

KT-Drucks. Nr. 225/2022

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az:

12.10.2022

Straßenerhaltungsprogramm: Ergebnisse der Zustandserfassung 2021

Anlage 1: Durchgeführte Massnahmen 2017-2022

Anlage 2: Zustandserfassung und -bewertung der Kreisstrassen 2021

Anlage 3: Hintergrundinformationen zum Erhaltungsmanagement an den Bundes- und Landesstrassen in Baden-Wuerttemberg

Anlage 4: Erhaltungsabschnitte Karte

Anlage 5: Erhaltungsabschnitte Liste

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

24.10.2022

öffentlich

Kreistag
zur Beschlussfassung

21.11.2022

öffentlich

II. Beschlussantrag

1. Die Umsetzung des geltenden Straßenerhaltungsprogramms wird zur Kenntnis genommen.

2. Die Verwaltung wird beauftragt das Straßenerhaltungsprogramm fortzuschreiben und einen finalen Entwurf im UVA in den Sitzungen 2023 vorzulegen.

III. Begründung

1. Historie

Das Straßenentwicklungsprogramm (SEP) wurde aufgrund des damals vorliegenden Sanierungsstaus bei den Kreisstraßen im Jahr 2012 erstmalig verabschiedet (KT-DS 080/2012 vom 21.02.2012). Mit der Bereitstellung von ausreichenden finanziellen Mitteln (rund 42 Mio. Euro) für die Sanierung der sich in einem schlechten Zustand befindlichen Kreisstraßen wurde das Ziel verfolgt die bestehende Infrastruktur zu ertüchtigen und dauerhaft zu erhalten, um im gesamten Landkreis gleichwertige Rahmenbedingungen zu schaffen. Gerade im wirtschaftsstarken Landkreis Böblingen ist eine gute Straßeninfrastruktur unabdingbar für eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung und dient darüber hinaus dem nachhaltigen Umgang mit den geschaffenen Ressourcen.

Die Verwaltung wurde beauftragt das Programm in regelmäßigen Zeitabständen fortzuschreiben und die Förderfähigkeit der einzelnen Maßnahmen zu prüfen.

Im Jahr 2014 erfolgte die erste (KT-DS 041/2024) und im Jahr 2018 zweite Fortschreibung (KT-DS 240/2018) des Straßenentwicklungsprogramms. Bereits nach sechs Jahren war das Programm zu 80% umgesetzt. Dadurch hat sich der Zustand der Kreisstraßen ganz erheblich und messbar von Note 3,17 (2009, andere Bewertungsmethode) auf Note 2,83 verbessert (2018).

Nach Durchführung der Maßnahmen im Zeitraum 2017-2022 ist das einst beschlossene Straßenentwicklungsprogramm nunmehr nahezu abgeschlossen (Anlage 1). Die restlichen Einzelmaßnahmen in den Ortsdurchfahrten, die mit hohem Aufwand bei der Abstimmung mit den Städten und Gemeinden des Landkreises verbunden sind, sind zur Ausführung kurz- und mittelfristig in den Haushaltsjahren 2023-2025 zur Umsetzung vorgesehen (Entwurf Haushaltsplan 2023 Anlage 6 und Maßnahmenplan I. Teilprogramm Straßen und Radwege).

Die Straßenbauverwaltung des Landkreises vollzieht mit der Zustandserfassung 2021 und der Aufstellung eines Straßenerhaltungsprogramms 2022 den Übergang vom Sonderprogramm zur Beseitigung des Sanierungsstatus hin zur laufenden Erhaltung des Kreisstraßennetzes.

2. Zustandserfassung 2021

2.1 Erfassungsmethodik

Eine erneute Zustandserfassung und -bewertung der Kreisstraßen wurde von der Straßenbauverwaltung im Jahr 2021 veranlasst (Anlage 2). Hierzu wurden

messtechnisch die Unebenheiten, Spurrinnen, Risse und Flickstellen sowie die Griffigkeit der Fahrbahnbeläge erfasst und ausgewertet. Die Erfassung erfolgte mit Hilfe von schnell fahrenden Messfahrzeugen, die im Verkehrsstrom mitfahren und mittels Lasertechnik und Kameras die Fahrbahnoberfläche aufnehmen.

Um für die Erhaltungsmaßnahmen wirtschaftliche Abschnittslängen zu erhalten, werden die ermittelten Auswerteabschnitte zu homogenen Erhaltungsabschnitten zusammengefasst. In Anlehnung an die Erhaltungsabschnitte des Landes Baden-Württemberg (Anlage 3) wurden die Abschnittslängen außerorts von 200m (Vorgabe 2012) auf 500 m verlängert. Innerorts wurde die homogene Abschnittslänge bei 100 m belassen.

