

# Stadt Heidelberg

Drucksache:  
**0058/2013/IV**

Datum:  
29.04.2013

Federführung:  
Dezernat II, Tiefbauamt

Beteiligung:

Betreff:

**Straßenzustandskataster für das Stadtgebiet  
Heidelberg**

## Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 19. Juni 2013

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bau- und Umweltausschuss	07.05.2013	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Haupt- und Finanzausschuss	06.06.2013	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	
Gemeinderat	13.06.2013	Ö	( ) ja ( ) nein ( ) ohne	

**Zusammenfassung der Information:**

*Der Bau- und Umweltausschuss, der Haupt- und Finanzausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zum Straßenzustandskataster zur Kenntnis.*

## **Sitzung des Bau- und Umweltausschusses vom 07.05.2013**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 06.06.2013**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Sitzung des Gemeinderates vom 13.06.2013**

**Ergebnis:** Kenntnis genommen

## **Begründung:**

### **1. Anlass**

Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Priorisierung bei Straßensanierungen oder wenn die Forderung nach einer speziellen Straßensanierung im Raum steht, wird durch die Verwaltung regelmäßig das Straßenzustandskataster als Hilfsmittel für die Entscheidungsfindung herangezogen.

Bei verschiedenen Informationsveranstaltungen zum Thema Straßenzustände wurden Auszüge aus dem Straßenzustandskataster verwendet um einen Überblick über die Situation in bestimmten Stadtteilen zu geben. Diese sind in der Öffentlichkeit auf großes Interesse gestoßen.

Im Folgenden soll der Gemeinderat über die Systematik, den Inhalt und die Funktion des Straßenzustandskatasters informiert werden.

Die graphische Darstellung für das Stadtgebiet ist als Anlage 1 beigefügt.

### **2. Systematik bei der Zustandserfassung und Bewertung**

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) hat die „Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen“ (EEMI) herausgegeben. Hierin, sowie vertiefend im Arbeitspapier „Systematik der Straßenunterhaltung“, ist die Erfassung und Bewertung von Straßenzuständen detailliert geregelt.

Die geometrische Erfassung der zu bewertenden Flächen erfolgte durch Digitalisierung aus vorhandenen Orthofotos. Das so gewonnene Flächenmodell bildet die Datengrundlage für die eigentliche Erfassung und Bewertung der Straßenzustände.

In der Folge wurden dann gemäß den Richtlinien der FGSV Oberflächenmerkmale der Straßen erfasst und dem Flächenmodell geometrisch zugeordnet. Zur Berechnung des Zustandswerts sind für jede Teilfläche folgende Einzelmerkmale visuell zu erfassen:

- Allgemeine Unebenheiten
- Spurrinntiefe
- Netzkrisse, Risse, Risshäufungen,
- Ausmagerungen (Abrieb, Splittverlust, Abplatzungen)
- Flickstellen
- Wasserrückhalteflächen

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.

Diese systematische Zustandsbewertung wurde im gesamten Stadtgebiet für alle Fahrbahnen, die sich in der Baulast des Tiefbauamtes befinden durchgeführt. Die Straßen werden nach Baumaßnahmen, sowie turnusmäßig alle 3-5 Jahre neu bewertet.



Die Straßenzustandskarte dient dem Tiefbauamt als Grundlage für die Sanierungsplanung. Sie ist darüber hinaus gut geeignet, um Straßenzustände stadtweit zu visualisieren. Über statistische Auswertungen kann ferner eine grobe Abschätzung über den Sanierungsbedarf an Straßen gemacht werden.

