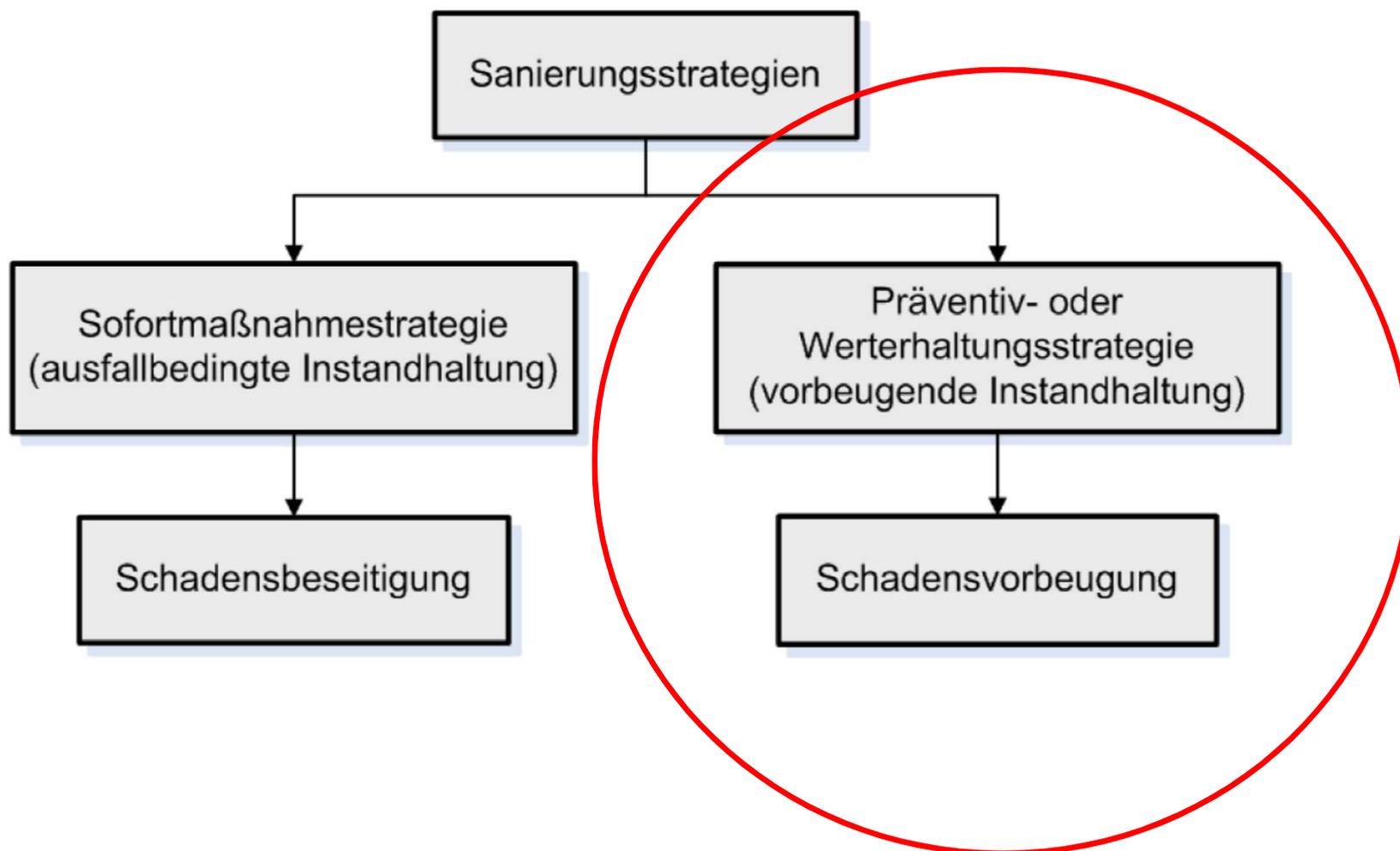


Strategie zur Vorgehensweise bei der baulichen Kanalsanierung im EB70



Stadt Dortmund
Stadtentwässerung

Einleitung





- Ziele der Strategie:
 - Sanierung der gravierendsten Schäden innerhalb von 4 Jahren
 - Effizienzsteigerung durch wechselseitige Betrachtung von hydraulischer und baulicher Sanierung
 - Berücksichtigung übergeordneter Planungen: Synergieeffekte, z.B. mit Straßenbau

