

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0160/2013/BV

Datum:
29.04.2013

Federführung:
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:

Betreff:

**Straßensanierung in Heidelberg;
- Anforderungen und Prioritäten**

Beschlussvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 19. Juni 2013

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Zustimmung zur Beschlussempfehlung:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	07.05.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.06.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	13.06.2013	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Bau- und Umweltausschuss und der Haupt- und Finanzausschuss empfehlen folgenden Beschluss des Gemeinderates:

- 1. Den unter Punkt 9, Ziffer 1, genannten Handlungsempfehlungen der Verwaltung zu konkreten Einzelmaßnahmen wird zugestimmt.
Die Maßnahmen 1.1 - 1.8, 1.10, 1.11, 1.12, sowie 1.14-1.20 werden zur Ausführung vorbereitet.*
- 2. Den unter Punkt 9, Ziffer 2, genannten langfristigen Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Straßenzustände wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die in 2.1 – 2.3 genannten Maßnahmen umzusetzen.*
- 3. Die Vorbereitung und Umsetzung der genannten Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierung.*

Finanzielle Auswirkungen:

Angaben zu den einzelnen Maßnahmen können erst nach der planerischen Vorbereitung gemacht werden.

Die Maßnahmen sind in der mittelfristigen Finanzplanung nur zum Teil vorgesehen. Die Umsetzung kann daher neben den bisher eingeplanten Projekten nur durch zusätzliche Mittel erfolgen. **Wir gehen von einem jährlichen Mehrbedarf von 5 bis 7 Mio. € für Planung und Bau, der sich anteilig auf SWH (Leitungen); AZV (Kanäle) und Stadt verteilt aus**, der kontinuierlich über einen längeren Zeitraum bereitgestellt werden müsste. Es handelt sich hierbei um eine Teilmenge des in der Informationsvorlage zum Straßenzustandskataster aufgezeigten Gesamtsanierungsbedarfs des Heidelberger Straßennetzes (siehe Drucksache 0058/2013/IV).

Zusammenfassung der Begründung:

Der bauliche Zustand ist nur einer - wenn auch sehr wichtiger – von vielen maßgeblichen Faktoren bei der Priorisierung von Straßensanierungsmaßnahmen. Insbesondere zur wirtschaftlichen Optimierung müssen weitere Faktoren berücksichtigt werden, deren Zusammentreffen zeitlich schwer planbar ist. Dieser dynamische Prozess erfordert Flexibilität und ausreichende Handlungsspielräume bei der Entscheidung und Durchführung von Straßensanierungsmaßnahmen.

Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 07.05.2013

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.06.2013

Ergebnis: einstimmige Zustimmung zur Beschlussempfehlung

Sitzung des Gemeinderates vom 13.06.2013

Ergebnis: mehrheitlich beschlossen
Enthaltung 2

Begründung:

1. Anlass

Im Rahmen der Haushaltsklausur des Gemeinderates im Jahr 2012 erging der Arbeitsauftrag an die Verwaltung, eine 5-Jahresplanung für die Sanierung von Straßen zu erstellen. Dieser Plan soll unter anderem folgende Straßen enthalten:

- Karlsruher Straße (bei US-Hospital)
- Neuer Weg
- Friedhofweg
- In der Neckarhelle
- Kleingemünder Straße
- Maaßstraße (zwischen Mannheimer Straße und Adlerstraße)
- Harbigweg (Verlängerung Gehweg)
- Hardtstraße (2. Bauabschnitt)
- Pfaffengrundstraße
- Im Entenlach
- Zwingerstraße (vor der Bergbahn)
- St.-Peter-Straße
- Rosensteige (Bodenbelag)

Auf Grund der Tatsache, dass der Antrag im Rahmen der Beratungen zur Haushaltsanmeldung zum Straßensanierungsprogramm gestellt wurde, wird im Weiteren davon ausgegangen, dass die Prioritätenliste vor dem Hintergrund der Verbesserung der Straßenzustände aufgestellt werden soll. Bevor auf die einzelnen Maßnahmen eingegangen wird, sollen hier einige Erläuterungen zur Systematik bei der Sanierung von Straßen gegeben werden.

2. Abgrenzung zwischen Straßenunterhaltung und Investition:

	Straßenunterhaltung (Ergebnishaushalt)	Investition (Finanzhaushalt)
Kategorie I Bauliche Erhaltung (TBA)	Bauliche Unterhaltung (punktuell, kleinflächig. Kernaufgabe des RS) <ul style="list-style-type: none"> - Kleinflächige Reparaturarbeiten - Vergießen von Rissen - Regulieren von Bordsteinen, Abläufen und Rinnen a - Abfräsen von Verformungen - Ersetzen von Pflastersteinen 	
	Instandsetzung (großflächig) b <ul style="list-style-type: none"> - Dünnschichtbeläge - Regulierung von Pflaster und Plattenbelägen - Bankette fräsen - Erneuerung von Deckschichten (Voraussetzung: Bituminöser Aufbau in ausreichender Stärke vorhanden) 	Teilerneuerung: c <ul style="list-style-type: none"> - Einbau von Deckschicht + Binder (+Tragschicht) - Neupflasterung mit Tragschichteinbau (Oft in Verbindung mit Maßnahmen der Leitungsträger)
Kategorie II Neubau (Ämterübergreifend)		<ul style="list-style-type: none"> - Erstmalige Herstellung - Grundausbau - Neugestaltung

Tabelle 1: Abgrenzung zwischen Unterhaltungsarbeiten und investiven Maßnahmen

Maßnahmen der Straßenunterhaltung dienen einerseits der Gewährleistung der Verkehrssicherheit (z. B. Schlaglöcher schließen → Kategorie Ia) und andererseits dem Schutz der Unterkonstruktion vor Schäden (Erneuerung von Deckschichten / Verschleißschichten → Kategorie Ib).

