

<b>BESCHLUSSVORLAGE</b>  <b>V0023/16</b> öffentlich	Referat	Referat VI
	Amt	Tiefbauamt
	Kostenstelle (UA)	6315
	Amtsleiter/in	Hoferer, Walter
	Telefon	3 05-23 40
	Telefax	3 05-23 42
E-Mail	tiefbauamt@ingolstadt.de	
Datum	05.01.2016	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Ökologie und Wirtschaftsförderung	02.02.2016	Vorberatung	
Finanz- und Personalausschuss	18.02.2016	Vorberatung	
Stadtrat	23.02.2016	Entscheidung	

**Beratungsgegenstand**

**Sanierung der Kraibergstraße von St.-Michael-Straße bis Stadtgrenze  
hier: Projektgenehmigung  
(Referent: Herr Ring)**

**Antrag:**

1. Für die Deckensanierung der Kraibergstraße wird die Projektgenehmigung erteilt.
2. Die voraussichtlichen Gesamtprojektkosten der Variante 4 betragen ca. 160.000 €. Im Investitionshaushalt 2016 stehen unter der Haushaltsstelle 631500.950000.33 800.000 € zur Verfügung.

gez.

Alexander Ring  
Berufsmäßiger Stadtrat

**Finanzielle Auswirkungen:**

**Entstehen Kosten:**             ja                       nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben 160.000 €	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten 10.000 €	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input checked="" type="checkbox"/> im VMH bei HSt: 631500.950000.33	Euro: 800.000
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe) -----	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe) -----	von HSt:	
	<input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von                      Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von                      Euro müssen zum Haushalt 20                      wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

**Kurzvortrag:**

**A) Bestehende Situation**

Bei der Kraibergstraße (Kreisstraße IN 6) handelt es sich um eine sog. „Kriegsstraße“. Dieses Straßensystem wurde bereits Ende des 19. Jahrhunderts angelegt, um verschiedene Befestigungsanlagen um das Stadtgebiet Ingolstadt miteinander zu verbinden. Erst in späteren Jahren wurde im Rahmen der weiteren Besiedelung beidseits der Straße Wohnbebauung errichtet.

Die Kraibergstraße lässt sich in drei charakteristische Bereiche einteilen (Anlage 1 und 2):

**St.-Michael-Straße bis Nansenstraße (Ausbaubereich A):**

Die 5,10 bis 5,50 m breite Fahrbahn wird beidseits durch einen Park- bzw. Grünstreifen ergänzt. An den beiden Grundstücksgrenzen sind jeweils Gehwege mit zum Teil recht eingeschränkter Breite von nur 1,00 bis 1,50 m angeordnet.

## **Nansenstraße bis Schlichtstraße (Ausbaubereich B):**

Die anbaufreie Straße ist 5,00 bis 5,30 m breit. Östlich des an die Fahrbahn angrenzenden Grünstreifens befindet sich ein Gehweg, der im Jahr 2009 ausgebaut wurde. Hierbei wurden auch die Beleuchtungsmasten erneuert.

## **Nansenstraße bis Stadtgrenze (Ausbaubereich C):**

Westlich der außerorts befindlichen 5,00 bis 5,20 m breiten Straßentrasse befindet sich nach einem ca. 2,50 m breiten Grünstreifen ein 2,50 m breiter Rad- und Gehweg, der nach Gaimersheim führt. Dieser wurde im Jahre 2005 zusammen mit dem Neubau der Brücke über den Retzgraben hergestellt.

Allgemein ist die Kraibergstraße in einem sehr schlechten Zustand. Die Randbereiche sind ausgebrochen und die vor allem nach dem Winter auftretenden Frostschäden und Schlaglöcher müssen jährlich mit hohem Aufwand saniert werden.

Aufgrund der daraus resultierenden schlechten Befahrbarkeit und des vorhandenen Straßenaufbaus ist es derzeit noch möglich, die Geschwindigkeits- und Tonnagebeschränkungen (30 km/h und 3,5 t) anzuordnen.

Der vorhandene Straßenaufbau der Kraibergstraße entspricht nicht den Regeln der Technik. Er ist weder frostsicher, noch sind Schichtdicken ausreichend bemessen. Das verwendete Material ist zudem größtenteils als belastet einzustufen und müsste bei einem Vollausbau entsorgt werden.

Falls infolge von Straßenschäden Personen- oder Sachschäden entstehen, wäre die Stadt Ingolstadt als Straßenbaulastträger hierfür verantwortlich. Es herrscht zwingender Handlungsbedarf.

