

Vorgehensweise bei der Auswahl der jährlichen Deckensanierungen

Sitzung des Bauausschusses
am 17.09.2018

Agenda

1. Finanzielle Mittel
2. Priorisierung bzw. Auswahl der zu sanierenden Kreisstraßen
 - a. Straßenzustandserfassung
 - b. Fachlicher Einfluss
 - c. Strategischer Einfluss
 - d. Einflüsse Dritter
3. Priosierung bzw. Auswahl der zu sanierenden Radwege

Finanzielle Mittel:

Im Haushalt werden jährliche sowohl für die Deckensanierungen der

Straßenfahrbahnen

als auch für die Deckensanierungen der

Radwege

jeweils 200.000 € als konsumtive Mittel bereitgestellt.



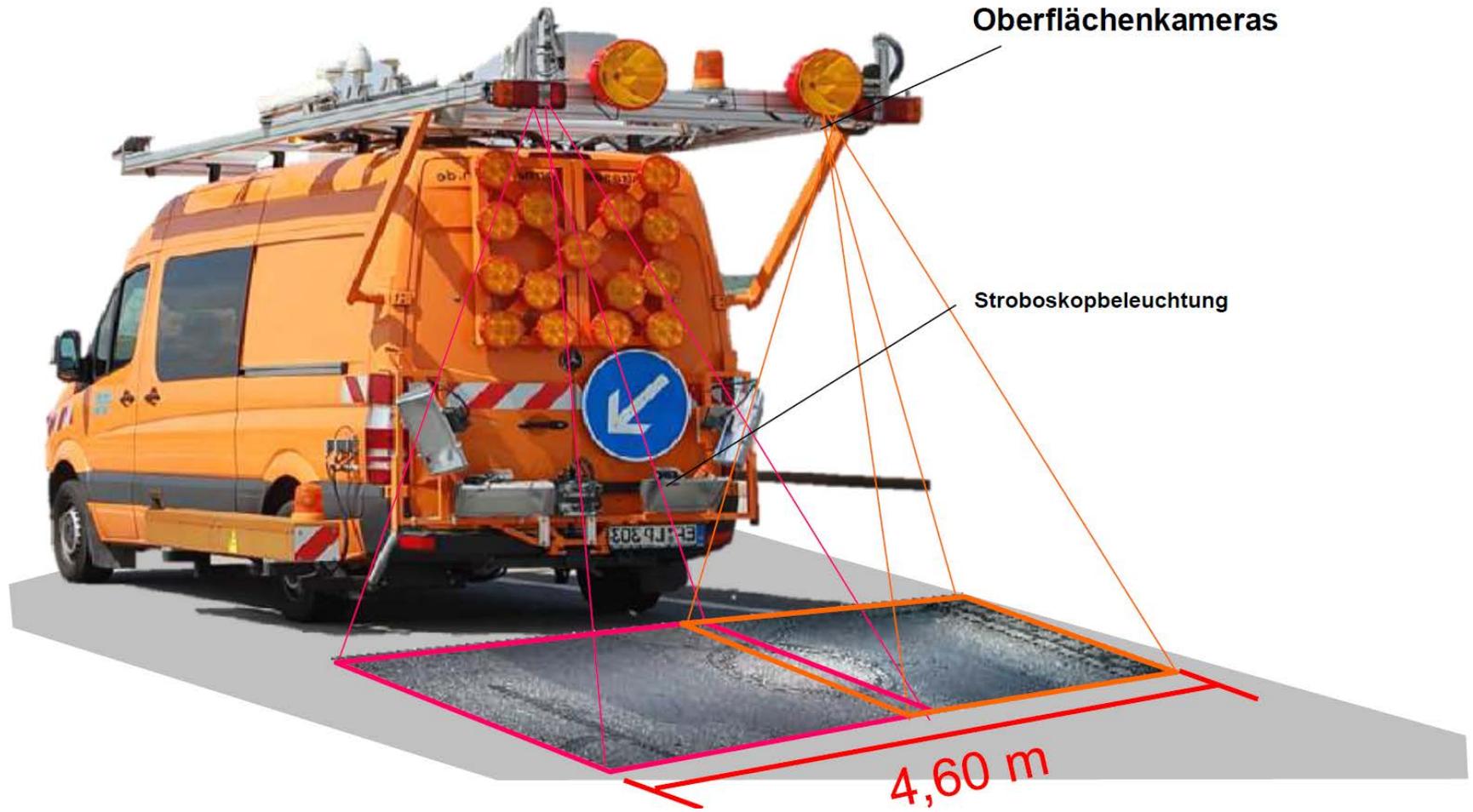
Der Entscheidungsprozess für die jährliche Sanierung der **Fahrbahnen** auf Kreisstraßen

