

Gemeinde Kreuzau
Kommunale Dienste - Herr Linden
BE: Herr Wolfram/Herr Linden
Kreuzau, 04.01.2013

Vorlagen-Nr.: 4/2013

- öffentlicher Teil -

Sitzungsvorlage

für den

Bau- und Planungsausschuss	21.01.2013
Hauptausschuss	05.02.2013

**Straßeninstandsetzung bzw. Neuausbau von Straßen im Gemeindegebiet Kreuzau;
hier: Sachstandsbericht und weitere Vorgehensweise**

I. Sach- und Rechtslage:

Der Rat der Gemeinde Kreuzau hat in seiner Sitzung am 06.07.2010 der von der Verwaltung erarbeiteten Straßeninstandsetzungsliste 2010 ff. mit der darin angegebenen Priorität zugestimmt. Im Jahr 2010 wurden 12 Straßen instand gesetzt.

Obwohl auch im Jahre 2011 Haushaltsmittel für Straßeninstandsetzungen zur Verfügung standen, wurden keine Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt, da zunächst unvorhergesehene Auswirkungen des strengen Winters 2010/2011 abgewartet wurden. Letztlich wurde auf eine Instandsetzung ganz verzichtet, da ansonsten eine Ausschreibung bzw. Auftragsvergabe erst relativ spät im Jahr erfolgt wäre. Allerdings stand am Jahresende noch ein Restbetrag von ca. 215.000,00 € als Rückstellung zusätzlich zu den in 2012 bereitgestellten Haushaltsmitteln zur Verfügung.

Darauf basierend hat der Bau- und Planungsausschuss alsdann in seiner Sitzung am 06.03.2012 in Fortführung der Instandsetzungsliste die Instandsetzung von insgesamt 20 Straßen einschließlich Auftragsvergabe beschlossen. Von den 20 Straßen wurden 17 Straßen instand gesetzt. Nicht instand gesetzt bzw. zunächst zurückgestellt wurden

die Kelterstraße in Winden,
die Steinstraße in Thum und
die Straße „Bleigraben“ in Leversbach,

da es anderenfalls zu einer deutlichen Überschreitung des Haushaltsansatzes gekommen wäre. Grund dafür ist, dass im Zuge der Bauausführung (Fräsarbeiten) in den instand gesetzten Straßen festgestellt wurde, dass der vorgesehene Umfang der Instandsetzung aufgrund des Schadensbildes zu erweitern war. So war es sowohl technisch als auch wirtschaftlich sinnvoll, z.B. in der Schulstraße und in der Straße „Am Wassergarten“ komplette Deckenüberzüge statt punktueller Einzelmaßnahmen durchzuführen, da das Erscheinungsbild der übrigen Straße bereits ebenfalls großflächige Schäden wie Netz- und Einzelrisse, Ausmagerungen und Kornausbrüche der Deckschicht aufwies.

Im Hinblick auf zukünftige Instandsetzungen informiere ich Sie auch darüber, dass nach Durchführung der erforderlichen Fräsarbeiten in den schon relativ alten Straßen vielfach festgestellt werden musste, dass sich unter den Deckschichten lediglich ungebundene Schottertragschichten mit Asphalt/Teer (sogenannte Einstreudecke) befanden, die nicht dem heutigen Standard einer Bauweise für eine Asphaltfahrbahn entsprechen. Diese Einstreudecken

haben sich gleichwohl bis zum heutigen Tage bewährt, wenn man bedenkt, dass vereinzelte Straßen schon über 40 Jahre alt sind.

Allerdings wurde an einigen Stellen in den Einstreudecken nur noch mehr oder weniger loses Einstreumaterial ohne Bindemittel festgestellt. Dieser Umstand ließ ein bloßes Aufbringen einer Asphaltdeckschicht mit dem Ziel einer vertretbaren vernünftigen Straßeninstandsetzung nicht mehr zu. In diesen Fällen wurden die „Einstreudecken“ entfernt und eine gebundene Asphalttragschicht von ca. 10 cm Stärke eingebaut. Diesbezüglich ist insbesondere die Wewordenstraße in Drove zu erwähnen, die im kompletten unteren Teil auf einer Länge von ca. 80 m mit dieser Tragschicht versehen werden musste. In einem kleinen Teilbereich von ca. 40 qm war es ebenfalls in der Wewordenstraße darüber hinaus erforderlich, auch den gesamten Unterbau zu erneuern, da dort unter der Einstreudecke Erdboden sichtbar war.

