

RHEIN-SIEG-KREIS

DER LANDRAT

61.5 Straßenbauamt

ANLAGE _____
zu TO.-Pkt. _____

tt.02.jjjj

Ergänzung zur Beschlussvorlage
für den
öffentlichen Sitzungsteil

Gremium und Datum	Bau- und Vergabeausschuss am 08.02.2006
--------------------------	--

Tagesordnungs- punkt	Programm der Instandsetzungs- und Verkehrssicherungs- maßnahmen an Kreisstraßen - 2006
---------------------------------	---

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Vergabeausschuss stimmt dem zur Finanzierung der Instandsetzungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen angemeldeten Mittelbedarf und dem Vorschlag für die in 2006 auszuführenden Instandsetzungsmaßnahmen zu.

Vorbemerkungen:

Zur Finanzierung der an den Kreisstraßen anstehenden Instandsetzungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen wurde von der Verwaltung vorab der sich aus den nachfolgenden Erläuterungen ergebende Bedarf angemeldet. Er ist im Einzelnen in dem Entwurf des Haushaltsplanes 2006 veranschlagt für

das Instandsetzungsprogramm 2006	im Verwaltungshaushalt -UA 6500-
die Verkehrssicherungsmaßnahmen 2006	in dem Vermögenshaushalt - UA 6500

Erläuterungen:

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des Haushaltsplanes sind von dem Bau- und Vergabeausschuss die in 2006 auszuführenden Instandsetzungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen zu beraten. Dazu werden als Anhang vorgelegt:

Liste der Schäden an Straßen und Nebenanlagen	Anhang 1
Liste der Schäden an Bauwerken	Anhang 2
Entwurf des Instandsetzungsprogrammes 2006	Anhang 3
Übersichtsplan mit Kennzeichnung der Maßnahmen	Anhang 4
- nur für die Mitglieder des Ausschusses -	

Der Vorschlag für das Instandsetzungsprogramm 2006 beinhaltet, unter Berücksichtigung der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel, die nach Einschätzung der Verwaltung vordringlich, sowohl im Hinblick auf die Verkehrssicherheit als auch zur Erhaltung der Bausubstanz, auszuführenden Maßnahmen. Eine Änderung dieses Programms kann notwendig werden, wenn nach der Winterperiode oder aus anderem Anlass neue größere Schäden entstehen.

Ein Gesamtvorschlag für die in 2006 durchzuführenden Verkehrssicherungsmaßnahmen kann erst in der nächsten Sitzung vorgelegt werden, weil die dazu notwendigen Überprüfungen der Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen noch nicht abgeschlossen sind. Beantragt und zu bewerten sind im Einzelnen folgende Vorhaben

K 4: Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Heisterbacher Straße in Königswinter

K 22: Behindertengerechter Umbau von Bushaltestellen in Niederkassel – Lülsdorf

K 46: Umgestaltung der Fahrbahn zur Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens

in Much – Gibbinghausen

Über die Maßnahme an der K 4 hat der Ausschuss bereits grundsätzlich beraten und deren Berücksichtigung beschlossen.

Die Gesamtausgaben für die in 2006 auszuführenden Maßnahmen betragen 0,88 Mio. €. Darin enthalten sind 0,80 Mio. € für die Instandsetzungsmaßnahmen und 0,08 Mio. € für Verkehrssicherungsmaßnahmen.

Bei den angegebenen Baukosten handelt es sich um Durchschnittswerte, von denen je nach Umfang der notwendigen Instandsetzungen wesentliche Abweichungen eintreten können.

Zur Sitzung des Bau- und Vergabeausschusses am 08.02.2006

Im Auftrag

Zusammenstellung der in 2006 anstehenden Instandsetzungsmaßnahmen

Vorbemerkungen:

Die nachfolgende Zusammenstellung der an den Kreisstraßen zu behebenden Schäden und Mängel berücksichtigt die bis Januar 2006 vorliegenden

Ergebnisse der turnusmäßigen Bauwerksprüfungen,
Ergebnisse der externen Zustandserfassung und Bewertung 2004
Meldungen der Straßenmeistereien und
Ergebnisse der visuellen Straßenkontrolle

Weil in vielen Fällen ähnliche Schadensbilder vorliegen wurden, wie in den Vorjahren, die Straßenabschnitte an denen gleiche Sanierungsverfahren anzuwenden sind, in Gruppen zusammengefaßt. Damit erübrigen sich Wiederholungen bei der Beschreibung der Schäden und den vorgesehenen Bauverfahren. Außerdem ergibt sich ein einfacherer Überblick über die insgesamt vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die Zusammenstellung beinhaltet die dringendsten und keinen weiteren Aufschub duldenden Maßnahmen und die für die Beseitigung der Schäden aufzuwendenden Mittel.

Nicht enthalten sind die Streckenabschnitte, die in den Vorschlägen für das Bau- und Investitionsprogramm enthalten sind, bzw. an denen voraussichtlich nach dem Planungszeitraum Baumaßnahmen anstehen und noch keine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit vorliegt.

