

1. Kriterien zur Kategorisierung
Schadensbilder, Schadensausmaß,
unterschieden, ob Schaden im Gehweg oder in der Fahrbahn
unterschieden, ob punktuell oder flächig

2. technische Möglichkeiten auf Schäden zu untersuchen
 - Schäden treten an der Oberfläche auf, dann kann mit Georadar oder Bohrung/Schürfe die Ursache ergründet werden (Extern)
 - keine aufwendige flächige Untersuchung im gesamten Stadtgebiet

3. schon sanierte Straßen
 - Straßengrunderneuerungsprogramm 2014/2015
VO 11004-13 aus Dez. 2013

2014	3.450 Mio.
2015	2.425 Mio.

ausgewählt anhand

 - Zustandsbewertung
 - angefallenen Unterhaltungskosten
 - Priorisierung nach Funktion (Hauptverkehrsstr. / Anliegerstr.)
 - möglichst gleichmäßige Verteilung auf Stadtbezirke
 - Abstimmung mit DEW, Kanal etc.

4. Erfahrung „Offenporiger Asphalt“
 - keine, denn „offenporiger Asphalt“ (sehr hohlraumreich) wird innerstädtisch nicht eingesetzt, nur auf Autobahnen (Probleme: hält nicht lange, Entwässerung in -1 -Ebene , keine Selbstreinigung etc.)
 - innerstädtisch LOA • sehr dichter Asphalt, hält, wenn er richtig eingebaut wird und der Untergrund tragfähig ist, ebenso gut wie herkömmlicher Asphalt
 - „Plateau und Schluchten“, keine spitze Körnung -> Lärm entsteht „nicht“
 - nicht teurer als normaler Asphalt, aber schwieriger einzubauen
 - Einbau nur auf gerader Strecke, keine Ausrundungen oder Zwickel
 - Lärminderung ab 40 km/h, bei 30 km/h ist Motor lauter als Reifen/Fahrbahn
 - KP II und Folgemaßnahmen: 30 km LOA verbaut
 - Lebensdauer analog zu herkömmlichen Asphalten, Minderung aber i.d.R. durch Aufbrüche (Ver- und Entsorgungsleitungen)

5. Welche Infrastruktur (siehe Drucksache Infrastrukturoffensive)
6. Verteilung (siehe Drucksache Infrastrukturoffensive)