

UNTERHALTUNGSKONZEPT DER STRASSEN-NEBENANLAGEN DER LANDESHAUPTSTADT SCHWERIN

-STAND AUGUST 2016-

Bearbeitung:
SDS - Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin
Eigenbetrieb der Landeshauptstadt Schwerin



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangssituation	3
2	Definition	3
3	Ziele	4
4	Datenerhebung	4
4.1	Verfahrensweise der Bewertung	4
4.2	Bewertungsbogen	6
4.2.1	Festlegung der Zustandsmerkmale.....	6
4.2.2	Festlegung der Gewichtung der Zustandskriterien.....	7
4.2.3	Erläuterung der Kriterien	8
4.3	Veranschaulichung der Zustandsnoten.....	11
4.4	Ermittlung der Zustandsnoten	12
4.5	Prioritätenzuordnung.....	13
5	Maßnahmen	14
5.1	Maßnahmenableitung	14
6	Anlagen	15
6.1	Anlage 1 - Bewertungsbogen „Gemeinschaftsprojekt NKHR-MV“	15
6.2	Anlage 2 - Ausschnitt Straßenunterhaltungsstrategie-Maßnahmentabelle	16
6.3	Anlage 3 – Gegenüberstellung der Gewichtungen.....	17

1 Ausgangssituation

Einer der wichtigsten Aufgaben des Straßenbaulastträgers ist die fachgerechte und wirtschaftliche Erhaltung des Infrastrukturvermögens. Die Straßeninfrastruktur stellt einen enormen Anteil des kommunalen Infrastrukturvermögens der Kommunen dar. Das NKHR - Neues Kommunales Haushalts- und Rechnungswesen zeigt die große Bedeutung der Straßeninfrastruktur für den kommunalen Haushalt.

Weiterhin hat die Gemeinde vordringlich Verkehrssicherungspflichten zu erfüllen.

Um dieser Anforderung gerecht zu werden, wurden die Aufgaben der Straßenunterhaltung dem SDS - Eigenbetrieb der Landeshauptstadt Schwerin übertragen.

Derzeit unterhält die Landeshauptstadt Schwerin ein ca. 350 km langes Straßennetz. Die Mehrheit der Straßen wird von mindestens einem öffentlichen Geh- und/ oder Radweg begleitet, während mit zunehmender Dichte der Wohngebiete die Anzahl der Nebenanlagen steigt. Hier finden sich vermehrt Verbindungswege, separate Geh- und Radwege, Plätze und Zuwegungen wieder.

Alle Straßenbestandteile sind einer ständigen Beanspruchung und einem Alterungsprozess ausgesetzt. Beschleunigend wirkt sich besonders die zusätzliche Beanspruchung durch Befahren und Parken auf dafür ungeeigneten Nebenanlagen aus. Sie müssen regelmäßig gewartet, instand gesetzt und gegebenenfalls erneuert werden. Die systematische und nachhaltige Erhaltung ist somit von erheblicher Bedeutung.

Besonderheit kommunaler Straßen, Wege und Plätze ist, dass diese durch Erhebung von Ausbaubeiträgen finanziert werden. Dies gilt für die Herstellung, Verbesserung, Erweiterung und Erneuerungen von öffentlichen Anlagen, nicht aber für die laufende Unterhaltung und Instandsetzung.

In der Landeshauptstadt Schwerin werden durch die SDS – Straßenunterhaltung aktuell, neben der laufenden Reparatur von Kleinschäden, jährlich Nebenanlagen von ca. 1.000 m Länge instandgesetzt. Bei einem kontinuierlichen Instandsetzungsumlauf der derzeit bestehenden Nebenanlagen, beträgt der Zeitraum bis zu einer erneuten Instandsetzung mehrere Jahrzehnte. Dass diese Zeitspanne selbst mit intensiver Unterhaltung bei weitem unzureichend ist, wird auch ohne einschlägiges Fachwissen deutlich. Des Weiteren gewinnt die demografische Entwicklung an großer Bedeutung. So sind z.B. barrierefreie Übergänge und der Umbau von Haltestellen dringend erforderlich.

Hier wird erkenntlich, dass der Landeshauptstadt Schwerin für die Unterhaltung der Nebenanlagen nur unzureichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Zur nachhaltigen Sicherung der kommunalen Infrastruktur, ist parallel ein dauerhaft gesichertes Investitionsvolumen notwendig.

2 Definition

Als Nebenanlagen in Sinne des Unterhaltungskonzeptes gelten alle öffentlichen fußläufigen Befestigungen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Schwerin. Hierzu zählen Gehwege, Radwege, Trenn-, Seiten-, Rand-, und Sicherheitsstreifen, Plätze sowie deren Straßenbegleitgrün und Entwässerungseinrichtungen.

Im Unterhaltungskonzept Nebenanlagen werden ausschließlich befestigte und unbefestigte Verkehrsflächen und deren Entwässerungseinrichtungen behandelt.

Wesentliche Bestandteile der Entwässerungseinrichtungen sind Borde, Abläufe, Rinnen, Mulden, Kaskaden, Bankette und Gräben. Gemeinsame, an Nebenanlagen und Fahrbahnen angrenzende, Entwässerungseinrichtungen sind in der Bewertung der Fahrbahn zuzuordnen.

Wege- und Flächen, die nicht in der Baulast der Landeshauptstadt Schwerin liegen und dem öffentlichen Verkehr freigegeben sind, sind vom Unterhaltungskonzept ausgeschlossen.