Diese Maßnahmen sind notwendig, damit eine Straße ihre maximale Lebensdauer erreichen kann. Ausgeführt werden die Maßnahmen überwiegend durch den Regiebetrieb Straßenunterhaltung (RS), ergänzt durch Jahresvertragspartner.

Bei den Straßen, deren Zustand als schlecht oder sehr schlecht eingestuft werden muss, ist durch Maßnahmen aus dem Bereich der Straßenunterhaltung (abgebildet im Ergebnishaushalt) oft keine spürbare Verbesserung zu erzielen. Durch regelmäßige Reparaturen wird zwar die Verkehrssicherheit wiederhergestellt; durch tiefgreifende Schäden, sehr starke Unebenheiten und mangelhafte Konstruktionen, (Altbauweisen, nicht frostsicher, unterdimensioniert) werden jedoch Teilerneuerungen (→ Kategorie I c), oft auch eine grundlegende Erneuerung (→ Kategorie II) erforderlich. Diese müssen als Investitionen im Finanzhaushalt abgebildet werden.

In Heidelberg sind viele Straßen noch mit Altbauweisen aufgebaut. Auf einer schweren Packlage wurde dabei eine dünne Schotterschicht aufgebracht (→ "chaussierte Straße"), die mit einer Teerspritzdecke gebunden wurde. Der Teer hatte die Funktion, Staubentwicklungen bei Trockenheit und schlammige Straßen bei Regen dauerhaft zu vermeiden indem die oberste Schicht gebunden wurde. Der Querschnitt solcher Straßen ist oft stark überhöht, Schäden an der Teerdecke wurden häufig mit Asphalt geflickt.

Diese Bauweise ist zwar an sich gut tragfähig. Sie bereitet aber im Zusammenhang mit Aufgrabungen Probleme (gestörte Packlagen verlieren ihre Tragwirkung) und kann bei oberflächlichen Schäden kaum mehr nachhaltig repariert werden, da Teer als Baustoff nicht mehr zulässig ist und bituminöse Bauweisen einen anderen Aufbau erfordern. Bei gravierenden Schäden müssen diese Straßen daher grundhaft erneuert werden (Beispiel: Häusserstraße, Weststadt).

Öffentlich gefordert wird dabei oft eine „Deckenerneuerung“. Diese Forderung suggeriert, dass der Aufwand für die Sanierung eher gering ist und im Rahmen der Straßenunterhaltung erledigt werden kann. Dies ist aber aus vorgenannten Gründen oft nicht möglich.

Maßnahmen der baulichen Erhaltung (Kategorie I) bedürfen meist nur geringer planerischer Vorleistungen und sind daher bei vorhandenen finanziellen Mitteln relativ schnell umsetzbar. Sie werden überwiegend im Rahmen der Straßenunterhaltung durchgeführt. Da meist nur der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird, sind hier wesentlich schnellere Abstimmungsprozesse möglich.

Neubaumaßnahmen (Kategorie II) werden in der Regel Ämterübergreifend bearbeitet. Sie haben einen wesentlich höheren planerischen Vorlauf und werden in vielen Fällen im Rahmen der Bürgerbeteiligung auch öffentlich diskutiert und abgestimmt.

3. Umgang mit Störungen - Baugrundsatz der möglichst gleichmäßigen Schichten im Straßenbau:

Moderne, ausreichend dimensionierte Straßen in Asphaltbauweise werden oberhalb der ungebundenen Frostschutz- und Tragschichten (Schotter) mit mehreren bituminösen Schichten aufgebaut. Die Wiederherstellung so konstruierter Straßen nach Aufgrabungen ist klar geregelt. Bei fachgerechter Ausführung verursachen Aufgrabungen hier nur geringe technische Nachteile (siehe Abbildung 1).

Bituminöser Aufbau:

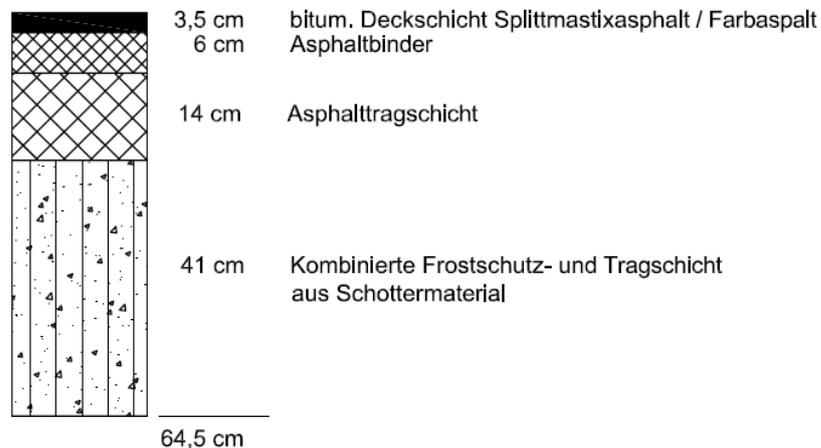


Abb. 1: Regelquerschnitt moderner Asphaltstraßen (hier: Bauklasse III, Hauptverkehrsstraßen)

Störungen bei Straßen, die mit „Altbauweisen“ aufgebaut sind, wirken sich sehr viel stärker auf die Lebensdauer aus, als bei modernen Straßen. Packlagen und Teerspritzdecken können in Leitungsgräben nicht technisch gleichwertig wiederhergestellt werden. Die Gesamttragfähigkeit wird durch den Eingriff herabgesetzt und Fugen können nicht gemäß dem heutigen Stand der Technik ausgeführt werden (Abbildung 2 + 3).

