



-Tiefbauamt -

Produkt 541-01 Gemeindestraßen

Straßenzustandsbericht

2022/2023 der Stadt Melle

Inhalt

Seite

	Inhalt	1
1.	Allgemeines und Veranlassung	2
2.	Grundlagen	3
3.	Bewertung	5
4.	Straßenunterhaltung und Entscheidungswege in der Stadt Melle	15
5.	Fazit und Ausblick	16

1. **Allgemeines und Veranlassung**

Das Straßennetz der Stadt Melle bildet ein Kernstück unserer öffentlichen Infrastruktur und wird vielfältig genutzt. Die Anforderungen an das Straßennetz haben sich im Laufe der Zeit geändert. Anforderungen aus der Bevölkerung, Wirtschaft und Gewerbe, Freizeit und Tourismus und des demografischen Wandels sind bei der Planung ebenso zu berücksichtigen, wie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Das Leitbild der Stadt Melle berücksichtigt dies in der Formulierung des Leitbildes sowie in den strategischen Zielen und Handlungsschwerpunkten. Ziel ist die Schaffung und der Erhalt einer funktionsfähigen Infrastruktur zur Erhaltung und Förderung der städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung.

Neben der verkehrlichen Beanspruchung hat sich auch die Inanspruchnahme des Straßenkörpers durch private und öffentliche Versorger in den vergangenen Jahren deutlich erhöht. Zum einen hat der Anteil im Nah- und Fernwärmenetzausbau deutlich zugenommen. Infolge der Verlege- und Abstandsvorschriften der verschiedenen Versorgungsleitungen sind die Straßenkörper sehr stark ausgefüllt.

Zum anderen hat der sogenannte „Breitbandausbau“ unseren Straßen erheblich zugesetzt. Fachlich mangelhafte Verlegearbeiten haben nicht nur die Oberflächen sondern auch den Unterbau gestört. Kontrollen, Meldungen von Mängeln und deren Beseitigung erfordern ständiges Agieren; Abnahmen mussten mehrfach verweigert werden. Als negativer Höhepunkt mussten Bauverbote für bestimmte Firmen im Meller Stadtgebiet ausgesprochen werden. Dies alles erforderte und erfordert erheblichen Personalaufwand.

Der allgemeine Straßenzustand wird regelmäßig im Turnus von 5 Jahren durch eine Bewertungsfahrt mit Vertretern der Ortsräte erfasst. Im Jahr 2022 konnten nicht alle Stadtteile bereist werden; diese wurden 2023 nachgeholt. Durch die Straßenzustandsbewertung soll den Kommunalpolitikern zu Beginn ihrer Amtszeit eine Grundlage für weitere Entscheidungen an die Hand gegeben werden. Die Zustandsbewertung erfolgt dabei rein nach technischen Gesichtspunkten. In den Ortsräten erfolgt anschließend eine Priorisierung nach weiteren Kriterien wie z.B. Bedeutung, Schulweg etc.. Der Straßenzustandsbericht 2022/2023 wird hiermit vorgelegt.

2. Grundlagen

Grundlagen: öffentliche Widmung

Gemeindestraßen bilden aufgrund ihrer großen Bedeutung ein wesentliches Produkt im Haushalt der Stadt Melle und werden unter der Kennung 541-01 Gemeindestraßen geführt. Dieses Produkt umfasst die Herstellung, Unterhaltung und Betrieb der in der Straßenbaulast der Stadt Melle liegenden öffentlich gewidmeten Straßen, Wege und Plätze, einschließlich der Brücken, Durchlässe und sonstiger Nebenanlagen (Fuß- und Radwege, Parkbuchten). Dazu gehört auch die Unterhaltung der Nebenanlagen an klassifizierten Straßen innerhalb der Ortsdurchfahrten sowie die Übernahme von Erschließungsstraßen nach deren Endausbau. Die Festsetzung, welche Straßen öffentlich gewidmet werden, beschließt letztlich der Rat. In der Stadt Melle erfolgte die Widmung in zwei größeren Abschnitten. Die erste Widmungsphase fand mit der Gebietsreform 1972 statt, eine zweite folgte im Jahr 1984. Heute erfolgt die öffentliche Widmung einzelner Straßen und Wege im Zuge von Bebauungsplanverfahren.

