in der Lärmaktionsplanung (Auszug Karlstraße siehe Anlage 3 – Achtung: Die Überschrift dieser Fassung ist nicht korrekt) kann zumindest die sehr hohe Lärmbelastung mit Pegeln > 70 dB(A) für den 24-h-Wert bzw. 60 dB(A) nachts vollständig verhindert werden. Eine generelle Unterschreitung der Auslösewerte wird nicht erreicht. Subjektiv wird sich für die Betroffenen eine wesentlich höhere Lärminderung erzielen lassen, da sowohl der Wegfall der bei der Berechnung nicht erfassten Geräuscheinwirkungen durch schadhaftes Pflaster (Klappern) als auch der Einsatz eines geräuschoptimierten Fahrbahnbelags eine deutliche Verringerung der eigentlichen Vorbeifahrtpegels der Kraftfahrzeuge zur Folge haben wird.

Die Karlstraße wurde bereits im KP II – Verfahren zur Lärminderung geprüft. Damals hatten andere Straßen Vorrang. Insofern musste die Maßnahme zurückgestellt werden und kann jetzt durch die beschriebenen Umstände realisiert werden.

Terminkette

Nur bei Ansatz der gemäß VOB/A kürzesten Ausschreibungsfristen kann die Maßnahme so rechtzeitig begonnen werden, dass ein Bauende noch 2014 möglich ist. Das Risiko eines frühen Wintereinbruchs mit seinen Folgen für Bauablauf und Abrechnung besteht allerdings. Folgende Fristen sind vorgesehen:

- 21.07.2014 Beschluss OB-DB
- 22.07.2014 Vergabe Planungsauftrag an ein Ing. Büro (Angebot liegt vor)
- 14.08.2014 Übergabe Ausschreibungsunterlagen an die Zentrale Vergabestelle
- 21.08.2014 Veröffentlichung (bei Zentraler Vergabestelle reserviert)
- 04.09.2014 Submission (gem. VOB/A § 10 kürzeste Frist)
- 17.10.2014 Auftragserteilung
- 03.11.2014 Baubeginn
- 21.11.2014 Bauende

Fazit

Die bituminöse Deckenerneuerung in der Karlstraße kann in diesem Jahr mit nicht verbrauchten Mitteln Winterdienst außerplanmäßig realisiert werden. Da auch der Lärmaktionsplan für die Karlstraße eine deutliche Verbesserung der Emissionswerte durch eine bituminöse Fahrbahndecke nachweist, bietet sich hier die einmalige Chance, mit der bituminösen Deckenerneuerung in der Karlstraße in einer Aktion, sowohl den zukünftigen Aufwand für die Verkehrssicherung erheblich zu senken als auch eine deutliche Verbesserung der Wohnqualität in der Karlstraße durch Lärminderungsmaßnahmen zu erreichen.

Anlage 2: Darstellung des Abschnitts Deckenerneuerung Karlstraße

Anlage 3: Auswertung der Untersuchung in der Lärmaktionsplanung
(Auszug Karlstraße)

Anlage 4: Kostenschätzung