a. Straßenzustandserfassung:

Als eine Grundlage des Entscheidungsprozesses dient die jeweils letzte Straßenzustandserfassung.

Die letzten Erfassungen wurden 2012 und 2016 durchgeführt.

Eine Entscheidung über Zeitpunkt und Umfang der nächsten Erfassung ist noch nicht getroffen worden.



Oberflächenkameras

Stroboskopbeleuchtung

4,60 m

Dabei werden folgende Zustandswerte ermittelt:

- | | |
|-------------------------------|--------|
| ■ Allgemeine Unebenheiten | ZWAUN |
| ■ Längsebenheitswirkungsindex | ZWLWI |
| ■ Spurrinntiefe | ZWSPT |
| ■ Fiktive Wassertiefe | ZWSPH |
| ■ Griffigkeit | ZWGRI |
| ■ Risse | ZWRISS |
| ■ Flickstellen | ZWFLI |
| ■ Aufgelegte Flicker | ZWAFLI |
| ■ Längs- und Querrisse | ZWLQR |
| ■ Eckabbrüche | ZWEAB |
| ■ Kantenschäden | ZWKAS |

Ermittlungsschema:

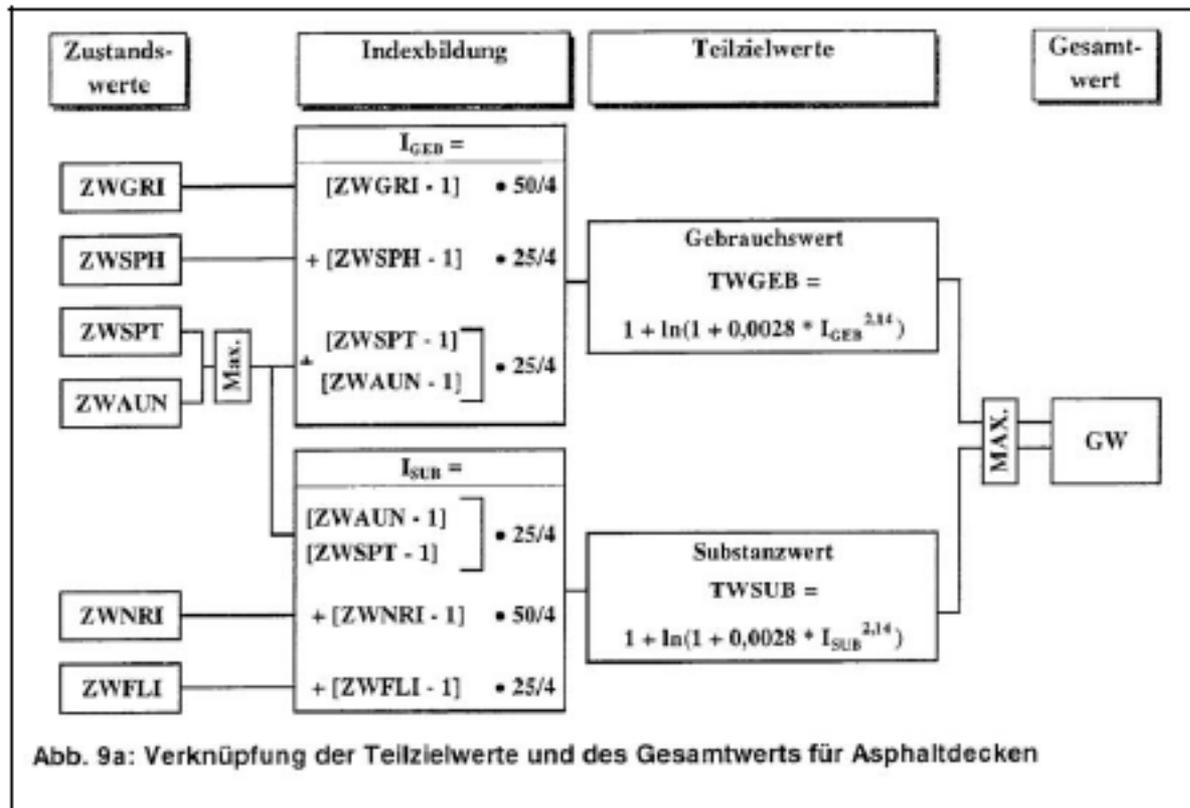


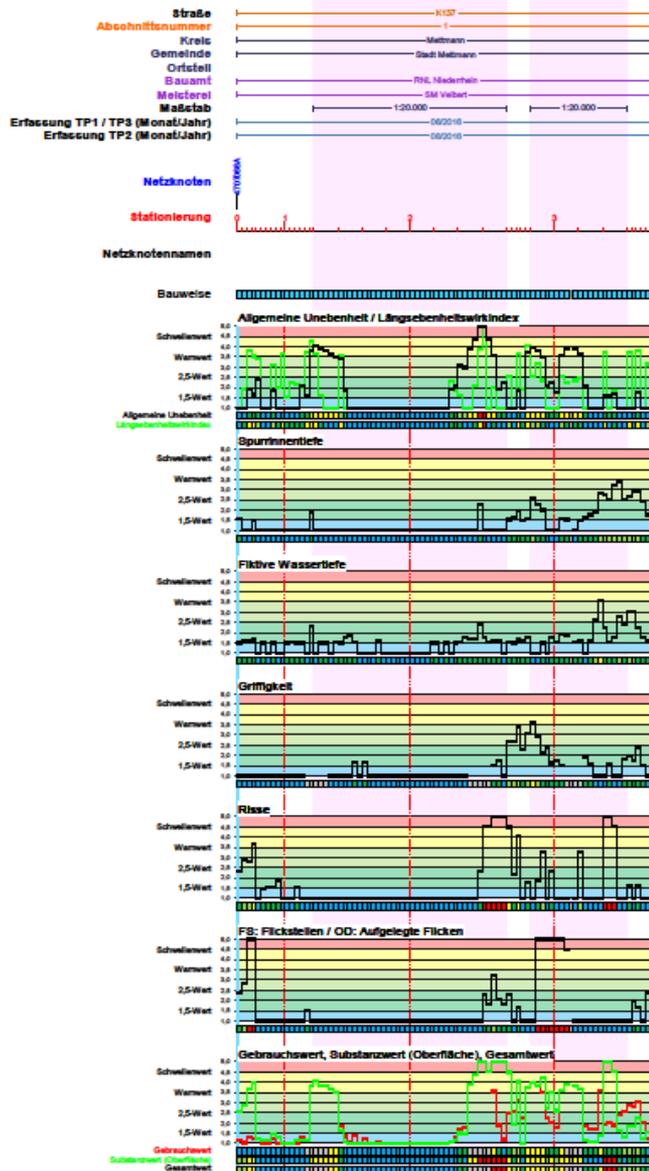
Abb. 9a: Verknüpfung der Teilzielwerte und des Gesamtwerts für Asphaltdecken

Aus den Zustandswerten werden ermittelt:

- Teilwert Gebrauch TWGEB
- Teilwert Substanz (Oberfläche) TWSUB

Aus diesen beiden Teilwerten resultiert der:

- **Gesamtwert** **GW**



Zustandserfassung und -bewertung 2015 auf Kreisstraßen in Nordrhein-Westfalen

Landkreis Mettmann

Zustandsprofil

Straße: K 137

1. Fahrstreifen

In Stationierungsrichtung

Maßstab: 1 : 100.000



Bauweise

- Asphalt
- Beton
- Unbestimmt

Zustandsklassen

- 1,00 - 1,49 (besser als 1,5-Wert)
- 1,50 - 2,49 (1,5-Wert überschritten)
- 2,50 - 3,49 (2,5-Wert überschritten)
- 3,50 - 4,49 (3,5-Wert überschritten)
- 4,50 - 5,00 (Schwellenwert überschritten)
- keine gültigen Zustandswerte vorhanden

Zustandsbewertung und Visualisierung
 HELLER Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt
 Ergebnisdatei: ZEB2015K_000_ERG_161028

Erstellungdatum: 26.11.2016





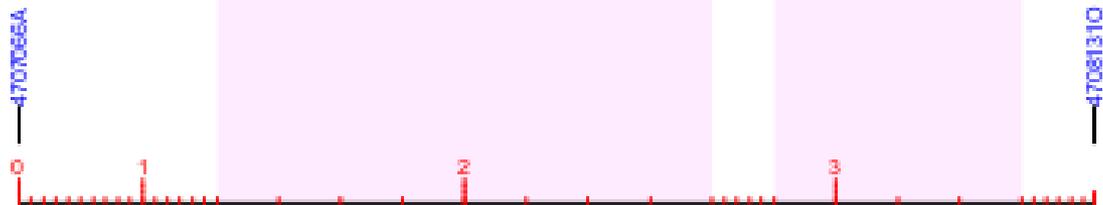
Straße	K137
Abschnittsnummer	1
Kreis	Mettmann
Gemeinde	Stadt Mettmann
Ortsteil	
Bauamt	RNL Niederrhein
Meisterei	SM Velbert
Maßstab	1:20.000
Erfassung TP1 / TP3 (Monat/Jahr)	08/2016
Erfassung TP2 (Monat/Jahr)	08/2016

