



Nummer: 61/2015  
den 09. Juni 2015

Mitglieder des Kreistags  
des Landkreises Esslingen

- Öffentlich  
 Nichtöffentlich  
 Nichtöffentlich bis zum  
Abschluss der Vorberatung

- KT  
 VFA  
 ATU 25. Juni 2015  
 ATU/BA  
 SOA  
 KSA  
 JHA

Betreff: Erhaltungs- sowie Um- und Ausbauprogramm Kreisstraßen  
2016 - 2019

- Anlagen: Anlage 1 Ergebnisliste Zustandserfassung  
Anlage 1.1 Übersichtskarte Zustandserfassung  
Anlage 2: Erhaltungsprogramm  
Anlage 3: Um- und Ausbauprogramm, mit Datenblättern  
Anlage 4: Übersichtskarte Bauprogramme

- Verfahrensgang:  Einbringung zur späteren Beratung  
 Vorberatung für den Kreistag  
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

**BESCHLUSSANTRAG:**

Der Ausschuss für Technik und Umwelt nimmt das Erhaltungs- sowie das Um- und Ausbauprogramm der Kreisstraßen 2016 bis 2019 zur Kenntnis.

**Auswirkungen auf den Haushalt:**

Die Maßnahmenprogramme sind so ausgelegt, dass wie bisher im Finanzhaushalt nach Abzug der zu erwartenden Zuweisungen nach dem LGVFG bzw. Kostenbeteiligungen Dritter ein jährlicher Nettoaufwand von ca. 2,5 Mio. EUR und im Ergebnishaushalt von ca. 1,2 Mio. EUR veranschlagt werden.

## **Sachdarstellung:**

Der Landkreis Esslingen hat die Straßenbaulast für rund 194 km Kreisstraßen, davon sind rund 44 km Ortsdurchfahrten. Im Zuge der Kreisstraßen gibt es rund 53 km Geh- und Radwege sowie 52 Brückenbauwerke.

Um unser Straßennetz sinnvoll und wirtschaftlich zu erhalten bzw. in Teilen weiter zu entwickeln, ist regelmäßig ein mittelfristiges Straßenbauprogramm auf der Grundlage einer Zustandserfassung aufzulegen. Zuletzt wurde das Programm für Kreisstraßen intern 2012 fortgeschrieben.

Wie dem Ausschuss für Technik und Umwelt am 23.10.2014 berichtet, wurde im September 2014 der Zustand der Kreisstraßen nach einem bundesweit verwendeten System erfasst und bewertet. Die Erfassung erfolgte durch auf einem Fahrzeug installierte Erfassungsgeräte, die die Fahrbahneigenschaften messen und durch georeferenzierte Bilder flächig dokumentieren.

Mit dem angewandten System steht der Verwaltung dauerhaft eine elektronische Datenbank zur Verfügung, die den Straßenzustand nachvollziehbar und jederzeit reproduzierbar darstellt und sich mit den Zustandsmerkmalen der Landes- und Bundesstraßen vergleichen lässt. Zukünftig soll der Zustand alle 4 Jahre nach dem gleichen System erfasst werden und das Bauprogramm entsprechend fortgeschrieben werden.

### 1. Zustandserfassung

Grundsätzlich wurde eine Fahrspur befahren und bewertet, da üblicherweise der Zustand auf beide Spuren übertragen werden kann und im Falle einer Baumaßnahme ohnehin die gesamte Fahrbahnbreite saniert wird. Ab einer Fahrbahnbreite > 6,50 m wurden beide Fahrtrichtungen erfasst.

Insgesamt wurden rund 188 km der 194 km Kreisstraßen erfasst, hiervon ca. 32 km zusätzlich in der Gegenrichtung. Einzelne Streckenabschnitte konnten auf Grund von Baumaßnahmen und sonstigen Streckensperrungen nicht befahren werden und wurden visuell nacherfasst.

Folgende Zustandsmerkmal wurden dabei erfasst:

für den Gebrauchswert

- Ebenheit im Längs- und Querprofil
- Spurrinnentiefe
- fiktive Wassertiefe
- Bindemittelanreicherung

und für den Substanzwert

- Rissbildung
- Flickenstellen
- Ausbrüche
- offene Arbeitsnähte
- Bindemittelanreicherungen.

## 2. Zustandsbewertung

Nach einer einheitlichen Berechnungsmethode wird aus den unterschiedlichen Zustandswerten ein Gesamtwert ermittelt. Eine Übersicht der Ergebnisse sind in der Tabelle 1 zusammengefasst.