Grundsätzlich muss eine dauerhafte Straßenbefestigung aus möglichst großflächigen, ungestörten Schichten mit gleichmäßiger Dicke, gleichmäßiger Verdichtung und möglichst wenig Fugen aufgebaut werden. Im kommunalen Straßenbau ist dieser Idealfall meist nur bei der erstmaligen Herstellung einer Straße wirtschaftlich vertretbar zu erreichen. Bei späteren Eingriffen muss stets eine Abwägung getroffen werden, in welchem Umfang die gestörten Schichten großflächig erneuert werden.

Eingriffe werden verursacht durch:

- Leitungsbaumaßnahmen
- Reparaturen (an Leitungen, aber auch an der Straße selbst)
- Nachträglichen Änderungen der Straße (Änderung der Bordsteinführung, Gehwegweiterungen, nachträgliche Verengungen, Einbau von Straßenzubehör, Umgestaltungen, Gehwegabsenkungen, Anpassungen an geänderte Gebäudehöhen...)
- An den Straßenraum angrenzende Maßnahmen (Gleisbau, Hochbau...), wenn der Straßenkörper zum Arbeitsraum wird.

Dabei müssen beispielsweise bei von Leitungsträgern verursachten Eingriffen grundsätzlich nur die Bereiche wiederhergestellt werden, die durch die Baumaßnahme direkt in Anspruch genommen wurde (Leitungsgraben). Darüber hinausgehende Bereiche muss die Stadt als Straßenbaulastträgerin finanzieren.

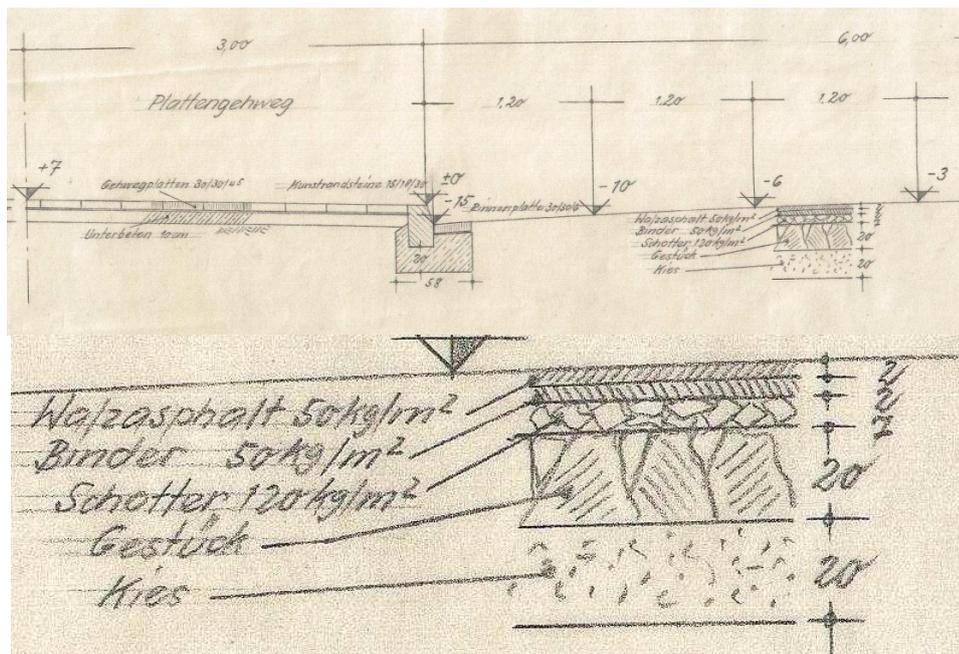


Abb. 2: Regelquerschnitt „Altbauweise“, 50er Jahre (hier: Mönchhofstraße)



Abb. 3: „Altbauweise“; Störung der Packlage durch Aufgrabung

Oberflächen mit „gleichmäßige Schichten“ sind hier ohne finanzielle Beteiligung der Stadt nicht zu realisieren. Im Falle von Störungen bei Straßen mit Altbauweisen ist die Erneuerung der gesamten Straße aus technischer Sicht besonders erstrebenswert, da hier selbst mit größter Sorgfalt kein gleichmäßiger Schichtenaufbau mehr erfolgen kann und die Tragfähigkeit der verbleibenden Struktur immer geschwächt wird. Hinzu kommt, dass diese Straßen meist ohnehin wirtschaftlich abgeschrieben und sanierungsbedürftig sind.

In einigen Fällen sind jedoch auch bei solchen Straßen Teilerneuerungen abweichend vom technischen Regelstandard möglich. Dies bedarf jedoch der genauen Prüfung im Einzelfall. Bei Straßen mit geringer Verkehrsbelastung können so allerdings mitunter wirtschaftliche Lösungen gefunden werden.

4. Investitionsentscheidung:

Aus Sicht der Stadt als Straßenbaulastträgerin ist die Sanierung von Anliegerstraßen gemeinsam mit Leitungsträgern wirtschaftlich und baubetrieblich besonders sinnvoll, da Flächen anteilig vom Leitungsträger mitfinanziert werden können und Baustellengemeinkosten, sowie die Einrichtung der Verkehrsführung geteilt werden können. Technisch können bei gemeinsamen Projekten gleichmäßige Schichten großflächig aufgebaut werden.

