

BESCHLUSSVORLAGE V172/14 öffentlich	Referat	Referat VI
	Amt	Referat Hoch- und Tiefbau
	Kostenstelle (UA)	6321
	Amtsleiter/in	Wolfgang Scherer
	Telefon	3 05-23 00
	Telefax	3 05-23 19
	E-Mail	hoch+tiefbaureferat@ingolstadt.de
Datum	19.03.2014	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Finanz- und Personalausschuss	03.04.2014	Entscheidung	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung	07.04.2014	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Westliche Ringstraße
Sachstandsbericht und Projektgenehmigung zur Fahrbahnerneuerung
(Referent: Herr Scherer)

Antrag:

1. Der Sachstandsbericht zum Gesamtprojekt wird zur Kenntnis genommen.
2. Für die Fahrbahndeckenerneuerung mit einschichtigem offenporigem Asphalt wird die Projektgenehmigung erteilt.
3. Die notwendigen Haushaltsmittel in Höhe von 490.000 € werden auf der Haushaltstelle 632100.950030 zur Verfügung gestellt.

gez.

Wolfgang Scherer
Berufsmäßiger Stadtrat

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben 490.000,- Euro	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input checked="" type="checkbox"/> im VMH bei HSt: 632100.950030	Euro: 290.000,-
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe) Zuwendungen StMUG: ca. 212.000,- Euro	<input checked="" type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: 632100.361100 von HSt:	Euro: 200.000,-
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input checked="" type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von 35.000,- Euro für die Haushaltsstelle/n 632100.950030 Westliche Ringstraße mit Lärmschutz ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

Kurzvortrag:

1. Sachstandsbericht

Für den Ausbau der Westlichen Ringstraße in Ingolstadt hat die Regierung von Oberbayern im Planänderungsbeschluss vom 12.03.2004 festgelegt, dass zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm zusätzlich zur Errichtung einer Lärmschutzwand ein hochwirksamer geräuschkindernder Fahrbahnbelag aufgebracht werden muss. Durch diese Minderung der Geräuschemission reduzieren sich auch die Lärmimmissionen für die Anwohner und im Glacis.

Zur Umsetzung des Beschlusses baute die Stadt Ingolstadt auf der Westlichen Ringstraße im Abschnitt zwischen Donau-Ruder-Club und Brodmühlweg im Herbst 2005 einen **zweischichtigen offenporigen Asphalt (2 OPA)** neuester Technologie ein.

Bei dieser besonders geräuschkindernden Bauweise handelt es sich um keine Regelbauweise, sondern um eine fortschrittliche, in Bayern sowie im übrigen Bundesgebiet bislang erst wenige Male realisierte Technologie.

Dieses Projekt wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit als

Pilotprojekt eingestuft und gefördert.

Das Projekt wurde vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (BayLfU) begleitet, von erfahrenen Firmen realisiert und von mehreren Prüfinstituten wissenschaftlich intensiv begleitet.

Nach nunmehr über 8 Jahren Liegezeit kann man feststellen, dass sich die Erwartungen an den Belag in schalltechnischer Hinsicht in vollem Umfang erfüllt haben. Die laut Planfeststellung geforderte Lärmreduzierung wurde über die gesamte Zeit hinweg erreicht und überschritten. Dies bestätigen die jährlich vom BayLfU durchgeführten Messungen.

Bezüglich der Haltbarkeit dieses Fahrbahnbelages ging man in der Planungsphase von ca. 8 Jahren aus. Erste größere Schäden in Form von Schlaglöchern traten im Februar 2013, d. h. 7 ½ Jahre nach Einbau auf. Diese Schäden auf fast 10 % der Fläche wurden zunächst zeitnah provisorisch mit Kaltasphalt ausgebessert und dann im Oktober 2013, rechtzeitig vor dem nächsten Winter, fachgerecht mit Splittmastixasphaltstreifen instandgesetzt.

Die übrigen 90 % des Fahrbahnbelages halten bis zum heutigen Tage. Allerdings zeigt sich nach Bohrkernanalysen im Sommer 2013, dass auch hier das Auftreten von vergleichbaren Schäden nur noch eine Frage der Zeit ist, da das im Asphalt enthaltene Bitumen bereits einen fortgeschrittenen Alterungsprozess durchlaufen hat. Somit besteht die Notwendigkeit zur Erneuerung der Fahrbahndecke im gesamten Bereich des ZOPA. Die Untersuchungen haben zusätzlich gezeigt, dass auch die untere der beiden offenporigen Schichten bereits Schäden aufweist und auch hier die Alterung im gleichen Umfang wie bei der oberen Schicht vorangeschritten ist.

Die Mehrkosten im Unterhalt hielten sich entgegen der 2004 gemachten Schätzung in Grenzen. Die zunächst empfohlenen Reinigungsarbeiten des Belags mit einer Spezialmaschine wurden nach einigen Jahren auf die Reinigung der seitlichen Entwässerungsrinne reduziert. Die kostenintensivere Reinigung des Fahrbahnbelages konnte nach Absprache mit dem BayLfU entfallen.

Von den in Aussicht gestellten 785.000 € an Fördermitteln zur Deckung der Mehrkosten des offenporigen Asphalt wurden bis Anfang 2014 bereits rund 400.000 € an die Stadt Ingolstadt ausgezahlt. Weitere Mittel können im laufenden Jahr, z. T. auch in Verbindung mit der Fahrbahndeckenerneuerung, abgerufen werden.

