Stadt Lörrach

Fachbereich/Eigenbetrieb	**Tiefbau**
Verfasser/in	Trefzer, Saskia
Vorlage Nr.	071/2023
Datum	

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Ausschuss für Umwelt und Technik/Betriebsausschüsse/Umlegungsausschuss	öffentlich-Kenntnisnahme	15.06.2023	
Gemeinderat	öffentlich-Kenntnisnahme	27.06.2023	

Betreff:

Straßenerhaltungsmanagement

Anlagen:

Ausschnitt Auswertung vialytics Straßenmanagementsystem

Beschlussvorschlag:

Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

Produktgruppe (ErgHH) oder **Investitionsauftrag:**	**bis Jahr**	Wirtschafts-/ **HH-Jahr**	**Folgejahr**	**Folgejahr**	**Folgejahr**	**spätere Jahre**	**Gesamt**
							Summe
	€	€	€	€	€	€	€
Ausgaben insgesamt:							
davon geplant / bereitg.:							
davon nicht geplant:							
Einnahmen insgesamt:							
davon geplant / bereitg.:							
davon nicht geplant :							
Saldo (Eigenanteil):							
davon geplant / bereitg.:							
davon nicht geplant :							
ggf. laufende Folgekosten (jährlich):							

Begründung:

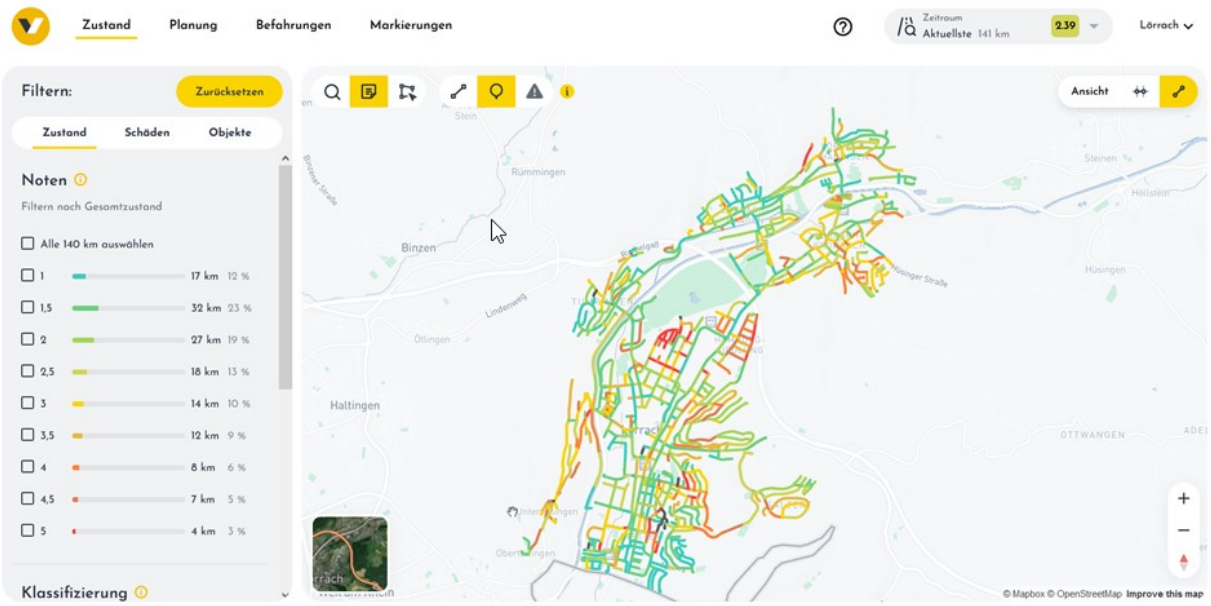
1. **Ausgangssituation**

Unsere vorrangige Aufgabe ist es, neben der Gewährleistung der Verkehrssicherheit dem stetigen Wertverlust der Straßen entgegenzuwirken und ihre möglichen Nutzungsdauern wirtschaftlich auszuschöpfen. Mit der Vorlage 111/2022 wurde bereits bekannt gegeben, dass die bestehende Straßendatenbank aufgrund neuer Richtlinien und Gesetze nicht mehr zeitgemäß ist und optimiert werden muss.
In einem ersten Schritt wurde mit einer Streckenbefahrung mittels einer von vialytics zur Verfügung gestellten Handyapp eine Zustandserfassung des gesamten Lörracher Straßennetzes und der selbständig geführten Radwege durchgeführt. Hierbei werden Oberflächenmerkmale der Straße gemäß den Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) erfasst und bewertet.
Dies sind die Eingangswerte für ein Berechnungsmodell, dessen Ergebnis ein an das Schulnotensystem angelehnter Zustandswert ist. Die farbliche Darstellung auf der Karte erfolgt gemäß dem so ermittelten Zustandswert:

- Blau (Zustandswert 1): Neuwertige Straße; sehr guter Zustand
- Hellgrün (Zustandswert 2): Insgesamt guter Zustand. Erste Verschleißerscheinungen sind erkennbar. In der Regel kein Handlungsbedarf
- Gelb (Zustandswert 3): Geringe Schäden treten bereits auf. Im Wesentlichen befriedigender Zustand
- Orange (Zustandswert 4): Warnwert. Größere Schäden sind bereits aufgetreten. Mit schneller voranschreitender Verschlechterung des Zustands muss gerechnet

