

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2009/0499-65</b>
Federführend: 65 EBB		Status:	öffentlich
Beteiligt:		Aktenzeichen:	
		Datum:	28.10.2009
		Referent:	Zistl-Schlingmann Hans
		Amtsleiter:	
		Sachbearbeiter:	Rieger Christof
<b>Sanierung Gaustadter Hauptstraße im Rahmen des Konjunkturprogramms II; Sachstandsbericht</b>			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
11.11.2009	Bau- und Werksenat	Entscheidung	

## I. Sitzungsvortrag:

### 1. Sachstand

Auf der Grundlage des Beschlusses des Bau- und Werksenats und des Finanzsenats vom 28.07.2009 wurde die zum damaligen Zeitpunkt als „Variante 2a“ bezeichnete Ausbauvariante weiter verfolgt. Das Ingenieurbüro wurde inzwischen mit der weiteren Planung beauftragt (Leistungsphasen 5-7: Ausführungsplanung, Vorbereitung der Vergabe, Mitwirkung bei der Vergabe). Die Straßenbauarbeiten sollen im Dezember 2009 ausgeschrieben werden, um einen frühzeitigen Baubeginn direkt nach der Winterperiode 2009/2010 zu gewährleisten.

### 2. Planung

Die Sanierung der Gaustadter Hauptstraße kann in sieben Bereiche unterteilt werden. Die Bereiche A (Engstelle für Fußgänger, schwierige Linienführung), E (Umgestaltung im Zuge der Erschließung ERBA-Insel) und G (Umgestaltung im Zuge des Projekts „Nordtangente“) werden auf voller Breite ausgebaut.

Im Bereich C (bereits ausgebaut) wird die bestehende Asphaltdecke der Fahrbahn lediglich durch einen lärmreduzierenden Belag ersetzt.

In den Bereichen B (flächenmäßig größter Abschnitt), D und F werden die Fahrbahn und die Parkstreifen auf beiden Seiten erneuert. Die Gehwege bleiben in diesen Abschnitten unberührt.

Die Einteilung der Teilabschnitte kann dem beigefügten Übersichtsplan entnommen werden. In den Abschnittslageplänen sind nach dem aktuellen Planungsstand die Standorte der geplanten neuen Bäume ersichtlich. Die neuen, zusätzlichen Bäume sind nach Möglichkeit an den Bushaltestellen (jeweils 2 Stück) vorgesehen und neben dem Bereich der Erba-Zufahrt (im Hinblick auf die Landesgartenschau) auf den Straßenzug unter stadträumlichen Aspekten verteilt. Nach aktuellem Planungsstand sind lediglich 12 neue Standorte sinnvoll und bautechnisch umsetzbar vorgesehen, einzelne Baumstandorte können sich im weiteren Verlauf der Planung (z.B. aufgrund der Sparten und der Erschließung) aber auch noch ändern. Die augenscheinlich hohen Kosten für die neuen Baumpflanzun-

gen (jeweils ca. 8.000 €) beruhen überwiegend auf der Herstellung der Baumscheibe und die damit verbundene Sicherung der vorhandenen Leitungen gegen Beschädigung durch Wurzeln.

Für die Lärmsanierung wird ein ‚Splittmastixasphalt lärmarm‘ eingebaut. Hierbei handelt es sich um einen dichten Asphaltbelag – also keinen offenporigen, hohl-raumreichen Asphalt wie er von einzelnen Autobahnabschnitten bekannt ist – der auch im innerstädtischen Bereich sinnvoll eingesetzt werden kann. Der Splittmastix lärmarm unterscheidet sich vom herkömmlichen Splittmastix (dieser Asphalt wird seit vielen Jahren bei Sanierungsmaßnahmen stark befahrener Straßen im Stadtgebiet eingebaut) nur durch die leicht abgewandelte Rezeptur. Dadurch erhält der Asphalt lärmreduzierende Eigenschaften.

Die Bushaltestellen werden grundsätzlich als barrierefreie Kaphaltestellen ausgebaut (wie die Musterhaltestelle in der Wilhelmstraße). Hierbei kommt ein Kasseler Sonderbordstein zum Einsatz, der ein reifenschonendes, exaktes Anfahren des Busses gewährleistet und durch seine Höhe ein ebenes Einsteigen der Fahrgäste ermöglicht. Durch den Einbau von taktilen Gehwegplatten, finden auch blinde und sehbehinderte Personen leichter den Einstieg. Der Ausbau der Haltestellen als Kap hat gegenüber den Busbuchten viele Vorteile und entspricht damit dem aktuellen Stand der Technik im innerörtlichen Verkehr:

- gerades, präzises Anfahren des Busses möglich, somit kein Überstreichen des Wartebereichs mit dem Überhang des Busses. Dadurch ist der Kasseler Bord möglich und die Sicherheit wartender Personen wird erhöht
- der Bus fährt geradlinig an und ab, durch Wegfall der Fliehkräfte kommt es zu einer Erhöhung der Sicherheit der Fahrgäste im Bus
- leichteres Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen
- geringerer Platzbedarf, dadurch mehr Parkstände möglich
- kostengünstiger als Busbucht
- größerer Wartebereich für die Fahrgäste
- einfache, sichere Radverkehrsführung
- Vorteile beim Winterdienst

