Der Landrat

LANDKREIS KONSTANZ

Beschlussvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Straßenbauamt	17.03.2022	**2022/085**

⇩ Beratungsfolge	⇩ Sitzungsart	⇩Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	11.04.2022

Tagesordnungspunkt 11

Zustandserfassung und -bewertung der Kreisstraßen (ZEB);
Vorstellung der Ergebnisse

Beschlussvorschlag

1. **Die Ergebnisse zur Zustandserfassung und -bewertung werden zur Kenntnis genommen.**
2. **Die Verwaltung wir beauftragt, auf Grundlage dieser Daten und der Priorisierungslisten die Bauprogramme für die Erhaltung der Kreisstraßen aufzustellen.**

Historie und Sachverhalt

Um die Erhaltung des Kreisstraßennetzes des Landkreises Konstanz transparent und nachhaltig planen zu können, wurde nach 2016 wiederholt eine messtechnische Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Kreisstraßen durchgeführt.

Nach öffentlicher Ausschreibung durch das Straßenbauamt, konnte der Auftrag für die ZEB an die Heller Ingenieurgesellschaft mbH vergeben werden. Die Heller Ingenieurgesellschaft mbH aus Darmstadt ist ein erfahrener Dienstleister im Bereich des Straßenerhaltungsmanagements.

Die messtechnische Zustandserfassung und -bewertung (gemäß ZTV-ZEB-StB) ist ein standardisiertes Verfahren zur Ermittlung des Straßenzustandes. Die objektive Zustandsbewertung bildet die Grundlage für das mehrjährige Erhaltungsprogramm, die mittel- und langfristige Zustandsentwicklung (Prognose) und den Finanzierungsbedarf.

Die Zustandserfassung erfolgte im November 2021 mit einem von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zertifizierten Messfahrzeug im fließenden Verkehr. Das eingesetzte Messfahrzeug ist ausgestattet mit modernster Lasermesstechnik zur Erfassung der Ebenheit, sowie hochauflösenden Kamerasystemen zur Aufnahme des Straßenraums und der Oberflächen.

Im Nachgang zur Befahrung des Kreisstraßennetzes wurden die erfassten Daten ausgewertet nach:

- Gebrauchswert (Längsebenheit, Querebenheit, Spurrinnentiefe)
- Substanzwert (Risse, Flickstellen, Ausbrüche)

Anhand der Daten wurde eine Bewertung mittels vorgegebener einheitlicher Kriterien in einer Spanne vom Zustandswert 1 (sehr gut) bis zum Zustandswert 5 (sehr schlecht) vorgenommen.

Der Zustand der erfassten Kreisstraßen zeigt folgendes zusammengefasstes Bild:

Zustandsklasse 1	sehr gut (1,0 - 1,5)	20,8 %	68,1 km
Zustandsklasse 2	gut (1,5 – 2,5)	24,1 %	79,1 km
Zustandsklasse 3	mittel (2,5 – 3,5)	12,6 %	41,3 km
Zustandsklasse 4	schlecht (3,5 – 4,5)	18,8 %	61,5 km
Zustandsklasse 5	sehr schlecht (4,5 – 5,0)	23,7 %	77,8 km
	Summe:	100,0 %	327,8 km

Die Messkampagne umfasste eine Netzlänge von ca. 341 km. Aufgrund von Besonderheiten wie Baustellen, parkende Autos etc. konnten nicht alle befahrenen Abschnitte (ca. 13,6 km) aufgenommen werden.

Die Untersuchung zeigt, dass 42,5 % (ca. 139,3 km) der Abschnitte den Zustandsklassen 4 und 5 zuzuordnen sind und somit zum kurz- und mittelfristigen Erhaltungsbedarf zählen. Darin enthalten sind auch die Kreisstraßen mit einer Breite von weniger als 5,5 m, die hinsichtlich Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit nicht den Anforderungen des technischen Regelwerks genügen.

