

Kreisstadt Bergheim Der Bürgermeister		Vorlage Nr.: 208/2025 öffentlich			
		Mitzeichnungen			
Dezernat: II FBL: Herr Wirtz AbtL: Herr Neb Verfasser/in: Herr Flatten		SWBM			
Vorgesehene Beratungsfolge					
Gremium				Datum	
A.f. Planung und Städtische Betriebe				22.05.2025	

TOP	Straßenzustandserfassung im Stadtgebiet Bergheim
------------	---

Beschlussvorschlag

Der Aufbau eines Bewertungssystems zur Vorbereitung von Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen wird begrüßt. Die Stadtwerke Bergheim GmbH wird gebeten, das Bewertungssystem nach Fertigstellung im Ausschuss vorzustellen.

Erläuterungen:

1. Zielsetzung

Vorstellung des Sachstandes der Straßenzustandserfassung im Stadtgebiet Bergheim.

2. Sachverhalt

In der Sitzung vom 13.06.2024 wurde der Ausschuss für Planung und Städtische Betriebe über die Ergebnisse der Zustandserfassung durch die Firma Lehmann + Partner informiert.

Erfassung der Daten:

Zur Erfassung der Daten kamen sogenannte Mobile Mapping Systeme zur bildhaften und dreidimensionalen Erfassung des Straßenraumes zum Einsatz. Komponenten des Systems sind ein inertiales Positionierungssystem, ein Umfeld- sowie ein Oberflächen-LiDAR-System (Light Detection and Ranging) sowie verschiedene Kamerasysteme zur Erfassung der Fahrzeugumgebung.

Es entstehen hochaufgelöste Panoramabilder und 3D-Punktwolken der befahrenen Straßenzüge. Durch den Einsatz entsprechender K.I.-basierter Software können auf Grundlage der technischen Regelwerke verschiedene Zustandsmerkmale erkannt werden. Folgende Zustandsmerkmale werden erfasst und bewertet, wobei zwischen Gebrauchs- und Substanzmerkmalen unterschieden wird:

- Spurrinnentiefe (Gebrauch)
- Allgemeine Unebenheiten (Gebrauch)
- Risse (Substanz)
- Flickstellen (Substanz)
- Oberflächenschäden (Substanz)
-

Aus diesen Teilbewertungen wird anschließend ein Gesamtwert ermittelt. Sowohl die Teilbewertungen als auch der Gesamtwert werden in Zustandsklassen mit Werten von 1 bis 5 gegliedert.

Das Technische Regelwerk sieht bereits bei einzelnen Zustandsmerkmalen, die einen Wert schlechter als 3,5 aufweisen, das Erfordernis zur Durchführung einer Sanierungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahme vor. Auf dieser Grundlage wurde der Investitionsbedarf in Höhe von ca. 52 Mio. € ermittelt, der in der Projektvorstellung am 13.06.2024 genannt worden ist.

Da sowohl in personeller als auch in finanzieller Hinsicht nur beschränkte Ressourcen zur Verfügung stehen, ist eine Auswahl und Priorisierung erforderlich.

Seitens der Stadtwerke Bergheim wird vorgeschlagen, den Fokus der Sanierungen bzw. Instandsetzungen auf innerörtliche Straßen zu beschränken. Des Weiteren wird vorgeschlagen, im Hinblick auf den Gesamtwert nur die Straßen zu betrachten, deren Gesamtwert schlechter als 4 ist. Betrachtet wird der Zustand der Fahrbahn.

Wie der als Anlage beigefügten Übersicht zu entnehmen ist, besitzen insgesamt innerörtliche 247 Straßen Teilabschnitte mit einem Gesamtwert schlechter als 4. Der Investitionsbedarf für die Instandsetzung dieser Abschnitte beträgt rd. 27 Mio. €.

Anteil des Gesamtwertes schlechter als 4 an der zur Gesamtstraßenlänge

Die Bewertung der erfassten Zustandsmerkmale erfolgt innerhalb eines Straßenzugs in Teilabschnitten. Jeder Teilabschnitt besitzt einen eigenen Gesamtwert.

