

Sitzungsvorlage DS 2016/117

Ortsverwaltung Eschach
Rist, Stefan
(Stand: **14.04.2016**)

Mitwirkung:

Aktenzeichen:

**Bau- und Verkehrsausschuss
Eschach**

nicht öffentlich am 26.04.2016

Ortschaftsrat Eschach

öffentlich am 03.05.2016

**Sanierung Torplatz Weißenau
- Sachbeschluss**

Beschlussvorschlag:

1. Der Torplatz in Weißenau wird entsprechend der Entwurfsplanung des Ingenieurbüros Kohler Ingenieure GbR, Großtobeler Straße 47, 88276 Berg vom 06.07.2015 saniert. Die Gesamtkosten betragen 185.000,00 €.
2. Die Ingenieurleistungen für weitere Planung, Ausschreibung und Bauleitung werden an das Ingenieurbüro Kohler, vergeben.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Baumaßnahme öffentlich auszuschreiben und 2016 umzusetzen.
4. Die Finanzierung erfolgt über die Finanzposition 1.6309.5171.000. Hier steht ein Betrag von 190.000,00 € zur Verfügung.

Sachverhalt:

1. Hintergrund

Im Januar 2002 wurde das Architekturbüro Kienzle, Vögele, Blasberg mit der Entwurfsplanung für einen grundlegenden Umbau der Bushaltestelle Torplatz in Weißenau beauftragt, später wurde dann das Ingenieurbüro Marschall + Klingenstein für die Planung der Straßenbauarbeiten hinzugezogen. Die Ortschaft hat sich für einen Pflasterbelag sowohl im Wartebereich als auch im Fahrbahnbereich entschieden.

Im Laufe der Jahre 2013 und 2014 verschlechterte sich der Zustand der Fahrspur durch den enormen Busverkehr erheblich. Starke Absenkungen und Beschädigungen sind entstanden. Aufgrund dieser Situation hat die Ortsverwaltung Eschach das Ingenieurbüro Kohler beauftragt, den Zustand der Bushaltestelle zu überprüfen und eine Schadensanalyse zu erstellen.

Nach einer Ortsbesichtigung und Durchsicht der Unterlagen hat das Ingenieurbüro Kohler festgestellt, dass der Unterbau nicht nach der Einbauempfehlung des Pflasterherstellers hergestellt wurde. Außerdem hätte eine Pflasterung der Fläche in Anbetracht des hohen Busaufkommens evtl. kritischer betrachtet werden müssen. Des Weiteren wird nur das Oberflächenwasser in Schächte abgeleitet. Eine Entwässerung in den darunterliegenden Schichten z.B. durch Drainagen ist in den Planunterlagen nicht zu erkennen und stellt ebenfalls ein Problem dar. Diese Informationen wurden im Bau- und Verkehrsausschuss am 03.12.2014 zur Kenntnis gegeben.

Schadensersatzansprüche gegen das Architekturbüro sind nicht möglich, da diese verjährt sind.

2. Vorgehen

Das Ingenieurbüro Kohler hat festgestellt, dass der Unterbau des Fahrbahnbelags nicht mehr wasserdurchlässig ist. Eindringendes Oberflächenwasser kann nicht nach unten abfließen. Darüber hinaus ist der vorhandene Aufbau den Lasten aus dem Busverkehr nicht mehr gewachsen. Aus diesem Grund muss der Fahrbahnbelag des Torplatzes grundlegend saniert werden. Denkbar sind folgende Bauweisen:

1. Bauweisen mit Asphaltdecken

Vorteile

- kurze Bau- und Sperrzeiten
- geringe Geräuschemissionen
- geringer Pflegeaufwand

Nachteile

- Verformungsrisiko
- Qualitätsminderung bei Handeinbau
- nicht treibstoffresistent

2. Bauweisen mit Betondecken

Vorteile

- verformungsstabil
- für höchste Belastungen geeignet
- lange Nutzungsdauer
- treibstoffresistent

