

1. **Ergänzung** zur Drucksache: 0068/2012/BV  
Heidelberg, den 18.04.2012

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Betreff:

**Fortführung des  
Straßensanierungsprogramms;  
hier: Erneuerung der Dossenheimer  
Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und  
Fritz-Frey-Straße  
- Maßnahmegenehmigung und  
Genehmigung außerplanmäßiger Mittel**

# Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bauausschuss	24.04.2012	Ö	( ) ja ( ) nein	
Haupt- und Finanzausschuss	02.05.2012	Ö	( ) ja ( ) nein	

### **Zusammenfassung der Information**

*Der Bauausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss nehmen die ergänzenden Informationen zur Kenntnis.*

## A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur <b>Begründung:</b> Dies wird durch die Fahrbahnerneuerung erreicht.
SL 11	+	Straßen und Plätze als Lebensraum zurückgewinnen, Aufenthaltsqualität verbessern
UM 1		
UM 4		
		Klima- und Immissionsschutz vorantreiben <b>Begründung:</b> Dies wird durch den teilweisen Einbau einer lärmindernden Fahrbahndecke erreicht.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

## B. Begründung:

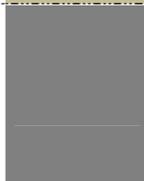
Der Haupt- und Finanzausschuss hat in seiner Sitzung am 28.03.2012 den Punkt in den Bauausschuss zurückverwiesen.

Zum einen sollen dort die in der ersten Beratung im Bauausschuss aufgeworfenen Fragen beantwortet und zum anderen die geänderte Beschlussempfehlung des Bezirksbeirates Handschuhsheim erörtert werden (s. S. 2.5 der Vorlage DS 0068/2012/BV).

### 1. Kostenunterschied zwischen normalem Splittmastixasphalt (SMA) und Lärmoptimiertem Asphalt (LOA)

Kostenvergleich der Deckschichten Splittmastixasphalt SMA 8S gegenüber Lärmoptimiertem Asphalt LOA 5D bei Sanierungsmaßnahmen (kein Neuaufbau!)

Beispiel: Schichtenaufbau Dossenheimer Landstraße

<b>Splittmastixasphalt</b>		SMA 8S (3,5cm)	ca. 9 €/m <sup>2</sup>
Asphaltbinderschicht		AC 16B (8,5cm)	ca. 16 €/m <sup>2</sup>
Asphalttragschicht		AC 32 TS	Bestand

<b>Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht</b>		LOA 5D (2,5cm)	ca. 9 €/m <sup>2</sup>
Asphaltbinderschicht (hochstandfest)		AC16 B-HSFA (9,5cm)	ca. 19 €/m <sup>2</sup>
Asphalttragschicht		AC 32 TS	Bestand

Voraussetzung für den Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht (LOA 5D) ist ein mehrlagiger Aufbau, da auf Grund der sehr geringen Schichtdicke des Deckenmaterials eine ebene, hochstandfeste Unterlage notwendig ist. Profilausgleich in der Deckschicht ist auf Grund des feinkörnigen Materials nicht möglich. Es müssen also immer mehrere Schichten erneuert werden (und vorhanden sein!). Der Einbau von LOA 5D ist bei einer reinen Deckensanierung somit nicht möglich.

Kostenbetrachtung:

1. Der Preis/m<sup>2</sup> in der Deckschicht ist annähernd gleich (bei geringerer Schichtdicke des LOA).
2. Die Preisdifferenz entsteht also in der untersten auszutauschenden Schicht, in der der Profilausgleich stattfindet (wird mit zunehmender Tiefe günstiger).
3. Zusätzlich entstehen Mehrkosten in der Binderschicht, da hier hochstandfestes Material verwendet wird.
4. Zusatzkosten für Asphaltüberwachung, solange die Bauweise noch kein Standard ist.
5. Kosten für Baustelleneinrichtung, Fräsen und Entsorgen, Nebenarbeiten bleiben gleich.

Fazit für die Dossenheimer Landstraße:

Die Punkte 2 und 3 treffen hier gemeinsam zu. Es wird mit einer Preisdifferenz von 3-4€/m<sup>2</sup> für die Verwendung von LOA gegenüber SMA gerechnet. Für die gesamte Maßnahme wären das hier rund 10.000€. Da es sich um eine für Heidelberg neue Bauweise handelt, gibt es für die Preisannahmen noch keine Erfahrungswerte.

## 2. Abmarkierung eines Radweges

Das Anlegen eines Angebotes für Radfahrer gestaltet sich derzeit in der Dossenheimer Landstraße schwierig. Die Straße ist derzeit klar von den Belangen des fließenden und ruhenden Kraftverkehrs sowie der Straßenbahn / OEG geprägt.

Das Abmarkieren von Radstreifen / Schutzstreifen ohne Wegfall der Parkmöglichkeiten wäre nur unter Inanspruchnahme des Gleisbereichs durch den Kraftverkehr möglich. Dies läuft zum Einen der gewünschten ÖPNV-Beschleunigung entgegen, zum Anderen konterkariert eine solche Lösung (zumindest mittelfristig) das anstehende Lärmsanierungsprogramm, da der Kraftfahrzeugverkehr damit nicht die Bereiche der sanierten Deckschicht (teilweise mit lärmoptimiertem Asphalt LOA 5 D) befahren würde, sondern den noch gepflasterten (damit lärmintensiven) Gleisbereich.

Hinzu kommt, dass für den Radverkehr sowohl westlich als auch östlich der B3 Radfahrrouten im Zuge verkehrsarmer Straßen zur Verfügung stehen.

### **3. Gesamtkonzept für die Dossenheimer Landstraße**

Ein Grundausbau der Dossenheimer Landstraße ist in der mittelfristigen Finanzplanung der Stadt Heidelberg bisher nicht eingestellt.

Die jetzt vorgesehene Erneuerung der Dossenheimer Landstraße zwischen Hans-Thoma-Platz und Fritz-Frey-Straße im Bestand erfolgt nach Rücksprache mit der RNV und ist zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit für die nächsten 10 – 12 Jahre erforderlich und geeignet. Außerdem bringt sie erste Erkenntnisse über die Verwendung von lärmoptimiertem Asphalt im Stadtgebiet.

Die vom Bezirksbeirat gewünschte Gesamtkonzeption der Straßenraumgestaltung unter den Aspekten Parken, Radweg und ÖPNV erfordert eine umfassende konzeptionelle Planung unter Einbindung aller Beteiligten.

Unter Zugrundelegung von Erfahrungswerten aus der Rohrbacher Straße würden für den Grundausbau der Dossenheimer Landstraße auf die Stadt Kosten in der Größenordnung von voraussichtlich 5,5 bis 6 Mio. € zukommen. Die Kosten für den ÖPNV sind dabei nicht einbezogen. Auf die Finanzierungskonkurrenz mit anderen im Raum stehenden großen Straßenbaumaßnahmen wie in der Eppelheimer Straße oder der Karlsruher Straße möchten wir hinweisen.

Für die Planung, Finanzierung und Umsetzung dieser Großmaßnahme halten wir nach derzeitiger Ausgangslage einen Zeitraum von 10 Jahren für realistisch. Für diesen Zeitraum ist der jetzt vorgesehene Mittelaufwand angemessen und zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit erforderlich.

gezeichnet

Bernd Stadel