Im Vergleich zur 2016 durchgeführten ZEB, hat sich der Anteil der Kreisstraßen in den Zustandsklassen 4 und 5 von 52,4 % (ca. 171,6 km) um 9,9 % (ca. 32,3 km) reduziert. Der Gesamtwert des Straßenzustandes hat sich zwischen 2016 und 2021 von 3,39 auf 3,03 verbessert.

Die Zustandserfassung und -bewertung bildet die Grundlage für den kurz- und mittelfristigen Planungshorizont der Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen auf dem Kreisstraßennetz. Unterteilt in Freie Strecke (Fahrbahnbreite >5,5 m), Ausbaustrecke (Fahrbahnbreite <5,5 m) und Ortsdurchfahrten wurden im Rahmen des Projektes erhaltungsbedürftige Abschnitte ermittelt und bautechnisch sinnvolle Abschnitte gebildet. Die Priorisierung der Erhaltungsabschnitte erfolgte nach Straßenzustand in Verbindung mit weiteren Kriterien, wie Verkehrsstärke (DTV), ÖPNV und Netzfunktion.

Für den langfristigen Mittelbedarf wurde eine Zustandsprognose durchgeführt. Hierfür wurden unterschiedliche Budgetszenarien und deren Auswirkung auf den Straßenzustand für einen Zeitraum von 20 Jahren ermittelt.

Anhand der erstellten zeitlichen und sachlichen Maßnahmenreihung ist eine dauerhafte, bedarfsgerechte und wirtschaftliche Erhaltung der Kreisstraßen möglich. Die Priorisierung dient der Planungssicherheit und dem notwendigen Vorlauf für die Straßenplanung. Damit können die Maßnahmen dauerhaft über die jeweiligen Kreishaushalte gesteuert werden. Zudem wird deutlich, welche Investitionssumme nötig ist, um den Zustand zu erhalten bzw. nachhaltig zu verbessern.

Herr Hilpert von der Heller Ingenieurgesellschaft wird die Ergebnisse der ZEB und die Baumaßnahmenliste nach Priorisierung in der TUA - Sitzung vorstellen und erläutern.

Anlagen

Anlage 1 – Maßnahmenlisten

Anlage 2 – Priorisierungsparameter für die Maßnahmenlisten

Art der Aufgabe

☐ Staatliche Aufgabe ☒ Selbstverwaltungsaufgabe ⇩

☒ Pflichtaufgabe

☐ Freiwillige Aufgabe

Auswirkungen auf beschlossene Ziele und Kennzahlen

☐ keine Auswirkungen ☒ Auswirkungen ⇩ auf Ziel/Kennzahl

Nr.:74 Bezeichnung: Zeitnahe Durchführung aller erforderlichen Maßnahmen zur Straßenerhaltung; Überwachung der Straßenzustände und kurzfristige Meldung von Reparatur- / Ausbaubedarf; Planmäßige Beseitigung von Schmutz und Abfällen; Zeitnahe Räumung und Streuung der Fahrbahnen zur Abwehr winterlicher Gefahrenquellen

Nr.:139 Bezeichnung: Die vom Kreistag beschlossenen Maßnahmen im Kreisstraßenprogramm 2022-2025 werden durchgeführt soweit die finanziellen und personellen Mittel zur Verfügung stehen

Finanzielle Auswirkungen

Aufwendungen bzw. Auszahlungen	Betrag	HH-Jahr/e
☐ einmalig ☐ laufend ☐ mehrjährig	_____ EUR	_____
Zuschüsse oder (Gegen-)Finanzierung	Betrag	HH-Jahr/e
☐ einmalig ☐ laufend ☐ mehrjährig	_____ EUR	_____
Nettoauswirkungen	_____ EUR	_____
☐ Mittel sind im Haushalt/Entwurf (HHJahr/e ____) veranschlagt		
Noch keine – je nach Ausbauprogramm unterschiedliche personelle und finanzielle Auswirkungen.		