Selbiges gilt für das Zubehör, Verkehrszeichen und -einrichtungen, Verkehrsanlagen aller Art wie z.B. Beleuchtungseinrichtungen, Lichtsignalanlagen und Schutzplanken sowie Bepflanzungen und Stadtmobiliar.

Die Unterhaltung dieser, liegt nicht in der Zuständigkeit der SDS bzw. ist in der laufenden Unterhaltung wiederzufinden.

3 Ziele

Aufgabe des Baulastträgers ist es, ein Straßennetz vorzuhalten, welches den Anforderungen an Funktionalität/ Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit genügt. Neben den regelmäßigen Kontrollen ist die Unterhaltung, Instandsetzung und ggf. Erneuerung unumgänglich.

Zum strategischen Vorgehen bei der Unterhaltung der Nebenanlagen besteht die Notwendigkeit, in Anlehnung an das Straßenunterhaltungskonzept, ein Konzept mit der Bewertung und der Maßnahmenplanung aufzustellen. Ziel ist das systematische und einheitliche Vorgehen bei der Planung von Erhaltungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Dringlichkeit, des Ergebnisses der Zustandserfassung und Bewertung, der Verkehrsbedeutung und der Verkehrssicherheit.

Bei Vernachlässigung in der Unterhaltung ergeben sich neben dem Verfall des Anlagevermögens weitere Auswirkungen. Stehen hinter Erhaltungsmaßnahmen keine strategischen Überlegungen wird der optimale Eingriffspunkt verpasst, mit der Folge eines deutlich kostenintensiveren grundhaften Ausbaus, der nicht nur den Haushalt der Landeshauptstadt sondern auch die Anlieger deutlich belastet.

Aus der Verkehrssicherungspflicht ergibt sich, dass auf den schlechten Zustand durch Beschilderung hinzuweisen ist bzw. die betroffenen Abschnitte für den Verkehr zu sperren wären. Bereits heute wird auf zahlreichen Verkehrsflächen in der Landeshauptstadt Schwerin auf den schlechten Zustand verwiesen.

4 Datenerhebung

Vor der ersten Zustandserfassung muss zunächst das Straßennetz umfassend, mit seinen Nebenanlagen, systematisch gegliedert werden um eine lokale Zuordnung zu gewährleisten. Die Gliederung des Straßennetzes erfolgt durch ein Netzknoten- und Stationierungssystem. Mittels Netzknoten wird jede Straße und Nebenanlage in Netzstrecken unterteilt. Eine Netzstrecke, auch Abschnitt genannt, wird durch 2 Netzknoten gebildet, welche sich aus planfreien und plangleichen Knotenpunkten ergeben.

Für eine Vielzahl der Nebenanlagen sind die minimalen Datenvoraussetzungen zur vorausschauenden Planung und Budgetierung nicht gegeben. Aufbaudaten, Schichtenaufbau, Einbaujahr und letzte Instandsetzung/ Erneuerung sind nur in wenigen Fällen bekannt.

Die zeitliche Entwicklung der Zustandsmerkmale ist nur schwer abschätzbar, sodass das Unterhaltungsmanagement auf fachmännische Schätzungen, Erfahrungen und Bewertungen der Verantwortlichen angewiesen ist.

4.1 Verfahrensweise der Bewertung

Periodisch wird der Zustand der Nebenanlagen alle 4 Jahre mittels Zustandsnoten dargestellt, aus denen sich Entscheidungen hinsichtlich einer zweckmäßigen Erhaltungsstrategie ableiten lassen.

Die Bewertung der Nebenanlagen wird mittels Begehung durchgeführt. Vor Ort vorgefundene Zustandsmerkmale werden abschnittsweise durch Noten erfasst.

Zu erfassen sind die vorgefundenen sichtbaren Oberflächeneigenschaften der Nebenanlagen sowie die der Entwässerungseinrichtungen. Zur Beschleunigung der sehr zeitintensiven Zustandsbewertung, kann diese unter Zuhilfenahme eines Fahrzeugs von der Fahrbahn aus oder durch direktes Befahren der Nebenanlagen (§ 35 - Sonderrechte Abs. 6, StVO) durchgeführt werden.

Voraussetzung ist eine an die Bewertung angepasste Geschwindigkeit sowie freie Sicht auf die zu bewertenden Verkehrsflächen. Befahrungen sind grundsätzlich durch einen Fahrzeugführer sowie einen Bewerter durchzuführen.

Zustandsbewertungen entsprechen zugleich einer Kontrolle. Verkehrssicherungspflichtige Einzelschäden bzw. Sofortmaßnahmen sind auf Kontrollblättern zu erfassen und Zustandsbewertungen in dem aktuellen Kontrollplan als Kontrolle zu dokumentieren. (Dokumente siehe DA – Straßenkontrollen)

4.2 Bewertungsbogen

Die Basis bildet der Bewertungsbogen des „Gemeinschaftsprojektes NKHR-MV“ vom 11.06.2007 Erfassung und Bewertung Wege, Plätze und sonstige befestigte Flächen (Ersatzwert), welcher bereits für die Eröffnungsbilanz 2009 angewandt wurde. (Anlage 1)

Auf Grund der Anzahl der zu bewertenden Abschnitte, erfolgt die Zustandsbewertung nicht auf abschnittsbezogenen Einzelbögen sondern direkt in der Straßenunterhaltungsstrategie-Maßnahmentabelle. (siehe Anlage 5.2)

Die notwendigen Angaben (Datum, Straßenname, Abschnitt, Lage zur Fahrbahn, Oberflächenbefestigung, Teilnote und Gesamtnote) sind hier hinterlegt.