- Umsetzung der Strategie:
 - Anpassung der Befahrungssystematik
 - Installation einer ingenieurmäßigen Klassifizierung
 - Durchführung einer systematischen Bedarfsplanung
 - Bildung von Sanierungsprioritäten
 - Langfristige Sanierungsplanung

1. Darstellung der neuen Befahrungssystematik



Rechtliche Grundlagen

- DWA - M 149-3
 - ZK 0: Sofortiger Handlungsbedarf
 - ZK 1: kurzfristiger Handlungsbedarf
- § 60 (2) des Wasserhaushaltsgesetzes-WHG :
 - Durchführung der erforderlichen Maßnahmen *innerhalb einer angemessenen Frist*
- RdErl. d. Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – IV B 6 – 031 002 0201 v. 3.1.1995
 - Bei Beeinträchtigung der Standsicherheit: *Unverzüglich*
 - Bei Beeinträchtigung der Funktion der Haltung: *Innerhalb von 5 bis 10 Jahren (abhängig vom Umfang der Schäden)*
 - Bei Exfiltration: *Unverzüglich bis innerhalb von 10 Jahren*

1. Darstellung der neuen Befahrungssystematik



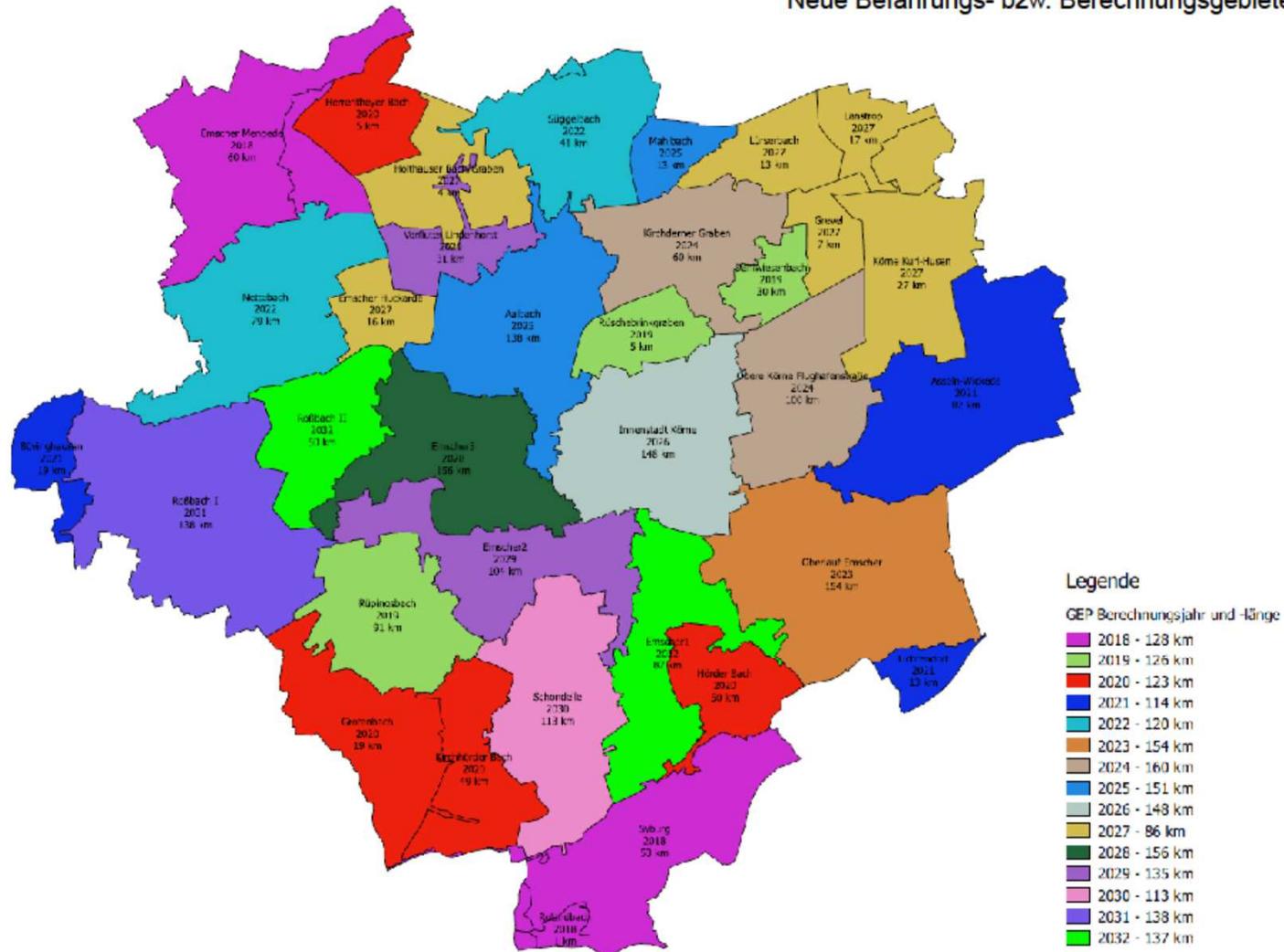
- Neuordnung der Befahrungsgebiete:
 - Vorgehen gemäß hydraulischer Einzugsgebiete
 - Ausdehnung des Inspektionszyklus von 10 auf 15 Jahre
 - i. M. 123 km/a anstatt bisher 185 km/a

