



-Tiefbauamt -

Produkt 541-01 Gemeindestraßen

Straßenzustandsbericht

2017 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	13
5.	Fazit und Ausblick	14

1. **Allgemeines und Veranlassung**

Das Straßennetz der Stadt Melle bildet ein Kernstück unserer öffentlichen Infrastruktur und wird vielfältig genutzt. Die Anforderungen daran haben sich im Laufe der Zeit geändert. Anforderungen aus der Bevölkerung, Wirtschaft und Gewerbe, Freizeit und Tourismus, aber auch aufgrund des demografischen Wandels sind bei der Planung ebenso zu berücksichtigen, wie das erhöhte Verkehrsaufkommen. Das Leitbild der Stadt Melle berücksichtigt dies in der Formulierung des Leitbildes selber, aber auch in den strategischen Zielen. 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, insbesondere durch Telekommunikationsfirmen deutlich erhöht; Stichwort: „Schnelles Internet“.

Dieser Entwicklung ist dann auch die Straßenunterhaltung anzupassen. Straßenkontrollen, Meldung von Mängeln und deren Beseitigung erfordern ständiges Agieren.

Der allgemeine Straßenzustand ist beständig Thema in politischen Gremien und wird jährlich im Rahmen der Haushaltsberatung diskutiert. Größere Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen bedürfen zudem zusätzlicher Beschlüsse. Daher findet regelmäßig im Turnus von 5 Jahren eine Bewertungsfahrt mit Vertretern der Ortsräte statt, letztmalig im Jahr 2014. In 2017 wurde diese vorgezogen und an den Rhythmus der Kommunalwahlen angepasst. Durch die Straßenzustandsbewertung soll den Kommunalpolitikern zu Beginn ihrer Amtszeit eine Grundlage für weitere Entscheidungen an die Hand gegeben werden. Die Zustandsbewertung erfolgt rein nach technischen Gesichtspunkten.

Der Straßenzustandsbericht 2017 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. Dieser Themenkomplex wird vom Tiefbauamt stadtteilweise aufgearbeitet und über die Ortsräte in die politische Diskussion gebracht.

Grundlagen: Vorgehensweise

Für die Bereisung und Bewertung wurden die Straßenwidmungskarten sowie die Bewertungen aus den Bereisungen der Jahre 2009 und 2014 zugrunde gelegt. Die Bereisung erfolgte stadtteilweise mit Vertretern des jeweiligen Ortsrates, 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
- Netzrisssbildung
- 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, 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 640 km öffentlich gewidmeter Straßen, aufgeteilt in 1.240 Abschnitte. Davon wurden 1.183 Abschnitte mit einer Note bewertet. 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 39 Ortsratsmitglieder, davon in Melle-Mitte 4 an beiden Tagen, von der Verwaltung ein Vertreter des jeweiligen Bürgerbüros und ein Mitarbeiter des Tiefbauamtes. Die sehr gute Beteiligung der Ortsräte zeigt, welchen Stellenwert die Infrastruktureinheit „Gemeindestraße“ besitzt.

Das Ergebnis

Die durchschnittliche Straßenzustandsnote in 2017 beträgt für das gesamte Stadtgebiet 2,98 und liegt damit um 0,01 Notenpunkte unwesentlich besser als in 2014 (2,99). 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 %
Gesamtdurchschnittsnote: 2,98						