Aufgrund dieser vornehmlich bei den Instandsetzungsmaßnahmen in 2012 gemachten Erfahrungen halte ich es für angezeigt und sachgerecht, vor Durchführung weiterer Straßeninstandsetzungsmaßnahmen der Kategorie 2 (inkl. der 3 zurückgestellten Straßen aus 2012) aus der Prioritätenliste die Straßen mittels einzelner Rammkernsondierungen zu untersuchen. Aufgrund dieser Untersuchungen sollte es dann bereits im Vorfeld der Instandsetzungsmaßnahmen möglich sein, genauere Aussagen über das Instandsetzungsmaß zu treffen.

Auch wenn eine frühzeitige Ausschreibung vorbehaltlich der Bereitstellung von Haushaltsmitteln dadurch noch nicht möglich ist, schlage ich Ihnen aufgrund meiner bisherigen Ausführungen vor, die Verwaltung zu ermächtigen, eine Untersuchung des Straßenaufbaus in den Straßen der Kategorie 2 vorzunehmen und darauf basierend über weitere Straßeninstandsetzungen zu entscheiden. Die mit den Untersuchungen verbundenen Kosten dürften sich aufgrund von Erfahrungswerten auf insgesamt ca. 10.000,00 € belaufen.

Um Ihnen einen Überblick über die noch zu untersuchenden Straßen der Kategorie 2 zu geben, ist als **Anlage 1** die aktualisierte „Prioritätenliste Straßeninstandsetzungen 2010 ff.“ beigefügt. Die Liste wurde inzwischen erweitert um die Gemeindeverbindungsstraßen, die ich mit fortlaufenden Nummern zu der Ursprungsliste versehen habe. Unter Bemerkungen habe ich den Erledigungsstand entsprechend der bisher getroffenen Beschlüsse bzw. der in 2012 zurückgestellten 3 Straßen dargestellt. Die Liste wird auch zukünftig fortgeführt.

In einem zweiten Teil dieser Sitzungsvorlage möchte ich auch die Straßen aufgreifen, für die aufgrund bereits in 2004 durchgeführter Straßenuntersuchungen ein Vollausbau erforderlich ist, da die Schadensbilder keine bloße Oberflächeninstandsetzung mehr zulassen. Hierbei handelt es sich um die Straßenzüge

Grünstraße in Drove,
Flemingstraße in Kreuzau,
Traubenweg in Obermaubach,
Marienstraße in Stockheim,
Am Alten Fuhrweg in Untermaubach,
Im Bongert in Untermaubach,
In der Held in Untermaubach.

Diese Straßen wurden bisher im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht punktuell instand gesetzt (Schlaglöcher). Solange der Zustand der Straßen in verkehrssicherungspflichtiger Hinsicht verantwortbar ist, ist normalerweise seitens der Verwaltung kein beitragspflichtiger Ausbau vorgesehen.

Da zeitweise Zweifel an dem Erfordernis eines Vollaubaus geäußert wurden, habe ich 2 der genannten Straßen, nämlich die Marienstraße in Stockheim und die Grünstraße in Drove, nochmals mittels Rammkernsondierung untersuchen lassen. Auch die erneuten Untersuchungen haben keine anderen Erkenntnisse gebracht als bereits in 2004. Auf eine Untersuchung der

übrigen Straßen kann daher verzichtet werden, so dass diesbezüglich die gleiche Aussage getroffen werden kann.

Zur Erlangung eines klassifizierten Straßenaufbaues nach den heutigen Richtlinien ist daher ein Vollausbau im Tiefenbau (Erneuerung der ungebundenen und gebundenen Trag- und Deckschichten) erforderlich, der für die Anlieger beitragspflichtig wäre.