B. Zustandsbewertung		Bewertungs- satz / Soll	Bewertungs- satz / Ist	Gewichtung	Gewichtete Bewertung
1. Allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	nicht ausgeprägt	100%	100	20%	20,00
	ausgeprägt	65%		20%	0,00
	stark ausgeprägt	30%		20%	0,00
2. Einzel-/Netzrisse; Offene Pflasterungen	nicht ausgeprägt	100%	100	25%	25,00
	ausgeprägt	65%		25%	0,00
	stark ausgeprägt	30%		25%	0,00
3. Oberflächenschäden: Flickstellen	nicht ausgeprägt	100%	100	30%	30,00
	ausgeprägt	65%		30%	0,00
	stark ausgeprägt	30%		30%	0,00
4. Zustand Bord	nicht ausgeprägt	100%	100	25%	25,00
	ausgeprägt	65%		25%	0,00
	stark ausgeprägt	30%		25%	0,00
Zustandskennziffer					100,00

Ausschnitt Bewertungsbogen NKHR-MV

4.2.1 Festlegung der Zustandsmerkmale

In der Eröffnungsbilanz wurden zur Wertermittlung sämtliche Nebenanlagen an einer Netzstrecke in Summe betrachtet und erfasst. Für die Maßnahmenplanung der Unterhaltung von Nebenanlagen ist diese Methode nicht ausreichend und zweckmäßig. Die Bildung von Durchschnittsnoten bzw. die Wahl des besseren oder schlechteren Zustandes mehrerer Nebenanlagen innerhalb eines Bewertungsabschnittes kann nicht aussagekräftig für die Maßnahmenableitung sein.

Nebenanlagen müssen nach rechter und linker Seite getrennt erfasst werden. Auf diese Weise ist bei differenzierten Oberflächenbefestigungen bzw. unterschiedlich ausgebildeten Schadbildern die eindeutige Zuordnung geeigneter Maßnahmen zur Unterhaltung und Instandsetzung möglich. Zudem hat es sich

bereits bei der Straßenbewertung bewährt, die Ausprägung der verschiedenen Kriterien mit Hilfe von 4 statt 3 Teilnoten durchzuführen. Mit der kleineren Aufteilung in der Benotung lässt sich der Zustand der Nebenanlagen aussagekräftiger darstellen. Die Noten 1 bis 4 entsprechen folgenden Merkmalen:

1	nicht wahrnehmbar
2	schwach ausgeprägt
3	deutlich ausgeprägt
4	sehr stark ausgeprägt

4.2.2 Festlegung der Gewichtung der Zustandskriterien

Der Bewertungsbogen NKHR-MV enthält 4 Kriterien mit relativ gleichmäßig verteilter Gewichtung. Allein durch stark ausgeprägte Unebenheiten wird der Handlungsbedarf in der Gesamtnote nicht deutlich. Im Gegensatz zu den Fahrbahnen hat der Gebrauchswert der Nebenanlagen, auf Grund der Art der Nutzung und aus der Gefahrvermeidungs- und Gefahrabwehrpflicht, Vorrang vor dem Schadwert, dessen Auswirkung auf die Substanz durch die Art der Bauweise als vergleichsweise gering einzuschätzen ist.

Die Gewichtungen müssen auf die für die Unterhaltung notwendigen Größen angepasst werden, um mit der Gesamtnote Aufschluss über die Notwendigkeit von Erhaltungsmaßnahmen zu erhalten.

Mit über 50% Schwerpunkt bildet die „allgemeinen Unebenheiten“ das ausschlaggebende Kriterium, welches maßgeblich die Auswirkung auf die Verkehrssicherheit widerspiegelt.

In Anlage 3 erfolgt die beispielhafte Gegenüberstellung der NKHR-Gewichtung und der nach diesem Konzept anzuwendenden Gewichtung anhand repräsentativer Beispiele von Gehwegen in der Landeshauptstadt Schwerin. Damit werden die Auswirkungen und die Notwendigkeit der Abweichung von der NKHR-Gewichtung nachvollziehbar dargestellt.