Durch die ebenfalls vom BayLfU geförderte wissenschaftliche Begleitung hat man an diesem Belag wertvolle Erfahrungen sammeln können, die zur Weiterentwicklung lärmindernder Fahrbahnbeläge beitragen.

2. Fahrbahndeckenerneuerung mit Offenporigem Asphalt

2.1 Ausgangssituation

In der Projektgenehmigung vom 01.07.2004 wurde die Erneuerung des Fahrbahnbelages (obere Schicht) im Rahmen des Versuchszeitraums bereits beschlossen. Die nun im Sommer fällige Deckensanierung fällt in den damals genannten Zeitraum (2011 - 2016). Nach einer Expertensitzung mit Ortsbesichtigung am 26.07.2013 hat das BayLfU mit Schreiben vom 01.08.2013 die notwendige abschnittsweise Erneuerung festgestellt. Abschnittsweise deshalb, weil das BayLfU für die Förderung lärmindernder Beläge recht strenge Maßstäbe anlegt. Baureferat und Tiefbauamt stimmen allerdings mit dem Bericht zur Schadensanalyse der RWTH Aachen von Februar 2014 überein, nachdem wegen der auf der gesamten Strecke fortgeschrittenen Alterung des Belages die Erneuerung des gesamten Bereiches empfohlen wird.

Bereits bei der oben erwähnten Expertensitzung mit Vertretern der Obersten Baubehörde, des Bay. Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz, des BayLfU und Vertretern der den Versuch begleitenden Firmen und Instituten wurde die Sanierung mit einem einschichtigen **offenporigen Asphalt (OPA)** vorgeschlagen. Diese Empfehlung wurde von der Verwaltung geprüft und wird hiermit dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Einschichtiger offenporiger Asphalt ist ein häufiger verwendeter und weiter verbreiteter Belag als der im Pilotprojekt verwendete 2OPA. Bei nur minimal geringerer Lärminderung zeichnet er sich aber durch eine etwas bessere Haltbarkeit aus. Auch weil sich wegen der Schäden an der unteren Schicht des alten Belages die ursprüngliche Idee der Erneuerung ausschließlich der oberen Schicht nicht realisieren ließ, ist man hier, wie auch andernorts, von dem Konzept zweischichtiger offenporiger Beläge abgerückt. Ein Einsatz dieser Belagsart in innerstädtischen Bereichen kommt nicht zuletzt als Ergebnis des Ingolstädter Versuchs nicht mehr zum Tragen.

2.2 Darstellung der Baumaßnahme

Die beiden Schichten des alten Belages werden einschließlich der darunter befindlichen dünnen Abdichtungsschicht aus Bitumenemulsion abgefräst. Nach der Reinigung der Oberfläche wird eine neue Abdichtungs- und Ausgleichsschicht aus Gussasphalt aufgebracht. Diese dichte Gussasphaltschicht schützt den darunterliegenden Fahrbahnaufbau wesentlich besser und länger vor dem in den offenporigen Belag eindringenden Oberflächenwasser als die bisherige Bitumenschicht. Sie ist im neuen Merkblatt für Asphaltdeckschichten aus Offenporigem Asphalt (M OPA 2013) als Regelabdichtung beschrieben.

Nach dem Erhärten der Gussasphaltschicht kann der neue lärmindernde Belag in einem Arbeitsgang in voller Schichtdicke aufgebracht werden. Gesteinskörnung und Bindemittel für das Mischgut wurden in Abstimmung mit dem Fördergeber und den Versuch begleitenden Firmen und Instituten abgestimmt. Es kommt ein hochwertiges gummimodifiziertes Bitumen mit hoher Alterungsbeständigkeit zum Einsatz.

Die vorhandenen Randeinfassung und Straßenentwässerungseinrichtungen bleiben erhalten, so dass hier keine Arbeiten erforderlich sind.

Nach dem Aufbringen der Fahrbahnmarkierung kann die Straße wieder für den Verkehr freigegeben werden.

Die Dauer der Fahrbahndeckenerneuerung wird mit ca. 2 Wochen veranschlagt. Die Arbeiten sind für die erste Hälfte der Sommerferien 2014 terminiert.

Die Umleitung während der Bauzeit erfolgt über Friedhofstraße, Jahnstraße und Schloßlände. Im Wesentlichen müssen die Arbeiten unter Vollsperrung durchgeführt werden. Für die Anlieger im Quartier westlich der Westlichen Ringstraße sind Zu- und Ausfahrt über den Brodmühlweg möglich.

2.3 Kosten und Finanzierung

Die Kosten der Maßnahme betragen laut Kostenberechnung 490.000 €. Die notwendigen Haushaltsmittel werden auf der Haushaltstelle 632100.950030 zur Verfügung gestellt. Zur Deckung sind 200.000 € von HST 632100.950030 vorgesehen.

Im Rahmen des Pilotprojektes sind vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit für die Fahrbahndeckenerneuerung Fördermittel in Höhe von bis zu 212.000 € zu erwarten.

2.4 Beteiligung von Anliegern, Fachämtern, Spartenträgern und Bezirksausschuss

Alle betroffenen Fachämter und Spartenträger wurden frühzeitig über das geplante Vorhaben informiert und in die Planung eingebunden.

Sowohl der Bezirksausschuss I (Mitte) als auch die betroffenen Anlieger werden umgehend nach Erteilung der Projektgenehmigung über die Maßnahme informiert. Bei Bedarf wird das Projekt im BZA erläutert.