- Vorteile:
 - Überlagern von hydraulischen und baulichen Zustandsergebnissen
 - Die Sanierung eines Befahrungsbezirkes innerhalb von 4 Jahren ist realistisch darstellbar
 - Für die Sanierungsplanung liegt immer ein aktuelles Video vor (nicht älter als 5 Jahre)
 - Einsparung / Verlagerung von Kapazitäten beim Kanalbetrieb z. B. zur systematischen Befahrung von Schächten

1. Darstellung der neuen Befahrungssystematik



Neue Befahrungs- bzw. Berechnungsgebiete

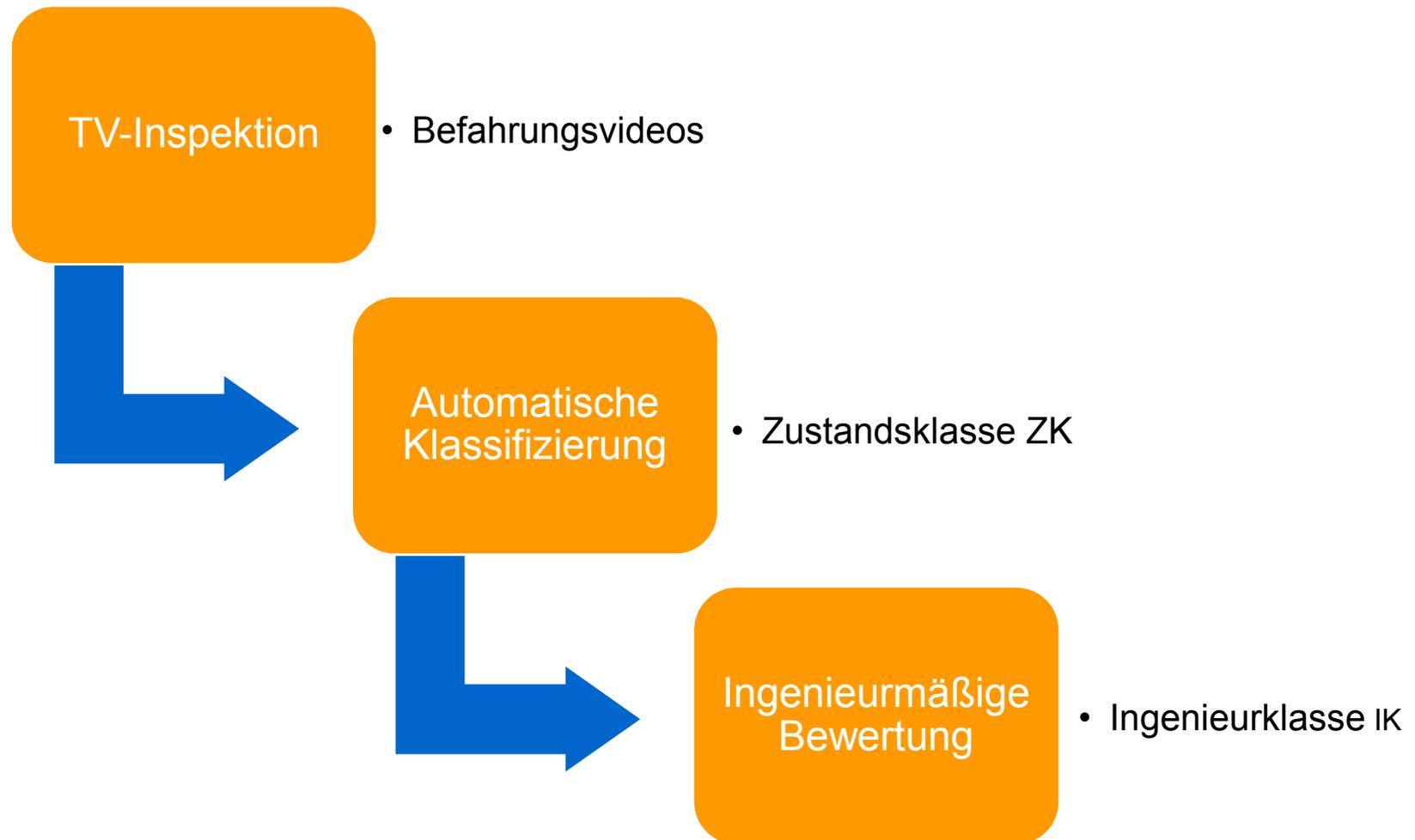


Legende

GEP Berechnungsjahr und -länge

- 2018 - 128 km
- 2019 - 126 km
- 2020 - 123 km
- 2021 - 114 km
- 2022 - 120 km
- 2023 - 154 km
- 2024 - 160 km
- 2025 - 151 km
- 2026 - 148 km
- 2027 - 96 km
- 2028 - 156 km
- 2029 - 135 km
- 2030 - 113 km
- 2031 - 138 km
- 2032 - 137 km

