



## MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 465/17

**Federführung:**

FB Tiefbau und Grünflächen

**Sachbearbeitung:**

Oster, Joachim

Leban, Achim

Geißendörfer-Lübbe, Susanne

**Datum:**

08.11.2017

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart</b>
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	07.12.2017	ÖFFENTLICH

**Betreff:** Straßenzustandsbericht und Prioritätenliste für Straßensanierung

**Bezug SEK:**

**Mitteilung:**

Fortschreibung Mitteilungsvorlage Nr. 221/10 Straßenzustandsbericht und Prioritätenliste für Straßensanierung.

**Allgemeines, Historie**

Um eine strategische Aussage über die Zukunft der verkehrlichen Infrastruktur in Ludwigsburg treffen zu können, ist ein einfaches Erhaltungsmanagement notwendig. Grundlage hierfür ist die Erfassung des Straßenzustandes der Verkehrsobjekte im gesamten Stadtgebiet.

Diese Zustandsbewertung ist in Ludwigsburg 2010 im Stadtteil Poppenweiler zunächst als Pilotprojekt durchgeführt worden, 2012 im gesamten Stadtgebiet. Die Datenbasis von 2012 wurde sukzessive, bei Änderungen im Zustand durch Baumaßnahmen, fortgeführt. Nicht berücksichtigt sind Baumaßnahmen externer Firmen wie beispielsweise Energieversorger o.ä. Dokumentiert und fortgeführt sind nur städtische Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten.

Aus dieser fortgeführten Zustandserfassung lässt sich eine Vergleichbarkeit zur Ersterfassung 2012 nicht herstellen. Dies erfordert eine Neubewertung des gesamten Stadtgebiets, um die passiven Vorgänge wie Verschleiß oder Alterung, hervorgerufen durch Einwirkungen von Verkehr und Klima, ebenfalls zu dokumentieren. Diese Neubewertung ist für 2019 fest geplant.

**Einfaches Erhaltungsmanagement**

Ziel einer Straßenerhaltung ist die Priorisierung und die Art der Sanierungen, die sich aus der derzeitigen Zustandsbewertung ableitet. Straßenerhaltung ist ein Sammelbegriff für Maßnahmen an Verkehrsflächen, die der Substanzerhaltung und der Wiederherstellung des Gebrauchswertes dienen, wobei für den Erhalt der Straße der Substanzwert im Vordergrund steht.

Der Schadenswert als Teilwert des Substanzwertes beinhaltet die substanzgefährdenden Merkmale, wie Netzrisse, Flickstellen oder Oberflächenschäden.

Er ist maßgeblich für die weitergehende Erhaltungsplanung. Um den Substanzwert zu ermitteln, wären Untersuchungen über den Straßenaufbau notwendig. Eine flächendeckende Aufnahme des Oberbaus wäre gesamtwirtschaftlich nicht vertretbar.

Der Gebrauchswert bildet die Befahrbarkeit (Fahrkomfort) und Verkehrssicherheit, wie Spurrinnen oder Unebenheiten ab.

## **Der Fachbereich Tiefbau und Grünflächen Abteilung Straßen- und Brückenbau unterscheidet in der Regel folgende Sanierungsmöglichkeiten:**

### **Belagssanierung:**

Hierunter versteht man die Instandsetzung der Verkehrsfläche zum Erhalt der Substanz und /oder zur Verbesserung von Oberflächeneigenschaften wie Spurrinnen. Diese Maßnahme hat einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor da in der Regel durch Erneuerung der Asphaltdeckschicht die Nutzungsdauer verlängert wird.

### **Vollausbau:**

Beim Vollausbau wird der gesamte Oberbau, bestehend aus Frostschutztragschicht und den Asphaltsschichten, erneuert und führt somit zur vollständigen Wiederherstellung einer Verkehrsfläche. Er bestimmt den Beginn der Nutzungsdauer.