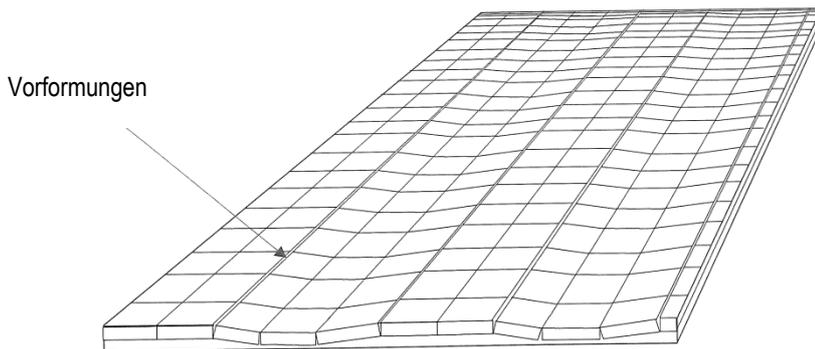
4.2.3 Erläuterung der Kriterien

Kriterium 1 – Allgemeine Unebenheiten

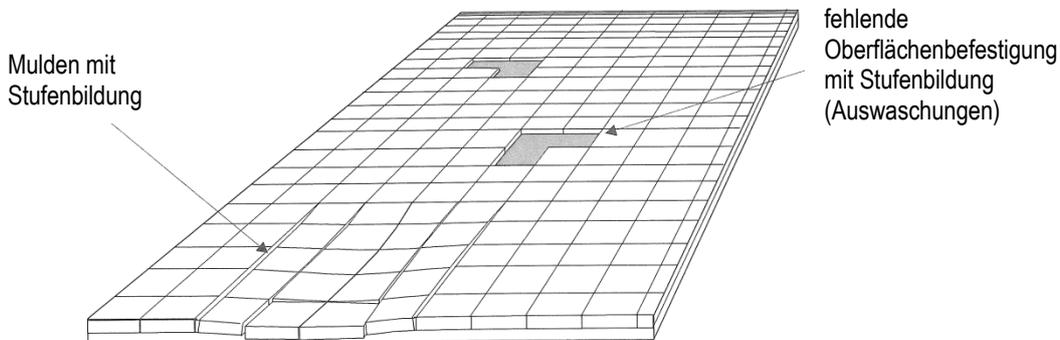
Die allgemeinen Unebenheiten bilden das Hauptkriterium in der Entscheidung über Erhaltungsmaßnahmen und geben Auskunft über vorgefundenen Wellen, Mulden, Verformungen und Stufenbildungen.

In der Bewertungsnote sind Unebenheiten in Längs- und Querrichtung zu erfassen. Diese werden, im Gegensatz zum Bewertungsbogen „Fahrbahnen“ in einer Note zusammengefasst. Sind die Ursachen für den Schaden bekannt, wie z.B. Wurzelauftreibungen, sind diese mit aufzunehmen.

Rinnenförmige Verformung der Nebenanlagen durch Benutzung über den Gemeingebrauch hinaus



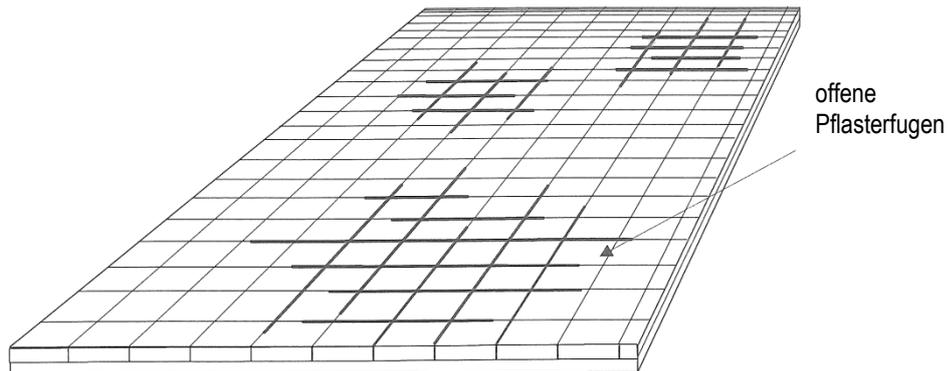
Abweichung von der Soll-Oberfläche infolge von Erhöhungen und/ oder Vertiefungen. Charakteristisch sind Stufenbildungen



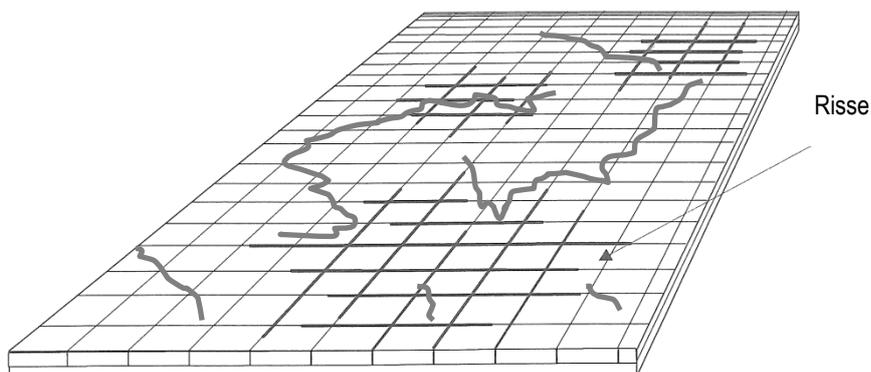
Kriterium 2 – Einzel-/ Netzzrisse, offene Pflasterfugen

In diesem Substanzkriterium werden die vorgefundenen Risse und offenen Pflasterfugen erfasst. Kleine Risse in Pflaster- und Plattenbefestigungen haben eine geringe Auswirkung auf den Zustand der Nebenanlage. Beeinträchtigungen in der Verkehrssicherheit und Begehbarkeit nehmen jedoch mit zunehmenden Öffnen und der damit verbundenen Tiefenzunahme des Risses zu. Selbiges gilt für offene Pflasterfugen.

Offene Fugen im Gehwege infolge von Verdrückungen, Kehrsaugwagen oder fehlender Randeinspannung (Bord)



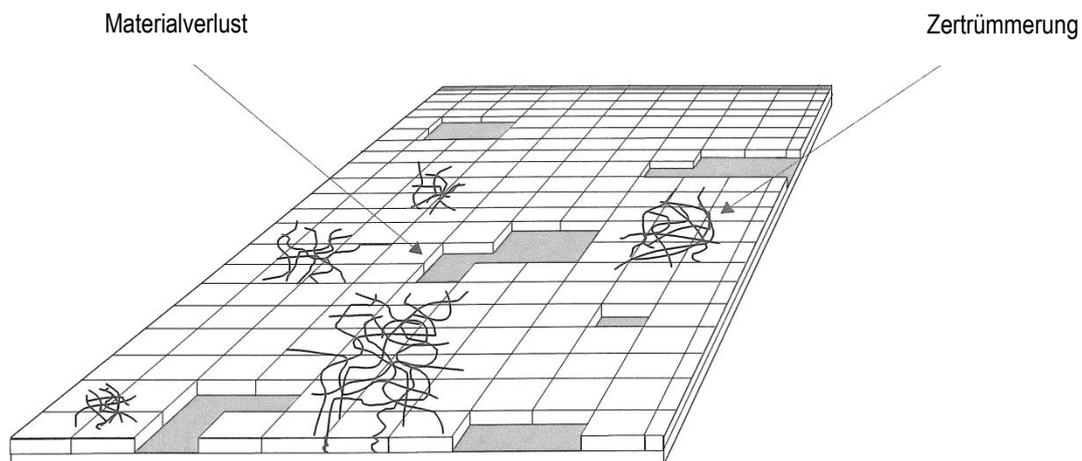
Risse in Plattenbelägen oder Asphaltbefestigungen