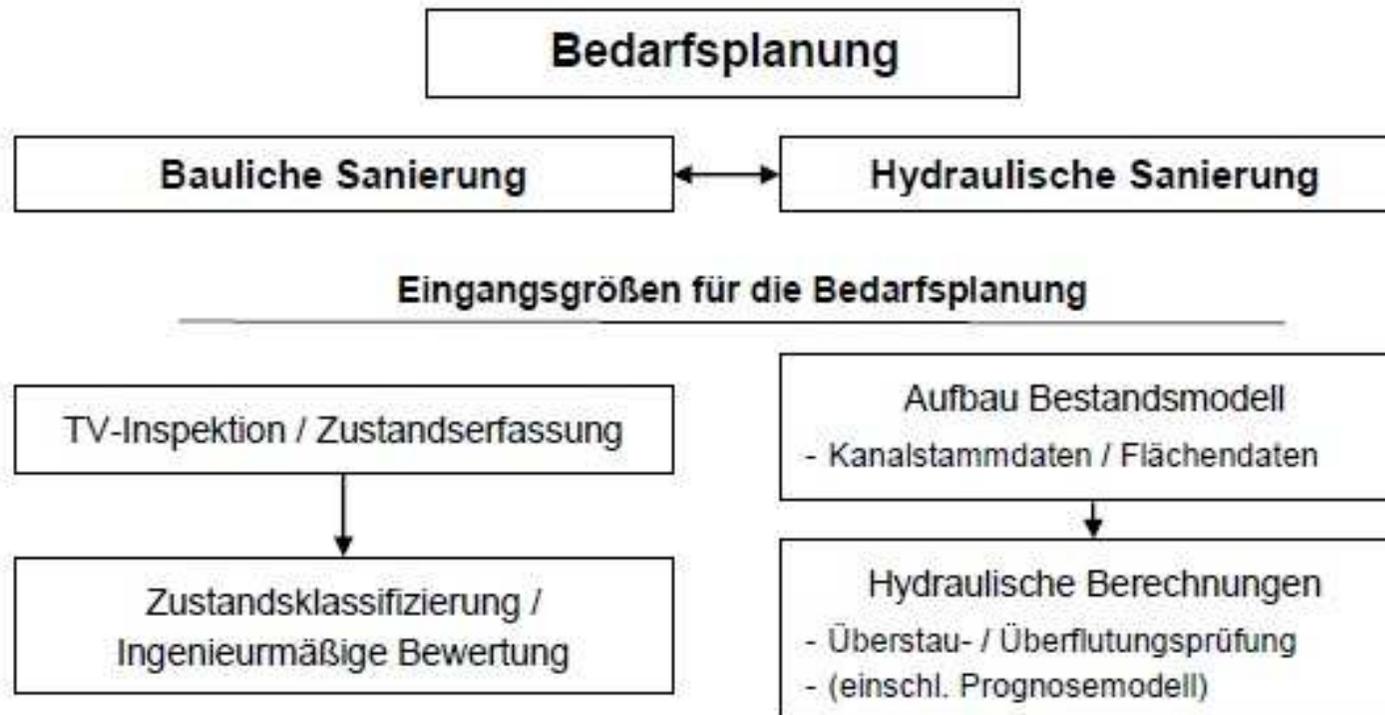
2. Ingenieurmäßige Klassifizierung



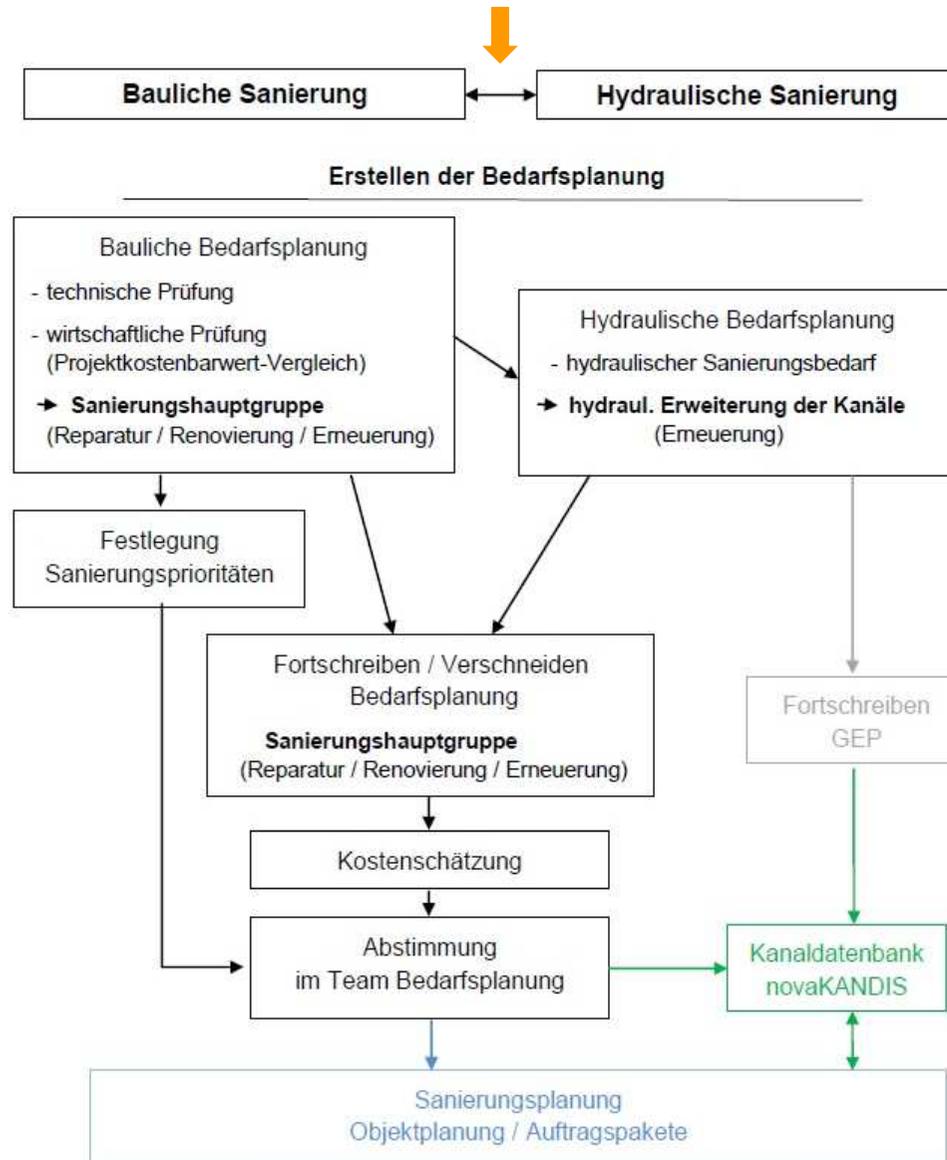
3. Bedarfsplanung



Schematische Darstellung
des Konzeptes



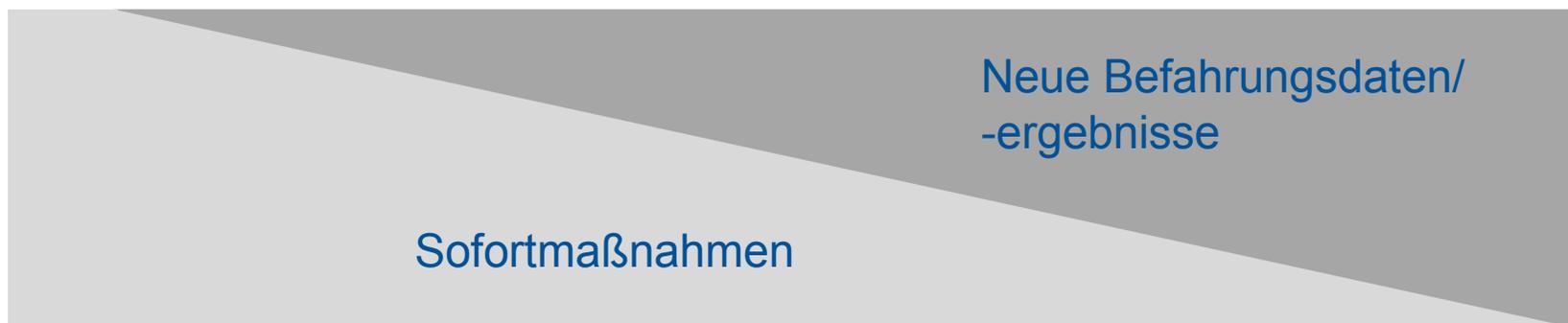
