Vorlage BA 18-2013

STADT NEUSS
DER BÜRGERMEISTER

TOP

GREMIUM	DIENSTSTELLE, BERICHTERSTATTER
Bauausschuss	Tiefbauamt Herr Eckers

ART DER BERATUNG

X	öffentlich		nicht öffentlich	**BERATUNGSUNTERLAGE**

BETREFF
Standardbauweisen im Straßenbau - Fortschreibung

BERATUNGSFOLGE (DATUM, GREMIUM)		ABSTIMMUNGSERGEBNIS
17.09.2013	Bauausschuss	
11.10.2013	Rat der Stadt Neuss	

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALT)	AUFWAND / AUSZAHLUNGEN IN EURO			ERTRÄGE / EINZAHLUNGEN IN EURO		
	GESAMTAUFWAND / -AUSZAHLUNGEN	IM HH VERANSCHLAGT	DIFFERENZ	GESAMTERTRÄGE / -EINZAHLUNGEN	IM HH VERANSCHLAGT	DIFFERENZ
KEINE						

FOLGEKOSTEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)
KEINE

ZUSCHÜSSE (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)
KEINE

BESCHLUSSEMPFEHLUNG

a) Der Änderung der Standardbauweisen für Deckenaufbauten bei städtischen Straßen in der dem Original der Niederschrift beigefügten Fassung wird zugestimmt.

b) Der Anwendung der neuen Standardbauweisen für die Straßenbauvorhaben, die schon beraten, aber noch nicht ausgeführt wurden, wird zugestimmt.

SACHVERHALTSDARSTELLUNG

Der Bauausschuss hat zuletzt in seiner Sitzung am 12.06.2001 über Standardbauweisen im Straßenbau beraten. Die im Rahmen dieser Sitzung vorgestellten Standardbauweisen wurden vom Rat am 29.06.2001 beschlossen. Seitdem finden diese Standardbauweisen bei Planungen und Vorhaben der Stadt Neuss Verwendung.
Grundlage für die Standardbauweisen bilden die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO)“. Diese Richtlinien dienen vor allem der Schaffung und Beibehaltung einheitlicher und dauerhafter Befestigungsstandards für Verkehrsflächen durch die Anwendung technisch geeigneter und wirtschaftlicher Bauweisen. Neben der Funktion der jeweiligen Verkehrsflächen berücksichtigen diese Richtlinien dabei auch die zu erwartende Verkehrsbelastung sowie geographische Gegebenheiten. Die genannten Richtlinien geben letztendlich einen „Baukasten“ mit unterschiedlichen richtlinienkonformen Regelbauweisen vor, die in Abhängigkeit unterschiedlicher Rahmenbedingungen bei der Dimensionierung des Straßenaufbaus eingesetzt werden können. Durch die Anwendung der Richtlinien ist eine aufwendige einzelfallbezogene Dimensionierung des Straßenaufbaus nicht mehr erforderlich.

Zwischenzeitlich wurden die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus überarbeitet, wobei auch neue Erkenntnisse und Forschungsergebnisse berücksichtigt sowie innovative Bauweisen aufgenommen wurden. Außerdem wurde der ständig wachsende Anteil an Wirtschafts- und Schwerlastverkehren berücksichtigt, indem vor allem im gebundenen Oberbau Mehrdicken vorgesehen wurden.

2012 wurden die überarbeiteten Richtlinien offiziell unter der Bezeichnung „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12)“ eingeführt.

Um einerseits die neuen Erkenntnisse der RStO 12 beim Bau städtischer Straßen in Neuss berücksichtigen zu können und um andererseits städtische Straßen richtlinienkonform herzustellen, wurde die Überarbeitung der bisher bei der Stadt Neuss eingesetzten Standardbauweisen erforderlich.

Bei der Überarbeitung der Standardbauweisen wurde die bisherige thematische Unterteilung in die Gruppen „*Fahrbahnen und Mischverkehrsflächen*“ sowie in „*Nebenanlagen im Straßenraum*“ beibehalten.