Nachteile

- längere Bau- und Sperrzeiten
- hoher Aufwand bei Aufgrabungen
- Fugenpflege in regelmäßigen Abständen erforderlich
- optische Beeinträchtigung durch Tropföle

3. Bauweisen mit Pflasterdecken

Vorteile

- hohe Gestaltungsvielfalt
- mehrfache Nutzung der Pflastersteine

Nachteile

- nur für begrenzte Belastungen geeignet
- längere Bau- und Sperrzeiten
- höhere Geräuschemission
- Fugenpflege in regelmäßigen Abständen erforderlich
- erschwerter Winterdienst bei Naturpflaster

Ausgangswert für die Festlegung der Belastungsklasse ist grundsätzlich die Verkehrsbelastung der Busverkehrsfläche nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RstO 12, Tabelle 3).

Die Verkehrsbelastung liegt hier bei 135 Busse/Tag bis 425 Busse/Tag.

Für die Sanierung der zentralen Bushaltestelle wird deshalb eine Bauweise mit Asphaltdecken und folgendem Aufbau vorgeschlagen.

- Asphaltbeton 4cm
- Asphaltbinderschicht 8cm
- Asphalttragschicht 14cm
- Frostschuttschicht 44cm (Bestand)

Dieser Aufbau ist geeignet, die Verkehrsbelastungen auf Dauer schadlos aufzunehmen.

Des Weiteren wurde geprüft, ob eine farbige Asphalttschicht eingebracht werden kann. Dies würde Mehrkosten in Höhe von ca. 35.000 € verursachen.

Darüber hinaus wurde eine Verlegung von Großformatplatten geprüft. Der Sanierungsvorschlag bzw. die Aufbauempfehlung der Fa. Lithonplus vom 30.03.2015 für Großformatplatten in gebundener Verlegung ist eine komplexe Sonderbauweise, für die aber eine Beratungshaftung ausgeschlossen wird.

3. **Beauftragung des Ingenieurbüros**

Da das Ingenieurbüro Kohler bereits mit der Schadensanalyse sowie der Entwurfsplanung samt Kostenberechnung von Seiten der Verwaltung beauftragt wurde und über fundiertes Fachwissen verfügt, empfiehlt die Ortsverwaltung das Ingenieurbüro Kohler mit der Sanierung des Torplatzes in Weißenau zu beauftragen.

4. **Kosten und Finanzierung:**

Nach der Kostenberechnung des Ingenieurbüros Kohler vom 06.07.2015 belaufen sich die Kosten für die Maßnahme auf 185.000 €. Hiervon sind 153.385,05 € für Bauarbeiten, 15.000,00 € für die Ingenieurleistungen und 16.614,95 € für Unvorhergesehenes, ca. 10 % der Baukosten. Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt über die Finanzposition 1.6309.5171.000. Im HH-Jahr 2016 sind Haushaltsmittel in Höhe von 190.000 € eingestellt.

Einmalige Kosten (Beschaffungs-/Herstellungskosten, abzügl. Zuschüsse, Beiträge usw.)	
Bauarbeiten	153.385,05 €
Unvorhergesehenes	16.614,95 €
Ingenieurkosten	15.000,00 €
Gesamtsumme	185.000,00 €

Laufende Kosten (u. a. Personal-, Sachkosten, abzüglich zu erwartende Einnahmen)	

Mittelbereitstellung im Haushalt	
Verwaltungshaushalt: Fipo: 1.6309.5171.000	

5. **Weiteres Vorgehen**

Nachdem der Sachbeschluss gefasst wurde, erfolgt am 24.05.2016 die Ausschreibung im Staatsanzeiger und in der Schwäbischen Zeitung. Angebote der interessierten Firmen, sind bis zum 16.06.2016 abzugeben. Die Auftragsvergabe erfolgt dann am 12.07.2016. Es wird angestrebt, die Baumaßnahme in den Sommerferien durchzuführen, da in dieser Zeit weniger Busse verkehren. Die RAB ist in die Maßnahme eingebunden, da für die Dauer der Bauzeit Ersatzbushaltestellen eingerichtet werden müssen.

Anlagen:

Lageplan

Regelquerprofil