3. Bedarfsplanung



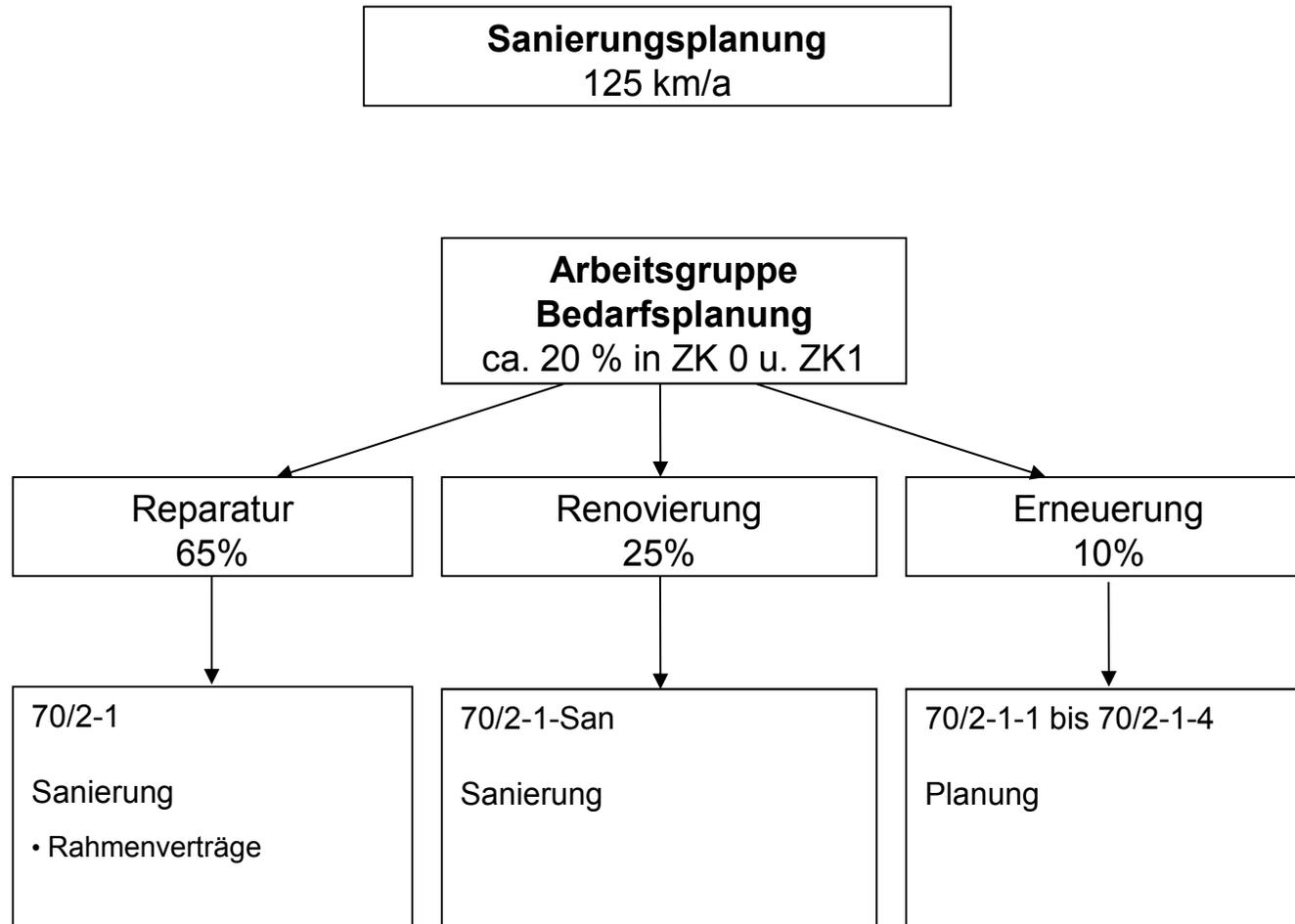
4. Objektplanung / Auftragspakete



- Die Zusammenstellung der Auftragspakete kann zunächst aus der identifizierten Menge der Sofortmaßnahmen erfolgen.
- Sobald Ergebnisse durch die „neuen“ Inspektionen der geänderten Befahrungssystematik vorliegen, kann die Bildung der Auftragspakete hieraus erfolgen.
- Der Anteil an Sofortmaßnahmen wird sukzessive abnehmen!



