



## Anfrage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VI/2017/03266**  
Datum: 07.08.2017  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto:  
Verfasser: Bernstiel, Christoph  
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	30.08.2017	öffentlich Kenntnisnahme

**Betreff: Anfrage des Stadtrates Christoph Bernstiel (CDU/FDP-Fraktion) zum Zustand von Straßen und Wegen im Stadtgebiet**

Wiederholt wird unsere Fraktion aus der Bevölkerung auf den schlechten Zustand von Straßen und Wegen angesprochen.

Insbesondere bei in der Vergangenheit sanierten bzw. neu gebauten Straßen wird der aktuell teilweise schlechte Zustand kritisiert. Benannt werden in diesem Zusammenhang u. a. die Glauchaer Straße, der Franckepplatz, die Mühlforte, die Geiststraße, die Trothaer Straße sowie die Reilstraße.

Auch der Zustand diverser Fußwege, wie in der Geiststraße, der nördlichen Wilhelm-Külz-Straße sowie der Straße der OdF lässt offensichtlich stark zu wünschen übrig.

Daher frage ich:

- 1. Wie bewertet die Stadtverwaltung die benannten Zustände?**
- 2. Welche Standards liegen bei Neubau / Sanierung von Straßen und Wegen im Stadtgebiet zugrunde? Welche Standards werden allgemein empfohlen?**
- 3. Wie bewertet die Stadtverwaltung den Aspekt der Nachhaltigkeit bei Neubau / Sanierung von Straßen und Wegen im Stadtgebiet?**
- 4. Welche Möglichkeiten sieht die Stadtverwaltung für den langfristigen Erhalt einer hohen Qualität nach Sanierungs- und Neubaurbeiten?**

gez. Christoph Bernstiel  
Stadtrat



**Sitzung des Stadtrates am 30.08.2017**  
**Anfrage des Stadtrates Christoph Bernstiel (CDU/FDP-Fraktion) zum**  
**Zustand von Straßen und Wegen im Stadtgebiet**  
**Vorlagen-Nr.: VI/2017/03266**  
**TOP: 10.4**

**Antwort der Verwaltung:**

**1. Wie bewertet die Stadtverwaltung die benannten Zustände?**

Die grundhaften Erneuerungen der angegebenen Straßen erfolgte in Asphaltbauweise in den nachfolgend benannten Jahren:

- Glauchaer Straße 1976
- Reilstraße 1996
- Trothaer Straße 1997
- Geiststraße 1994
- Franckeplatz 2003

Straßen in Asphaltbauweise bestehen in der Regel aus Frostschutzschicht (ca. 34 cm), Tragschicht (ca. 22 cm), Asphaltbinderschicht (ca. 8 cm) und Asphaltdeckschicht (ca. 4 cm). Die normative Nutzungsdauer für den Gesamtaufbau beträgt 30 Jahre. Um diese Dauer zu erreichen ist eine zyklische Instandhaltung der Straßenfläche erforderlich. Die Lebensdauer der einzelnen Schichten differiert und ist auch abhängig von der Verkehrsbelastung. Für die Asphaltdeckschicht beträgt die Lebensdauer 10 bis 15 Jahre. In dieser Zeit muss diese Schicht abgefräst und durch eine neue Deckschicht ersetzt werden. Erfolgt dies nicht, dringen Niederschläge und Frost ein und zerstören sukzessive auch die darunterliegenden Schichten.

Bei den erneuerten Gehwegen treten die wesentlichen Schäden im Bereich des Kleinmosaiks auf. Hier hat sich einerseits das verlegte Material, z.B. im Bereich Wilhelm-Külz-Straße, im Nachhinein in Verbindung mit dem Einsatz von Tausalz als nicht hinreichend frostbeständig erwiesen. Andererseits werden bei ungebundener Bauweise im Zuge der eingesetzten Straßenreinigungstechnik das Fugenmaterial ausgesogen und der Pflasterverbund beeinträchtigt.

Die erforderlichen Instandhaltungsarbeiten werden sukzessive durchgeführt.

**2. Welche Standards liegen bei Neubau / Sanierung von Straßen und Wegen im Stadtgebiet zugrunde? Welche Standards werden allgemein empfohlen?**

Der Neubau und die Sanierung von Straßen und Wegen erfolgt nach dem Stand der Technik. Einschlägiges Regelwerk sind die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RstO12).

### **3. Wie bewertet die Stadtverwaltung den Aspekt der Nachhaltigkeit bei Neubau / Sanierung von Straßen und Wegen im Stadtgebiet?**

Bei Planung, Bau und Instandhaltung der Verkehrsanlagen ist der Nachhaltigkeit eine größere Bedeutung beizumessen. So kann durch veränderte Schwerpunktsetzung bei der Planung z.B. durch instandhaltungsfreundliche Oberflächendetails bis hin zur Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen und dem Einsatz langlebiger Materialien wie z.B. Natursteinborde der Instandhaltungsaufwand verringert werden. Diese Lösungen verursachen zum Teil höhere Baukosten, die häufig nicht im förderfähigen Kostenrahmen liegen bzw. mit anderen Aspekten z.B. der Barrierefreiheit konkurrieren.

### **4. Welche Möglichkeiten sieht die Stadtverwaltung für den langfristigen Erhalt einer hohen Qualität nach Sanierungs- und Neubaurbeiten?**

Siehe Antwort zu Frage 3. Außerdem sind die Vermeidung von Aufbrüchen in den ersten fünf Jahren nach Herstellung z.B. für Medien, die sofortige Ausführung von Kleinstreparaturen z.B. beim Mosaikpflaster und systematisch geplante zyklische Instandhaltungsmaßnahmen Möglichkeiten der Qualitätssicherung.

Mit der Besetzung von derzeit in Ausschreibung befindlichen vier Stellen, zu denen auch die vom Rat für den Bauzustandsbericht beschlossenen Stellen gehören, kann die Überwachung der Baustellen und des Bestandsnetzes verbessert werden.

Uwe Stäglin  
Beigeordneter