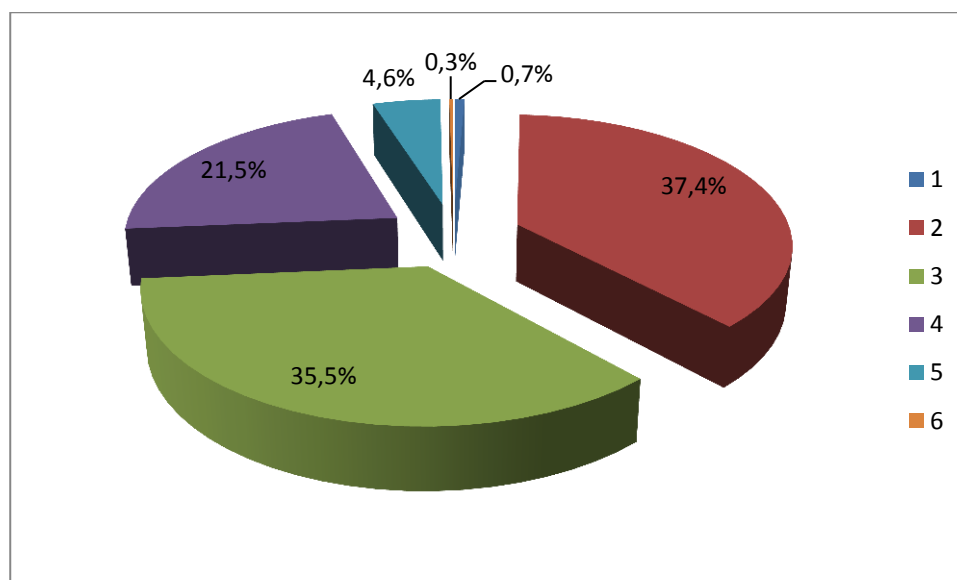


Abb. 1 grafische Darstellung der Notenverteilung

Positive Aspekte

Wie bereits in den Vorjahren haben die jährlichen Deckenbaumaßnahmen zu einer grundlegenden Zustandsverbesserung der außerörtlichen Straßen und somit zu besseren Noten geführt. Dies wird vor allem deutlich, wenn man das Stadtgebiet verlässt und einen Vergleich zu den Straßen der benachbarten Kommunen zieht.

Ebenfalls zur Verbesserung tragen die Erneuerungen innerörtlicher Straßen bei. Hier sind allerdings die Kanalsanierungen zu berücksichtigen. Zudem

resultieren aus diesen Maßnahmen Anliegerbeiträge. Daher bedürfen sie einer intensiveren Vorbereitung und politischer Abstimmung.



Foto 1: Bei der Mühle vor der Erneuerung



Foto 2: Bei der Mühle 2016 nach der Erneuerung mit Anliegerbeiträgen



Foto 3: Alruneweg in Melle-Mitte 2016, Ausbau mit Anliegerbeiträgen

Es konnten jedoch auch Verbesserungen mit kleineren Notensprüngen festgestellt werden. So wurde beispielsweise während der Bereisung eine Zustandsverbesserung infolge von Splittarbeiten festgestellt. Diese Art der Straßenunterhaltung bringt eindeutig eine Verbesserung bei verhältnismäßig geringen Kosten, ist jedoch in der Bevölkerung wenig beliebt.

Auch die Beseitigung von Winterschäden hat zu einer Besserbewertung geführt.

Negative Aspekte

Negativ fiel auf, dass bei vielen Außenbereichsstraßen an Banketten nach wie vor umfangreicher Sanierungsbedarf besteht. Insbesondere in den Kurven wird ständig Material aufgemischt und herausgefahren. Aber auch die begrenzte Breite der ländlichen Straßen und Wege führt bei Ausweichverkehr dazu, dass die Bankette übermäßig in Anspruch genommen werden. Dies alles führt letztlich zu Bankettschäden, Spurrinnen und Schlaglochbildungen.

Das Nachfüllen von neuem Material schafft nur bedingt Abhilfe. Eine nachhaltige Beseitigung kann beispielsweise durch den Einbau von Rasengittersteinen erfolgen. Dies ist zwar deutlich teurer als das Verfüllen der Schlaglöcher mit Schotter, dafür jedoch deutlich langlebiger und somit letztlich wirtschaftlicher. Rasengittersteine sind grundsätzlich befahrbar. Aufgrund der rauhen Oberfläche weicht erfahrungsgemäß der Verkehrsteilnehmer jedoch nur kurz bei Begegnungen aus und fährt anschließend wieder auf der asphaltierten Fahrbahn. Zudem wirkt die Straße optisch schmaler und verführt weniger zum schnellen Fahren.

