

<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:	17.06.2019
	<b>Drucks.-Nr.:</b>	<b>VO/0581/19/1-A</b> öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
<b>19.06.2019</b>	<b>Ausschuss für Verkehr</b>	<b>Entgegennahme o. B.</b>
<b>Fahrbahnerneuerung in der Nevigeser Straße - Antwort der Verwaltung</b>		

### Grund der Vorlage

Große Anfrage der CDU-Fraktion vom 11.06.2019 zur Fahrbahnerneuerung in der Nevigeser Straße.

### Beschlussvorschlag

Die Antworten der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

### Unterschrift

Meyer

### Begründung

#### **1. Worin liegen die wesentlichen Gründe für die nach wie vor nicht abgeschlossene Beseitigung der Mängel in der Nevigeser Straße?**

Zur Beseitigung der Fahrbahnunebenheiten hat die Stadt Wuppertal den Austausch der Asphaltdeckschicht in zusammenhängenden Flächen gefordert. Die Baufirma hat einen Teil der in der Bauabnahme festgestellten Mängel letztmalig in 2018 beseitigt. Zwischen der Haus-Nr. 258 und 268 hat die Firma nur punktuell nachgebessert. Die Erneuerung einer zusammenhängenden Teilfläche in diesem Bereich (ca. 1000 Quadratmeter) war rechtlich nicht durchsetzbar.

Innerhalb der mittlerweile dreijährigen Liegezeit zeigen sich kleinere Gewährleistungsmängel. Diese werden im Rahmen der 4 jährigen Gewährleistungszeit

begutachtet. Sofern es sich um keine wesentlichen Mängel handelt ist die Firma nicht dazu verpflichtet, die Mängel sofort zu beseitigen, sondern kann dies zum Ende der Gewährleistungsfrist bündeln.

## **2. In welchem Umfang hat die beauftragte Firma Mängel anerkannt?**

Die Baufirma hat den Mangel „Unebenheiten“ nach einer speziellen Kontrollmessung unmittelbar im Zuge der Bauabnahme anerkannt. Die Messung wurde durch die Universität Wuppertal, Lehrstuhl Straßenbautechnik, mit einem sogenannten Planographen durchgeführt. Die Stadt Wuppertal hat schließlich in einem Lageplan größere zusammenhängende Teilflächen definiert. Es sollte die Deckschicht bis zu einer Tiefe von 4 cm erneuert werden, um die Ebenheit zu verbessern. Die Baufirma hat sich schließlich auf die signifikanten Unebenheiten beschränkt, und insgesamt in kleineren Flächenzuschnitten die Deckschicht erneuert.

## **3. Was sind die Gründe für die verzögerte Mängelbeseitigung?**

Bei der verantwortlichen Firma bestand eine sehr hohe Auftragslage. Schließlich stellte die erforderliche Mängelbeseitigung auch einen erheblichen Aufwand dar, weshalb zunächst ein geringes Interesse bestand. Auch die Auflagen seitens der Stadt Wuppertal für die Verkehrsführung während der Bauarbeiten zur Mängelbeseitigung führten zu einer Verzögerung.

## **4. Inwieweit ist durch den Zustand der Straße und der aufgrund von Nachbesserungen unterbrochenen, nicht mehr durchgängig homogenen Fahrbahndecke der mit der Förderung der Maßnahme verbundene Zweck einer Lärminderung überhaupt noch gegeben?**

Der Förderzweck ist weiterhin gegeben. Die lärmtechnische Messung wurde auf der unebenen Fahrbahn durchgeführt und belegt eine Lärminderung von drei Dezibel.