Nach einer Auswertungsmatrix werden die homogenen Erhaltungsabschnitte in folgende Zustandsnotenklassen unterteilt:

Klasse	Beschreibung	Farbe
[1,0 – 1,5]	neuwertig	blau
[1,5 – 2,5]	sehr guter bis guter Zustand	grün
[2,5 – 3,5]	guter bis mittlerer Zustand	hellgrün
[3,5 – 4,5]	Warnwert	gelb
[4,5 – 5,0]	Schwellenwert	rot

Warnwert (gelb):

Der Zustandswert 3,5 wird als Warnwert bezeichnet und beschreibt einen Zustand, dessen Erreichen Anlass zu intensiver Beobachtung, zur Analyse von Ursachen für den schlechten Zustand und ggfs. zur Planung von geeigneten Maßnahmen ist.

Schwellenwert (rot):

Der Zustandswert 4,5 wird als Schwellenwert bezeichnet und beschreibt einen Zustand, bei dessen Erreichen die Einleitung von baulichen oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen intensiv geprüft werden muss.

2.2 Entwicklung der Gesamtbewertung und Ergebnisse der Zustandserfassung 2021

Im Zuge der **ersten Programmfortschreibung im Jahr 2014** wurde eine erneute Zustandserfassung durchgeführt. Nach **aktueller** Bewertungsmethodik (die Bewertung erfolgt entsprechend den Vorgaben des Landes Baden-Württemberg, siehe Anlage 3 Hintergrundinformationen zum Erhaltungsmanagement an den Bundes- und Landesstrassen in Baden-Württemberg, Seite 7, Punkt 2.1.2) ergab sich in **2014 ein Straßenzustand mit der Gesamtnote 3,28**.

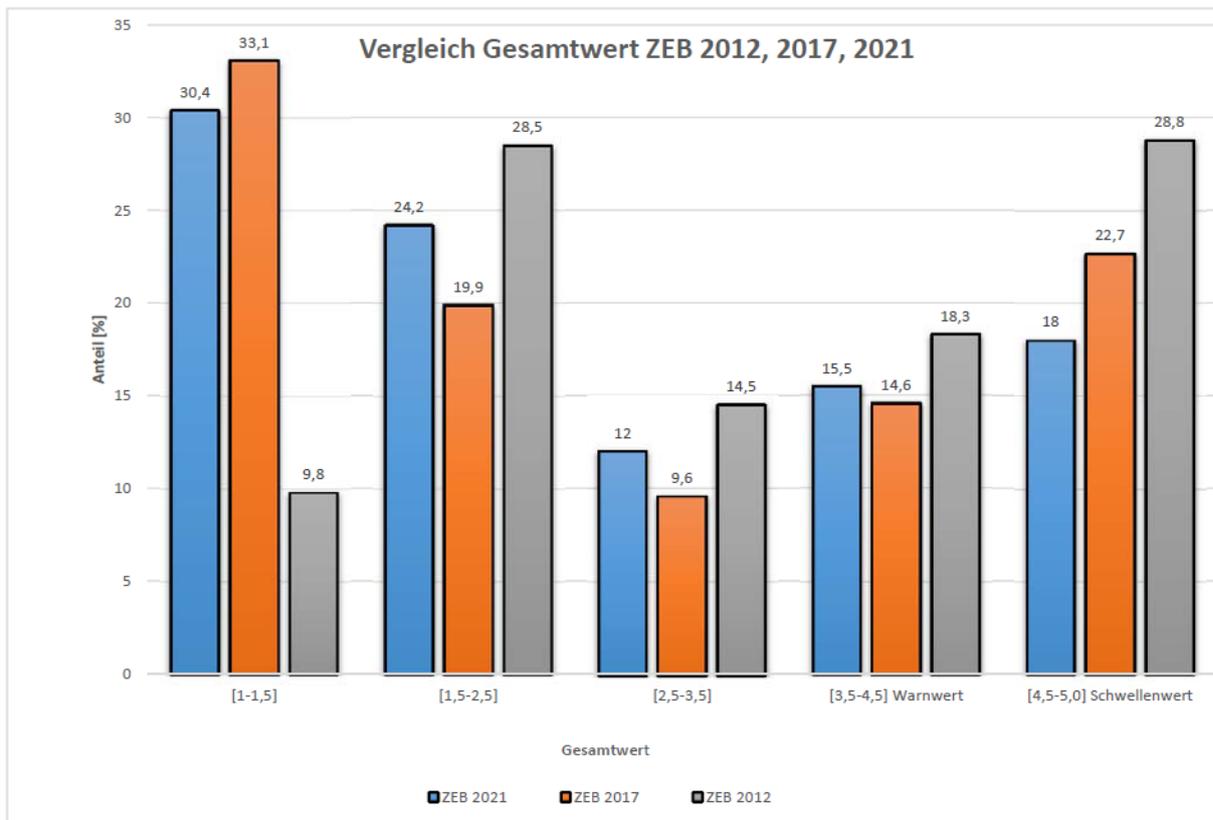
Im **Jahr 2017** erfolgte dann eine zweite Programmfortschreibung auf Basis einer weiteren Zustandserfassung. Hierbei ergab sich nach aktueller Auswertemethodik die **Note 2,83** für die Kreisstraßen im Landkreis.