Weiterhin musste die Wasserableitung an vielen Außenbereichsstraßen bemängelt werden. Im Wesentlichen bedingt durch Pflanzenwuchs sind vielerorts die Bankette über das Straßenniveau „gewachsen“. Dadurch kann das Niederschlagswasser nicht in die angrenzenden Gräben oder Fläche abgeleitet werden, sondern verbleibt auf der Fahrbahn und weicht stetig den Fahrbahnrand auf. Frostschäden und Abbrüche sind die Folge. Hier müssen die Bankette auf größeren Längen abgeschoben und die Straßenseitengräben unterhalten werden.

Die innerörtlichen Straßen werden durch etliche Nutzer beansprucht, wie die nachfolgende, vereinfachte und stilisierte Skizze verdeutlichen soll.

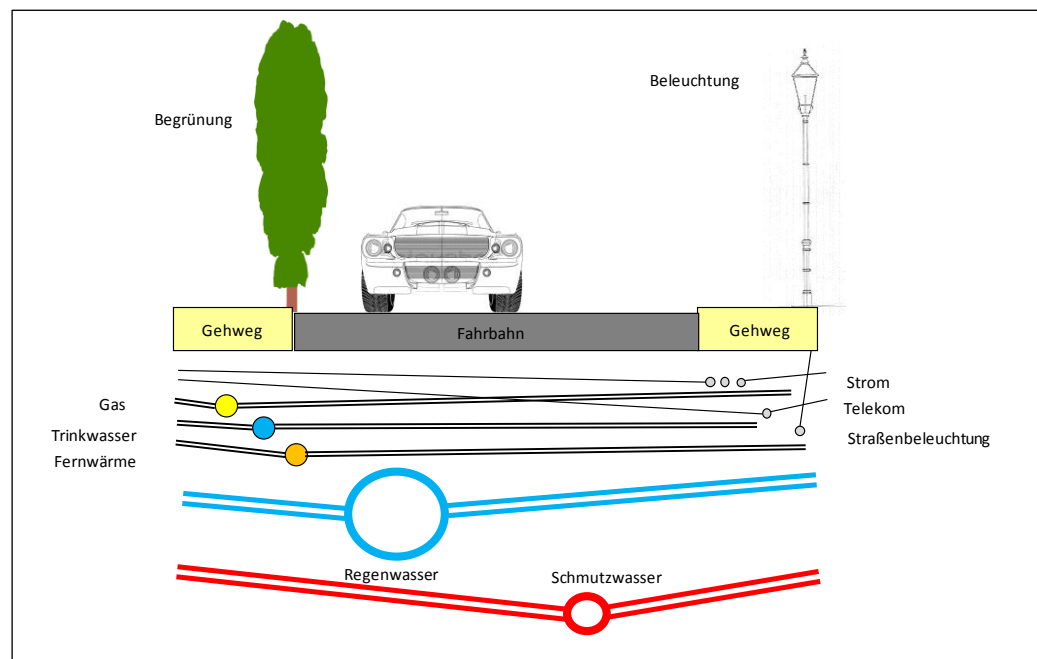


Abb. 2: nicht maßstäbliche Skizze: Kanäle und Leitungen mit Hausanschlüssen

Unter der Fahrbahn wird der Straßenkörper von einer Vielzahl von Entwässerungskanälen sowie privater und öffentlicher Versorgungsleitungen und insbesondere durch die Hausanschlüsse in Anspruch genommen. Allein die Vielzahl der Leitungen und damit auch die Vielzahl der Betreiber birgt Konfliktpotential.



Foto 4: Baugrube mit verschiedenen Leitungen, Kanälen und Hausanschlüssen

Wie eingangs erwähnt, wächst dieser Nutzungsanspruch 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 5: Straßenaufbruch

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 6: durchschossener Kanal

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 sowohl 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; z.B. Bahnhofstraße, Marktplatz.

Dabei werden verschiedene Handlungsschwerpunkte (HSP) mit hoher bzw. mittlerer Priorität verfolgt. Dieses 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 2,98 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 Unterhaltungstaus, 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 2017, Tiefbauamt der Stadt Melle

Gr. - Jahnke