

MITTEILUNGSVORLAGE

an den Landrat
für TOP „Mitteilungen“ im

Abt. 66-Straßenbau und -unterhaltung
Aktenzeichen/Datum /22.08.2016

Gremium	am	Status
Ausschuss für Straßen- und Hochbau, Vermessung und öffentlichen Personennahverkehr	25.08.2016	öffentlich

Betreff **Bericht zum Zustand des Kreisstraßennetzes**

Bericht zum Zustand des Kreisstraßennetzes

2015 umfasste das Infrastrukturvermögen im Straßenbau 416 km Kreisstraßen, ein Radwegenetz von 165 km und 109 Brückenbauwerke. Das Anlagevermögen (Straßen, Brücken und Radwege), bezifferte sich Ende 2015 auf insgesamt rd. 134,4 Mio. € (2014: 137,4 Mio. €). Damit verbunden waren in 2015 planmäßige Abschreibungen in Höhe von rd. 5,2 Mio. €.

Der Zustand aller Kreisstraßen wird regelmäßig in einem zeitlichen Abstand von 3 Jahren erfasst, bewertet und einer Zustandsklasse von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) zugeordnet.

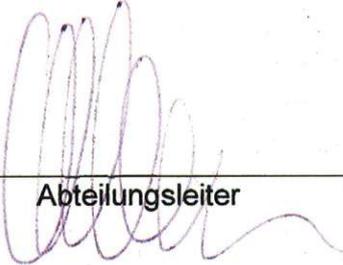
Die letzte Zustandserfassung erfolgte 2015. Hierbei wurden Zustandsmerkmale wie Risshäufung, Unebenheiten, Flickstellen, Schlaglöcher und Griffigkeit vor Ort visuell erfasst und bewertet. Diese Daten werden dann nach einem auf Grundlage des Arbeitspapier ZEB (Zustandserfassung und Bewertung) der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) festgelegten Berechnungsverfahren mathematisch ausgewertet.

Das Verfahren erstreckt sich von der ersten Erfassung bis zum endgültigen Ergebnis über mehrere Monate. Zur Ermittlung der Kennzahlen in den Zwischenjahren werden ausschließlich die Straßen mit der Zustandsklassen 5 und 6 betrachtet, deren Zustände sich aufgrund von durchgeführten Maßnahmen, wie Grundsanierungen, Aus- und Deckenmaßnahmen verbessert haben. Somit kann der „Prozentsatz der Kreisstraßen besser als 5“ mit einem vertretbaren Aufwand ermittelt werden. Für die übrigen Straßen erfolgt zwischen den regelmäßigen 3-jährigen Zustandserfassungen keine zusätzliche Bewertung. Um nun auch die Veränderungen der übrigen Zustandsklassen in dem jeweiligen Haushalt darstellen zu können, wäre eine jährliche Erfassung und Bewertung erforderlich. Dies erfordert einen nicht unerheblichen zusätzlichen personellen Aufwand.

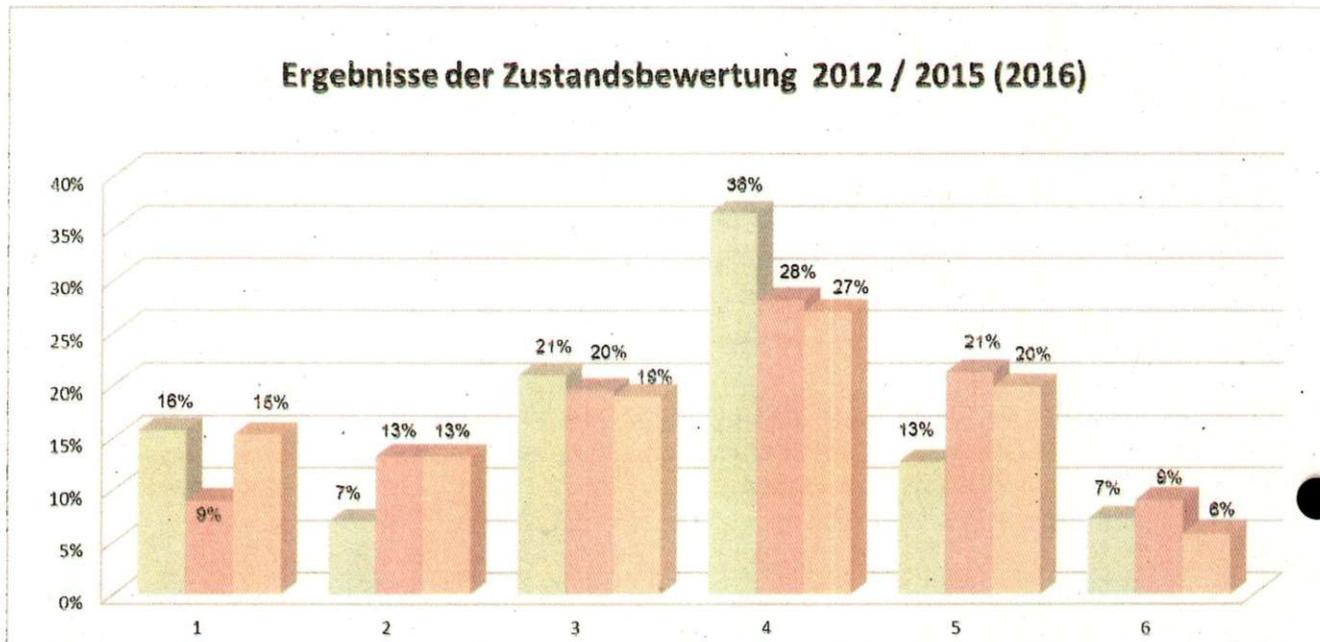
Als Ergebnis der Zustandserfassung von 2015 ist eine Verschlechterung des Kreisstraßennetzes zu beobachten. Danach befanden sich Ende 2015 rd. 58% (2012: 56%, 2009: 50%) in einem nicht befriedigenden Zustand. Auch unter Berücksichtigung der aktuell abgeschlossenen und im Bau befindlichen Straßenbaumaßnahmen werden Ende 2016 noch rd. 53 % der Kreisstraßen keinen befriedigenden Zustand erreichen. Dies bedeutet allerdings eine Verbesserung gegenüber 2012. Offensichtlich zahlen sich nun die höheren Investitionen und Durchführung von großflächigen Unterhaltungsarbeiten aus. Der Abwärtstrend scheint gestoppt zu sein.