Netzknoten

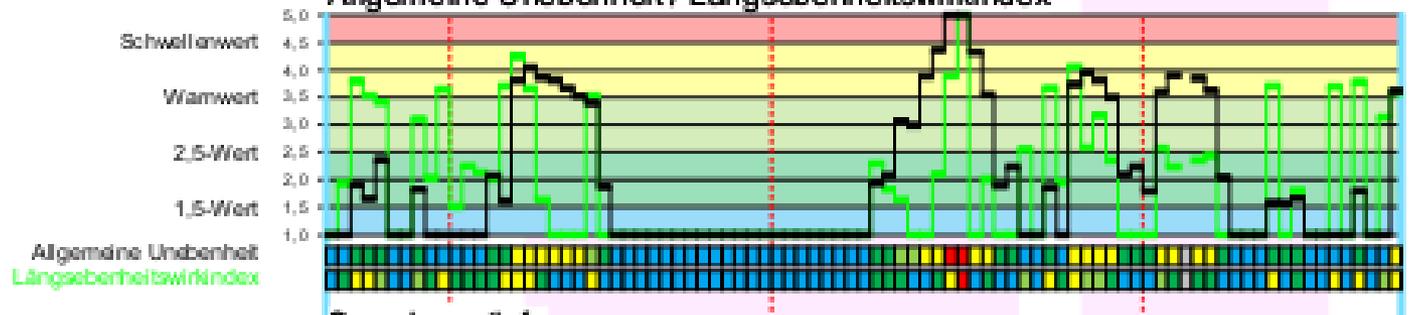
Stationierung

Netzknotennamen

Bauweise

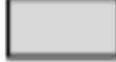


Allgemeine Unebenheit / Längsbebenheitswirkindex

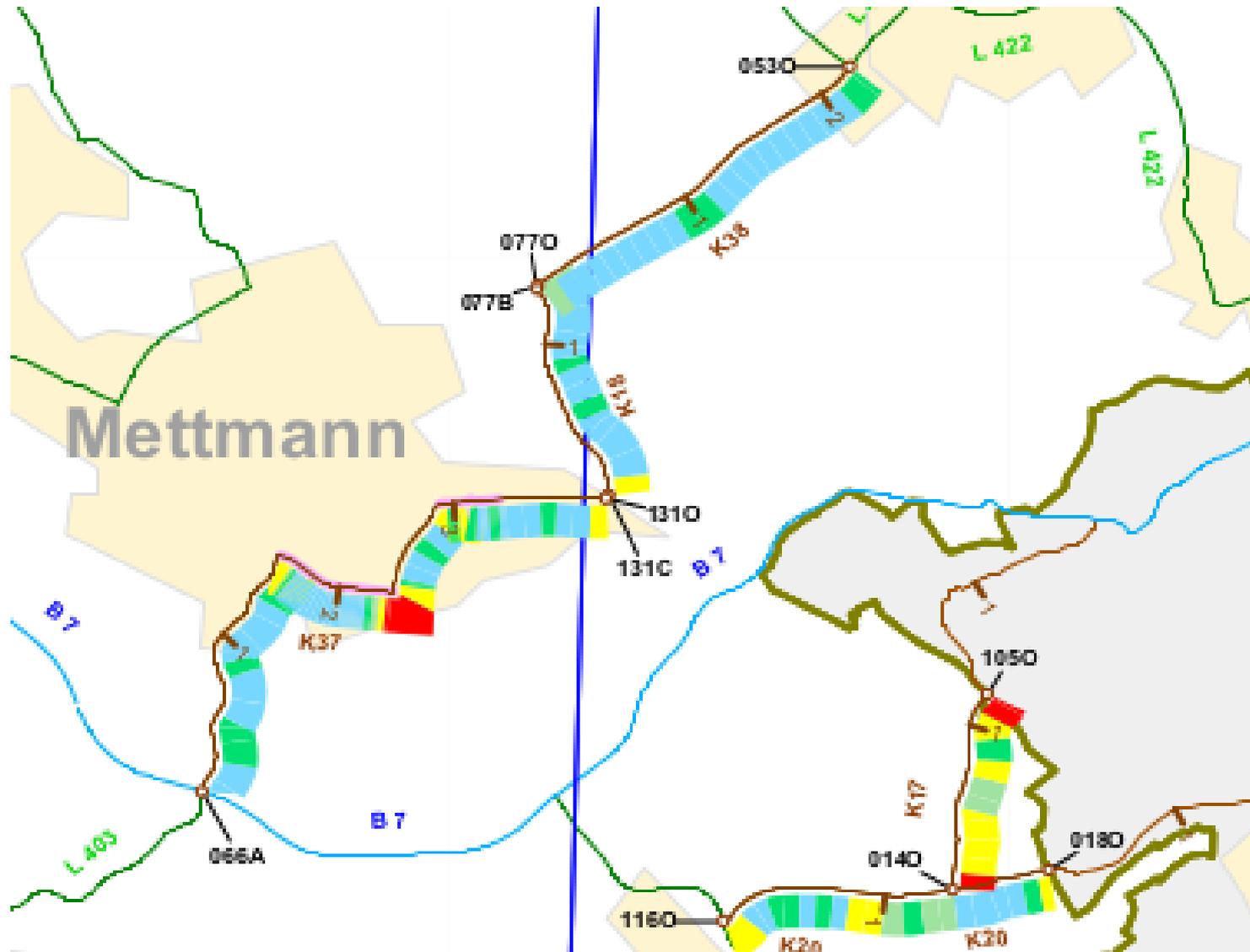


Vereinfachte Farbdarstellung:

Gesamtwert

	1,00 - 1,49	besser als 1,5-Wert		3,50 - 4,49	Warnwert überschritten
	1,50 - 2,49	1,5-Wert überschritten		4,50 - 5,00	Schwellenwert überschritten
	2,50 - 3,49	2,5-Wert überschritten			keine gültigen Zustandswerte vorhanden

Exemplarischer Ausschnitt der Kreisstr. K17 / K20 / K37 / K18 / K38:



b. Fachliche Einflüsse

- Veränderungen nach der letzten Straßenzustands-erfassung unter anderem durch letzte Winterperiode
- Einschätzung der zuständigen Unterhaltungskolonne
- Streckenkontrolle des Streckenwarts
- Visuelle Kontrolle des zuständigen Fachingenieurs
- Ausstehende Entscheidungen
 - z. B. Straßentausch der K5 in Haan
- Andere Baumaßnahme
 - z. B. Durchlass auf der K11 oder Kanalbau auf der K7
- Andere Gewerke (Schutzplanken, LSA, Bankette, Markierungsarbeiten, etc.)
- Ungeklärte Situation der Einleitstellen / Entwässerung

c. Strategische Einflüsse

- Optimierte und synergetische Bauabläufe
- Sinnvolle bzw. homogene Bauabschnitte
- Erforderliche Verkehrsführung / Umleitungserforderlichkeiten
- Kontext Radwege
- Vergabeform evtl. losweise
- Minimierung der Beeinträchtigung für Anwohner und Verkehrsteilnehmer
- Arbeitsschutz / Schutz der Bauarbeiter
meistens keine halbseitige Bauweise möglich => Vollsperrung
- Verkehrsbelastung / Wichtigkeit
- Verkehrssicherheit / Unfallkommission

d. Externe Einflüsse:

- Baumaßnahmen Dritter auf den Kreisstraßen
 - z. B. Straßenaufbrüche von Versorgern
 - z. B. Ausbau Glasfasernetz
- Umleitungs- oder Ausweichstrecken für Maßnahmen auf anderen Straßen
 - z. B. Maßnahmen des Landesbetriebes
- Bürgeranfragen / Anliegerinteressen / Interessenverbände
- Laufende Verfahren
 - z. B. Beweissicherungsverfahren auf der K13
- Verkehrsanordnende Behörden
- ÖPNV

Abschließende Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung aller Kriterien:

1. Straßenzustandserfassung
2. Fachliche Einflüsse
3. Strategische Einflüsse
4. Externe Einflüsse



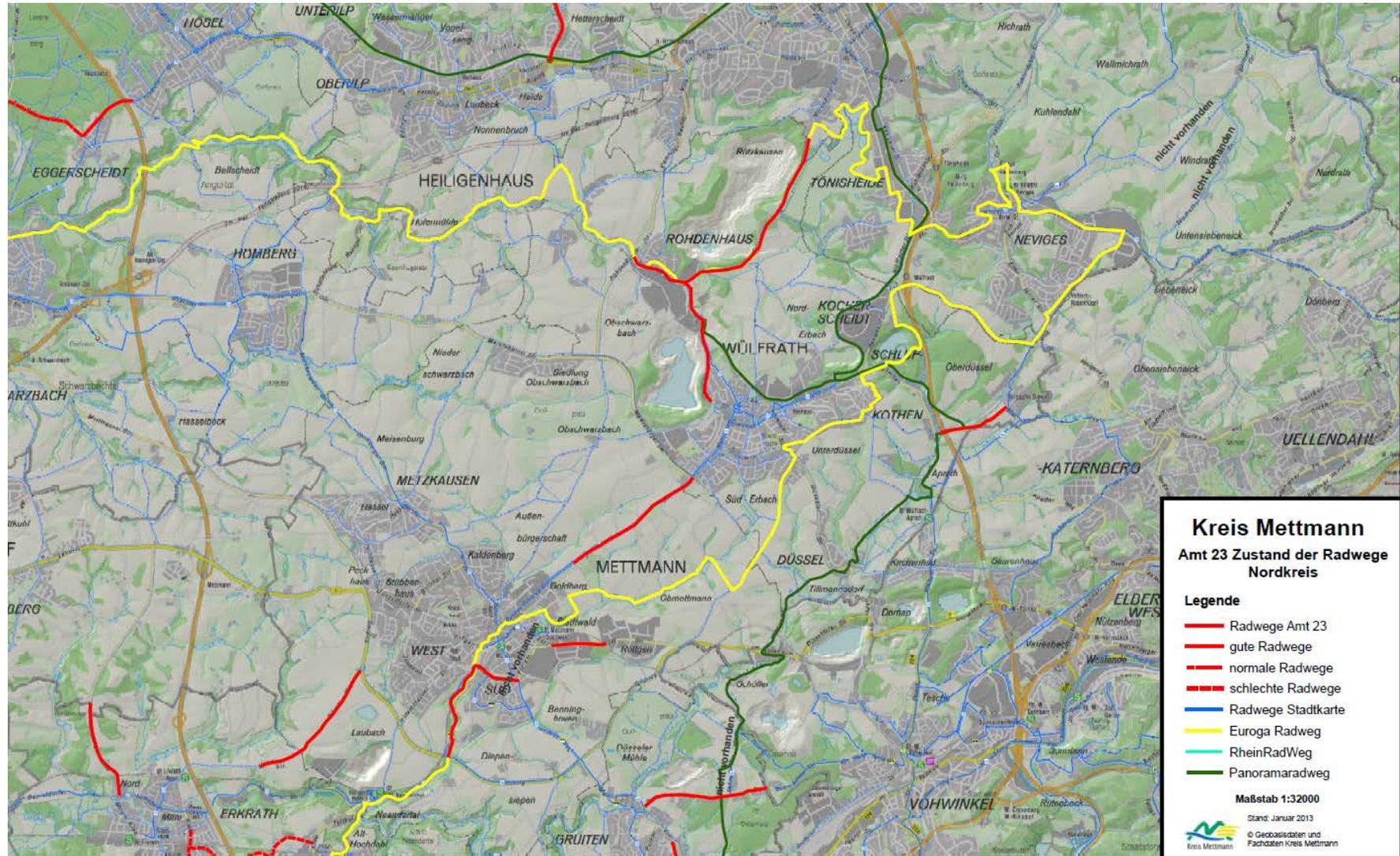
Der Entscheidungsprozess für die jährliche Sanierung der **Radwege** an Kreisstraßen

1. Visuelle Zustandserfassung

Bei den Radwegen erfolgt die Zustandserfassung nicht digital über einen Dritten wie bei den Straßen sondern visuell durch Mitarbeiter des Bauhofes.

Dieses Vorgehensweise hat sich bei den Radwegen auch bewährt.

