

<b>Antwort auf Anfragen</b>	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Stefan Lederer 563 - 5521 563 - 8048 stefan.lederer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	13.01.2014
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0692/13/1-A</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>05.02.2014</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Prüfung des Fahrbahnzustandes der Wittener Straße</b>		

### Grund der Vorlage

Antrag der CDU-Fraktion vom 11.09.2013 im Ausschuss für Verkehr

### Beschlussvorschlag

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

### Einverständnisse

entfällt

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

Die CDU-Fraktion hat beantragt, den Straßenzustand in der Wittener Straße, insbesondere zwischen den Straßen Kattenbreucken und Uhlenbruch, objektiv durch eine umfassende Prüfung beurteilen zu lassen.

Zunächst wurde der Straßenaufbau mittels Bohrkernen untersucht, die Aktenlage bezüglich der bautechnischen „Historie“ überprüft und eine visuelle Begutachtung durchgeführt.

Der Straßenoberbau entspricht größtenteils der Belastungsklasse Bk 3,2 gemäß den aktuellen Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12). Teilflächen bestehen aus mehreren Asphaltsschichten, die sukzessive über die Lebensdauer der Fahrbahn aufgebracht wurden. Diese Belastungsklasse, bzw. die Gesamtdicke ist hinsichtlich des Schwerverkehrsanteils in der Wittener Straße zunächst ausreichend. Allerdings wird der Schwerverkehr langfristig eine Materialermüdung und Rissbildung verursachen. Dies ist bei allen hochbelasteten Straßen der Fall. Die angenommene bzw. theoretische Nutzungsdauer bei der Dimensionierung beträgt 30 Jahre. Darüber hinaus wurden an einzelnen Stellen der Schichtenverbund und der Verdichtungsgrad des Asphaltes untersucht. Es wurden größtenteils sehr gute Werte festgestellt.

Es wurde recherchiert, ob innerhalb der letzten 15 bis 20 Jahre umfangreiche Bautätigkeit oder tiefgreifende Veränderungen stattfanden. In den Jahren 1998 und 1999 fanden Arbeiten an Versorgungsleitungen statt. Dabei wurden zahlreiche Quergräben für Hausanschlussleitungen hergestellt. Sowohl die Bezirksvertretung als auch die zuständige Fachabteilung haben die Wiederherstellung der Oberfläche bemängelt. In der Folge haben die Wuppertaler Stadtwerke im Jahr 2002 ein umfangreiches Gutachten erstellt. Die Messungen belegten, dass bei mehreren Quergräben die vertraglich geforderte Ebenheit nicht erreicht wurde, oder es im Laufe der Zeit zu Setzungen kam. Die ausführende Firma hat schließlich einen Teilabschnitt abgefräst und eine neue Fahrbahndecke aufgebracht.

Sowohl aus der visuellen Begutachtung im Oktober 2013, als auch aus der flächendeckenden Zustandserfassung im Jahr 2012, zeichnet sich folgendes Bild ab:

Unebenheiten und leichte Spurrinnen sind visuell erkennbar. In Teilbereichen sind Substanzschäden vorhanden (Risse, Offene Nähte, kleinere Ausbrüche), aus denen auch stärkere Verformungen resultieren. Die westliche Fahrbahnhälfte ist stärker betroffen, insbesondere auf Höhe der Fa. Coroplast.

Für die geforderte Untersuchung stellt die messtechnische Zustandserfassung mit schnellfahrenden Messfahrzeugen den Stand der Technik dar. Mittels Laserabtastung werden die Längs- und Querunebenheiten erfasst. Anschließend werden die Messergebnisse normiert. Die Vorgehensweise basiert auf der ZTV ZEB-StB 2006. Das Ergebnis ist eine Zustandsnote in 5 Abstufungen. Einzelne Großstädte haben diese messtechnische Erfassung im Hauptverkehrsstraßennetz bereits durchgeführt. Im Bundesfernstraßennetz stellt es bereits seit mehreren Jahren die Basis für die Erhaltungsplanung dar.

Allerdings spielen für die Bewertung der Verkehrssicherheit zahlreiche weitere Faktoren eine Rolle, beispielsweise die Griffbarkeit und die planmäßige Quer- und Längsneigung der Fahrbahn. Darüber hinaus stellen die Zustandsnoten keine absoluten Werte dar und ein unmittelbarer Handlungsbedarf in rechtlicher Sicht leitet sich daraus nicht ab. Die einzelnen Messergebnisse ermöglichen den handelnden Personen lediglich, die Verkehrssicherheit besser einzuschätzen. Auch bei einer Messung mit der 4 Meter Latte oder einer Planographenmessung gibt es keine Grenzwerte hinsichtlich der Fragestellung Verkehrssicherheit. Bei der Bewertung der Ebenheit stehen Fahrkomfort, Geräuschentwicklung und Bodenhaftung im Vordergrund. Sicherheitsrelevant ist der Fall „Aquaplaning“, wobei hier insbesondere die Fahrgeschwindigkeit maßgebend ist. Die Spurrinnen in der Wittener Straßen sind nur schwach ausgeprägt und stellen bei dem vorhandenen Quer- und Längsgefälle kein Sicherheitsproblem dar.

Aufgrund der geschilderten Tatsachen und des hohen Aufwand für eine fundierte Messung, sei es mit Fahrzeug oder manuell, wurde hier keine detaillierte Aufnahme des Höhenprofils veranlasst. Die Messung mit Fahrzeug wäre nur innerhalb eines Tageseinsatzes möglich. Die Kosten incl. Auswertung betragen 4.000 €.

Die Fahrbahnfläche von Uhlenbruch bis Kattenbreucken beträgt ca. 4500 m<sup>2</sup>. Eine Instandsetzung der Deckschicht würde ca. 130.000 € kosten. Der Großteil der Fläche, insbesondere die östlichen Fahrbahnhälfte, genießt in Bezug auf das gesamte Wuppertaler Straßennetz keine besondere Priorität.

Nur die im beiliegenden Lageplan dargestellte Teilfläche weist in geringen Abständen sehr starke Verformungen und Substanzschäden auf. Die Fläche beträgt ca. 450 m<sup>2</sup>. Die Wahrscheinlichkeit ist sehr hoch, dass es hier innerhalb des nächsten Winters zu Ausbrüchen, weiteren Rissen und Absackungen kommt. Um dieser Entwicklung vorzubeugen ist es ratsam, noch vor dem nahenden Winter tätig zu werden. Aufgrund eines guten Submissionsergebnisses ist es möglich, ca. 20.000 € aus der Unterhaltungspauschale für die Instandsetzung der vorgenannten Fläche zu investieren. Die Maßnahme wurde kurzfristig beauftragt und im November 2013 ausgeführt.

Die geschilderte „Senke“ an der Einmündung Uhlenbruch kann bestätigt werden. Die Mulde ist relativ langezogen und kann fahrdynamisch akzeptiert werden. Die Senke resultiert hauptsächlich aus dem Höhenprofil an dem Knotenpunkt (Fahrbahnverwindung, unterschiedliche Bordsteinhöhen und Höhenzwangspunkte aus den einmündenden Straßen). Einen gewissen Anteil haben sicherlich die zahlreichen Lastkraftwagen verursacht. Allerdings sind kaum Risse vorhanden und die Tragfähigkeit ist gegeben.

### **Demografie-Check**

entfällt

### **Kosten und Finanzierung**

entfällt

### **Zeitplan**

entfällt

### **Anlagen**

Lageplan (Erforderliche Teilinstandsetzung)