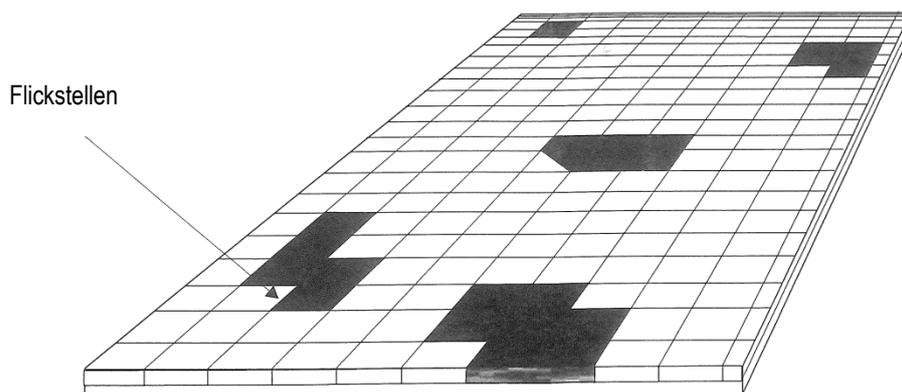
Kriterium 3 – Oberflächenschäden, Flickstellen

Oberflächenschäden und Flickstellen sind neben den allgemeinen Unebenheiten ein wichtiges Kriterium zur Festlegung von Unterhaltungsmaßnahmen. Anfänglich ist die Wirkung der Oberflächenschäden auf die gesamte Substanz eher gering und stellt lediglich eine optische Beeinträchtigung dar. Langfristig, mit stärkerer Ausprägung, wirken sich diese jedoch auf den Gesamtzustand aus.

Ausgebrochene oder fehlende Pflastersteine oder Platten, Abplatzungen oder Zertrümmerungen sowie verschobene oder verdrehte Befestigungen



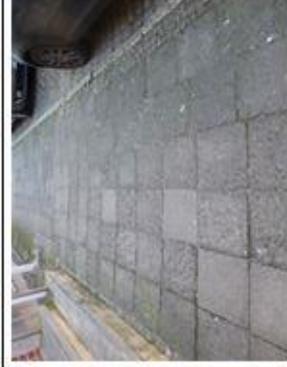
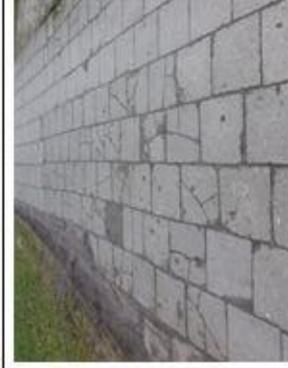
Örtlich begrenzte Bereiche einer geschädigten oder aufgedragenen Fläche, die durch Ausbessern provisorisch wiederhergestellt wurden



Kriterium 4 – Zustand Bord

Ergänzend zu dem Zustand Bord, ist der allgemeine Zustand der Entwässerung zu bewerten. Dazu zählen z.B. zu hohe Bankettbereiche, gestörter Wasserlauf durch Senken und Mulden, und schadhafte Entwässerungseinrichtungen.

4.3 Veranschaulichung der Zustandsnoten

<p>Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden</p>				
<p>Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband</p>				
<p>Einzelrisse, Netzzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen</p>				
<p>allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden</p>				
<p>Note 1 nicht wahrnehmbar, keine, in richtiger Lage</p>	<p>Note 2 schwach ausgeprägt, vereinzelt, kaum wahrnehmbar</p>	<p>Note 3 deutlich ausgeprägt, stark verbreitet</p>	<p>Note 4 sehr stark ausgeprägt, in großem Ausmaß, stark verbreitet, auf gesamter Länge</p>	

4.4 Ermittlung der Zustandsnoten

Gewichtete Note:

Die prozentuale Wichtung des Kriteriums wird jeweils mit der vergebenen Teilnote multipliziert. Durch Addition der Produkte wird die gewichtete Note ermittelt.

Gewichtete Note = Wichtung des Kriteriums x Teilnote + Wichtung des Kriteriums x Teilnote + ...