Um eine Grundlage zur grundsätzlichen Priorisierung von Straßen zu schaffen, wird zunächst ermittelt, wie groß der Anteil der Teilabschnitte mit einem Gesamtwert schlechter als 4 im Verhältnis zur gesamten Straßenlänge ist. Hier ist die Bildung von drei Gruppen vorgesehen:

- Straßen mit einem Anteil von Teilflächen schlechter als Gesamtwert 4 größer als 60 % bezogen auf die Gesamtlänge
- Straßen mit einem Anteil von Teilflächen schlechter als Gesamtwert 4 zwischen 50 und 59 % bezogen auf die Gesamtlänge
- Straßen mit einem Anteil von Teilflächen schlechter als Gesamtwert 4 kleiner als 50 % bezogen auf die Gesamtlänge

Diese Einteilung der Straßen in Gruppen, die ausschließlich den baulichen Zustand als Kriterium beinhaltet, wird jedoch nicht ausreichend sein, um die Dringlichkeit einer Sanierungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahme zu ermitteln. Weitere Kriterien wie die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer, die Bedeutung der Straße für die Erschließung sowie der ÖPNV sollten eine Rolle spielen. Geplant ist, folgende Kriterien für die weitere Priorisierung anzuwenden:

Straßenklassen:

Die innerörtlichen Straßen besitzen im Straßennetz unterschiedliche Funktionen. Zu nennen sind u.a. Wohnwege bzw. Wohnstraßen, Sammelstraßen sowie Straßen in Industrie- bzw. Gewerbegebieten.

Anzahl der Anlieger:

Maßgebend für die Belastung und damit verbunden für die Abnutzung einer Straße ist die Verkehrsbelastung. Angaben für die Verkehrsstärke im Bereich der innerörtlichen Straßen liegen nur punktuell vor, so dass die Anzahl der Anlieger bzw. Bewohner als Kriterium verwendet werden soll.

Einzelhandel:

An- und Abfahrten zu Einzelhandelsbetrieben, z.B. zur Deckung des täglichen Bedarfs, erzeugen eine Verkehrsbelastung und führen zu einer Abnutzung der Straßen.

Öffentliche Einrichtungen / ärztliche Versorgung:

Das Vorhandensein von öffentlichen Einrichtungen wie z.B. Schulen und Kindergärten, aber auch Arztpraxen führt zu einer Verkehrsbelastung in den betreffenden Straßen.

ÖPNV:

Aufgrund des Fahrzeuggewichts führt der Busverkehr zu einer höheren Belastung der Straßen. Als Kriterium soll das Vorhandensein einer ÖPNV-Linie bewertet werden.

Zur Bewertung der verschiedenen Kriterien soll ein Punktesystem zur Anwendung kommen, welches pro Kriterium eine Maximalpunktzahl beinhaltet. Innerhalb der Einzelkriterien soll eine abgestufte Punkteverteilung erfolgen.

Weiteres Vorgehen:

Der Aufbau des Bewertungssystems sowie die Aufbereitung und Auswertung der Ergebnisse der Straßenzustandserfassung befindet sich zurzeit in Bearbeitung. Aufgrund von aktuellen Stellenvakanzan wird es nicht möglich sein, die Ergebnisse bis zur letzten regulären Ausschusssitzung vor der Kommunalwahl vorzustellen.

3. Alternativen/Einsparpotenziale (Prüfung einer kostengünstigeren Aufgabenerledigung einschl. der Möglichkeit der interkommunalen Zusammenarbeit)

Entfällt

4. Darstellung der Auswirkungen auf den Ergebnisplan, den Finanzplan und die Bilanz (lfd. Haushaltsjahr und Folgejahre, inkl. Folgekosten bei Investitionen)

Wie bereits erwähnt, beträgt der Investitionsbedarf zur Beseitigung aller Schäden ca. 52 Mio. €. Bei einer Beschränkung auf innerörtliche Straße mit einem Gesamtwert schlechter als 4 liegt der Investitionsbedarf bei rd. 27 Mio. €.

Dieser Mittelbedarf bezieht sich jedoch nur auf die entsprechenden schadhaften Teilabschnitte. Im Zuge der Planung von konkreten Sanierungsmaßnahmen wird es erforderlich sein, auch weitere Teilabschnitte, die einen geringeren Schadenswert besitzen, in die Maßnahme einzubeziehen, um in der Örtlichkeit sinnvolle Bauabschnitte bilden zu können. Der tatsächliche Mittelbedarf wird daher deutlich höher liegen als 52 bzw. 27 Mio. €.

Im aktuellen Doppelhaushalt 2025/2025 sind pro Jahr 500.000 € für die Instandsetzung von Straßen vorgesehen.

5. Darstellung der klimaschutzrelevanten Auswirkungen (ab 1. Quartal 2021)

Entfällt

6. Bürgerbeteiligung

Entfällt

7. Überprüfung der Zielerreichung (Messinstrumente und –zeitpunkt)

Entfällt