Fachbereichsleiter



Abteilungsleiter



Zustands-klasse	2012		2015		2016	
1	15,73%	100,00%	8,97%	100,00%	15,26%	100,00%
2	7,01%	84,27%	13,18%	91,03%	13,18%	84,74%
3	20,93%	77,27%	19,50%	77,84%	18,92%	71,55%
4	36,41%	56,34%	28,07%	58,34%	26,97%	52,64%
5	12,67%	19,93%	21,25%	30,27%	19,87%	25,67%
6	7,26%	7,26%	9,03%	9,03%	5,80%	5,80%

Einen Überblick verschafft auch die als Anlage beigefügte Kreiskarte, in der die Straßenzustände 2015 farblich dargestellt sind.

Auf Grundlage dieser Zustandserfassungen wurden und werden u.a. auch die Rahmenbauprogramme für die investiven Straßenunterhaltung aufgestellt. Es ist geplant vorrangig die mit „5“ und „6“ und anschließend die mit „4“ eingestufteten Straßen zu erneuern. Kriterien für die zeitliche Reihenfolge bilden der aktuelle Zustand, die Verkehrsbelastung, die Fördermöglichkeiten und Kooperationsmöglichkeiten z.B. mit anderen Baulastträgern oder Versorgungsunternehmen.

Grundsätzlich sind die Deckenerneuerungen im Hocheinbau nicht förderfähig. Bei dieser Erneuerungsart wird der vorhandene Aufbau mit einer zusätzlichen Asphalttrag- und Deckschicht verstärkt. Anwendung findet dies häufig bei Straßen, die eine vertretbare Breite, einen zu geringen Aufbau, insbesondere der bituminöse Schicht, haben, sowie eine Schädigung, die nicht aus dem Untergrund hervorgeht. Diese Maßnahmen können relativ kurzfristig durchgeführt werden.

Fördermöglichkeiten sind gegeben, wenn u. a. der Aufbau oder die Straßenbreite einer Kreisstraße nicht den Richtlinien für die Anlage von Landesstraßen (RAL) sowie den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RSTO) entspricht. Dabei wird der gesamte Aufbau entfernt und im Vollausbau entsprechend den aktuellen Richtlinien neu hergestellt.

Im Gegensatz zu den Erneuerungen im Hocheinbau erfordern die Erneuerungen im Vollausbau erhebliche planerische Vorarbeiten, die einen langen zeitlichen Vorlauf erfordern. Darüber hinaus kann es auch durch begrenzte Fördermittel zu Verzögerungen kommen. Demzufolge ist nicht auszuschließen, dass nicht immer der schlechteste – aber förderfähige Abschnitt - als erster Abschnitt instandgesetzt werden kann.

Für die weitere Instandsetzung des Kreisstraßennetzes ist vorgesehen in 2017 ein neues Rahmenbauprogramm aufzustellen. Perspektivisch können durch die erfolgten und mittelfristig geplanten Grundinstandsetzungen die erforderlichen Unterhaltungskosten langfristig reduziert werden.

Anlagen:

Kreiskarte mit den Straßenzustände 2015