#### 4. Statistische Auswertung und Interpretation der Ergebnisse

Die Verteilung der Zustandswerte an Fahrbahnen lässt sich mit Hilfe des Straßenzustandskatasters über das gesamte Stadtgebiet ermitteln. Mit überschlägigen Kostenannahmen für die Sanierung von Straßen in einer bestimmten Zustandsklasse lässt sich der Sanierungsbedarf insgesamt hochrechnen. Da in die Auswertung ausschließlich Fahrbahnflächen einfließen, muss für die kalkulatorische Berücksichtigung von Nebenanlagen (Radwege, Fußwege, Parkflächen) eine sinnvolle Annahme getroffen werden.

Die Verteilung der Zustandsklassen im Stadtgebiet stellt sich wie folgt dar:

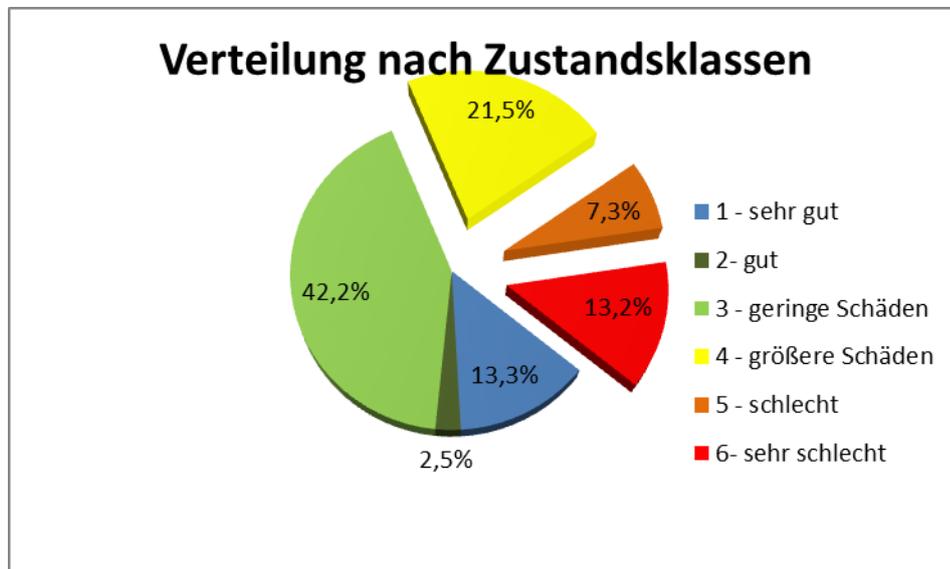


Abb. 2: Verteilung der Fahrbahnflächen nach Zustandsklassen

Straßen der Zustandsklassen 4-6:

Zustandswert	Flächensumme (reine Fahrbahn, ohne Nebenanlagen)	Anteil am gesamten Straßennetz	Kosten /m <sup>2</sup> für Sanierung	Zuschlag für die flächenmäßige Erfassung von Nebenanlagen
4	589.248,460	21,41%	80,00 €	10%
5	199.875,794	7,26%	150,00 €	40%
6	362.703,408	13,18%	200,00 €	60%
<b>Summe:</b>	<b>2.752.605,409</b>			

Tabelle 1: Aktueller Sanierungsbedarf (Zustandsklasse 4-6)

## 5. Fazit

Mit dem Straßenzustandskataster hat die Verwaltung einen sehr guten Überblick über die Straßenzustände im Stadtgebiet. Der Sanierungsbedarf lässt sich mit den vorliegenden Daten gut abschätzen.

Die Umsetzung kann nur auf der Grundlage eines langfristig angelegten Konzeptes erfolgen.

### **Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg**

#### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

<b>Nummer/n: (Codierung)</b>	<b>+ / - berührt:</b>	<b>Ziel/e:</b>
MO 4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur <b>Ziel/e:</b> <b>Begründung:</b> Dies wird durch die systematische Fortsetzung des Straßenerneuerungsprogramms erreicht.

#### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine.

gezeichnet

Bernd Stadel

#### **Anlagen zur Drucksache:**

<b>Nummer:</b>	<b>Bezeichnung</b>
A 01	Straßenzustandskataster Stadtgebiet