Der Zeitraum für Investitionsentscheidungen ist bei Leitungsbaumaßnahmen allerdings oft sehr viel geringer als bei Straßenbauprojekten der Stadt. Werden städtische Finanzen langfristig an ein konkretes, maßnahmenbezogenes Bauprogramm gebunden, kann nur in begrenztem Umfang auf Baumaßnahmen der Leitungsträger reagiert werden. Ein Teil der verfügbaren Mittel muss daher aus Sicht des Tiefbauamtes ohne konkreten Bezug zu einer Einzelmaßnahme im Haushalt zur Verfügung gestellt werden, wenn die wirtschaftlichen und technischen Vorteile einer gemeinsamen Maßnahme genutzt werden sollen.

Diese Verfahrensweise wurde in den vergangenen Jahren durch die Bildung des Topfes „Straßenerneuerung im Zusammenhang mit Leitungsverlegungen“ (500.000 € jährlich) bzw. im laufenden Haushalt im Rahmen der „Fortführung des Straßensanierungsprogramms“ (1.650.000 € jährlich) ermöglicht. Die Verwendung der Mittel ist für die Haushaltsjahre 2011-2012 in Tabelle 2 dargestellt:

Maßnahmen 2011+2012	Abschnitt	Kosten
Oberer Rainweg	Bereich Mittlerer Rainweg	88.000,-€
Schröderstraße	Wielandtstraße bis Wilckensstraße	43.000,-€
Schröderstraße	Lutherstraße bis Werderstraße	140.000,-€
Gerhart-Hauptmann-Straße	Wielandtstraße bis Kastellweg	25.000,-€
Beethovenstraße	Richard-Wagner Straße bis Pfarrgasse	37.000,-€
Quinckestraße	Ladenburger Straße bis Schröderstraße	87.000,-€
Am Rohrbach / Turnerstraße	Römerstraße bis Karlsruher Straße	130.000,-€
Lutherstraße	Rahmengasse bis Schröderstraße	75.000,-€
Am Taubenfeld	Gehweg (Bereich Nr. 25)	12.000,-€
Schloss-Wolfsbrunnenweg	Gehweg Bereich Schlosshotel	58.000,-€
Amselgasse	Mühltalstraße bis Rollossweg	165.000,-€
Im Schuhmachergewann	Grenzhöfer Weg bis Maaßstraße	30.000,-€
Hausackerweg	26-28	35.000,-€
diverse kleinere Beteiligungen		50.000,-€
Summe		975.000,-€

Tabelle 2: Verwendung der Mittel aus dem Topf „Straßenerneuerung im Zusammenhang mit Leitungsverlegungen“ (2011+2012, jeweils 500.000,00 €)

Baumaßnahmen der Leitungsträger finden häufig in Straßen mit Altbauweisen statt, da hier auch die Leitungen an der Grenze ihrer Nutzungsdauer sind. Sie können daher vor dem Hintergrund des Sanierungsbedarfs an den Straßen nicht nur als Störung, sondern auch als besondere Chance betrachtet werden – zumindest wenn es gelingt, die notwendigen Ressourcen für ein gemeinsames Projekt zu mobilisieren.

5. Prioritäten der Verwaltung bei Tiefbauprojekten:

Nicht bei allen Tiefbauprojekten steht die Sanierung einer Straße im Vordergrund der Entscheidung. Oft spielen funktionale Änderungen, der Wunsch einer Neugestaltung, d. h. Neuaufteilung des Straßenraumes, oder andere Erwägung eine größere Rolle. Da auch diese Projekte im Teilhaushalt des Tiefbauamtes abgebildet werden, stehen sie naturgemäß hinsichtlich der Finanzierung in Konkurrenz zu reinen Sanierungsmaßnahmen.

Die folgende Betrachtung beschränkt sich auf die Priorisierung von Maßnahmen mit Bezug auf den technischen Bauzustand.

Straßenzustände sind im Stadtgebiet flächendeckend bekannt und im Straßenzustandskataster als Übersicht kartiert. Grundsätzlich lässt sich der Handlungsbedarf aus bautechnischer Sicht aus dem Straßenzustandskataster ableiten. Zustandsklasse 5 oder 6 bedeutet, dass sehr dringender Handlungsbedarf besteht. Ab Zustandsklasse 4 weisen Straßen größere Schäden auf. Eine Sanierung sollte mindestens mittelfristig in Betracht gezogen werden.

Die sich aus dem technischen Bauzustand ergebenden Prioritäten werden darüber hinaus auch durch die Verkehrsbedeutung einer Straße gewichtet.

Straßen mit vergleichbarer Verkehrsbedeutung und Zustand haben somit zunächst dieselbe Priorität. Eine Rangliste innerhalb dieser Priorität wäre beliebig und kaum objektiv zu begründen.

Findet in einer solchen Straße ein nennenswerter Eingriff (z. B. eines Leitungsträgers) statt, ergibt sich die Möglichkeit, eine gemeinsame Maßnahme durchzuführen. Neben den technischen und wirtschaftlichen Vorteilen einer gemeinsamen Maßnahme kommt hinzu, dass die Anlieger, die von den Maßnahmen betroffen sind, im Idealfall nur eine Baustelle erdulden müssen und Eingriffe in den Verkehr minimiert werden.