werden. Bei Asphaltstraßen ist das ein aus wirtschaftlicher Sicht guter Zeitpunkt für großflächige Instandsetzungsarbeiten, um weitere Schäden zu vermeiden und tiefer liegende Schichten zu schützen.

- Rot (Zustandswert 5): Schlechter bis sehr schlechter Straßenzustand. Eine Sanierung oder grundhafte Erneuerung ist hier überfällig. Stark erhöhter Aufwand bei der baulichen Unterhaltung (akute Kleinreparaturen, Schlaglöcher).



Ausschnitt Auswertung Befahrung mit vialytics Straßenmanagementsystem

1.1 Innenstadt

Die Zustandserfassung gemäß oben dargestellter Methodik lässt sich in der Innenstadt nicht anwenden, da das System derzeit nur Asphaltflächen erkennen und auswerten kann. Die Innenstadt wurde dennoch visuell begutachtet und die verschiedenen Handlungsfelder dokumentiert.
Aufgrund der hohen Veranstaltungsdichte und sonstigen Nutzungen ist eine koordinierte Planung und Abstimmung aller Beteiligten notwendig, um Maßnahmen umzusetzen. Bereits in diesem Jahr wurden mehrere m² Plattenbelag, unter anderem auf dem alten Marktplatz, erneuert. Weitere kleinere Ausbesserungsarbeiten sind noch vorgesehen. Hierfür wurden 80.000 € veranschlagt. In den kommenden Jahren sollen weitere Arbeiten umgesetzt werden, für die auch im Haushalt 2024 Gelder zur Verfügung gestellt werden müssen.

2. Priorisierung bei Tiefbauprojekten

Die Zustandserfassung bietet einen objektiven Überblick über den Zustand aller städtischen Straßen und bildet die zukünftige Entwicklung objektiv ab. Grundsätzlich lässt sich der Handlungsbedarf aus bautechnischer Sicht aus diesem Zustandskataster ableiten. Zustandsklasse 5 bedeutet, dass sehr dringender Handlungsbedarf besteht. Ab Zustandsklasse 4 weisen Straßen größere Schäden auf. Eine Sanierung sollte mindestens mittelfristig in Betracht gezogen werden.

Die sich aus dem technischen Bauzustand ergebenen Prioritäten werden darüber hinaus auch durch die Verkehrsbedeutung einer Straße gewichtet. Straßen mit vergleichbarer Verkehrsbedeutung und Zustand haben somit zunächst dieselbe Priorität. Findet in einer solchen Straße nun ein nennenswerter Eingriff eines Leitungsträgers statt, ergibt sich die Möglichkeit, eine gemeinsame Maßnahme durchzuführen. Neben den technischen und wirtschaftlichen Vorteilen einer gemeinsamen Maßnahme kommt hinzu, dass die Anlieger, die von der Maßnahme betroffen sind, im Idealfall nur eine Baustelle erdulden müssen und Eingriffe in den Verkehr minimiert werden. Eine baulich schlechte Anliegerstraße erlangt somit durch die Ausbauentscheidung eines Leitungsträgers aus Sicht der Stadt eine deutlich höhere Priorität.