1. Visuelle Zustandserfassung:



Kreis Mettmann

Amt 23 Zustand der Radwege Nordkreis

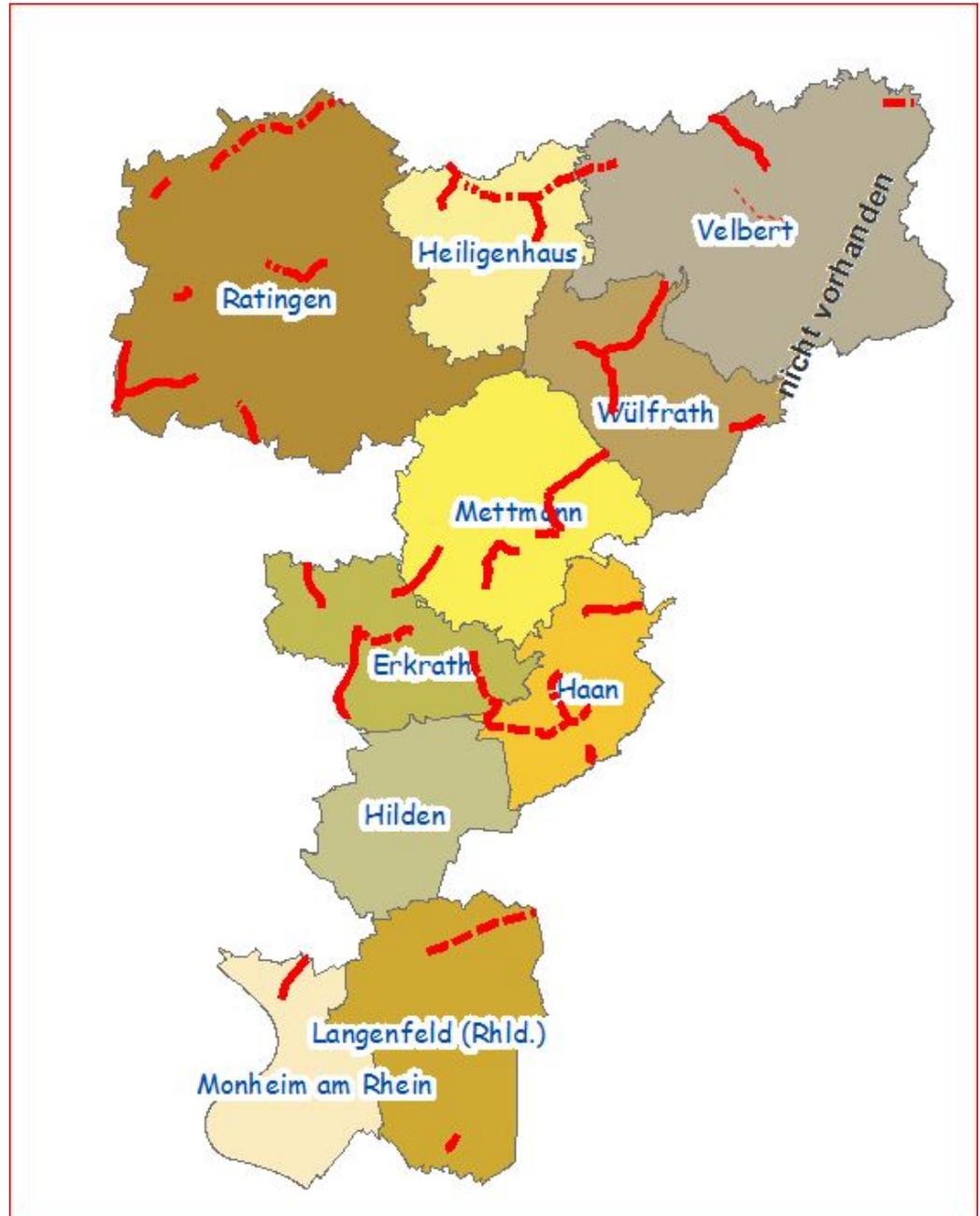
Legende

-  Radwege Amt 23
-  gute Radwege
-  normale Radwege
-  schlechte Radwege
-  Radwege Stadtkarte
-  Euroga Radweg
-  RheinRadWeg
-  Panoramaradweg

Maßstab 1:32000

Stand: Januar 2013

Neue Darstellung
der visuellen
Zustands-
erfassung über
Geoportal



Exemplarischer Ausschnitt der Mettmanner Kreisstraßen K26 / K37 / K18 / K38:



Abschließende Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung der selben Kriterien wie bei den Kreisstraßen jedoch in angepasster Form:

1. Visuelle Zustandserfassung
2. Fachliche Einflüsse
3. Strategische Einflüsse
4. Externe Einflüsse



**Vielen Dank für ihre
Aufmerksamkeit !**