



Protokollauszug

aus der
55. öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
vom 05.09.2017

öffentlich

Top 5.1 Brandenburger Straße - Gefahrenabwehr/baulicher Erhalt

Frau Woiwode (Bereich Verkehrsanlagen) informiert anhand von Ergebnissen aus einer Untersuchung (Anlage zur Niederschrift) über den Zustand der Brandenburger Straße und die zur Gefahrenabwehr und zum baulichen Erhalt einzuleitenden Maßnahmen. Dabei geht sie im Einzelnen auf die Ausgangssituation, die Erfassung des Bestandes, die daraus resultierende Feststellung ein und stellt mögliche Varianten zur Umsetzung der Maßnahmen sowie grobe Kostenschätzungen dafür vor.

Die Herstellung wird barrierefrei erfolgen und ist somit auch für Rollstuhlfahrer nutzbar.

Herr Jäkel hebt hervor, dass die Brandenburger Straße als Fußgängerzone in der Innenstadt wichtig für Potsdam sei. Aus diesem Grund sollte sie nicht asphaltiert werden, sondern den höchsten Gestaltungsanspruch, vergleichbar mit der Fläche des Alten Marktes in Potsdam, erhalten. Dies drückt sich aus in einem behutsamen Umgang mit Materialien und in einer qualitätsvollen Lösung. Gegebenenfalls wäre eine abschnittsweise Umsetzung sinnvoll. Auf jeden Fall sollte die Umsetzung mit viel Sensibilität erfolgen.

Hinsichtlich der Frage, ob die Umsetzung aus Mitteln der Sanierungsgebietsumlagen oder über eine Beteiligung der Anlieger nach Kommunalabgabengesetz erfolgen wird, kann im Moment noch keine Aussage getroffen werden. Herr Goetzmann führt aus, dass auch in einem Sanierungsgebiet die Verwendung der Mittel nicht frei zu interpretieren sei, sondern von der Zustimmung des Fördermittelgebers abhängt.

Herr Kirsch fragt, ob ein sanierungsbedingter Wertzuwachs berücksichtigt wird.

Frau Woiwode antwortet, dass eine rechtliche Prüfung notwendig sei. Sie ergänzt, dass auch Instandsetzungen umlagefähig sind, wenn sie grundhaft sind.

Brandenburger Straße Berichterstattung im SBV-Ausschuss 05.09.2017 **Gefahrenabwehr/baulicher Erhalt**

Ausgangssituation

Die Brandenburger Straße ist eine in großen Teilen als Fußgängerzone ausgewiesene Verkehrsanlage im Stadtzentrum Potsdams. Auf 630 m ist die Verkehrsfläche zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und dem Brandenburger Tor mittig mit Pflaster in gebundener Bauweise befestigt.

Die Verkehrsfläche weist über die gesamte Fläche Schäden in Form lockerer Pflastersteine auf. Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, wurden die Schadstellen in ausgewählten Bereichen flächig durch den Einbau von gebundenem Fugenmaterial überarbeitet und anfänglich kleinteilig repariert. Nachdem sich dennoch immer mehr Einzelsteine gelockert haben, wurde dazu übergegangen, diese Fehlstellen mit Asphalt zu schließen.

Der Unterhaltungsaufwand ist in den letzten Jahren stark angestiegen. Trotz aller Bemühungen nehmen die Gefahrstellen weiterhin zu. Diese Leistung kann nicht mehr dauerhaft über den städtischen Bauhof abgesichert werden. Neben den jährlich anfallenden Aufwand sind auch die zunehmend schlechter werdende Optik und Laufeigenschaft der Oberfläche der Grund, um einen anderen Umgang mit dem baulichen Erhalt zu finden.

Es galt mögliche Instandsetzungsmaßnahmen zu untersuchen, die von längerfristiger Wirkung sind und den geltenden Regelwerken sowie dem Stand der Technik entsprechen.

Bestandserfassung

Es wurden nacheinander folgende Belange untersucht:

- Erfassung des vorhandenen Pflasterbildes, Pflastermaterials und Schichtenaufbaus für die Beurteilung anhand aktuell geltender Regelwerke sowie dem Stand der Technik
- Ermittlung des Oberbaus gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) für den Vergleich mit dem vorhandenen Schichtenaufbau
- Darstellung der Bauausführung für Flächenbefestigungen mit Pflasterdecken in gebundener Ausführung für den Abgleich des vorhandenen Oberbaus mit den aktuell geltenden Planungsgrundsätzen
- Betrachtung und Bewertung der Lösungsfindung
- Kostenschätzung der fachlich sinnvollen Lösungsmöglichkeiten

Feststellung

Durch die Begutachtung der vorhandenen Befestigung wurden die nachfolgend aufgeführten Punkte festgestellt werden:

- Der Schichtenaufbau ist nicht homogen und variiert in Material und Stärke.
- Als Tragschicht dient eine Schicht aus Beton und Recyclingmaterial. Diese ist gering bis gar nicht wasserdurchlässig.
- Die Anforderungen an das Pflastermaterial hinsichtlich der Abweichung von der Mindestdicke nach TL Pflaster-StB sind nicht eingehalten.
- Der vorhandene Oberbau ist weder frostsicher noch im erforderlichen Maß tragfähig.
- Der vorhandene Oberbau weicht von den aktuell empfohlenen Baugrundsätzen ab und entspricht nicht den heutigen anerkannten Regeln der Technik.
- Eine Wiederverwendung des vorhandenen Pflastermaterials im Straßenbau für Bereiche mit besonderer Beanspruchung ist unter den anstehenden Bedingungen unwahrscheinlich.

Maßnahmenvorschläge

Die hier dargestellten Lösungsmöglichkeiten beziehen sich auf die ca. 5.040 m² große Reihensteinpflasterfläche zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und dem Brandenburger Tor, die augenscheinlich als Fahrbahn wahrgenommen wird. Dieser Abschnitt ist ca. 630 m lang und ca. 8 m breit.

Erkenntnisse zur Bildung der Schadstellen:

- ausreichender Frostsicherheit und Tragfähigkeit fehlt
- Wasserdurchlässigkeit im Unterbau unzureichend
- durchschnittliche Steindicke des vorhandenen Pflasters von 9,5 cm für die Belastungen als Fußgängerzone und Einkaufsstraße mit Anlieferverkehr, Markt- und Veranstaltungsflächen nicht ausreichend

Bisherige Maßnahmen:

nachträgliche Verfüugung mit gebundenem Fugenmaterial
Fehlstellen punktuell mit Kaltasphalt aufgefüllt

Findung von Lösungsmöglichkeiten für

- den Erhalt im Bestand,
- Alternativlösungen mit Erneuerung des Deckenbelages und
- grundhaften Ausbau

Variante A - Erhalt im Bestand

Sanierung von Einzelstellen mit vorhandenem Pflastermaterial

Eine ggf. auch nur stellenweise Erneuerung des Pflasterbelages würde eine kurzzeitige optische Verbesserung bewirken. Auf Grund des mit Defiziten behafteten verbleibenden Unterbaues entspricht dies nicht den anerkannten Regeln der Technik. Die Baufirmen geben keine Gewährleistung, der dauerhafte Erfolg ist nicht sichergestellt und es ergibt sich weiterhin die Notwendigkeit fortlaufender Reparaturen.

➔ *auf Dauer unwirtschaftlich und nicht zielführend*

Variante B - Erneuerung des Deckenbelages

Mit dem Neubau des kompletten Deckenbelages ohne gleichzeitige Erneuerung der darunterliegenden Schichten ist keine nachhaltige Sanierung mit Pflaster möglich, da die ursächlichen Probleme weiter bestehen. Es entspricht nicht den anerkannten Regeln der Technik. Die Baufirmen geben keine Gewährleistung. Es können keine erfolgsversprechenden Prognosen zur Langzeitwirkung gegeben werden.

➔ *nicht zielführend*

Anmerkung:

Der Einbau einer Asphaltdecke würde zwischenzeitlich auch auf längere Zeit eine ebene Fläche gewährleisten. Die Defizite des Unterbaues hinsichtlich der Wasserdurchlässigkeit wirken sich bei Asphaltüberbauung nicht aus, da Asphalt an sich wasserundurchlässig ist und somit kein maßgeblicher Wassereintrag in die Konstruktion erfolgt.

Variante C - grundhafter Ausbau

- Erneuerung der Gesamtfläche mit Natursteinpflaster
- Erneuerung der Gesamtfläche mit Betonsteinpflaster
- Erneuerung der Gesamtfläche in Asphaltbauweise
- Erneuerung der Gesamtfläche mit farbigen Asphalt
- Erneuerung der Gesamtfläche mit farbigen Strukturasphalt

➔ Vergabe der Planungsleistung

Variante D - grundhafter Ausbau unter Verwendung des vorhandenen Pflastermaterials

die Abmaße der Steine weisen eine große Streuung auf,
die durchschnittliche Steindicke von 9,5 cm ist untermaßig,

- wenig erfolgsversprechend, sollte aber dennoch als Untervariante im Rahmen der Vergabe der Planungsleistung untersucht werden

Grobe Kostenschätzung für die aufgeführten Varianten:

Natursteinpflaster	2,1 Mio. €
Betonpflaster	1,9 Mio. €
Asphalt, schwarz	525.000 €
Asphalt, farbig	1 Mio. €
Asphalt, farbig und Struktur	1,2 Mio. €