



Datum: 23.01.2020

Vorlage der Verwaltung für:	Abstimmergebnis		
	Ja	Nein	Enth.
Bezirksausschuss Grafschaft			
Bezirksausschuss Oberkirchen/Westfeld			
Bezirksausschuss Bad Fredeburg			
Bezirksausschuss Bödefeld			
Bezirksausschuss Schmallingenberg			

☒ öffentliche Sitzung	☐ nichtöffentliche Sitzung
---	---

Dezernat: III	Amt: Bauamt/Straßen, Wege, Plätze, öffentliche Ge- wässer	Sachbearb.: Herr Behnke
------------------	---	----------------------------

Beteiligte Ämter:	Sichtvermerk:	gesehen:	I	II	III
Bauamt					

**TOP: Straßenkataster der Stadt Schmallingenberg
- Darstellung der Befahrungsergebnisse für den Bereich des Bezirksaus-
schusses**

Produktgruppe: 54.01 Öffentliche Verkehrsflächen und -anlagen

1. Beschlussvorschlag:

Der Bezirksausschuss nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

2. Sachverhalt und Begründung:

Wie seitens der Stadtverwaltung zugesagt wurde, wurden im vergangenen Jahr 2019 alle ca. 264 km Innerortsstraßen, sowie auch teilweise Ortsverbindungsstraßen, im Stadtgebiet Schmallingenberg durch Mitarbeiter des Bauamtes abgefahren und einer optischen Zustandsbewertung unterzogen.

Bewertungsgrundlage

Die optische Zustandsbewertung erfolgte in Anlehnung an das Schulnotensystem, mit den Noten 1 bis 5. Alle Straßen werden hinsichtlich ihres Schadensbildes „Oberflächenbeschaffenheit“ einer der Bewertungsklassen (BK) zugeordnet.

Note (BK)	Schadensbild
1	Neu gebaute Straßen ohne sichtlich erkennbare Mängel.
2	Relativ neue Straße mit leichten Rissbildungen (längs / quer) ohne nennenswerten Einfluss auf die Gesamsubstanz der Straße. Keine Netzkrisse oder Setzungen!
3	Relativ neue Straße mit leichten Rissbildungen (längs / quer) ohne nennenswerten Einfluss auf die Gesamsubstanz der Straße. Beginnende Netzkrisse oder Setzungen.
4	Straße mit Rissen (längs / quer) und Einfluss auf die Gesamtbeschaffenheit der Straße. Klar erkennbare Netzkrisse oder Setzungen! Schäden an der Oberfläche (Deckschicht).
5	Straße mit deutlichen Rissen (längs / quer) und Einfluss auf die Gesamtbeschaffenheit der Straße. Klar erkennbare Netzkrisse oder Setzungen! Gravierende Schäden an der Oberfläche (Deckschicht).

Tab. 1: Bewertung von Verkehrsflächen anhand der sichtbaren Straßenschäden - Vereinfachtes Verfahren -

NICHT in die Bewertung eingeflossen sind die Zustände der Wasserleitungen und der Kanäle!

Hierfür sind jeweils eigene Katasterunterlagen und Bewertungen vorhanden.

Eine gemeinschaftliche Bewertung der Systeme ist auch nicht zu empfehlen, da sonst eine irreführende Bewertungsvermischung dazu führen könnte, dass trotz eines desolaten Straßenzustandes eine Straße nicht erneuerungswürdig scheinen würde. Grund hierfür könnten eine sehr gute Wasserleitung sowie ein sehr guter Kanal sein. Folglich ist eine getrennte Betrachtung vorzuziehen!

Auswertung und Einarbeitung in GiS-System

Bei der Auswertung und Einarbeitung wurden auch bereits erneuerte bzw. sanierte Teilausschnitte von Straßen berücksichtigt. Das heißt, dass eine Straße nicht pauschal von Anfang bis Ende zwingend die gleiche Note bekommen hat, sondern auch im Falle von deutlich unterschiedlichen Schadensbildern in mehrere Straßenabschnitte unterteilt wurde.

Nach abschließender Auswertung und Einarbeitung der Befahrungsergebnisse in das GiS-System ergab sich folgendes Zustandsbild der städtischen Straßen.