Eine baulich schlechte Anliegerstraße erlangt somit durch die Ausbauentcheidung eines Leitungsträgers aus Sicht des Straßenbaulastträgers eine deutlich höhere Priorität. Wird die Gelegenheit zum gemeinsamen Projekt und damit zur nachhaltigen Sanierung der Straße nicht genutzt, sinkt die Priorität für die Sanierung dieses Straßenabschnitts wieder auf den Wert vor der Maßnahme des Leitungsträgers.

Leitungsbaumaßnahmen in einem Straßenabschnitt werden nicht nur mit dem Straßenbaulastträger, sondern auch mit anderen Leitungsträgern abgestimmt. Deren Investitionsentscheidungen können die Entscheidung für eine Beteiligung durch die Stadt wiederum beeinflussen. Dies ist ein dynamischer, iterativer Prozess, der vor allem am Anfang viele Änderungen mit sich bringt.

Eine Prioritätenliste kann daher nicht einmalig starr aufgestellt und abgearbeitet werden.

Eine Investitionsentscheidung als gemeinsames Projekt mit einer Leitungsbaumaßnahme setzt somit voraus, dass auch die finanziellen Mittel kurzfristig zur Verfügung gestellt werden können. Bereits heute kann sich die Stadt bei weitem nicht an jeder Bautätigkeit der Leitungsträger in Straßen mit schlechtem Zustand beteiligen, sodass selbst innerhalb der „schlechten“ Straßen, die von Leitungsbaumaßnahmen betroffen sind, eine Auswahl für die Sanierung der Restflächen getroffen werden muss.

Neben der Beteiligung an Maßnahmen Dritter, werden Sanierungsprojekte auch direkt durch die Stadt initiiert. Dies ist vor allem bei verkehrswichtigen Straßen der Fall. Aber auch auf Grund von extrem schlechten Zuständen, im Auftrag des Gemeinderates oder bei Straßen, bei denen nicht mit Leitungsbaumaßnahmen gerechnet werden kann (z. B. Außerorts).

Auch bei diesen Maßnahmen werden die Leitungsträger an der Abstimmung beteiligt und haben somit die Möglichkeit, sich an einem gemeinsamen Projekt zu beteiligen. Die Maßnahmen werden in der Regel als Einzelmaßnahmen zum Haushalt angemeldet. Die Investitionsentscheidung muss deshalb in der Regel nicht im laufenden Haushalt getroffen werden. Zusätzlich muss bei der zeitlichen Abarbeitung der Maßnahmen beachtet werden, dass sie sich gegenseitig möglichst wenig beeinträchtigen. Der Verkehr soll nicht zum Erliegen kommen.

6. Umfang von Sanierungsmaßnahmen:

Die Möglichkeiten einer Beteiligung reichen von einfachen Nebenarbeiten im Randbereich, über großflächige Teilerneuerungen (z. B. nur Fahrbahn) bis hin zum kompletten Grundausbau einer Straße incl. Nebenanlagen mit Neugestaltung. Auch innerhalb des Querschnitts sind Abstufungen möglich. Sind Bordsteinanlagen und die Entwässerungseinrichtungen weiterhin nutzbar, kommen Teilerneuerungen in Betracht (Nur Gehweg, nur Fahrbahn, nur einzelne Schichten der Teilflächen). Grundlage der Entscheidung sind einerseits die reine technische Notwendigkeit (meist vom Tiefbauamt formuliert), andererseits aber auch funktionale oder gestalterische Änderungswünsche (oft vom Amt für Verkehrsmanagement oder dem Stadtplanungsamt formuliert).

Muss eine Maßnahme aus einem zweckgebundenen „Topf“ finanziert werden (z. B. „Fortführung des Straßensanierungsprogramms“ beschränkt sich die Sanierung oft auf technisch notwendige Teilerneuerungen, da diese Mittel in erster Linie für die Verbesserung des Straßenzustands eingesetzt werden sollen.

7. Prioritätenliste – Straßensanierungen aus Sicht der Verwaltung:

Vor dem Hintergrund der bisherigen Ausführungen ergibt sich für anstehende Sanierungsmaßnahmen aus fachlicher Sicht folgende Priorisierung:

Nr.	Straße	Begründung
1	Dossenheimer Landstraße	Bundesstraße, Zustandsklasse 6, Lärmaktionsplan
2	Mittermaierstraße	Hauptverkehrsachse, Zustandsklasse 6, Lärmaktionsplan
3	L594 (Karlsruher Straße)	Landesstraße außerorts, Zustandsklasse 4-6, Lärmaktionsplan
4	Eppelheimer Straße (westlich der Bahnbrücke)	Hauptverkehrsachse, Zustandsklasse 4-6, bevorstehende Eingriffe durch RNV (Gleisbau)
5	Hardtstraße	Wohnsammelstraße mit viel Radverkehr. Verkehrssicherheitsproblem durch extrem schlechten Zustand
6	Harbigweg	Stark gewachsene Verkehrsbedeutung durch Schulen + Kletterzentrum. Sehr schlechter Zustand. Fehlender Gehweg, Beleuchtung nur provisorisch; Bedeutung für den Linienbusverkehr (Beschleunigung durch bessere Straße möglich)
7	Zeppelinstraße	Wohnsammelstraße mit z. T. sehr hoher Verkehrsbedeutung im Stadtteil (Salem-Krankenhaus). Zustandsklasse 6 (extrem)
8	B3 (Hans-Thoma-Platz)	Bundesstraße, Zustandsklasse 6, Lärmaktionsplan
9	Sofienstraße	Sehr hohe Verkehrsbedeutung. Zustand verschlechtert sich nach provisorischer Deckensanierung (2008) rapide.
10	B37 (Neckarstaden – Am Hackteufel)	Bundesstraße mit sehr hoher Verkehrsbedeutung. Zustandsklasse ~4. Verschlechterung ist mittelfristig auf Grund mangelhaftem Unterbau zu erwarten.
A-ff	Kreisstraßen außerorts	Relativ hohe Verkehrsbedeutung, hohe gefahrene Geschwindigkeiten, keine Straßenbeleuchtung, häufig Gefällestecken. Z. T. bedeutend für Radsport. Daher erhöhtes Gefahrenpotential. Priorisierung je nach Zustandsentwicklung. Regelmäßige Investitionen notwendig.
B-ff	Wohnsammelstraße und Wohnstraßen	Priorisierung anhand Zustandsklasse möglich. Ohne weiteren Anhaltspunkt jedoch sehr umfangreich. Priorität steigt jedoch bei Eingriffen durch Dritte stark. Kurzfristige Beteiligungsmöglichkeiten im Sinne der Koordinierung wünschenswert.
C-ff	Erneuerung von Verschleißdecken	Bei Asphaltstraßen mit ansonsten gutem Aufbau zur Erhöhung der Lebensdauer notwendig.