4. Objektplanung / Auftragspakete



4. Objektplanung / Auftragspakete



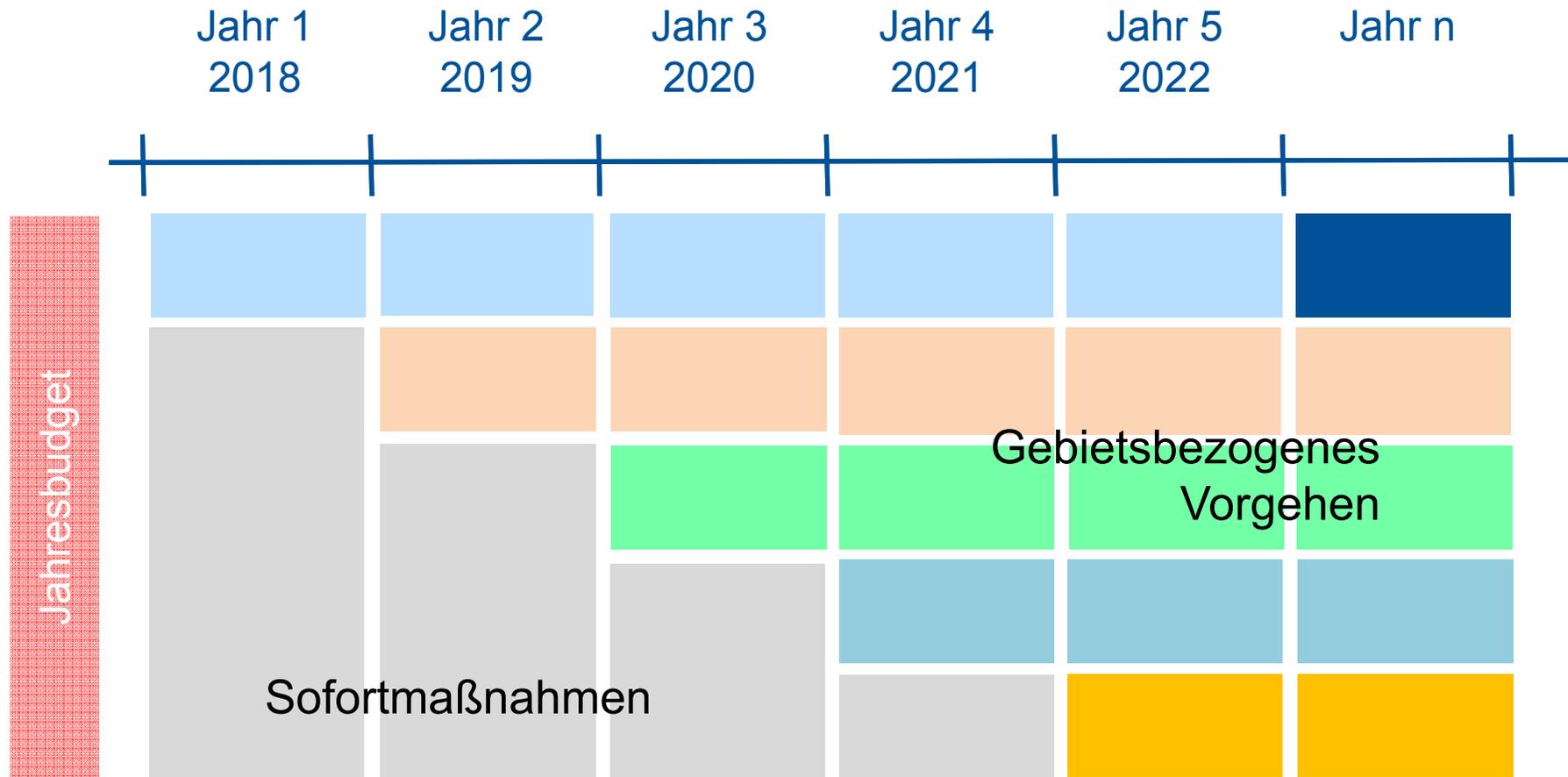
4. Objektplanung / Auftragspakete



4. Objektplanung / Auftragspakete



4. Objektplanung / Auftragspakete



4. Objektplanung / Auftragspakete



Zusammenfassung

- Substanzerhaltung des Kanalnetzes gesichert
- Kostenbedarf Investitionen gemäß Wirtschaftsplan 2017 [EUR]

	2017	2018	2019	2020
Investitionsmaßnahmen gesamt	33 Mio.	33 Mio.	32 Mio.	35 Mio.
davon Sanierung	17 Mio.	19 Mio.	21 Mio.	23 Mio.



Herzlichen
Dank!

Frank David
70/2-1-San
Tel.: 2 57 22
Mail: fdavid@stadtdo.de

Dr. Ing. Christian Falk
70/TBL
Tel.: 2 26 63
Mail: dfalk@stadtdo.de