Grafisch sind diese öffentlich gewidmeten Straßen und Wege von Hand in Straßenwidmungskarten eingetragen. Die Überführung dieser Daten in ein EDV-gestütztes System, z.B. Straßenkataster, wird derzeit vorbereitet. Mit diesem Kataster soll auch die Straßenkontrolle strukturierter aufgebaut und durchgeführt werden. Derzeit wird sie in den Stadtteilen relativ unterschiedlich durchgeführt.

Neben den gewidmeten Straßen besitzt die Stadt Melle eine Vielzahl an nicht gewidmeten Wegen, quasi Privatwegen. Diese sind nicht Bestandteil des Produktes 541-01 Gemeindestraßen und somit auch nicht dieses Berichtes. Eine Unterhaltungspflicht ergibt sich hier aus dem Grundeigentum und obliegt somit dem Amt für Finanzen und Liegenschaften.

Während der Bereisung kam in jedem Stadtteil die Frage auf, ob die öffentliche Widmung oder fehlende Widmung einer bestimmten Straße gerechtfertigt sei. Hintergrund ist der seit der Gebietsreform erfolgte Nutzungswandel. Straßen bzw. Straßenabschnitte, die beispielsweise vor 40

Jahren eine öffentliche Bedeutung hatten, besitzen diese heute nicht mehr. Andere dagegen haben an öffentlicher Bedeutung gewonnen und sollten daher gewidmet werden. Hier sind politische Beschlüsse von Nöten.

Grundlagen: Vorgehensweise

Für die Bereisung und Bewertung wurden die Straßenwidmungskarten sowie die Bewertungen aus den Bereisungen der Jahre 2009, 2014 und 2017 zugrunde gelegt. Die Bereisung erfolgte stadtteilweise mit Vertretern des jeweiligen Orsrates, den Bürgerbüroleitern sowie Vertretern des Tiefbauamtes. Bewertet wurde letztlich der Gesamteindruck einer Straße bzw. eines Straßenabschnittes im Wesentlichen unter Berücksichtigung nachfolgender Kriterien:

- Anzahl der Längs- und Querrisse
- Netzrisbildung
- Schlaglöcher
- Fahrspuren
- allgemeine Ebenheit
- Aufbrüche

Vergeben wurden dabei Noten nach dem Schulnotensystem von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend) rein aufgrund einer technischen Betrachtung. Eine Gewichtung nach Verkehrsbelastung, Bedeutung, Schulweg oder touristisch genutzten Straßen wurde nicht vorgenommen. Diese soll im Rahmen der politischen Entscheidungsfindung geschehen, wobei die vorliegende technische Bewertung als Grundlage genutzt werden kann.

3. **Bewertung**

Die Bewertung erfolgte, wie bereits erwähnt, nach Schulnoten von 1 bis 6, wobei auch Zwischennoten mit + und – vergeben wurden. Für die rechnerische Ermittlung der Durchschnittsnote wurde dann beispielsweise eine 2- mit 2,33 und eine 3+ mit 2,67 angesetzt. Die Summe aller Einzelwertungen wurde anschließend durch deren Anzahl dividiert.

ACHTUNG: Wichtig ist, dass die so ermittelten Durchschnittsnote der einzelnen Stadtteile nicht direkt miteinander vergleichbar sind! Sie geben lediglich einen Trend zu den vorangegangenen Bewertungen. Bei dieser Vorgehensweise fehlen nämlich die Gewichtung der Ausbauklasse, der Straßenbreiten und der Straßenlängen. Diese Erfassung und Einbeziehung in die Bewertung ist personell und technisch durch die Stadt Melle nicht leistbar. Dazu müsste ein digitales Straßenkataster angeschafft und mit sämtlichen relevanten Straßendaten aufgebaut werden.

Statistik

Bewertet wurden etwa 650 km öffentlich gewidmeter Straßen, aufgeteilt in ca. 1.250 Abschnitte, wovon 1.228 Abschnitte mit einer Note bewertet wurden. Bei den restlichen handelt es sich um Baustraßen bzw. öffentlich gewidmete Wege, die lediglich geschottert sind.