2.1 Umgang mit Eingriffen Dritter

Grundsätzlich muss eine dauerhafte Straßenbefestigung aus möglichst großflächigen, ungestörten Schichten mit gleichmäßiger Dicke, gleichmäßiger Verdichtung und möglichst wenig Fugen aufgebaut werden. Im kommunalen Straßenbau ist dieser Idealfall meist nur bei der erstmaligen Herstellung einer Straße wirtschaftlich vertretbar zu erreichen. Bei späteren Eingriffen muss stets eine Abwägung getroffen werden, in welchem Umfang die gestörten Schichten großflächig erneuert werden.

Eingriffe werden verursacht:

- Leitungsbaumaßnahmen
- Reparaturen (an Leitungen, aber auch an der Straße selbst)
- Nachträgliche Änderungen der Straße (Änderungen der Bordsteinführung, Gehwegerweiterungen, Einbau von Straßenzubehör, Gehwegabsenkungen, Anpassungen an geänderten Gebäudehöhen...)
- An den Straßenraum angrenzende Maßnahmen (Hochbau...), wenn der Straßenkörper zum Arbeitsraum wird.

Dabei müssen beispielsweise bei von Leitungsträgern verursachten Eingriffen grundsätzlich nur die Bereiche wiederhergestellt werden, die durch die Baumaßnahme direkt in Anspruch genommen wurden (Leitungsgraben). Baumaßnahmen der Leitungsträger finden häufig in Straßen mit Altbauweise statt, da hier auch die Leitungen an der Grenze ihrer Nutzungsdauer sind. In diesem Fall ist die Erneuerung eines größeren Straßen- oder Gehwegabschnittes aus technischer Sicht erstrebenswert, da hier selbst mit größter Sorgfalt kein gleichmäßiger Schichtenaufbau mehr erfolgen kann und die Tragfähigkeit der verbleibenden Struktur geschwächt wir und voraussichtlich in den kommenden Jahren zu mehr Unterhaltungsaufwand führt.
In den letzten Jahren sind die Anfragen der Leitungsträger, auch im Hinblick auf den Ausbau von Breitband oder Fernwärme, stark gestiegen. So können solche Maßnahmen vor dem Hintergrund des Sanierungsbedarfs an den Straßen auch als besondere Chance betrachtet werden.

2.2 weiteres Vorgehen
Die mittelfristig Sanierungs- und Unterhaltungsplanung sieht neben gemeinsamen Deckensanierungsabschnitten im Zuge von Leitungsverlegungen vermehrt den Ausbau noch nicht erstmalig hergestellter Straßen vor.

Zusätzlich sind bereits folgende Maßnahmen im Investitionsplan vorgesehen / angedacht:

- Friedhofweg
- Inzlinger Straße
- Carl-Maria-von-Weber-Straße
- Adelhauser Straße (im Zuge Hochwasserschutz?)
- Hartmattenstraße
- Deckenlos Tüllinger Straße (2024)
- Deckenlos Freiburger Straße (Mühlestraße bis Kreuzung B 317 Vollsperrung /2024)

In den kommenden Jahren sollen durch turnusmäßige Zustandserfassungen besonders die Straßen mit Zustandswerten von 2,5 – 3 im Fokus stehen, um diese rechtzeitig zu priorisieren, bevor der Unterhaltungsaufwand zu groß wird.
Zusätzlich müssen natürlich die Straßen, die bereits den Schwellenwert Note 5 erreicht haben, nach und nach saniert werden.
Sollten hier keine gemeinsamen Maßnahmen mit den Leitungsträgern möglich sein, werden diese Straßen als eigenes Projekt in den Haushalt aufgenommen werden. Die Priorisierung erfolgt in diesem Fall vorrangig nach der Verkehrsbelastung oder weiteren Baumaßnahmen im Umfeld.

Klaus Dullisch
Fachbereichsleiter