

## Informationsdrucksache Nr. IX/0236

05.04.2018

Az. FB 4 / BTI / Hinrich-  
sen-Bec

öffentlich

Zur Vorlage in den:	am:	
Ortsvorsteherin von Reden	26.04.2018	
Ortsvorsteher von Vardegötzen	26.04.2018	
Ortsrat von Hüpede-Oerie	30.05.2018	
Ortsrat von Jeinsen	30.05.2018	
Ortsrat von Pattensen-Mitte	31.05.2018	
Ortsrat von Koldingen	04.06.2018	
Ortsrat von Schulenburg	04.06.2018	
Ausschuss für Bauangelegenheiten und Stadtentwicklung	05.06.2018	
Ausschuss für Finanzen, Verwaltungsorganisation und Digitales	18.06.2018	
Verwaltungsausschuss	19.06.2018	
Rat der Stadt Pattensen	21.06.2018	

### Straßenzustandskataster und Erhaltungsmanagement

Im Jahr 2017 wurde im Frühjahr der Auftrag für die Aufstellung eines Straßenzustandskatasters und darauf aufbauend ein Straßenerhaltungsmanagement für die Straßenflächen der Stadt Pattensen erteilt. Ziel soll die objektive Feststellung des Zustands der Straßen sein, um eine Prioritätenliste für die Sanierung zu erstellen.

Der Zustand als auch die Geometrie der Straßen der Stadt wurden im Frühjahr durch ein Messfahrzeug nach der Methode der Stereomessbildbefahrung erfasst. Dazu wurden die Straßen durch ein mit Kameras bestücktes Fahrzeug befahren. Die gewonnenen photometrischen Bilddaten mit direktem Lagebezug konnten anschließend in das bestehende Straßenkataster eingelesen werden. Auf dieser Datengrundlage erfolgten die Auswertung der festgestellten Schäden und die Bewertung des Zustands der Straßen. Dieser wurde nach den Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) und den Arbeitspapieren zur Systematik der Straßenerhaltung (AP 9) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen bestimmt. Als Zustandsgrößen wurden erfasst:

- Ebenheit im Längs- und Querprofil
- Flickstellen
- Rissbildung
- Allgemeine Oberflächenschäden

Die auf diese Weise erfolgte Schadenserfassung und -bewertung ergibt für jede Straße einen Zustandswert. Nach der Systematik des Regelwerks werden 8 Zustandsklassen von 1 (Zielwert, Neubauzustand, sehr guter Zustand) bis 8 (Schwellenwert überschritten: sehr schlechter Zustand, überfällig, Maßnahmen erforderlich) angesprochen.

Dabei sind die Zustandsklassen 1 – 5 noch als unkritisch anzusehen und bedürfen im schlechtesten Fall mittelfristig einer Planung von Sanierungsmaßnahmen. Zustandsklasse 6 stellt einen Grenzwert dar mit der Folge von kurzfristiger Sanierungsplanung bis hin zur kurzfristigen Durchführung von Maßnahmen. Neben den Zustandsklassen werden Gesamtwerte errechnet, in dem durch sogenannte Verknüpfungsalgorithmen Zustandswerte zu Gebrauchswerten (Befahrbarkeit, Verkehrssicherheit) und Substanzwerten (Oberfläche (Ebenheit im Längsprofil) und weiter zu Gesamtwerten überführt werden.

Im Ergebnis der Zustandsbewertung ergibt sich für die Straßen der Stadt Pattensen ein Gesamtwert von 2,3, was einem guten Zustand der Klasse 3 entspricht. Der Anteil der guten und mittleren Zustandsklassen beträgt 93,4 %, der der schlechten Zustandsklassen 6,6 %. Flächen mit einem sehr schlechten Zustand (Zustandsklasse 8) kommen nicht vor. Allerdings sind über ein Viertel aller Straßen mit mittleren Schäden der Zustandsklassen 4 und 5 belastet. Es ist davon auszugehen, dass diese in den nächsten Jahren in einen kritischen Zustand übergehen.