Die Bewertungsfahrt fand je Stadtteil an einem Tag, für Melle-Mitte an zwei Tagen statt. Teilgenommen haben insgesamt 33 Ortsratsmitglieder sowie jeweils ein Vertreter der Bürgerbüros und des Tiefbauamtes. Die sehr gute Beteiligung der Ortsräte zeigt, welchen Stellenwert die Infrastruktureinheit „Gemeindestraße“ besitzt.

Das Ergebnis

Die durchschnittliche Straßenzustandsnote in 2022-2023 beträgt für das gesamte Stadtgebiet 2,93 und liegt damit um 0,05 Notenpunkte unwesentlich besser als in 2017 (2,98). Hier ist anzumerken, dass es in drei Stadtteilen eine Verschlechterung gegeben hat. Zudem wurde erstmalig auch die Note „1“ vergeben. Allerdings gab es auch mehr Bewertungen mit der Note „6“.

Der Notenspiegel dazu stellt sich wie folgt dar:

Notenspiegel						
	1 bis 1-	2+ bis 2-	3+ bis 3-	4+ bis 4-	5+ bis 5-	6+ bis 6
2009	0,0 %	35,0 %	30,0 %	27,5 %	7,5 %	0,1 %
2014	0,0 %	38,4 %	33,8 %	22,7 %	5,0 %	0,2 %
2017	0,7 %	37,4 %	35,5 %	21,5 %	4,6 %	0,3 %
2022-23	1,5 %	36,2 %	38,4 %	19,3 %	4,0 %	0,5 %
Gesamtdurchschnittsnote 2022-23: 2,93						
Gesamtdurchschnittsnote 2017: 2,98						
Gesamtdurchschnittsnote 2014: 2,99						
Gesamtdurchschnittsnote 2009: 3,10						

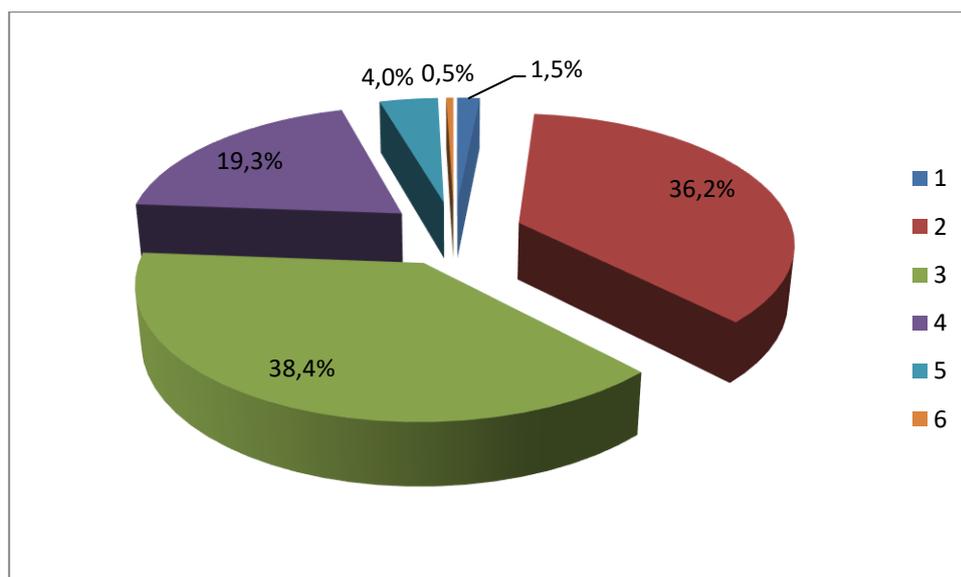


Abb. 1: grafische Darstellung der Notenverteilung

Positive Aspekte

Insgesamt wurde der Zustand unserer Straßen um 0,05 Notenpunkte besser bewertet als in 2017. Die Tendenz aller Bewertungsfahrten zeigt, dass sich der Gesamtzustand kontinuierlich verbessert hat, wenn auch nicht in großen Schritten. Für die Benotung aus 2009 ist anzumerken, dass diese nach den

umfangreichen Holzabfahrten nach dem Unwetter Kyrill erfolgte und dabei insbesondere die außerörtlichen Straßen schlechte Noten erhalten haben.