Die Entwässerung erfolgt über die Randbereiche und Bankette. In den Bereichen A und B sind vereinzelt Straßeneinläufe vorhanden, die an die öffentliche Mischwasserkanalisation angeschlossen sind. Eine geregelte und zuverlässige Entwässerung ist aber nicht vorhanden, so dass vor allem bei stärkeren Regenereignissen mit größeren Pfützenbildungen in den Randbereichen zu rechnen ist. Außerorts dagegen ist die Entwässerung über den Straßenrand nicht mit Problemen behaftet.

## **B) Darstellung der Baumaßnahme**

Im Vorfeld der Planungen wurde ein Ingenieurbüro beauftragt, drei verschiedene Sanierungs- bzw. Ausbauvarianten zu prüfen. Variante 4 wurde im Nachgang vom Straßenunterhalt untersucht.

### **Variante 1 – Sanierung der vorhandenen Fahrbahn (Anlage 3):**

Im Bereich A ist es aufgrund der Zwangspunkte, wie Einfahrten und Parkstreifen, zwingend notwendig, die bestehenden Asphaltschichten höhengleich zu erneuern. Eine Randeinfassung (inkl. Rinnen) durch Bordsteine verbessert zusätzlich die Entwässerungssituation und stellt sicher, dass die verbleibende Schotterschicht (Packlage) eingespannt wird.

Bei den Bereichen B und C werden Trag- und Deckschichten im Hocheinbau auf der bestehenden bituminösen Oberfläche aufgebracht.

Neue Straßensinkkästen im Bereich A werden an den bestehenden Mischwasserkanal angeschlossen.

Punktuell wird bei offensichtlichen Tragfähigkeitsschäden der gesamte Oberbau ausgetauscht. Die bestehenden Fahrbahnbreiten müssen beibehalten werden.

Durch diese Sanierungsart werden die Unebenheiten des Bestandes weitgehend ausgeglichen. Die Tragfähigkeit des Oberbaus, im Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrsbelastungen, kann aber nur bedingt verbessert werden. Somit stellt die Variante keine nachhaltige Lösung dar.

Die Tonnagebeschränkung könnte evtl. in diesem Fall mit der Begründung des nicht standhaften Untergrunds aufrechterhalten werden. Die 30 km/h-Begrenzung muss aufgehoben werden, da der schadhafte Fahrbahnbelag erneuert wurde und somit keine Gründe mehr für eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorliegen.

Bei dieser Variante fallen keine Ausbaubeiträge an, da bei einer Kreisstraße nur die Kosten der Überbreiten der Fahrbahn gegenüber der mittleren Breite außerorts für Anliegerbeiträge angerechnet werden können. Dies ist hier nicht der Fall.

Zudem können hier keine Zuschüsse beantragt werden, da der Ausbau nicht den Regeln der Technik entspricht.

#### **Variante 2 – Vollausbau der Fahrbahn ohne die Gehwege im Ausbaubereich A (Anlage 4):**

Neben der Erneuerung des kompletten Oberbaus wird zusätzlich der nichttragfähige Untergrund auf die gesamte Länge ausgetauscht. Der Aufbau ist grundsätzlich auf eine zukünftig mögliche Schwerlastverkehrsbelastung ausgelegt.

Es ist zudem keine Bindung an die vorhandenen Fahrbahnbreiten mehr erforderlich. Die Straße kann durchgehend mit einer Breite von 6,00 m ausgebaut werden.

Im Bereich A werden der Gehweg und die Beleuchtung nicht erneuert. Der hier vorhandene Parkstreifen muss wegen erforderlicher Anpassungen neu ausgebaut werden.

Die Entwässerung in den Bereichen A und B erfolgt über Rinnen und Straßensinkkästen in den vorhandenen Mischwasserkanal. Dieser muss aber entsprechend aufdimensioniert werden.

Da sich die Fahrbahn nach dem Ausbau in einem ordnungsgemäßen Zustand befindet, können die beiden vorhandenen Streckenverbote nicht mehr begründet und somit rechtlich einwandfrei aufrecht erhalten werden. Hier gibt es auch keinen Handlungsspielraum.

Der Hintergrund der Untersuchung dieser Variante war, dass hier keine Ausbaubeiträge anfallen werden.

Die Maßnahme ist auch im Rahmen des GVFG zuschussfähig. Voraussetzung für die Auszahlung der Fördermittel ist aber, dass die Trasse als lastenfrei gilt bzw. alle Streckenverbote aufgehoben sind.