Von dieser Datengrundlage ausgehend wurden Maßnahmen zur Strategie der Erhaltung der Straßen geplant. Dabei wurden für einen Prognosezeitraum von 10 Jahren drei Szenarien zu Grunde gelegt:

- „do nothing“ (keine weiteren Sanierungsmaßnahmen). Innerhalb von 10 Jahren würde der Straßenzustand im Durchschnitt einen Zustandswert 3,5 erreichen. Dies entspricht der Zustandsklasse 6 und stellt eine erhebliche Verschlechterung gegenüber heute dar. Mehr als die Hälfte der Schäden müsste den Zustandsklassen 6 – 8 zugeordnet werden.
- „unbegrenzte Finanzmittel“. Der Straßenzustand würde sich bei einem Gesamtwert von 2,1 signifikant verbessern, als mittlere Zustandsklasse allerdings eine 3 bleiben. Insgesamt wären Mittel in Höhe von 18,5 Mio € aufzuwenden, 4,5 Mio € allein im ersten Jahr.
- „Bauprogramm mit begrenztem Budget“. Mit einem konstantem Mittelfluss von 500.000 € pro Jahr würde die mittlere Zustandsklasse nach 10 Jahren den Wert 5 erreichen, bei einem Gesamtwert von 3,2 also eine deutliche Verschlechterung gegenüber heute. Rd. 42 % der Zustandsklassen entsprächen den Zustandsklassen 6 – 8.

Diese Bauprogramme sind unter der Berücksichtigung der Schadensbilder/-ursachen und der Dynamik, mit der sich einzelne Schäden weiter verschlechtern, errechnet worden. Insofern sind die Bauprogramme schon als statisch anzusehen; Veränderungen der Prioritäten sind möglich, ergeben aber einen anderen Verlauf in der Entwicklung der Zustandswerte.

Als Ergebnis dieser Betrachtungen für die Erhaltung der Straßen wird aber deutlich, dass gegenüber den derzeit verfügbaren Haushaltsmitteln eine deutliche Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung vorgenommen werden muss. Derzeit werden jährlich etwa 200.000 – 230.000 € für Deckensanierungen aufgewendet. Auch eine Verdoppelung auf rd. 500.000 € reicht allerdings nicht aus, um den derzeitigen Zustand nur ansatzweise zu erhalten. Um den jetzigen Zustand zu erhalten, müssten ohne Berechnung grob geschätzt wahrscheinlich mehr als 1 Mio € jährlich aufgewendet werden.

Mit dem vorliegenden Ergebnis wird zunächst einmal aufgezeigt, wie der Straßenzustand bewertet ist und welche Sanierungsmaßnahmen im Sinne eines optimierten Erhaltungsmanagements in den nächsten 10 Jahren zielführend wären. Als hauptsächliche Sanierungsmaßnahme wird der sogenannte Teiltiefausbau empfohlen, eine Bauweise, bei der die asphaltgebundenen Tragschichten bzw. Befestigungen mit Pflasteroberflächen bis zu einer Tiefe von rd. 30 cm erneuert werden. Damit wäre die Qualität des Straßenzustands erheblich verbessert. Unabhängig von der Frage, ob diese Art der Sanierung technisch in der jeweiligen Straße umsetzbar ist, führt dies aufgrund der Verbesserung zu einem beitragsfähigen Aufwand nach NKAG, d. h., die Anlieger sind an den Kosten zu beteiligen. Die Liste der Straßen, die im Maßnahmenplan mit begrenztem Budget aufgeführt sind, ist als Anlage beigefügt.

Als weitere Schritte vor endgültiger Festlegung eines Sanierungsplans sind die betroffenen Straßen im Hinblick auf Tragfähigkeit und Tragschichtenaufbau zu untersuchen.

Dazu sind mindestens Bohrsondierungen erforderlich. Weiter sind die Randbereiche wie Entwässerungsrinnen, Bordanlagen, Gräben auf Schäden und Setzungen zu prüfen. Kanal- und Trinkwasserleitungsnetz dürfen ebenfalls nicht vernachlässigt werden. Ggf. sind je nach Umfang der Straßensanierungsmaßnahme auch hier Erhaltungsmaßnahmen zu planen.

Die vorgenannten Untersuchungen sowie die endgültige Aufstellung eines Sanierungsplans werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Der Sanierungsplan sollte vordringlich auf der Grundlage von technischen Machbarkeiten und in erster Linie nach dem vorgelegten Erhaltungsmanagement erarbeitet werden. Mit der Umsetzung des Sanierungsplanes kann frühestens 2019 begonnen werden. Haushaltsmittel können ebenfalls erst ab dem Haushaltsjahr 2019 für eine mittelfristige Planung aufgenommen werden. Aus Sicht der Verwaltung sind in den nächsten 10 Jahren mindestens die in der anliegenden Tabelle dargestellten Jahreswerte für die bauliche Unterhaltung der Gemeindestraßen in den Haushalt einzustellen sowie zusätzlich jeweils 100.000 € für sonstige Reparaturmaßnahmen an Straßen, Wegen und Brücken, das Straßenbegleitgrün und die Baumpflege.

S c h u m a n n  
Bürgermeisterin

Anlage