Während der Bewertungsfahrten konnte festgestellt werden, dass insbesondere Deckenerneuerungsmaßnahmen sowie das Splitten zu einer besseren Benotung geführt haben als in der vorherigen Bewertung. Zudem wurden diverse Baustraßen in Neubaugebieten endgültig ausgebaut, so dass hier gute bis sehr gute Noten vergeben wurden.

An den außerörtlichen Straßen konnte eine leichte Verbesserung hinsichtlich des Bankettausbaues festgestellt werden; es bleibt hier jedoch noch weiterhin Handlungsbedarf bestehen.

Ebenfalls zur Verbesserung tragen die Erneuerungen innerörtlicher Straßen bei. Hier sind allerdings ebenfalls Kanalsanierungen sowie die Mitverlegung von externen Versorgungsleitungen zu berücksichtigen.



Foto 1: Bismarckstraße vor der Erneuerung; Quelle: Stadt Melle



Foto 2: Bismarckstraße nach der Erneuerung; Quelle: Stadt Melle

Negative Aspekte

Besonders negativ sind die eingangs bereits erwähnten Straßenaufbrüche infolge von Verlegearbeiten im Zuge des Breitbandausbaues festzustellen. Die Arbeiten werden sehr häufig unstrukturiert ausgeführt; Aushubmaterial wird nicht separiert, verschieden farbiges Pflaster wird gemischt wieder verlegt, kaputte Steine werden nicht ausgetauscht. Zudem liegen häufig keine Pläne über Versorgungsleitungen auf der Baustelle vor. Dadurch kam es häufig zu Schäden an den Leitungen der in Melle tätigen Versorgungsunternehmen. Als gravierend ist hier die Beschädigung von Gasleitungen zu nennen, welche sogar zur Evakuierung der angrenzenden Bewohner geführt hat. Dass daraufhin ein genereller Baustopp für die ausführenden Firmen ausgesprochen wurde, hatte nur zeitweilig zu einer Besserung geführt.



Foto 3: nicht genehmigter
Asphaltaufbruch



Foto 4: kaputtes Pflaster wieder
eingebaut; Quellen Stadt Melle



Foto 5: mangelhafte Verdichtung führt zu Absackungen; Quelle Stadt Melle

Die vorstehenden Fotos zeigen nur eine Auswahl der festgestellten Mängel. Hinzu kamen etliche Schäden an Versorgungsleitungen anderer Unternehmen.

Kein Strom, kein Gas: Störungen häufen sich

Glasfaserausbau als Ursache / Durch Bauarbeiten beschädigte Leitungen kommen „immer wieder vor“

Simone Grawe

Bei Tiefbauarbeiten zum Glasfaserausbau in Melle hat es am späten Montagmittag in Wellingholzhausen eine Störung gegeben. Die Gasversorgung war kurzfristig unterbrochen, Anwohner mussten evakuiert werden. Dies war jedoch nicht der erste Zwischenfall im Zusammenhang mit dem Glasfaserausbau. Versorger Westnetz nennt Ursachen.

Betroffen von der jüngsten Unterbrechung der Gasversorgung in Wellingholzhausen waren nach Angaben von Verteilnetzbetreiber Westnetz zehn Häuser. „Wie schon am vergangenen Donnerstag, als es im Stadtteil zu einer Versorgungsunterbrechung kam, waren Tiefbauarbeiten, die von einer Firma im Zuge des Ausbaus des Glasfasernetzes in Melle durchgeführt werden, der Grund“, heißt es in einer Mitteilung von Westnetz.

Evakuierung eine reine Vorsichtsmaßnahme

Im Zuge dieser Arbeiten habe die Firma die Mittel- und Hochspannungsleitung beschädigt. Dadurch habe es einen Gasaustritt gegeben. Die be-



In Wellingholzhausen ist am späten Montagmittag bei Tiefbauarbeiten eine Gasleitung beschädigt worden. Anwohner mussten zeitweise evakuiert werden.

Foto: Stefan Gehlot

troffenen Bewohner seien von der Polizei und von der Feuerwehr aufgefordert worden, ihre Häuser vorübergehend zu verlassen: „Als Vorsichtsmaßnahme“, betont Westnetz-Sprecher Michael Berkemeier.