Innerhalb der Gruppe „**Fahrbahnen und Mischverkehrsflächen**“ haben sich bei nahezu allen Standardbauweisen im Vergleich zu den bisherigen Bauweisen wie zurvor beschrieben geringe Mehrdicken ergeben. Die innerhalb dieser Gruppe bewährte Bildung von verschiedenen Fahrbahnkategorien in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung wurde bei der Überarbeitung prinzipiell beibehalten. Die fortgeschriebenen Neusser Standardbauweisen kennen nunmehr folgende Fahrbahnkategorien:

- Hauptverkehrsstraßen
- Hauptsammelstraßen
- Sammel- und Quartiersstraßen
- Wohnwege und Wohnstraßen
- Aufstellflächen für Busse

Die Straßenkategorie „*Hauptverkehrsstraßen*“ wurde beibehalten und durch eine neue Bauweise für besonders belastete Straßenabschnitte, beispielsweise im Bereich von Kreuzungen, ergänzt. Aufgrund der dort teilweise häufig auftretenden hohen Belastungen (z.B. durch bremsende und anfahrende Busse oder Lkw) traten stellenweise Spurrinnen oder Asphaltverdrückungen auf, die mit den bisher eingesetzten Standardbauweisen nicht dauerhaft verhindert werden konnten. Die verbesserte Dauerhaftigkeit dieser neuen Bauweise wird durch eine hydraulisch gebundene Tragschicht erreicht, die anstelle einer ungebundenen Schottertragschicht tritt.

Neu eingeführt wurde die Straßenkategorie „*Hauptsammelstraße*n“. Diese neue Kategorie schließt die Lücke zwischen den bisherigen Kategorien „Hauptverkehrsstraßen“ und „Sammelstraßen“. Sie trägt dazu bei, dass zukünftig der Deckenaufbau zielgenauer auf die zu erwartende Verkehrsbelastung ausgerichtet werden kann und führt so insgesamt zu einer verbesserten Wirtschaftlichkeit bei der Herstellung von Verkehrsflächen.

In der Straßenkategorie „*Sammel- und Quartiersstraßen*“ (alte Bezeichnung: Sammelstraßen) wurde neben der Asphaltbauweise zusätzlich eine Bauweise aus Pflaster aufgenommen. Aus städtebaulichen Gründen soll Pflaster oftmals auch in Sammelstraßen eingesetzt werden, weshalb die Definition einer Standardbauweise für diese Fälle zielführend ist.

Die zwei bisherigen Straßenkategorien „Wohnstraße“ und „Verkehrsberuhigte Zone“ wurden zu der Kategorie „*Wohnwege und Wohnstraßen*“ zusammengefasst. Hinter dieser Zusammenfassung steckt die Überlegung, dass die erwarteten Belastungen beider

Straßentypen annährend gleich groß sind und daher die Dimensionierung beider Straßentypen nahezu identisch ist.

Zusätzlich wurde außerdem die Straßenkategorie „*Aufstellflächen für Busse*“ in die Gruppe „Fahrbahnen und Mischverkehrsflächen“ aufgenommen. In den bisherigen Ausbaustandards waren die Standardbauweisen für Busaufstellflächen im Abschnitt „Nebenanlagen“ enthalten. Da Aufstellflächen für Busse jedoch Teil der Fahrbahn sind, gehören die jeweiligen Bauweisen in die Gruppe der Fahrbahnen.

Neben der bisher bewährten Betonbauweise wurde für die Herstellung von Busaufstellflächen auch die sogenannte halbstarre Bauweise in das Standardprogramm aufgenommen. Die halbstarre Bauweise besteht aus einem hohlraumreichen Asphaltgerüst, dessen Hohlräume mit Beton gefüllt werden, so dass diese Bauweise Vorteile der Beton- und der Asphaltbauweise verbindet.
Sinnvoll ist der Einsatz dieser Bauweise u.a. dann, wenn nach der Herstellung die Verkehrsfreigabe der jeweiligen Flächen kurzfristig erfolgen soll, beispielsweise an vielbefahrenen Straßen.