Durch ein Zusammenwirken der aus der Datenbank erhobenen Daten sowie persönlicher Einschätzungen der Mitarbeiter des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen und das im Haushalt zur Verfügung stehende Budget wird eine Prioritätenliste mit zeitlicher Einordnung erstellt. Diese Liste bildet einen Orientierungsrahmen und ist Gegenstand weiterer Abwägungen, insbesondere mit Leitungsträgern.

Die Zusammenfassung aller Faktoren führt schließlich dazu, welche Straßen in welcher Form im kommenden Jahr saniert werden. Im Laufe der Zeit ist eine Entwicklung festzustellen, nach der Leitungsträger einen wesentlichen Anteil an der Vorschlagsliste haben. Dies ist zum einen ein gestiegener Sanierungsbedarf der vorhandenen Leitungen, ferner auch die starke Nachfrage nach schnellen Datennetzen oder auch der Ausbau der Fernwärme in Ludwigsburg. Ziel ist es, die verschiedenen Ansprüche zu koordinieren und auf einen gemeinsamen Nenner abzugleichen. Es kann durchaus passieren, dass auf Grund dringender umfangreicher Leitungssanierungen Straßen saniert werden müssen, die durch die Zustandsbewertung eher einen mittel- bis langfristigen Sanierungsbedarf haben.

Die nachfolgende Prioritätenliste stellt einen Zeitraum von ca. 10 Jahre dar. Diese Straßen oder Straßenabschnitte sind in der Zustandsbewertung (2012) als sanierungsbedürftig oder stark sanierungsbedürftig eingestuft. In der Liste abgebildet sind i.d.R. nur größere Straßen, kleinere Straßen wie beispielsweise die Johannesstraße werden im Rahmen von Sanierungsprogrammen erneuert. Maßnahmen, die im Belagsprogramm 2018 beschlossen wurden, sind hier ebenfalls nicht aufgeführt. Eine Differenzierung, welche Sanierungsart, Belagsprogramm oder Vollausbau, ist in der Liste noch nicht getroffen. Sie wird abhängig von dem zur Verfügung stehenden jährlichen Budget festgelegt.

### **Prioritätenliste (ohne Berücksichtigung EVU):**

- Jägerhofallee
- Wernerstraße
- Bismarckstraße
- Richard-Wagner-Straße
- Karlstraße
- Raiffeisenstraße
- Steinbeisstraße
- Karl-Haußmann-Straße
- Harteneckstraße
- Oststraße / Berliner Platz
- Schlachthofstraße
- Hoferstraße
- Fasanenstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Hindenburgstraße

- Alter Oßweiler Weg
- Steinheimer Straße
- Tammer Straße
- Untere Kasernenstraße
- Ersatzneubau Elmar-Doch-Brücke
- Friedrich-Ebert-Straße

## **Fazit und Ausblick**

Der fortschreitende Substanzverzehr des Straßennetzes sowie die in den letzten Jahren deutliche Veränderung der Baukosten nach oben, erfordern eine Anpassung der finanziellen Ressourcen für die Zukunft. Ziel muss es sein, die Straßenerhaltung so zu steuern, dass die Straßensubstanz erhalten, bzw. verbessert wird.

Um eine Aussage über die langfristige Veränderung des Straßennetzes in Ludwigsburg zu erhalten plant der Fachbereich Tiefbau und Grünflächen für 2019 eine komplette Neuerfassung des Straßenzustandes. Sobald die Ergebnisse vorliegen, ist eine differenzierte Aussage über die Veränderung der letzten sieben Jahre möglich. Es wird auch eine Abschätzung möglich sein, ob die in der Vergangenheit gewählte Vorgehensweise richtig war, oder ob eine Korrektur notwendig wird, die Straßensubstanz in Ludwigsburg mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten oder zu verbessern. Nur so wird es möglich sein, die Erhaltungsziele Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Substanzerhalt bei minimalen gesamtwirtschaftlichen Kosten zu erreichen.

## **Unterschriften:**

**Ulrike Schmidtgen**

## **Verteiler:**

D III, 14, 20, 61,



LUDWIGSBURG

# NOTIZEN