Berechnungsbeispiel (vgl. Abb.11)

$$\text{Gewichtete Note} = 65\% \cdot 2 + 10\% \cdot 3 + 20\% \cdot 4 + 5\% \cdot 3 = \underline{2,55}$$

Zustandsnote:

Umrechnung der gewichteten Note vom 4-stufigen Benotungssystem in ein 6-stufiges Benotungssystem. Die ermittelte Note entspricht dabei der Zustandsnote des jeweiligen Netzknotenabschnittes.

$$\text{Zustandsnote} = (y_2 - y_1) / (x_2 - x_1) \cdot \text{NAbschnitt} + (y_1 - (y_2 - y_1) / (x_2 - x_1) \cdot x_1)$$

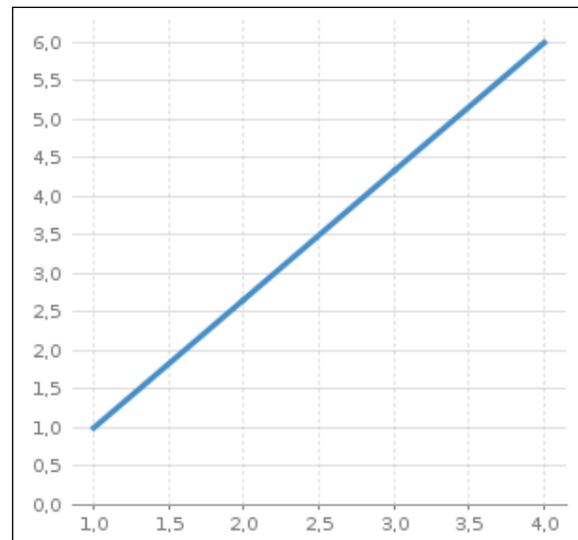
y_1 = niedrigste Zustandsnote = 1

y_2 = höchste Zustandsnote = 6

x_1 = niedrigste gewichtete Note = 1

x_2 = höchste gewichtete Note = 4

NAbschnitt = gewichtete Note des Str.-Abschnittes



Interpolationsdiagramm

Berechnungsbeispiel

$$\text{Zustandsnote} = (6 - 1) / (4 - 1) \cdot 2,55 + (1 - (6 - 1) / (4 - 1) \cdot 1) = \underline{3,58}$$

4.5 Prioritätenzuordnung

In Bereichen mit Fußgängerverkehr besteht grundsätzlich eine Gefahrvermeidungs- und Gefahrabwehrpflicht des für die Nebenanlage verantwortlichen Verkehrssicherungspflichtigen. An Nebenanlagen im Innenbereich, insbesondere auf Plätzen, Boulevards und Einkaufspassagen, sind hierbei höhere Anforderungen zu stellen als in Außenbereichen.

Für die Einteilung nach Prioritäten ist daher nicht die Netzfunktion sondern die Frequentierung durch den Fuß- und Radfahrrverkehr maßgeblich. Die Einordnung der Nebenanlagen in Prioritäten richtet sich nach dem Aufkommen an Fußgängerverkehr. Der SDS liegen keine Zählungen vor, sodass nachfolgende Kriterien für die Einstufung in die entsprechende Priorität dienen sollen.

Priorität 1 hohes Fußgängeraufkommen

Nebenanlagen mit Erschließungsfunktion; Fußgängerzonen, Nebenanlagen mit touristischer Bedeutung, Einkaufsstrassen, Nebenanlagen mit wichtiger Verbindungsfunktion; überwiegend geschlossene Mehrfamilienhausbebauung, Wege zu öffentlichen Einrichtungen

Priorität 2 mittleres Fußgängeraufkommen

Nebenanlagen mit Verbindungsfunktion; überwiegend offene Mehrfamilienhausbebauung, Nebenanlagen mit ÖPNV, Schulen und Kindergärten; Wohnsammelstraßen

Priorität 3 geringes Fußgängeraufkommen

Nebenanlagen mit Anliegerfunktion; Wohnbebauung mit überwiegender Ein- und Zweifamilienhausbebauung

Priorität 4 niedriges Fußgängeraufkommen

keine bzw. sehr geringe Wohnbebauung, Gewerbe- und Industriegebiete

5 Maßnahmen

5.1 Maßnahmenableitung

In Anschluss an die Bewertung wird mit der Festlegung von geeigneten Maßnahmen ein Erhaltungsprogramm zusammengestellt, in dem die jährliche Unterhaltungsplanung sowie die benötigten Haushaltsmittel der nächsten 4 Jahre, bis zur erneuten Zustandsbewertung, dargestellt werden.

Erhaltungsmaßnahmen müssen auf Grundlage vorhandener Schadbilder getroffen werden. Entsprechend der vorgefundenen und aktualisierten Zustände werden spezifische Maßnahmen nach den Regeln der Technik (ZTV- BEA StB, ZTV- BEB StB, ZTV- Pflaster StB bzw. aus den Regelwerken abgeleiteten Maßnahmen) durchgeführt.

Die Durchführung der jeweiligen Unterhaltungsmaßnahmen erfolgt nach allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Gewährleistung des optimalen Einsatzes von Material und Arbeitskräften bei Angemessenheit der Kosten.

Die Ergebnisse der Zustandsbewertung werden in der Straßenunterhaltungsstrategie-Maßnahmentabelle dargestellt. (Anlage 2) Sämtliche Nebenanlagen der Landeshauptstadt Schwerin sind, in Abschnitte unterteilt, den jeweilig begleitenden Straßen zugeordnet. Neben der Zustandsbewertung enthält die Tabelle Angaben wie die gewichtete Note, Art der Oberfläche, Zuweisung der Priorität und die Festlegung von geeigneten Maßnahmen sowie deren zeitliche Zuordnung und voraussichtlich aufzubringenden Mitteln.

Die Dringlichkeit einer Erhaltungsmaßnahme ergibt sich aus der Gesamtnote (Note 1- 6, siehe Pkt. 3.4. Zustandsnote)

Zustandsnote $\leq 1,5$

Die Nebenanlagen entsprechen dem Wert nach der Herstellung bzw. nach einer Erhaltungsmaßnahme. In der Unterhaltung besteht kein Handlungsbedarf.

Zustandsnote 1,5 - 3,5

Die Zustandsnote entspricht dem Zielwert, der allgemeine Zustand ist verkehrssicher. Zur wirtschaftlichen Erhaltung der Substanz sind ggf. geeignete Maßnahmen zur Verbesserungen der Bewertungskriterien und Beseitigung von Einzelschäden vorzunehmen.