	BK 1 =	200	Straßenabschnitte =>	28,098 km	10,65%	} 54,54%
	BK 2 =	372	Straßenabschnitte =>	42,344 km	16,04%	
	BK 3 =	510	Straßenabschnitte =>	73,513 km	27,85%	
	BK 4 =	402	Straßenabschnitte =>	56,973 km	21,58%	} 44,00%
	BK 5 =	406	Straßenabschnitte =>	59,167 km	22,42%	
	Baustraße =	40	Straßenabschnitte =>	3,857 km	1,46%	} 1,46%
				<u>263,953 km</u>		

Tab. 2: Ergebnis der optischen Straßenbewertung 2019

Betrachtet man die vorangegangene Tabelle, so kann sofort abgelesen werden, dass knapp über die Hälfte der städtischen Straßen in einem akzeptablen bis sehr guten Zustand sind.

Bei den 44,00%, die auf die Bewertungsklassen 4 und 5 fallen muss jedoch im Einzelfall über die tatsächliche Dringlichkeit entschieden werden.

Nur weil eine Straße mit 4 oder 5 bewertet wurde muss diese nicht automatisch voll ausgebaut werden, da der **wirkliche Ausbaubedarf** nicht zwingend nur über das Schadensbild dargestellt werden kann. Zum **tatsächlichen Ausbaubedarf** kommen weitere Bewertungskriterien wie Art der Straße, Nutzung der Straße, Zahl der Anwohner / etc. hinzu.

Somit kann es unter Umständen auch ausreichend sein eine umfangreiche Sanierung durchzuführen.

„Technische“-Sanierungsstrategien

Was daraus folgt ist, dass für alle Straßen zusätzlich noch eine **Sanierungsstrategie** erarbeitet werden muss. Dabei ist nicht nur der Zustand zu berücksichtigen, sondern auch die Nutzung, die Zahl der Anlieger und die zu erwartenden Kosten in Bezug auf die zuvor genannten Punkte.

Hinsichtlich der **technischen Sanierungsstrategien** kann die folgende Tabelle einen Leitfaden zu den der Regel der Technik entsprechenden Sanierungsmöglichkeiten darstellen. Wobei natürlich zu beachten ist, dass auch hier im Einzelfall anders entschieden werden kann und muss.

Note (BK)	Schadensbild – Notwendigkeit – mögliche Maßnahmen
1	Neu gebaute Straßen ohne sichtlich erkennbare Mängel. ⇒ (keine Maßnahmen notwendig)
2	Relativ neue Straße mit leichten Rissbildungen (längs / quer) ohne nennenswerten Einfluss auf die Gesamsubstanz der Straße. Keine Netzkrisse oder Setzungen! ⇒ (leichte Schäden – langfristige Sanierung) <i>(Rissverguss / Oberflächenversiegelung)</i>
3	Relativ neue Straße mit leichten Rissbildungen (längs / quer) ohne nennenswerten Einfluss auf die Gesamsubstanz der Straße. Beginnende Netzkrisse oder Setzungen. ⇒ (mittelmäßige Schäden – mittelfristige Sanierung) <i>(Rissverguss / Oberflächenversiegelung / Ausbesserungen [Flicken] / Deckenerneuerung)</i>
4	Straße mit Rissen (längs / quer) und Einfluss auf die Gesamtbeschaffenheit der Straße. Klar erkennbare Netzkrisse oder Setzungen! Schäden an der Oberfläche (Deckschicht). ⇒ (Oberflächenschäden – kurzfristige / r Sanierung / Vollausbau) <i>(Deckenerneuerung / Vollausbau / selten Ausbesserungen [Flicken])</i>
5	Straße mit deutlichen Rissen (längs / quer) und Einfluss auf die Gesamtbeschaffenheit der Straße. Klar erkennbare Netzkrisse oder Setzungen! Gravierende Schäden an der Oberfläche (Deckschicht). ⇒ (starke Schäden – überfällig für den Vollausbau) <i>(Vollausbau / selten Deckenerneuerung)</i>

Tab. 3: Maßnahmen zur Sanierung / Erneuerung von Straßenschäden

Nach Begutachtung und erfolgter Zustandsbewertung der Straßen Schmallenbergs ist es unumgänglich die Sanierungsstrategie zukünftig so auszulegen, dass den Bewertungsklassen 2 und 3 deutlich mehr Beachtung geschenkt wird.

Nur so kann die Lebensdauer der Straßen maximal ausgenutzt werden oder sogar eventuell verlängert werden.

Die Abarbeitung der Straßen mit den Bewertungsklassen 4 und 5 soll hiermit jedoch nicht verschoben, sondern eher mit zuvor aufgeführten Kriterien neu beurteilt werden.

Zugang zum erstellten Straßenkataster

Unter folgendem Link kann das Straßenkataster online eingesehen werden.

<https://tinyurl.com/uy4ten9>

Sollte sich beim Aufrufen des Links ein Fenster öffnen (siehe Bild), so bestätigen sie dieses bitte mit „OK“.