## **5. Hat die Verwaltung in Erwägung gezogen, u.U. ein externes Ingenieurbüro mit der Begutachtung der Mängel und ihrer Ursachen zu beauftragen?**

Die Stadt Wuppertal hat folgende externe Untersuchung veranlasst:

- Bestimmung und Bewertung der Längsebenheit mit dem Planographen
- Materialkontrollprüfungen

Beide Begutachtungen erfolgten durch das Straßenbaulabor der Universität Wuppertal. Sollte sich im Rahmen der bevorstehenden Gewährleistungsabnahme die Erfordernis ergeben, wird die Stadt Wuppertal weitere Untersuchungen durchführen lassen, welche bei Bedarf auch zusätzlich von einem öffentlich bestellten Gutachter bewertet werden können.

## **6. Ist zumindest rechtlich abgesichert, dass der Ablauf der Gewährleistungsfrist zum Jahre 2021 durch das von der Verwaltung praktizierte Verfahren wirksam unterbrochen ist?**

Sollte dies erforderlich werden wird mit Unterstützung des Rechtsamtes der Ablauf der Gewährleistungsfrist unterbrochen oder gehemmt.

## **7. Hat die Verwaltung die Möglichkeit einer Ersatzvornahme ggf. durch Beauftragung eines Vertragsunternehmers geprüft?**

Rechtlich besteht eine sehr hohe Hürde, die ausstehende Beseitigung der Mängel seitens des Schuldners mit einer Ersatzvornahme durchzuführen. Die Straße ist uneingeschränkt nutzbar und verkehrssicher. Eine unangekündigte Ersatzvornahme war in der bisherigen Konstellation nicht zulässig, auch die Rückhaltung eines Vergütungsanspruches war nicht

zulässig. Eine hinreichend angekündigte bzw. vorbereitete Ersatzvornahme hätte in diesem Fall zu einem Rechtsstreit geführt. Es wird sich im weiteren Verfahren herausstellen, ob im Kontext der Gewährleistungsansprüche noch Ersatzvornahmen durchgeführt werden müssen.

**8. In welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen können bei der Stadt hinterlegte Gewährleistungsbürgschaften herangezogen werden?**

Die ausführende Firma hat gemäß den regulären städtischen Bestimmungen eine Gewährleistungsbürgschaft in der Höhe von 3 % der Bausumme (ca. 18.000 €) hinterlegt. Die Bürgschaft kann in Anspruch genommen werden, wenn die Gewährleistungsfrist abgelaufen ist und die zuvor festgestellten Mängel innerhalb einer angemessenen Frist nicht beseitigt wurden.

**9. Welche Konsequenzen zieht die Verwaltung aus den Erfahrungen mit diesem Projekt, um sicherzustellen, dass ein solches Szenario in Zukunft vermieden werden kann?**

Innerstädtisch befinden sich in allen Fahrbahn in Abständen von 50 bis 100 Meter jeweils zwei Schachtabdeckungen. Diese Schachtdeckel ermöglichen die Wartung der Regen- und Schmutzwasserkanalisation. Idealerweise sind diese Schachtabdeckungen höhengerecht und plan mit der Fahrbahn eingebaut. In der Folge von Setzungen oder Verdrückungen am Schachtkörper oder der Fahrbahnkonstruktion entstehen oftmals Höhenunterschiede, welche beim Überfahren mit hart gefederten Fahrwerken merklich und hörbar sind. Sofern es die technischen Gegebenheiten zulassen verwendet die Stadt Wuppertal einwalzbare bzw. ‚selbstregulierende‘ Schachtabdeckungen. Diese Deckel werden beim Begradigen und Verdichten des Asphaltes von der Walze passend eingedrückt und sind in der Folge sehr plan ausgerichtet. Alternativ gibt es sogenannte ‚feste‘ Schachtabdeckungen. Diese müssen vor dem Einbau des Asphaltes exakt auf das endgültige Höhenprofil der Fahrbahn in einem Mörtelbett eingerichtet werden und auch ausreichend aushärten können. Diese Bauweise hat zwei Nachteile bzw. Herausforderungen:

- a) Das höhengerechte Setzen und Anarbeiten mit Asphalt ist handwerklich sehr anspruchsvoll und kostet mehr Zeit.
- b) Es ergeben sich häufiger Höhenunterschiede als bei ‚selbstregulierenden‘ Schachtabdeckungen.