10000-Volt-Leitung nimmt Schaden

Dieser Vorfall ist nicht der einzige im Zuge des Glasfaserausbaus in Melle. Erst am Abend des 4. August war ebenfalls in Wellingholzhausen bei Tiefbauarbeiten eine 10000-Volt-Leitung beschädigt worden, was zur Folge hatte, dass 3700 Anwohner

kurze Zeit später war auch die Gasversorgung der betroffenen Häuser wieder hergestellt“, schildert Michael Berkemeier.

Am Morgen des 5. Juli kam es wiederum in Wellingholzhausen im Zeitraum von vier Stunden zu kurzen Stromausfällen. Grund für die Ausfälle waren Tiefbauarbeiten zum Verlegen von Breitbandkabeln, bei denen eine Stromleitung getroffen wurde. Auch in diesem Fall waren mehrere Straßen betroffen. „Es kommt immer wieder vor, dass bei Bauarbeiten in der Erde Leitungen beschädigt werden, in Melle haben sich die Vorfälle leider gehäuft“, äußert sich Michael Berkemeier. Er betont, dass viele der Stromausfälle und Versorgungsunterbrechungen im Netzgebiet von Westnetz auf Dritte zurückzuführen seien, also externe Tiefbaufirmen und Subunternehmer. Die seien oftmals nicht über den Verlauf der Versorgungsleitungen informiert. „Firmen können sich über die Online-Bauschulung freischalten lassen und so Einblicke in die Kar-

tenwerke erhalten“, erklärt Berkemeier. So erteile das Portal nicht nur Auskünfte über die von Westnetz betriebenen Stromnetze, sondern auch über die von Unternehmen in der Region betriebenen Gas-, Wasser- und Glasfasernetze: „Im Übrigen nehmen wir nach einem Schadensfall Kontakt zu den jeweiligen Tiefbaufirmen auf und weisen sie desidiert auf die Störung hin“, untermauert der Westnetz-Sprecher.

Und wer kommt für den Schaden auf? „Entweder der Verursacher oder deren Versicherung“, sagt Berkemeier.

Auch im Meller Stadtteil Neuenkirchen hatte es zuletzt Ärger um den Breitbandausbau gegeben. Ortsbürgermeister Alfred Reehuis sprach in einer Ortsratssitzung sogar von einem „Fiasko“. Unter anderem habe die Ortsfeuerwehr Neuenkirchen für einen Tag aus der Alarmbereitschaft des Landkreises herausgenommen werden müssen, weil die Fahrzeuge wegen einer Baustelle das Grundstück nicht hätten verlassen können. Der Darstellung widersprach das Unternehmen Glasfaser Nordwest, räumte aber auch Mängel in der Kommunikation ein.

Abb. 2: Presseartikel Meller Kreisblatt vom 11.08.2022

In den vergangenen Jahren wurde häufig der Zustand der Bankette bemängelt. Um hier Abhilfe zu schaffen hat die Stadt Melle 2021 eine Bankettmaterial-Verteilschaufel als Vorsatzgerät an Radladern erworben. Mit eigenem Personal (Team-Tiefbau und Gemeindearbeiter) konnte somit eine deutliche Verbesserung erzielt werden. Es bleibt jedoch auch weiterhin ein Bedarf bestehen. Dies betrifft überwiegend die Wasserableitung.



Foto 6: Symbolfoto Internet

Ausnutzung des Straßenkörpers

Unsere Straßen sind voll! Sie dienen nicht nur dazu PKW, LKW, Fahrradfahrer oder Fußgänger von einem Ort zum nächsten zu führen.



Abb. 3: schematische Skizze: Kanäle und Leitungen mit Hausanschlüssen

Quelle: Berufsgenossenschaft

Die Illustration zeigt, welche Kabel und Leitungen für unsere Versorgung notwendig sind. Die Verlegetiefe von Kabeln, Rohrleitungen und Kanälen ist sehr unterschiedlich und stark schwankend. Häufig ist die Lage der Leitungen nur ungefähr verzeichnet, manchmal auch gänzlich unbekannt. Bei Erdarbeiten stellen diese Leitungen oft Hindernisse für nachfolgende Gewerke dar und können bei unvermutetem Antreffen zu einer Gefahr für die Beschäftigten werden.