Gesamtzustandswert	Streckenlänge	Anteil am Gesamtnetz	
1,00-1,50	50 km	26 %	Keine bzw. geringe Schäden
1,50-2,50	55 km	28 %	
2,50-3,50	34 km	18 %	vereinzelt Schäden
3,50-4,50	27 km	14 %	Warnwert: deutliche Schäden
4,50-5,00	28 km	14 %	Schwellenwert: flächendeckende Schäden
	194 km	100 %	

Tabelle 1: Gesamtübersicht Zustandswerte

Ab einem Zustandswert von 3,5, auch als Warnwert bezeichnet, besteht grundsätzlich ein Erhaltungsbedarf. Vereinzelt können diese Schäden durch einfache Instandsetzungsmaßnahmen behoben werden. Streckenabschnitte mit einer Zustandsnote 4,5 – Schwellenwert - und höher sind dagegen zeitnah und flächenhaft zu sanieren.

Insgesamt liegen 55 km bzw. 28 % oberhalb des Warnwertes<sup>1</sup>. Diese Abschnitte münden in die folgenden Bauprogramme.

## 3. Dringlichkeitsreihung

In Abhängigkeit der Ausprägung und Kombination der Zustandsmerkmale wird für jeden Streckenabschnitt ab dem Warnwert ein Maßnahmentyp vorgeschlagen und mit Baukosten mit Hilfe pauschaler Erfahrungswerte hinterlegt.

Bevor das Erhaltungsprogramm konkretisiert wird, wurden alle Maßnahmen zuerst priorisiert. Die Priorität richtet sich nach der Schadensschwere und dem Nutzen für den Verkehrsteilnehmer in Form der Verkehrsbelastung. Im Ergebnis liegt eine Dringlichkeitsliste entsprechend der Anlage 1 vor, die anhand folgender Aspekte nachbewertet wurde:

- Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, z. B. Unfallauffälligkeiten
- gemeindliche Bauvorhaben innerhalb und außerhalb der Ortsdurchfahrten, z. B. Ortsgestaltung, Kanalsanierungen, sonstige Versorgungsleitungen
- gemeindliche Lärmaktionsplanungen

<sup>1</sup> Gemäß den aktuellen Zustandserfassungen des Landes Baden-Württemberg befinden sich rund 20 % der Bundesautonahnen (210 km), 38 % der Bundesstraßen (1.600km) und 49 % der Landesstraßen (4.600 km) in einem schlechten und sehr schlechten (> 3,50) Zustand.

- Radwegekonzeption des Landkreises, soweit heute bereits absehbar
- Zustandswert Ingenieurbauwerke
- Plausibilität des Zustandswertes.

#### 4. Erhaltungs-, Um- und Ausbauprogramm 2016 – 2019

Grundsätzlich wird aktuell von einem jährlichen Finanzbedarf von ca. 20.000 EUR/ km für die Bestandserhaltung und für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen an Kreisstraßen ausgegangen.

Unter Berücksichtigung der mittelfristigen Haushaltsplanung, des zur Verfügung stehenden Bauleitungspersonals, etc., wurde ein Erhaltungsprogramm für den Zeitraum von 2016 bis 2019 erstellt, vgl. hierzu Anlage 2. Die genannten Maßnahmen werden schrittweise bis 2019 abgearbeitet.

Im weiteren Bedarf sind Maßnahmen aufgeführt, die vorerst nicht bis 2019 umgesetzt werden können. Diese Abschnitte werden jedoch verstärkt beobachtet. Wird eine nicht vorhersehbare Verschlechterung festgestellt, muss der Abschnitt vorgezogen und das Programm angepasst werden.

Straßenzüge, die wegen des schlechten Zustands um- oder ausgebaut werden müssen, wurden in einem priorisierten Um- und Ausbauprogramm 2016 – 2019 zusammengefasst, vgl. hierzu Anlage 3. Auch dieses wird schrittweise abgearbeitet.

Im Um- und Ausbauprogramm sind all diese Maßnahmen enthalten, für die Zuwendungen nach dem LGVFG beantragt, eine ausführliche Planung zu erstellen ist und gegebenenfalls ein Rechtsverfahren zur Erlangung der Baurechte durchgeführt werden muss.

Das Um- und Ausbauprogramm umfasst ebenfalls Geh- und Radwege, die ausgebaut bzw. neu hergestellt werden.

#### 5. Ingenieurbauwerke

Alle Ingenieurbauwerke werden entsprechend der DIN 1076 in einem vorgegebenen Zeitraster untersucht. So ist alle 6 Jahre eine so genannte Hauptuntersuchung durchzuführen. Die letzten Hauptuntersuchungen erfolgten für alle Ingenieurbauwerke in 2010.

Notwendige Brückeninstandsetzungen werden grundsätzlich mit dem Straßenerhaltungsprogramm koordiniert.

Heinz Eininger  
Landrat