



Antwort

zur Anfrage Nr. AF/0026/2022

Vorlage: AW/0032/2022		Datum: 14.09.2022	
Verfasser:	Dezernat 4	Az.: FB IV	
Betreff:			
Anfrage FREIE WÄHLER Ratsfraktion: Trierer/Mayener Straße			
Gremienweg:			
22.09.2022	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig	<input type="checkbox"/> mehrheitl.
		<input type="checkbox"/> abgelehnt	<input type="checkbox"/> Kenntnis
		<input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> vertagt
		<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
	TOP	öffentlich	

Antwort:

Bei der Trierer/ Mayener Straße handelt es sich um alte Bausubstanz. Unter der Asphaltfahrbahn befinden sich die Reste einer alten Betonfahrbahn. Reparaturen an der Deckschicht erzielen nur kurzzeitige Wirkungseffekte, weil die Schädigungen des Unterbaus sich wieder an die Oberfläche durchdrücken (Rissbildungen). Dauerhafte Abhilfe würde nur eine grundlegende Erneuerung der Straße schaffen. Der Vollausbau dieser Straße würde mehrere Millionen Euro kosten und für die Gemeindeanteile Ausbaubeiträge nach sich ziehen.

Deshalb wurde bei der Ummarkierung der Trierer/ Mayener Straße zur Herstellung der Fahrradschutzstreifen im Rahmen einer Abwägungsentscheidung darauf verzichtet, substanzielle Erneuerungen an der Straße auszuführen und avisiert, die Straße nach Möglichkeit im jetzigen Status zu erhalten. Damit einhergehend musste in Kauf genommen werden, dass es erneut zu Rissbildungen und Schädigungen der Oberfläche, auch im Zuge der Ummarkierungsarbeiten kommt. Die Entfernung der alten Markierungen ist nur mittels Feinfräse möglich. Die Frästiefe beträgt im Mittel 3 - 5 Millimeter. An Nahtstellen können die Ausbrüche auch bis zu einem Zentimeter betragen. Grundsätzlich stellen diese optisch unschönen und den Komfort einschränkende Vertiefungen kein Risiko im Sinne der Verkehrssicherheit dar. Der Verwaltung ist aber bewusst, dass dieses Ergebnis unbefriedigend ist. Daher wird in Zusammenarbeit mit dem Kommunalen Servicebetrieb (EB 70) nach einer Möglichkeit gesucht, den Mangel abzustellen oder zumindest einzudämmen. Bei künftigen Planungen mit ähnlicher Problematik (z. B. von Witzleben Straße) wird die Verwaltung aufgrund der gemachten Erfahrungen nach Lösungen suchen, wie die Fahrbahnoberfläche vor Aufbringen der Markierung mit innovativen Techniken dauerhafter saniert werden kann, ggf. auch ohne Eingriffe in den Fahrbahnunterbau.

Dies vorausgeschickt werden die Fragen wie folgt beantwortet:

Wann und wie wird die Straßendecke in einen akzeptablen Zustand gebracht?

Die Risse in der Fahrbahn sollen noch in diesem Jahr mit Fugenvergussmasse verschlossen werden. Für die Vertiefungen ist in Zusammenarbeit mit dem EB 70 ein Probeversuch mit einem so genannten Repavement-Verfahren vorgesehen, bei dem das alte Straßenmaterial angefräst und unter Zugabe von frischem Bitumenmaterial wieder eingebaut wird. Sollte sich das Verfahren als zielführend erweisen, wäre dies auch ein Modell für ähnlich gelagerte Fälle.

Wird geprüft, ob die Baufirma zu Regressansprüchen herangezogen werden kann.

Ein Regressanspruch an die Firma ist ausgeschlossen, weil diese vertragskonform gearbeitet hat. Die Fräsarbeiten sollten in der vorgegebenen Art ausgeführt werden und für die alte Bausubstanz ist die Baufirma nicht verantwortlich zu machen.

Wie viele Unfälle/Beschädigungen hat es seit der Neuordnung gegeben:

- a. Bei Radfahrern
- b. Bei PKW/LKW

Ein Unfallgeschehen bzw. Schädigungen in Verbindung mit den aufgebrachten Fahrradschutzstreifen sowohl in Bezug auf Radfahrer bzw. PKW/LKW wurde abgefragt. Vorkommnisse hierzu sind der Verwaltung nicht bekannt.