Schon beim Verlegen von Versorgungsleitungen lässt die Enge wenig Arbeitsraum zu. Vom Bauablauf her müssen zuerst die Schmutz- und Regenwasserkanäle erstellt werden. Danach folgen die Versorgungsleitungen, wobei Schutzzonen z.B. um Trinkwasser- und Fernwärmeleitungen eingehalten werden müssen.

Besonders aufwendig sind später Reparaturarbeiten an den tief liegenden Kanälen, was wiederum die Baukosten in die Höhe treibt. Daher ist es wichtig, dass von der Lage der Versorgungsleitungen Bestandspläne angefertigt werden. Während die Dokumentation bei den klassischen

Versorgungsunternehmen (Wasserwerk, Westnetz etc.) recht gut funktioniert, ist dies bei kleineren, lokalen Versorgern weniger gut der Fall.



Foto 7: Baugruben an der Bismarckstraße mit verschiedenen Leitungen, Kanälen und Hausanschlüssen
Quellen: Stadt Melle

Der Nutzungsanspruch an unsere Straßen wächst mit der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Schnelles Internet ist heute ein Muss. Strom und Wärme aus regenerativen Energien sind auf dem Vormarsch. All diese Medien benötigen jedoch ein Transportnetz, um für die Bürger nutzbar zu sein. Und diese Netze liegen in den öffentlichen Straßen. Das bedeutet auch, unsere Straßen unterliegen einer ständigen Beanspruchung für Ausbau, Umbau, Erweiterung und Unterhaltung dieser Netze.

Straßenaufbrüche sind vom Tiefbauamt zu genehmigen. Ein nachträglicher Straßenaufbruch in einer asphaltierten Fahrbahn bedeutet eine Schwächung der Oberfläche. Bei gepflasterten Straßen sind die Auswirkungen von Aufbrüchen geringer zu werten; sie schwächen jedoch den Unterbau, weil durch die Arbeiten das Materialgefüge zwangsläufig gestört wird. Straßenaufbrüche müssen zum allgemeinen Wohle und Nutzen zugelassen werden. Die technische Umsetzung muss jedoch weiterhin kontrolliert und nachgehalten werden.



Foto 8: Straßenaufbruch; Quelle Stadt Melle

Die offene Verlegung von Versorgungsleitungen ist infolge der Erdarbeiten und der Wiederherstellung der Oberflächen relativ teuer. Daher wird immer häufiger das grabenlose Verlegen von Leitungen und Kabeln angewandt. Dabei kommt es allerdings immer wieder zu sogenannten „Kanaldurchschüssen“. Diese werden leider häufig erst später bemerkt, wenn Kanäle verstopft sind oder Absackungen bzw. sogar Löcher sich in Straßen auftun.



Foto 9: durchschossener Kanal; Quelle Stadt Melle

4. **Straßenunterhaltung und Entscheidungswege in der Stadt Melle**

Im Gegensatz zu vielen anderen Kommunen ist die Straßenunterhaltung in der Stadt Melle historisch bedingt dezentral organisiert. Der wesentliche Part obliegt dem Tiefbauamt. Hier ist auch das technische Fachwissen angesiedelt. Den Bürgerbüros in den Stadtteilen sind jedoch die Straßenkontrollen und kleinere Unterhaltungsmaßnahmen zugeordnet. Ebenso „dezentral“ sind die Finanzmittel verteilt. Im Produkt 541-01 Gemeindestraßen sind die wesentlichen Finanzmittel für die Straßenunterhaltung sowie alle investiven Maßnahmen abgebildet. Weitere Finanzmittel sind in den Ortsratsbudgets enthalten. Diese dienen jedoch nur der Straßenunterhaltung im jeweiligen Stadtteil. Aufgrund der heutigen Anforderungen, sowohl an das erforderliche Fachwissen in der Straßenunterhaltung, als auch an das sehr breit angelegte Aufgabenfeld in den Bürgerbüros, stellt sich perspektivisch die Frage der Sinnhaftigkeit. Bereits heute wird von den Mitarbeitern des Tiefbauamtes sehr viel Zeit für die fachliche Betreuung in straßenbautechnischen Fragen investiert. Es ist nicht Ziel dieses Berichtes, diese Frage zu klären; an dieser Stelle sollte sie jedoch thematisiert werden.