Tabelle 3: Prioritäten bei Straßensanierungen aus Sicht der Verwaltung

8. Prioritätenliste - aktueller Stand der vom Gemeinderat genannten Maßnahmen:

1. **Karlsruher Straße (bei US-Hospital):**
Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde die Sanierung der Straße mit lärmoptimiertem Asphalt in Erwägung gezogen. Die Kostenannahme für den Gesamtbereich belief sich auf 3.700.000,00 € für den Bereich Ortenauer Straße bis OD Grenze. (Vgl. Drucksache: 0128/2012/IV – „Lärmsanierung Straßenbelag B3 in Rohrbach“). Die vorhandene Betonfahrbahn ist abgängig und bereitet zunehmend Schwierigkeiten in der Unterhaltung. Aktuell liegt der Verwaltung kein Arbeitsauftrag vor.
2. **Neuer Weg:**
Erheblicher Sanierungsbedarf. Aktuell keine nennenswerten anstehenden Eingriffe durch Versorgungsträger. Eine anstehende Sanierungsmaßnahme an einer Stützmauer stellt nur einen kleinen Eingriff in die Straßenkonstruktion dar und wird separat durchgeführt. Verwaltung hat noch keinen Arbeitsauftrag.
3. **Friedhofweg:**
Sanierungsbedarf an Straße und Kanal, sowie Straßenbeleuchtung. Beteiligung weiterer Leitungsträger im Falle eines Projekts ist wahrscheinlich. Projekt wurde bisher nicht weiterverfolgt, da keine Finanzierungsmöglichkeit absehbar ist.
4. **In der Neckarhelle:**
Sanierungsbedarf im bebauten Abschnitt zwischen Zufahrt Ziegelhausen West und Peterstaler Straße. Keine Information zum Baubedarf der Leitungsträger. Noch kein Arbeitsauftrag an die Verwaltung.
5. **Kleingemünder Straße:**
Annahme: gemeint ist der gepflasterte Bereich zwischen Peterstaler Straße und Hahnbergweg). Der Pflasterbelag ist für einen Fußgängerbereich konzipiert und hält den Belastungen nicht stand. Sanierungsbedarf besteht derzeit vor allem in der Fahrspur im westlichen Abschnitt, sowie bei einer Hofzufahrt.
Zusätzlich werden Umgestaltungen und verkehrliche Veränderungen geprüft. Für eine Neugestaltung liegt derzeit kein Arbeitsauftrag vor.
6. **Maaßstraße (zwischen Mannheimer Straße und Adlerstraße):**
Verwaltungsintern wird eine Sanierung derzeit planerisch vorbereitet. Die Ausführung soll gemeinsam mit der Erweiterung des Fernwärmenetzes durch die SWH erfolgen. Nach derzeitigem Stand ist dies ab 2015 geplant. Beteiligung der Stadt unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung im Haushalt.
7. **Harbigweg (Verlängerung Gehweg):**
Gehwegbau mit Fahrbahn und Beleuchtung ist ausführungsfähig geplant. Mittel wurden im Haushalt 2013/2014 nicht eingestellt.

8. Hardtstraße

Die Realisierung des 1. Bauabschnitts der Hardtstraße (im Bereich Bahnhof Kirchheim/Rohrbach bis zur Bogenstraße) ist im Rahmen des Haushaltsbeschlusses auf den Zeitraum ab 2016 verschoben worden. Für den 2. Bauabschnitt von der Bogenstraße bis Im Franzosengewann liegt noch keine Entwurfsplanung vor.

9. Pfaffengrundstraße:

Im Laufe der letzten Jahre sind hier vereinzelt, Schlaglöcher und lose Rinnenplatten aufgetreten, die im Rahmen der Straßenunterhaltung repariert wurden. Größere Schäden sind hier noch nicht vorhanden. Aus Sicht der Verwaltung besteht hier noch kein großflächiger Sanierungsbedarf.

Ein Arbeitsauftrag liegt derzeit nicht vor.

10. Im Entenlach:

Bei der Straße Im Entenlach handelt es sich um eine insgesamt ca. 960m lange Wohnstraße im Pfaffengrund, die unterschiedliche Zustände aufweist. Insbesondere in einigen der schlechtesten Abschnitte sind keine planmäßige Straßenentwässerung und auch kein Sammelkanal vorhanden. Hier müsste daher eine investive Baumaßnahme planerisch vorbereitet und als Einzelmaßnahme im Haushaltsplan eingestellt werden.