Entsprechend der letztmalig im **Jahr 2021** durchgeführten Zustandserfassung ergibt sich eine **Note von 2,74** für unsere Kreisstraßen.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass sich infolge des kontinuierlichen und konsequenten Abbaus des Sanierungsstaus im Zuge des SEP eine wesentliche Zustandsverbesserung von der ZEB 2012 zu 2017 von fast einer halben Note feststellen lässt. Hier zeigte sich eine grundsätzliche Verschiebung aus den Zustandsklassen mit einer Note schlechter als 1,5 in die beste Zustandsklasse (1,0 – 1,5).

Zwischen den ZEB 2017 und 2021 hat sich nur noch eine moderate Verbesserung des Zustandes von knapp 0,1 Notenpunkten eingestellt, was darin begründet liegt, dass bis 2018 der Großteil der Sanierungsmaßnahmen schon umgesetzt wurde. In den Folgejahren konnte die Verbesserung daher nicht mehr in gleichem Umfang stattfinden, d.h. aus den Ergebnissen der ZEB 2012, 2017 und 2021 lässt sich der tatsächliche Qualitätsfortschritt beim Zustand der Kreisstraßen herauslesen und entspricht auch der Realität. Wir befinden uns im Endstadium der Übergangsphase vom auslaufenden Straßenentwicklungsprogramm hinüber zur laufenden Erhaltung der Kreisstraßen.

Hierbei zeigt sich, dass der Anteil der Abschnitte mit einem Gesamtwert schlechter als der „Schwellenwert (> 4,5)“ von 28,8 % über 22,7 % weiter auf 18,0 % im Jahr 2021 stark verringert hat. Nichtsdestotrotz konnte der Anteil der besten Zustandsklasse hierdurch keine weitere Steigerung von 2021 zu 2017 erfahren. Dies liegt daran, dass die Abnutzungserscheinungen an länger zurückliegenden Sanierungsabschnitten sich in der Benotung des Zustandes bemerkbar machen und eine Verschiebung der Anteile von der besten Zustandsnote in Richtung „niedriger bewertete Zustandsklassen“ hervorrufen.



Abschließend lässt sich dennoch feststellen, dass sich die Gesamtbewertung gegenüber der ZEB 2017 nochmals (moderat) um knapp 0,1 Notenpunkte von 2,83 auf 2,74 verbessert hat und sich der Großteil der Kreisstraßen heute in einem guten Zustand befindet.

Verglichen mit Bund und Land erzielt der Landkreis Böblingen durch den Einsatz der zur Verfügung gestellten Finanzmittel im Rahmen des Straßenentwicklungsprogramms insgesamt deutlich bessere Ergebnisse.

Bund	Land	Kreis Böblingen
(2015) 3,0	(2016) 3,4	(2017) 2,8
(2019) 3,0	(2020) 3,4	(2021) 2,7

3. Weiteres Vorgehen

Anhand der nun vorliegenden Ergebnisse wurden von der Straßenbauverwaltung die neu zu sanierenden Abschnitte definiert (Anlage 4 Karte / Anlage 5 Liste). Im nächsten Schritt

erfolgt die Evaluierung der festgelegten Sanierungsabschnitte anhand der vorliegenden Ergebnisse und die Abstimmung mit

- den Städten und Gemeinden. Im Zuge der Sanierungen können eventuell städtebauliche Umgestaltungen sinnvoll sein, die einen entsprechenden zeitlichen Vorlauf insbesondere für die Erstellung entsprechender Planunterlagen benötigen. Ebenso müssen mit den Städten und Gemeinden etwaige anstehende Kanalsanierungen oder anderweitige kommunale Tiefbauarbeiten der kommenden Jahre abgestimmt werden. Darauf basierend erfolgt die Terminierung der innerörtlichen Maßnahmen.
- den angrenzenden Landkreisen.
- dem Regierungspräsidium Stuttgart in Bezug auf die Förderfähigkeit umfangreicher Ausbaumaßnahmen.

Darüber hinaus ist vorgesehen, Vorschläge zur Abstufung von Kreisstraßen auszuarbeiten, die ihrer eigentlichen Verkehrs- und Netzfunktion nicht entsprechen. In Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung wären dabei gegebenenfalls vorhandene Erhaltungsdefizite den zukünftigen Baulastträgern auszugleichen, beziehungsweise abzulösen.

Anschließend erfolgt die Priorisierung der Maßnahmen sowie Erstellung des Fortschreibungsentwurfs, welcher für die Sitzungsrunde im März 2023 zur Beschlussfassung in die Gremien eingebracht wird.

IV. Klimarelevanz

Keine Klimarelevanz, da die Planung keine Auswirkungen auf das Klima hat.

V. Finanzielle Auswirkungen

Keine Auswirkungen, da die Planung erst mit der Konkretisierung des Konzepts und der Benennung von Maßnahmen haushaltsrelevant werden kann.



Roland Bernhard