

**Antwort der Verwaltung
auf die Anfrage der/des** : **Bündnis 90/Die Grünen-Ratsfraktion**

**für die Sitzung des
Ausschusses für Bauen, Planung
und Grundstücke am** : **24.09.2009**

THEMA : **Klapperndes und defektes Pflaster**

Antwort erteilt : **Stadtrat Dienberg**

Die pauschale Aussage, dass der Bauverwaltung „Probleme mit klapperndem Pflaster“ bekannt seien, impliziert, dass im Stadtgebiet flächenhaft Pflasterbereiche defekt seien.

Dies ist aus Sicht der Verwaltung in großen Teilen nicht so und muss differenziert betrachtet werden. In Wohngebieten, im Außenbereich, Fuß-/Radwegen und wenig belasteten Flächen gibt es selten bis keine Probleme.

Anders stellt sich die Situation in schmalen, hoch belasteten – insbesondere von Bussen befahrenen – Fahrbahnen im Innenstadtbereich dar. Die Vermutung, dass frühere Pflasterungen haltbarer seien, muss ebenfalls relativiert werden, da insbesondere die Verkehrsbelastung sowohl hinsichtlich zulässigen Gewichts als auch quantitativ deutlich gestiegen ist. Klapperndes Pflaster in vergleichsweise neuen Straßen gibt es nicht.

Zu 1.

Wie bereits ausgeführt, sind überwiegend im innerstädtischen „Busing“ Pflasterschäden auffällig, insbesondere in den Straßen: Stumpfbiel, Gotmarstraße, Zindelstraße, Nikolaistraße, Gronerstraße, Kurze Geismar Straße, Theaterstraße, Wilhelmsplatz in Teilbereichen.

Zollstock, Siekweg und Stadtstieg u.ä.: Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung aus den 90er Jahren.

Zu 2.

Die genannten Pflasterflächen wurden überwiegend in den Jahren 1980 bis 2000 hergestellt. Mit Änderung der Richtlinie zur Standardisierung des Straßenoberbaus ist ein derartiger Einbau seit 2001 in von Bussen stark belasteten Straßen jedoch nicht mehr zulässig.

Zu 3. + 4.:

Wenn Schäden vor Ablauf der Gewährleistung an Straßen und deren Einrichtungen auftreten (i.d.R. 5 Jahre), werden diese generell von den Firmen auf deren Kosten behoben.

Zu 5.

Die Nutzungsdauer bei Fahrbahnen aus Naturstein beträgt nach Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) rd. 50 Jahre, bei Klinkerstraßen 35 Jahre und Werksteinfahrbahnen ca. 40 Jahre. Diese Zeiträume beziehen sich auf den kompletten Oberbau einer Straße: Entwässerungseinrichtungen, Gossen, Borde und Fahrbahnaufbau.

Voraussetzung dafür ist, dass die Straße auf die Belastung abgestimmt ist, die Oberflächen ausreichend unterhalten werden und ca. zur Hälfte der Nutzungsdauer einmal die Oberfläche (Verschleißschicht) flächendeckend saniert wird (analog Asphalt-Fahrbahnen).

Zu 6.

Generell treten (siehe Aufstellung zu 1) die Schäden nur in für Pflaster zu stark belasteten Straßen (Bauklasse II (= hoher Anteil an Schwerlastverkehr) entsprechend der Richtlinien für den Straßenoberbau (RSTO)) auf. Ein besonderes Problem stellt der Busing dar, in dem die Fahrbahnbreiten zwischen den Gossen eine Breite von ca. 2,90 m aufweisen. Diese Straßen unterliegen einem extremen Spurverkehr, der vom Pflaster nicht aufgenommen werden kann. Weitere Probleme bereiten die eingesetzten Saug-/Kehrwagen und der Saugeffekt der Niederflurbusse. Das Fugenmaterial wird hierbei, bevor es sich verfestigen kann, wieder aus den Stoßfugen entfernt. Dagegen gibt es die Anordnung, im ersten Halbjahr ausschließlich manuell zu reinigen.

Die zitierte „Jüdenstraße“ mit ihrem Klinkerpflaster nimmt unter den Busingstraßen eine Sonderstellung ein. Die Fahrbahn und Gehwege sind im Jahr 1978 von einer Firma neu hergestellt worden. Bereits in 1981 musste die komplette Fahrbahn durch den städtischen Bauhof aufgenommen und mit neuem Klinkermaterial wieder hergestellt werden. Auch damals hatte man bereits schwerwiegende Probleme mit Pflasterbauweisen im Busing. Das Fugenmaterial hatte hier dann genügend Zeit sich zu verfestigen, da seinerzeit keine Kehrwagen mit Saugkraft eingesetzt wurden und keine Niederflurbusse verkehrten. Außerdem entsteht in der Jüdenstraße kein Spurverkehr, da sie eine Breite von mind. 6,0 m aufweist.

Die Pflasterflächen an der „Jacobi- und Johanniskirche“ unterliegen nicht den genannten Belastungen und weisen daher auch nicht diese Schäden auf.

Zu 7.

Die bautechnischen Standards haben sich bezüglich der Tragschichten, das Bettungs- und Fugenmaterial im Laufe der Jahre immer weiter verbessert. Die früher hergestellten Pflasterstraßen hätten unter den heute herrschenden Gegebenheiten eine wesentlich kürzere Lebensdauer.

Zu 8.

Direkte Investitionskosten durch unmittelbare Erneuerung sind nicht zu erwarten, allerdings sind die Folgekosten für wiederholtes Nachfugen und Reparaturarbeiten durch den Baubetriebshof erheblich höher als die bauliche Unterhaltung des seit einigen Jahren verwendeten standfesten Asphalts in aufgehellter Form.

Zu 9.

Die Prinzenstraße, Theaterstraße und die Lange Geismar Straße sind die in den letzten Jahren hergestellten Pflasterfahrbahnen. Diese unterliegen nicht den Belastungen aus Schwerverkehr wie die Fahrbahnen im Busring und weisen folglich auch nicht diese Schadensbilder auf. Diese Straßen sind genau wie alle anderen Pflasterstraßen nicht für die dauerhafte Befahrung mit Schwerlastverkehr ausgelegt.

Aus den vorliegenden Erfahrungen wurde Anfang dieses Jahrzehnts die fachtechnisch richtige Entscheidung getroffen, in hoch belasteten Innenstadtstraßen (Busse) den vom Fachbereich Tiefbau in Zusammenarbeit mit Asphaltmischwerken entwickelten, hochstandfesten und gestalterisch ansprechenden Asphaltaufbau einzusetzen, der sich zusätzlich unterhaltungsfreundlicher darstellt.

Die damaligen Entscheidungen, Pflaster im Busring einzubauen, waren politische und gestalterische Vorgaben.

Zu 10.

Es sind keine zusätzlichen Forderungen an die Ausschreibenden und Firmen zu stellen, da früher wie auch zukünftig die einschlägigen Vorschriften eingehalten wurden bzw. werden.

In der Vergangenheit war Pflastereinbau im Busring entsprechend erlaubt. Die heutige Vorschrift lässt einen derartigen Einbau jedoch seit 2001 nicht mehr zu.