Hierzu zählen z.B. die Beseitigung von kritischen Senken, Mulden, Verwerfungen und Oberflächenschäden sowie Verfüllung von offenen Pflasterfugen.

Zustandsnote $>3,5 - 5,0$

Dringend bestehender Handlungsbedarf, die Verkehrssicherheit ist gefährdet. Mit geeigneten Maßnahmen ist die Verbesserung der Zustandsnote auf mindestens Note 2 zu erzielen.

Zu den Maßnahmen gehören vor allem großflächige Erhaltungsmaßnahmen.

Zustandsnote $>5,0$ - Schwellenwert

Unaufschiebbarer Handlungsbedarf mit erheblicher Gefährdung der Verkehrssicherheit. Auf die Gefahrenstelle ist durch entsprechende Beschilderung hinzuweisen, bzw. zu sperren. Der Umfang zur Wiederherstellung entspricht einer Erneuerung, Umbau oder Verbesserung.

Baumaßnahmen zur vollständigen Wiederherstellung der Verkehrsflächenbefestigung oder Teilen davon sind unabdingbar.

6 Anlagen

6.1 Anlage 1 - Bewertungsbogen „Gemeinschaftsprojekt NKHR-MV“

Bewertungsstichtag:		1. Januar	2008		
(01.01. des Jahres, für das die Wertermittlung durchgeführt wird)					
A. Grundinformationen					
Stadt / Gemeinde / Amt / Landkreis		Ortsteil	lfd. Nr.		
<input type="checkbox"/> Gehweg		Sofern die zu erfassende Fläche begleitend zu einer Straße verläuft, kann hier auf die genaue Lagebestimmung verzichtet und lediglich auf die lfd. Nr. des Straßenerfassungsbogens verwiesen werden, der die genaue Lagebeschreibung beinhaltet.			
<input type="checkbox"/> Radweg					
<input type="checkbox"/> Platz					
<input type="checkbox"/>					
Name des Weges / Platzes		lfd. Nr. des Straßenerfassungsbogens			
Lagebestimmung:					
Beschreibung der Lage des Weges / Platzes (bei Bedarf Skizze beifügen)					
Weg-Anfang (Straße / Haus-Nr. / Platz / sonstiges Merkmal)					
Weg-Ende (Straße / Haus-Nr. / Platz / sonstiges Merkmal)					
Verkehrsfläche	Länge des Abschnitts	durchschnittliche Breite			
0	0,00	0,00			
Belag		Sonstiges			
B. Zustandsbewertung					
		Bewertungs- satz / Soll	Bewertungs- satz / Ist	Gewichtung	Gewichtete Bewertung
1. Allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	nicht ausgeprägt	100%	100	20%	20,00
	ausgeprägt	65%		20%	0,00
	stark ausgeprägt	30%		20%	0,00
2. Einzel-/Netzrisse; Offene Pflasterungen	nicht ausgeprägt	100%	100	25%	25,00
	ausgeprägt	65%		25%	0,00
	stark ausgeprägt	30%		25%	0,00
3. Oberflächenschäden: Flickstellen	nicht ausgeprägt	100%	100	30%	30,00
	ausgeprägt	65%		30%	0,00
	stark ausgeprägt	30%		30%	0,00
4. Zustand Bord	nicht ausgeprägt	100%	100	25%	25,00
	ausgeprägt	65%		25%	0,00
	stark ausgeprägt	30%		25%	0,00
Zustandskennziffer					100,00
C. Bestimmung des fiktiven Herstellungsjahres					
Gesamtnutzungsdauer des Platzes lt. Abschreibungstabelle für Gemeinden				35	Jahre
Restnutzungsdauer				35	Jahre
fiktives Herstellungsjahr				2008	
D. Ermittlung des Eröffnungsbilanzwertes					
Bewertung mit den Anschaffungs- oder Herstellungskosten					
Anschaffungs- oder Herstellungskosten lt. Beiblatt					Euro
Abschreibung bis zum Bewertungsstichtag				0	Euro
fortgeführte Anschaffungs- oder Herstellungskosten				0	Euro
Anzahl der Beiblätter:					
Erfasst am:		Erfasser:			