Die insgesamt durchzuführenden Instandsetzungen wurden in folgenden Gruppen zusammengefaßt:

1. Allgemeine Ansätze

Darin enthalten sind

die Kosten der Ausschreibungsverfahren,
die Kontrollprüfungen, insbesondere der Deckenbeläge,
die Straßenmarkierungen, die jährlich abwechselnd auf links- und rechtsrheinischen Kreisstraßen ausgeführt werden,
die Beschilderungen auf Anordnung der Straßenverkehrsbehörden,
ein Ansatz für unvorhersehbare Schäden.

2. Besondere Einzelmaßnahmen

Diese beinhalten Verbesserungen an Sonderbauteilen, Schutz- und Entwässerungseinrichtungen die nicht im Zusammenhang mit Um- und Ausbauten oder allgemeinen Instandsetzungen stehen.

3. Bauwerke

Berücksichtigt sind die Bauwerke -Brücken, Stützmauern, Durchlässe- bei deren Überprüfung Mängel an der Bausubstanz und/oder den Sicherheitseinrichtungen festgestellt wurden, die vordringlich zu behandeln sind.

4. Nahtsanierungen

Dabei handelt es sich fast ausschließlich um die Sanierung von Mittelnähten, die bei dem üblicherweise halbseitig durchgeführten Deckenbau grundsätzlich eine nicht zu vermeidende Schwachstelle bilden, an der vorzeitig Risse und Ausbrüche entstehen. Um eine Ausweitung dieser Schäden zu verhindern wird ein ca. 0,3 m breiter Deckenstreifen im Bereich der Naht im Recycling-Verfahren erneuert.

5. Oberflächenbehandlung

Mit dünnen Spezialbelägen im Kalteinbau oder dünnen Asphaltmastixbelägen können Fahrbahnoberflächen behandelt werden, die durch Abrieb und Versprödung -Alterung- des Bindemittels- keine geschlossene Textur mehr aufweisen. Den ansonsten zu erwartenden größeren Schäden soll durch die kostengünstig durchzuführenden Oberflächenbehandlungen vorgebeugt werden. Gleichzeitig sind diese Verfahren zur Verbesserung der Griffbarkeit geeignet. Sie sind allerdings nur anzuwenden bei ebenflächigen Fahrbahnen mit ausreichender Tragfähigkeit, d.h. in der Regel an ausgebauten Strecken.

6. Deckenerneuerung im Hocheinbau

Bei Verformungen und Setzungen, verstärkter Rissbildung und Ausbrüchen des Fahrbahnbelages wird, um weitergehenden Schäden vorzubeugen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, der Einbau einer neuen Deckschicht erforderlich, durch die ggfs. auch die Tragfähigkeit erhöht wird. Je nach Größenordnung der Verformung ist dabei eine Vorprofilierung mit einer Binderschicht notwendig. Der Oberbau sollte zumindest eine befriedigende Tragfähigkeit aufweisen, weil sonst eine vorzeitige Zerstörung der neuen Decke zu erwarten ist.

7. Deckenerneuerung im Tiefeinbau

Das Schadensbild entspricht dem in Ziff. 6 beschriebenen. Höhenzwangspunkte, insbesondere in Ortslagen, erlauben jedoch keinen Hocheinbau. Bei diesem Verfahren muss der Oberbau ausreichende tragfähig sein, weil mit dem Tiefeinbau keine Verbesserung in dieser Hinsicht erreicht wird. Infrage kommt das Verfahren auch dort, wo bereits Deckensanierungen im Hocheinbau vorgenommen wurden und ein weiterer Belag nicht mehr aufgebracht werden kann, weil die feinkörnige alte Deckschicht den dann auf sie einwirkenden Schubkräfte nicht standhält und dadurch vorzeitig Schäden eintreten.

8. Deckenbau mit Teilsanierung

Bei den unter Ziff. 6 und 7 beschriebenen Deckenbaumaßnahmen kann es erforderlich werden in Bereichen mit unzureichender Tragfähigkeit, insbesondere an den Rändern nicht ausgebauter Strecken, den Oberbau zu verstärken, die Seiten- und Entwässerungsanlagen zu sanieren.

In diesen Abschnitten entstehen dadurch höhere Aufwendungen als bei den Deckenerneuerungen.

9. Oberbausanierung

Sofern keine ausreichende Tragfähigkeit des Oberbaues gegeben ist, können Schäden durch Deckenbaumaßnahmen nicht dauerhaft saniert werden. Sie treten vielmehr nach relativ kurzer Zeit erneut ein, weil die Deckenbeläge durch unvermeidbare Setzungen und Abbrüche zerstört werden. In diesen Fällen ist daher eine grundlegende Sanierung mit Herstellung eines ausreichend tragfähigen Oberbaues erforderlich. Dies kann je nach den örtlichen Verhältnissen durch einen frostsicher gegründeten oder einen vollgebundenen Oberbau, bei dem die Frostsicherheit und Tragfähigkeit durch dickere gebundene Tragschichten gewährleistet wird, erfolgen. Bei diesen Sanierungen sind in der Regel auch die Entwässerungs- und Seitenanlagen zu erneuern.