Die in den gültigen Richtlinien (RASt 06) festgelegten Einsatzgrenzen für die Einrichtung von Buskaps sind in der Gaustadter Hauptstraße alle eingehalten. Hier wurden Verkehrsbelastung, Busfolgezeiten und Haltestellenaufenthaltszeit berücksichtigt. Die Busse der beiden Fahrrichtungen halten im Normalfall nicht zur gleichen Zeit direkt nebeneinander (abgestimmter Fahrplan, meist versetzte Haltestellen). Dadurch kann der Bus während der Fahrgastaufnahme bei einer Regelfahrbahnbreite von 6,50 m unter entsprechender Beachtung des Gegenverkehrs sowie der geltenden straßenverkehrsrechtlichen Belange (z.B. Verhalten bei eingeschalteter Warnblinkanlage des Busses) durchaus überholt werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit im Bereich der LSA Regensburger Ring/Gaustadter Hauptstraße wird derzeit noch geprüft ob die Haltestelle stadtauswärts wegen des möglichen Rückstaus in den signalisierten Kreuzungsbereich eine Ausbildung der Haltestelle als Bucht nötig wird.

### 3. Kostenübersicht

Im Zuge der Bearbeitung der Straßenausbaubeiträge wurde festgestellt, dass man zum Zeitpunkt der letzten Sitzung noch von falschen Voraussetzungen ausgegangen war. Die Gaustadter Hauptstraße ist als Kreisstraße (BA 36, Ortsdurchfahrt) gewidmet und wird daher im Sinne der Straßenausbaubeitragsatzung (StABS) nicht als Hauptverkehrsstraße gewertet. Für den Ausbau der Fahrbahn fallen daher keine Straßenausbaubeiträge für die Anlieger an, für alle anderen Bereiche (Gehwege, Parkstreifen, sonstige Ausstattung) beträgt der Anliegeranteil unverändert 55 %. Im Zuge der Sanierung wird überall da, wo die Gehwege ausgebaut werden, auch die Straßenbeleuchtung erneuert. Diese Maßnahme fällt auch unter die Anwendung der StABS (55 % Anliegeranteil). Die Erneuerung der Beleuchtung ist aus wirtschaftlicher Sicht notwendig, da die Beleuchtung 25 Jahre alt ist – in Teilbereichen auch älter – und eine Erneuerung in absehbarer Zeit notwendig werden würde. Im Zuge der Straßenbauarbeiten können Synergieeffekte wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden und die veralteten Leuchten können durch eine energieeffiziente Beleuchtung nach aktuellem Stand der Technik ersetzt werden. Von Seiten der Stadtwerke liegt nun auch eine genauere Kostenschätzung vor.

Durch die aufgrund Neuberechnung der Straßenausbaubeiträge sowie des Besprechungsergebnisses bei der Regierung von Oberfranken vom 29.10.2009 gegenüber der letzten Sitzung geänderten Ansätze ergeben sich folgende Kostenaufteilungen:

	<b>Ursprünglicher Ansatz</b>	<b>Fortgeschriebener Ansatz auf Basis StABS</b>	<b>Voraussichtlicher Ansatz laut Regierung</b>
<b>Gesamtsumme</b>	2.235.000 €	2.155.000 €	2.155.000 €
<b>Beleuchtung</b>	55.000 €	35.000 €	35.000 €
<b>davon Anliegeranteil</b>	- 785.000 €	- 325.000 €	- 325.000 €
<b>Beleuchtung</b>	- 30.000 €	- 20.000 €	- 20.000 €
<b>Fördersumme lt. KP II (Reg. V. Ofr.)</b>	- 1.000.000 €	- 1.000.000 €	- 1.300.000 €
<b>Städt. Eigenanteil</b>	<b>475.000 €</b>	<b>845.000 €</b>	<b>545.000 €</b>

## II. Beschlussantrag:

Der Bau- und Werkssenat nimmt vom Bericht des Entsorgungs- und Baubetriebes Kenntnis.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Die Gesamtkosten der Sanierung der Gaustadter Hauptstraße betragen 2.190.000 € einschließlich Beleuchtung. Auf die Anlieger entfällt nach der Straßenausbaubeitragssatzung ein Anteil von 345.000 €, ebenfalls einschließlich Beleuchtung. Dazu kommt die Förderung der Regierung von Oberfranken in Höhe von voraussichtlich 1.300.000 €, so dass sich ein Eigenanteil für die Stadt Bamberg in Höhe von 545.000 € errechnet.

### Stellungnahme des **Wirtschafts- und Finanzreferates:**

Aufgrund der aktuellen Kostenaufteilung des Entsorgungs- und Baubetriebes und des Besprechungsergebnisses bei der Regierung von Oberfranken vom 29.10.2009 erhöht sich der städtische Eigenanteil von ursprünglich 475.000 € auf voraussichtlich 545.000 €. Dieser höhere Eigenanteil ist im aktuellen Entwurf des Haushaltsplanes 2010 berücksichtigt.

Bamberg, 30.10.2009  
Finanzreferat

Bertram Felix  
Berufsm. Stadtrat

Amt 20 \_\_\_\_\_ SG 200 \_\_\_\_\_  
Peter Distler Thomas Friedrich

**Anlage/n:**

Übersichtsplan  
Abschnittslagepläne

**Verteiler:**

Entsorgungs- und Baubetrieb                      zum Vollzug

Techn. Werkleiter: \_\_\_\_\_  
Zistl-Schlingmann Hans

EBB: \_\_\_\_\_  
Herbst Ludwig

\_\_\_\_\_  
Rieger Christof