6.2 Anlage 2 - Ausschnitt Straßenunterhaltungsstrategie-Maßnahmentabelle

1	2	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	Z	AA	AB
2015																		
1		Stadtteil	Datum	Straßenname	Priorität FB	Priorität GW	Oberfläche	Abschnitt	Seite	Wichtigkeit [%]	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Fickstellen	Rinne, Bordgestörter Wasserlauf, Bordsteinschäden	100				
2										65	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden			5				
3																		
4																		
1827		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	220	II	1	1	1	1	1	1,00			
1828		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	230	re									
1829		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	230	II									
1830		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	240	re	1	1	1	1	1	1,00			
1831		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	240	II	1	1	1	1	1	1,00			
1832		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	250	re									
1833		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	250	II									
1834		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	260	re	1	1	1	1	1	1,00			
1835		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	260	II	1	1	1	1	1	1,00			
1836		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	270	re									
1837		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	270	II									
1838		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	280	re									
1839		Lankow	06.11.2014	Barther Straße	4	3	BP	280	II									
		Lankow	11.11.2014	Bremsweg														
1840		Lankow	11.11.2014	Bremsweg	4	3	BP	10	re	2	1	1	1	1,65	2,08			
1841		Lankow	11.11.2014	Bremsweg	4	3	BP	10	II	2	1	1	1	1,65	2,08			
1842		Lankow	11.11.2014	Büdnerstraße	2	4	A	10	re	3	4	4	3	3,3	4,83			
1843		Lankow	11.11.2014	Büdnerstraße	2	4	A	10	II									
1844		Lankow	11.11.2014	Büdnerstraße	4	3	BP	20	re									
1845		Lankow	11.11.2014	Büdnerstraße	4	3	BP	20	II									
1846		Lankow	11.11.2014	Büdnerstraße	4	3	BP	30	re									
1847		Lankow	11.11.2014	Büdnerstraße	4	3	BP	30	II									
1848		Lankow	11.11.2014	Dr.-Joseph-Herzfeld-Straße	4	3	A	10	re	2	4	3	2	2,4	3,33			
1849		Lankow	11.11.2014	Dr.-Joseph-Herzfeld-Straße	4	3	A	10	II	2	3	3	2	2,3	3,17			
1850		Lankow	11.11.2014	Dr.-Joseph-Herzfeld-Straße	4	3	A	20	re	4	4	4	4	4	6,00			
1851		Lankow	11.11.2014	Dr.-Joseph-Herzfeld-Straße	4	3	A	20	II	4	4	4	4	4	6,00			
1852		Lankow	11.11.2014	Dr.-Joseph-Herzfeld-Straße	4	3	GW/A	30	re	3	3	3	3	3	4,33			
1853		Lankow	11.11.2014	Dr.-Joseph-Herzfeld-Straße	4	3	A	30	II	2	2	3	2	2,2	3,00			
1854		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	2	GW/P	10	re	2	4	4	2	2,6	3,67			
1855		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	2	GW/P	10	II	3	4	3	3	3,1	4,50			
1856		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	3	A	11	II	1	1	1	1	1	1,00			
1857		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	3	A	11	re									
1858		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	2	GW/P	20	re	3	3	4	4	3,25	4,75			
1859		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	2	GW/P	20	II	4	4	3	3	3,75	5,58			
1860		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	2	GW/P	30	re	4	4	4	4	4	6,00			
1861		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	2	GW/P	30	II	4	4	4	4	4	6,00			
1862		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	3	GW/P	40	re	3	3	4	3	3,2	4,67			
1863		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	3	GW/P	40	II	3	3	3	3	3	4,33			
1864		Lankow	09.12.2014	Edgar-Bennert-Straße	2	4	GW/P	50	re	3	3	3	3	3	4,33			
Wurzelschäden Instandsetzung von Gadebuscher Straße bis Zufahrt Peigot, Anpassung 8x Schieberkappen bis Greifswalder Straße																		
Wurzelschäden Nr. 39 (Rückseite NORMA)																		
1.) 100m ² Gehweg von Nr.63-66 (2,40x40m)																		

6.3 Anlage 3 – Gegenüberstellung der Gewichtungen

(siehe Pkt. 4.2.2.)

	Oberfläche	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband	Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden	gew. Note	Zustands- note
Gewichtung		60	15	15	10	100	
neu	GWP	2	4	4	2	2,6	3,67
Gewichtung		20	25	30	25		
NKHR	GWP	2	4	4	2	3,1	4,50



	Oberfläche	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband	Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden	gew. Note	Zustands- note
Gewichtung		60	15	15	10	100	
neu	GWP	3	1	2	2	2,45	3,42
Gewichtung		20	25	30	25		
NKHR	GWP	3	1	2	2	1,95	2,58



	Oberfläche	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband	Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden	gew. Note	Zustands- note
Gewichtung		60	15	15	10	100	
neu	GWP	2	2	2	2	2	2,67
Gewichtung		20	25	30	25		
NKHR	GWP	2	2	2	2	2	2,67



	Oberfläche	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband	Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden	gew. Note	Schulnote
Gewichtung		60	15	15	10	100	
neu	GWP	4	3	2	2	3,35	4,92

Gewichtung		20	25	30	25		
NKHR	GWP	4	3	2	2	2,65	3,75



	Oberfläche	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband	Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden	gew. Note	Zustands- note
Gewichtung		60	15	15	10	100	
neu	GWP	4	2	2	3	3,3	4,83
Gewichtung		20	25	30	25		
NKHR	GWP	4	2	2	3	2,65	3,75



	Oberfläche	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband	Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden	gew. Note	Zustands- note
Gewichtung		60	15	15	10	100	
neu	GWP	2	3	3	2	2,3	3,17
Gewichtung		20	25	30	25		
NKHR	GWP	2	3	3	2	2,55	3,58



	Oberfläche	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband	Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden	gew. Note	Zustands- note
Gewichtung		60	15	15	10	100	
neu	GWP	3	4	3	3	3,15	4,58
Gewichtung		20	25	30	25		
NKHR	GWP	3	4	3	3	3,25	4,75



	Oberfläche	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband	Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden	gew. Note	Zustands- note
Gewichtung		60	15	15	10	100	
neu	GWP	4	4	4	4	4	6,00
Gewichtung		20	25	30	25		
NKHR	GWP	4	4	4	4	4	6,00



	Oberfläche	allgemeine Unebenheiten: Wellen, Mulden	Einzelrisse, Netzrisse, offene Fugen, offene Pflasterungen	Substanzverlust: Oberflächenschäden, Flickstellen, Lage Verband	Rinne, Bord: gestörter Wasserablauf, Bordsteinschäden	gew. Note	Zustands- note
Gewichtung		60	15	15	10	100	
neu	GWP	3	3	2	3	2,85	4,08
Gewichtung		20	25	30	25		
NKHR	GWP	3	3	2	3	2,7	3,83