#### **Variante 3 – Vollausbau des gesamten Querschnitts (Anlage 5):**

Der Ausbau ist grundsätzlich identisch mit Variante 2 und gilt ebenso als zuschussfähig. Die Aufhebung der Streckenverbote ist auch hier zwingend.

Allerdings werden im Bereich A zusätzlich die beiden Gehwege und die Beleuchtung erneuert. Die Kosten für diese beiden Maßnahmen werden anteilig auf die betroffenen Anlieger zwischen der St.-Michael-Straße und Nansenstraße umgelegt.

Bei Variante 3 ist es bei vergleichbar geringen Anliegerbeiträgen möglich, den gesamten Straßenquerschnitt nach den Regeln der Technik herzustellen. Für den Vollausbau spricht neben den fahr- und sicherheitsrelevanten sowie optischen Aspekten, dass für die kommenden Jahrzehnte die Ent-

wässerungsproblematik behoben ist, der Überflutungsschutz der angrenzenden privaten Grundstücke erreicht werden kann und die hohen Unterhaltskosten wegfallen.

#### **Variante 4 – einfache Deckensanierung:**

Im Bereich A wird aufgrund der bereits beschriebenen Höhenzwangspunkte nur eine dünne Asphaltdeckschicht in Kaltbauweise auf der bestehenden Oberfläche aufgebracht. Bei den Bereichen B und C wird eine Asphaltdeckschicht im Hocheinbau eingebaut. Punktuell wird bei Notwendigkeit die Asphalttragschicht erneuert.

Diese Sanierung ist die einfachste Möglichkeit zur Verbesserung der Ebenheit der Fahrbahnoberfläche. Aufgrund des schlechten Zustandes der Straße ist ohne weitere Verbesserung der Tragfähigkeit mit vorzeitiger Rissbildung nach bereits einem Jahr zu rechnen.

Die Nutzungsdauer beträgt ca. zwei bis fünf Jahre.

Bei dieser Variante fallen weder Ausbaubeiträge an, noch können Zuschüsse beantragt werden.

Eine einfache Deckensanierung stellt vorerst einen guten Kompromiss dar, der unter Beibehaltung der Streckenverbote, zumindest der Tonnagebeschränkung, die notwendige Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit der Kraibergstraße bis zum Abschluss des Ausbaus der Ostumfahrung Etting gewährleistet.

Die Verwaltung schlägt vor, vorerst als Interimslösung die Variante 4 umzusetzen. Danach wird aber erneut die Frage nach einem regelgerechten Straßenausbau auf die Stadt zukommen.

### **C) Durchführung der Baumaßnahme**

Der Baubeginn der Maßnahme ist relativ kurzfristig umsetzbar und für das Frühjahr 2016 geplant. Die Bauzeit beträgt unter Vollsperrung ca. 1 Woche.

### **D) Projektkosten, Finanzierung und Einnahmen**

#### **1. Projektkosten**

Siehe Anlage 6

#### **2. Finanzierung**

Die voraussichtlichen Gesamtprojektkosten der Variante 4 betragen ca. 160.000 €. Im Investitionshaushalt 2016 stehen unter der Haushaltsstelle 631500.950000.33 800.000 € zur Verfügung.

#### **3. Einnahmen**

Beim Bau der Retzbachbrücke und der Radwegeverbindung nach Gaimersheim im Jahre 2005 wurden aufgrund der bestehenden Streckenbeschränkungen Zuschüsse in Höhe von 177.000 € zurückbehalten. Diese werden nur bei einem Ausbau der Varianten 2 oder 3 ausbezahlt. Die Fördergelder bewegen sich dann inkl. der rückbehaltenen Mittel bei einem Satz von 35-40 % zwischen 660.000 und 740.000 €.

Wie bereits beschrieben, fallen nur bei Variante 3 und auch nur im Bereich A Ausbaubeiträge an. Die Gehwege werden mit 55 % und die Beleuchtung mit 50 % der anrechenbaren Kosten umgelegt. Insgesamt liegt hier der Anteil der betroffenen Anlieger bei ca. 74.000 €.

### **E) Beteiligung der Fachämter und des Bezirksausschusses**

Dem Bezirksausschuss VII – Etting sowie den betroffenen Anwohnern wurden die Varianten 1 bis 3 Ende September 2015 vorgestellt.

Das Hauptanliegen der Anwesenden war, die vorhandenen Streckenverbote aufrecht zu erhalten. Daraufhin wurde die Variante 4 erarbeitet. Der Bezirksausschuss VII – Etting hat der Variante 4 zugestimmt.

Die betroffenen Fachämter stimmten der Sanierungsplanung zu.