Seit ca. 20 Jahren baut die Stadt Wuppertal 90 % aller neu herzustellenden Schachtabdeckungen ‚selbstregulierend‘. Ein gewisser Anteil muss weiterhin in fester Bauweise hergestellt werden. Entweder müssen die festen Abdeckungen aufgrund der Schachtkonstruktion gewählt werden, oder aufgrund der Asphaltart. Letzteres war bei der Nevigeser Straße der ausschlagende Grund. Die Stadt Wuppertal hat bei den ersten lärmarmen Asphaltdeckschichten – beginnend im Jahr 2011 - besondere Asphaltarten gewählt, um garantiert die erforderliche Pegelminderung gemäß den Förderbestimmungen in der Höhe von 2 dB(A) zu erreichen. Der Einsatz erfolgte basierend auf dem entsprechenden Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen „Empfehlungen für den Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten“. Folgende Straßenabschnitte wurden daher mit einem speziellem Asphalt und festen Schachtabdeckungen gebaut:

- Haeselerstraße (AC D LOA bzw. LOA 5 D)
- Briller Straße (AC D LOA bzw. LOA 5 D)
- Cronenberger Straße (AC D LOA bzw. LOA 5 D)
- Wittener Straße (SMA 8 LA)
- Nevigeser Straße (SMA 8 LA)

Leider gab es bei vier dieser Maßnahmen Probleme mit den ‚festen‘ Schachtabdeckungen. Sofern das Fachpersonal keinen Zeitdruck hat und sehr gut qualifiziert ist, lassen sich auch

festen Schachtabdeckungen qualitativ und dauerhaft herstellen. Oftmals spielen jedoch die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen und die Verfügbarkeit von Fachpersonal eine entscheidende Rolle. Nach einer intensiven inhaltlichen und gutachterlichen Auseinandersetzung mit dem Rechnungsprüfungsamt und dem Fördergeber baut die Stadt Wuppertal seit dem Jahr 2017 nur noch konventionelle Asphaltarten ein, welche lärmtechnische vorteilhaft sind (*Asphaltbeton ohne Absplittung, AC 8*). Zuletzt ist dies in der Rödiger Straße, in der Schützenstraße oder der Berghäuser Straße so geschehen. Die erforderliche Lärminderung konnte hier mit knapp zwei Dezibel nachgewiesen werden. Gleichzeitig entstanden keine Probleme mit holprigen Schachtabdeckungen, weil größtenteils die selbstregulierenden Schachtabdeckungen verwendet werden konnten.

In der Nevigeser Straße ist es aktuell geboten, zwei Schachtdeckel und einen Straßenablauf in der Höhe zu regulieren. Es handelt sich um die talwärts führende Fahrspur auf Höhe der Hausnummer 238. Die Umsetzung ist im Sommer 2019 geplant. Es besteht keine Gefahr im Verzug, aber es sollte auch nicht bis zum Ende der Gewährleistung abgewartet werden.

Höhenunterschiede an Straßeneinbauten (Schieberdeckel, Straßenabläufe und Schachtabdeckungen) haben in der Tat für Fahrradfahrer eine andere Wirkung als bei Kraftfahrzeugen. Jedoch müssen Fahrradfahrer gemäß der spezifischen Rechtsprechung mit gewissen Unebenheiten an solchen Stellen rechnen und ihre Fahrweise anpassen. Gäbe es diesen Grundsatz nicht, müssten die Stadt Wuppertal, in diesem Falle vertreten durch die Wuppertaler Stadtwerke, schlagartig viele in die Jahre gekommene Einbauteile erneuern.

## **Anlagen**

Anlage 1 - Erläuterungen zu den am 16.06.2019 schriftlich geäußerten Fragen an die Verwaltung seitens eines Anliegers der Nevigeser Straße.

Anlage 2 – Antworten auf die Kleine Anfrage vom 05.04.2019 zur Nevigeser Straße