Innerhalb der Gruppe „**Nebenanlagen im Straßenraum**“ wird nunmehr zwischen „*Nebenanlagen allgemein*“ und „*Nebenanlagen in Gewerbegebieten*“ unterschieden, da sich die tatsächliche Beanspruchung der Nebenanlagen in Gewerbegebieten stark von der in anderen Gebieten unterscheidet.
Bei den Nebenanlagen wird prinzipiell zwischen den Bauteilen „Gehwege“, „Grundstückszufahrten“ „Radwege“ sowie „Parkplätze“ unterschieden.

Allgemein werden sämtliche Nebenanlagen heute stärker als früher belastet. So werden beispielsweise Gehwege oder Radwege neben einer regelmäßigen Befahrung durch Fahrzeuge des Unterhaltungs- und des Winterdienstes zunehmend auch von privaten Fahrzeugen wie Lieferfahrzeugen beparkt oder befahren. Auch wenn eine solche Nutzung offiziell nicht zugelassen ist, kann sie dennoch nicht überall und jederzeit wirkungsvoll unterbunden werden.
Daher wurde der Aufbau der Nebenanlagen so verstärkt, dass er nunmehr mindestens 41 cm (bisher 32 cm) beträgt. So wird sichergestellt, dass die Nebenanlagen auch bei einer gelegentlichen widerrechtlichen Benutzung nicht substanziell beschädigt werden.

Innerhalb der Untergruppe „Nebenanlagen in Gewerbegebieten“ wurde für hochbelastete Grundstückszufahren die Betonbauweise als neue Bauweise aufgenommen. Diese Bauweise wurde in der Vergangenheit bereits in Zufahrtsbereichen zu verschiedenen Logistikunternehmen mit Erfolg eingesetzt und hilft, die Haltbarkeit der Zufahrt zu verbessern und damit auch den Unterhaltungsaufwand zu reduzieren.

Als Bauweise für Radwege wurde neben der herkömmlichen Pflasterbauweise auch die Asphaltbauweise als Standardbauweise aufgenommen, die z.B. aus Komfortgründen oder in Ortsrandlagen bzw. außerorts zum Einsatz kommen kann.

Standards für die Herstellung von Straßenbegleitgrün sind in einer dritten Gruppe („**Straßenbegleitgrün**“) untergebracht. Bisher waren diese Bauweisen ebenfalls in der Gruppe der Nebenanlagen enthalten. Die Beibehaltung dieser Bauweisen in den Standardbauweisen ist aus Gründen größtmöglicher Sicherheit bei der Beitragserhebung geboten.

Die überarbeiteten Standardbauweisen sind in der Anlage enthalten.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Durch die im Vergleich zur heutigen Standardbauweise vorgesehenen Mehrdicken im Oberbau können bei der Herstellung der Verkehrsflächen zukünftig leichte Kostensteigerungen herrühren. Schätzungsweise werden die gesamten Baukosten einer Straßenbaumaßnahme hierdurch jedoch nur geringfügig erhöht. Konkrete Zahlen hierzu sind allerdings von den einzelnen Maßnahmen und deren Rahmenbedingungen abhängig und können daher nicht allgemeingültig angegeben werden.

Gegen diese Mehrkosten stehen die verbesserte Haltbarkeit und Langlebigkeit und damit verbunden die geringeren Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der jeweiligen Verkehrsflächen.

Detaillierte finanzielle Auswirkungen werden im Rahmen der einzelnen Ausbauvorhaben vorgelegt.

ANLAGENNUMMER	BEZEICHNUNG
BA 18-2013 - 1	Standardbauweisen im Straßenbau