Eine reine Sanierung der Oberflächen ist hier nicht zielführend. Leitungsbaumaßnahmen sind hier nicht zu erwarten. Ein Arbeitsauftrag an die Verwaltung liegt noch nicht vor.

11. Zwingerstraße (vor der Bergbahn):

Sanierungsbedarf an Straße und Kanal. Es war vorgesehen, diesen Abschnitt als Teilmaßnahme an die „Umgestaltung der östlichen Altstadtstraßen“ zu hängen. Dies wurde jedoch mangels Finanzierbarkeit zurückgestellt.

12. St.-Peter-Straße:

SWH planen umfangreiche Leitungsbaumaßnahmen (Wasser + Fernwärme) nach 2015. In diesem Zusammenhang sieht die Verwaltung die Sanierung der Straße vor. Umsetzung steht unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung im Haushalt.

13. Rosensteige (Bodenbelag)

Beschwerden aus der Bürgerschaft, dass der Weg zu steil und marode sei. Je nach Aufgabenstellung ergeben sich daraus unterschiedlich aufwändige Sanierungsmaßnahmen. Vor dem Hintergrund der sonstigen Straßenzustände im Stadtgebiet besteht hier aus Sicht der Verwaltung kein dringender Handlungsbedarf.

9. Handlungsempfehlungen der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt dem Gemeinderat im Hinblick auf die zukünftige Sanierung von Straßen folgende Vorgehensweise:

1. Entscheidungen zu konkreten Sanierungsmaßnahmen:

Die folgenden Maßnahmen sind in der mittelfristigen Finanzplanung nur zum Teil vorgesehen. Die Umsetzung kann daher neben den bisher eingeplanten Projekten nur durch zusätzliche Mittel erfolgen. **Wir gehen von einem jährlichen Mehrbedarf von 5 bis 7 Mio. € für Planung und Bau, der sich anteilig auf SWH (Leitungen); AZV (Kanäle) und Stadt verteilt aus**, der kontinuierlich über einen längeren Zeitraum bereitgestellt werden müsste. Es handelt sich hierbei um eine Teilmenge des in der Informationsvorlage zum Straßenzustandskataster aufgezeigten Gesamtsanierungsbedarfs des Heidelberger Straßennetzes (s. DS 0058/2013/IV). Die genannten Kategorien beziehen sich auf die in Tabelle 1 dargestellte Zuordnungssystematik.

1.1 Karlsruher Straße (bei US-Hospital):

Die Verwaltung wird beauftragt, die Sanierung der Straße planerisch vorzubereiten. Ziel ist die nachhaltige Verbesserung des Straßenzustands, sowie die Einhaltung der Empfehlungen des Lärmaktionsplans. Die funktionale Aufteilung des Straßenraums soll überprüft und ggf. angepasst werden.

(Kategorie II)

1.2 Neuer Weg:

Die Verwaltung wird beauftragt die grundlegende Erneuerung der Straße planerisch vorzubereiten. Über die Umsetzung wird der Gemeinderat im Rahmen der Haushaltsentscheidungen beschließen.

(Kategorie Ic oder II)

1.3 Friedhofweg:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Sanierung der Straße, der Kanäle und der Straßenbeleuchtung planerisch vorzubereiten. Über die Umsetzung wird der Gemeinderat im Rahmen der Haushaltsentscheidungen beschließen.

(Kategorie II)

1.4 In der Neckarhelle:

Die Verwaltung wird beauftragt die grundlegende Erneuerung der Straße planerisch vorzubereiten. Hier ist zu berücksichtigen: Bushaltestellen, Parksituation, Gehwegsituation (Schulweg) Über die Umsetzung wird der Gemeinderat im Rahmen der Haushaltsentscheidungen beschließen.

(Kategorie II)

1.5 Kleingemünder Straße:

Die Verwaltung wird beauftragt, im westlichen Teil der gepflasterten Fahrbahn den vorhandenen Pflasterbelag zu entfernen und durch einen Asphaltbelag zu ersetzen.

(Kategorie Ic)

- 1.6 Maaßstraße (zwischen Mannheimer Straße und Adlerstraße):
Die Verwaltung wird beauftragt die grundhafte Erneuerung der Straße planerisch vorzubereiten. Über die Umsetzung wird der Gemeinderat im Rahmen der Haushaltsentscheidungen beschließen. Die Umsetzung soll im Rahmen der geplanten Erweiterung des Fernwärmenetzes als gemeinsame Maßnahme erfolgen.
(Kategorie II)
- 1.7 Harbigweg (Verlängerung Gehweg):
Die Maßnahme ist ausführungsfähig geplant und soll zum Doppelhaushalt 2015/2016 erneut angemeldet werden
(Kategorie II)
- 1.8 Hardtstraße (2. Bauabschnitt).
Die Verwaltung wird beauftragt, die grundhafte Erneuerung des 2. BA (Bogenstraße bis Im Franzosengewann) planerisch vorzubereiten.
(Kategorie II)
- 1.9 Pfaffengrundstraße
Die Verwaltung wird beauftragt, bei zukünftig anstehenden Leitungsbaumaßnahmen eine Beteiligung auf Grund der technischen Notwendigkeit zu prüfen.
(Kategorie: derzeit keine Notwendigkeit)
- 1.10 Im Entenlach
Die Verwaltung wird beauftragt die grundhafte Erneuerung der Straße planerisch vorzubereiten. Hierbei sollen zunächst nur die Abschnitte mit schlechtem oder sehr schlechtem Zustand betrachtet werden. Über die Umsetzung wird der Gemeinderat im Rahmen der Haushaltsentscheidungen beschließen.
(Kategorie II)
- 1.11 Zwingerstraße (vor der Bergbahn)
Hier ist zu berücksichtigen: Bushaltestellen, Gehwegsituation
Die Verwaltung wird beauftragt die grundhafte Erneuerung der Straße planerisch vorzubereiten.
(Kategorie Ic oder II)
- 1.12 St.-Peter-Straße
Die Verwaltung wird beauftragt, die grundhafte Sanierung der Straße als gemeinsames Projekt mit derzeit geplanten Leitungsbaumaßnahmen planerisch vorzubereiten. Die Maßnahme soll gemeinsam mit den Baumaßnahmen der Leitungsträger durchgeführt werden.
(Kategorie Ic oder II)
- 1.13 Rosensteige (Bodenbelag):
Die Verwaltung wird beauftragt, den Belag im Rahmen der Straßenunterhaltung in verkehrssicherem Zustand zu erhalten.
(Kategorie derzeit keine Notwendigkeit)