Eine nicht beitragspflichtige Sanierung der in Rede stehenden Straßen wäre aller Voraussicht nach zwar auch durch eine durchgehende Erneuerung der gebundenen Asphalttrag- und -deckschicht in einer Stärke von 14 cm/4 cm möglich, da die tieferen ungebundenen Tragschichten gegebenenfalls die Anforderungen an die Frostbeständigkeit dann erfüllen könnten; gleichwohl verbleibt ein nicht vorhersehbares Risiko bezüglich des inhomogenen Unterbaus, so dass eine Instandsetzung insgesamt mit einem Vollausbau nicht vergleichbar ist. Dieses zeigt sich auch in der zu erwartenden Lebensdauer der Straßen (ca. 40 Jahre bei Vollausbau, ca. 20-25 Jahre bei Instandsetzung).

Ich habe inzwischen auch zum Kostenvergleich durch ein Ingenieurbüro Kostenermittlungen durchführen lassen, und zwar für die Variante 1 „Vollausbau Fahrbahn“ bzw. die Variante 2 „Erneuerung der Asphalttrag- und -deckschicht“ jeweils inkl. der Erneuerung der Rinn- und Bordsteinanlagen. Die Baukosten (jeweils ohne Ingenieurgebühren) sind in **Anlage 2** gegenübergestellt.

Neben den bereits aufgeführten Bedenken hinsichtlich lediglich einer Instandsetzung spielen aufgrund der haushaltsrechtlichen Situation der Gemeinde Kreuzau natürlich auch finanzielle Überlegungen eine entscheidende Rolle.

Im Falle einer Sanierung müssten im Sanierungsjahr die kompletten Kosten seitens der Gemeinde Kreuzau getragen werden. Bei einem Vollausbau hingegen, an dem sich die Gemeinde Kreuzau mit 50 % der Kosten beteiligen müsste, handelt es sich um Kosten, die über einen Zeitraum von 50 Jahren jährlich anteilig auf die Haushalte verteilt werden können.

Aus Sicht der Verwaltung kann ich Ihnen nach Abwägung aller Belange daher nur vorschlagen, die Straßen, für die aufgrund durchgeführter Untersuchungen eine nachhaltige Verbesserung des Straßenzustandes nur durch einen beitragspflichtigen Vollausbau der Fahrbahnen einschließlich der Rinn- und Bordsteinanlagen in Frage kommt, abschließend nicht im Straßeninstandsetzungsprogramm aufzuführen. Über einen endgültigen Ausbauzeitpunkt kann dann unabhängig von zukünftigen Straßeninstandsetzungsprogrammen unter Berücksichtigung verkehrssicherungspflichtiger Gesichtspunkte im Einzelfall entschieden werden. Gegebenenfalls würden dann auch die betroffenen Anlieger in den Straßen frühzeitig unterrichtet bzw. in durchzuführenden Bürgerversammlungen die Ausbauart mit wählen können (z.B. verkehrsberuhigter Ausbau).

II. Haushaltmäßige Auswirkungen:

Für die Rammkernuntersuchungen der Straßen müssen bei der Kostenstelle 5410101, Sachkonto 521600, im Rahmen des noch zu beschließenden Gesamtansatzes 10.000,00 € bereitgestellt werden.

III. Beschlussvorschlag:

1. Über die Straßeninstandsetzungsprogramme 2013 ff. wird nach Vorliegen der Ergebnisse der Straßenuntersuchungen entschieden. Die Verwaltung wird beauftragt, die

Rammkernsondierungen in erforderlichem Umfange durchzuführen und über das Ergebnis zu berichten.

2. Die Straßen, für die aufgrund durchgeführter Untersuchungen eine nachhaltige Verbesserung des Straßenzustandes nur durch einen beitragspflichtigen Vollausbau der Fahrbahnen einschließlich der Rinn- und Bordsteinanlagen in Frage kommt, werden im Instandsetzungsprogramm nicht aufgeführt. Über den endgültigen Ausbauzeitpunkt muss unter Berücksichtigung der verkehrssicherungspflichtigen Gesichtspunkte im Einzelfall entschieden werden.

Dieses sind derzeit die Straßen:

Grünstraße in Drove,
Flemingstraße in Kreuzau,
Traubenweg in Obermaubach,
Marienstraße in Stockheim,
Am Alten Fuhrweg in Untermaubach,
Im Bongert in Untermaubach,
In der Held in Untermaubach.

Der Bürgermeister

- Ramm -

IV. Beratungsergebnis:

Einstimmig: _____
Ja: _____
Nein: _____
Enthaltungen: _____