Die Entscheidungsfindung, ob Straßen saniert bzw. erneuert werden, durchläuft in der Stadt Melle mehrere politische Gremien und Fachämter. Beteiligt daran sind die zuständigen Ortsräte, um die Belange des jeweiligen Stadtteils zu berücksichtigen; das Tiefbauamt, um die technischen, und das Amt für Finanzen und Liegenschaften, um die finanziellen Aspekte zu berücksichtigen sowie der Fachausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Straßen und Tiefbau, als zuständiges Gremium des Rates der Stadt Melle. Die Vergabe erfolgt abschließend im Verwaltungsausschuss.

Die Gemeindestraßen finden sich grundsätzlich in den Leitbildern „*Wir verstärken die nachhaltige und ökologische Stadt- und Regionalentwicklung*“ und „*Wir sorgen für eine gute Infrastruktur*“ wieder. Aber auch die Unterstützung der Wirtschaft und Sicherung des Wirtschaftsstandortes Melle durch eine gute Verkehrsinfrastruktur wird verfolgt.

Die zugehörigen strategischen Ziele (Nr. 4 und 6) lauten: „*Orientierung einer ganzheitlichen Stadtentwicklung an den gesellschaftlichen Bedürfnissen sowie ökonomischen und ökologischen Belangen*“ und „*Die notwendige Infrastruktur*“

wird stetig und planvoll entsprechend der sich wandelnden Anforderungen angepasst.“ Um diese strategischen Ziele nachhaltig zu verfolgen, finden die jährlichen Bereisungen und fünfjährigen Bewertungsfahrten statt. Dabei sollen Entwicklungen, Tendenzen und sich wandelnde Anforderungen erfasst und für weitere Beschlüsse berücksichtigt werden. Dies betrifft unter anderem die grundsätzliche Überlegung Straßen neu zu bauen oder zu sanieren; z.B. Erschließungsstraßen, grundhafte Straßenerneuerung. Aber auch die Fragestellung, wie bestimmte Straßen oder Plätze gestaltet werden sollen.

Dabei werden verschiedene Handlungsschwerpunkte (HSP) mit hoher bzw. mittlerer Priorität verfolgt. Diese sind im Wesentlichen die HSP: 4.1, 4.2, 4.3, 5.3, 6.1 und 6.6.

5. **Fazit und Ausblick**

Die Straßen der Stadt Melle befinden sich in einem gebrauchten, aber befriedigenden Zustand, was letztlich durch die Gesamtdurchschnittsnote von 2,93 ausgedrückt wird. Dass sich die Noten in den vergangenen Jahren leicht verbessert haben, zeigt, dass sich die Straßenunterhaltung in der Stadt Melle zwar grundsätzlich auf dem richtigen Weg befindet, ein Abbau des Sanierungs- und Unterhaltungsstaus, wie in der Produktbeschreibung als Ziel formuliert, jedoch nicht deutlich zu erkennen ist.

Die Note darf auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass es noch viele Straßen und Wege mit erheblichen Defiziten gibt, an denen Handlungsbedarf besteht. Daher müssen für die Unterhaltung ausreichende Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden; auf keinen Fall dürfen sie reduziert werden. Grundhafte Straßenerneuerungen sind auch in Zukunft unumgänglich. Die Unterhaltungsschwerpunkte in den nächsten Jahren liegen eindeutig in den Bankettbereichen an den außerörtlichen Straßen sowie an der Überwachung von Straßenaufbrüchen innerörtlicher Straßen. Zudem sind einzelne, in die Jahre gekommene Straßen grundhaft zu erneuern. Hier müssen die vorher beschriebenen Maßnahmen umgesetzt werden.

Die wesentlichen, haushaltsrelevanten Posten sind dabei:

- allgemeine Straßenunterhaltung, wie z.B. Splitten, Beseitigen von Winterschäden
- Bankettarbeiten (Abschieben zu hoher Bankette, Einbau von Rasengittersteinen, etc.)
- Deckensanierung
- Begleitung und Nachhalten von Straßenaufbrüchen
- einzelne Maßnahmen der grundhaften Straßenerneuerung

Für eine nachhaltige Straßenunterhaltung und -erhaltung ist kurzfristig ein digitales Straßenkataster anzuschaffen, wie heute bereits etliche Kommunen es besitzen.

Oktober 2023, Tiefbauamt der Stadt Melle

Gr. - Jahnke