1.14 Dossenheimer Landstraße:

Weiteres Vorgehen gemäß Beschluss zu der aktuell im Beratungslauf befindlichen Vorlage „Neugestaltung Dossenheimer Landstraße einschließlich Erschließung des Gewerbegebietes Im Weiher“ (DS Nr. 0071/2013/BV)
(Kategorie II)

1.15 Mittermaierstraße:

Das ausführungsfähige geplante Projekt wird zum nächsten Doppelhaushalt erneut angemeldet. Bei der Planung sind die Anforderungen aus dem Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.
(Kategorie II)

1.16 L594 (Karlsruher Straße):

Für die Maßnahme wird ein Vorentwurf mit Kostenschätzung unter Berücksichtigung der Vorgaben des Lärmaktionsplans erarbeitet. Dabei werden weitere verkehrliche Verbesserungen geprüft (Z. B. Aufteilung des Straßenraums). Der Vorentwurf wird dem Gemeinderat zur Entscheidung über das weitere Vorgehen vorgelegt.
(Kategorie II)

1.17 Eppelheimer Straße (westlich der ehemaligen Bahnbrücke)

Im Rahmen des bevorstehenden Umbaus der Gleisanlage durch die RNV soll mindestens die Fahrbahnrestfläche saniert werden. Das Projekt soll als gemeinsame Maßnahme durchgeführt werden.
(Kategorie Ic oder II)

1.18 Zeppelinstraße:

Der vorliegende Planungsauftrag (Bereich Berliner Straße bis Krankenhaus Salem) wird umgesetzt. Die Maßnahme wird zum nächsten Doppelhaushalt zur Ausführung angemeldet.
(Kategorie II)

1.19 B3 – (Hans Thoma Platz, rund um OEG Bahnhof)

Im Rahmen des Straßensanierungsprogramms wird eine Teilerneuerung unter Berücksichtigung der Vorgaben des Lärmaktionsplans vorbereitet. Die Umsetzung ist für 2014 vorgesehen.
(Kategorie Ic)

1.20 Sofienstraße:

Hier ist die Radfahrsituation zu berücksichtigen, der vorhandene Radfahrstreifen entspricht nicht den Vorschriften und der Nachfrage. Hier ist eine Querschnittsänderung / Verbreiterung nach Ost notwendig. Ein grundhafter Ausbau der Fahrbahn zur dauerhaften Sanierung ist vorzubereiten.
(Kategorie II)

2. Langfristige Handlungsempfehlung zur Verbesserung der Straßenzustände:

- 2.1 Anliegerstraßen sollen konsequenter als bisher anlässlich von Baumaßnahmen Dritter saniert werden, um wirtschaftliche und baubetriebliche Synergieeffekte nutzen zu können und so letztlich auch die Anwohner zu entlasten.

Hierfür müssen die erforderlichen Mittel zumindest teilweise ohne Bindung an eine bestimmte Maßnahme zur Verfügung gestellt und für (Teil-)erneuerungen im Rahmen der baulichen Erhaltung zweckgebunden zur Verbesserung der Straßenzustände verwendet werden.

- 2.2 Die Koordination von anstehenden städtischen Baumaßnahmen mit Maßnahmen Dritter muss weiter intensiviert werden. Ziel soll sein, mehr gemeinsame Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenzustände umzusetzen und dabei möglichst viele Synergieeffekte auszunutzen.

Der Koordinierungsprozess muss dazu optimiert, systematisiert und durch EDV-technische Mittel unterstützt werden. AZV und Stadtwerke sollen als wichtigste Bauherren bei Leitungsbaumaßnahmen intensiv in den optimierten Koordinierungsprozess eingebunden werden.

- 2.3 Das Straßenzustandskataster soll in der bisherigen Weise fortgeführt werden.

Die Straßenzustände sollen bei zukünftigen Investitionsentscheidungen explizit als Entscheidungskriterium herangezogen werden.

Bei Investitionsentscheidungen im Straßenbau soll der vorhandene Zustand explizit als Kriterium zur Priorisierung herangezogen werden. Vor dem Hintergrund der Verbesserung der Straßenzustände sollen Maßnahmen an Straßen mit schlechtem Zustand vorrangig behandelt werden.

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 Verkehrsinfrastruktur Begründung: Die gezielte bauliche Erhaltung der Straßen ist unabdingbare Voraussetzung für die Sicherstellung einer angemessenen Verkehrsinfrastruktur.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

gezeichnet

Bernd Stadel