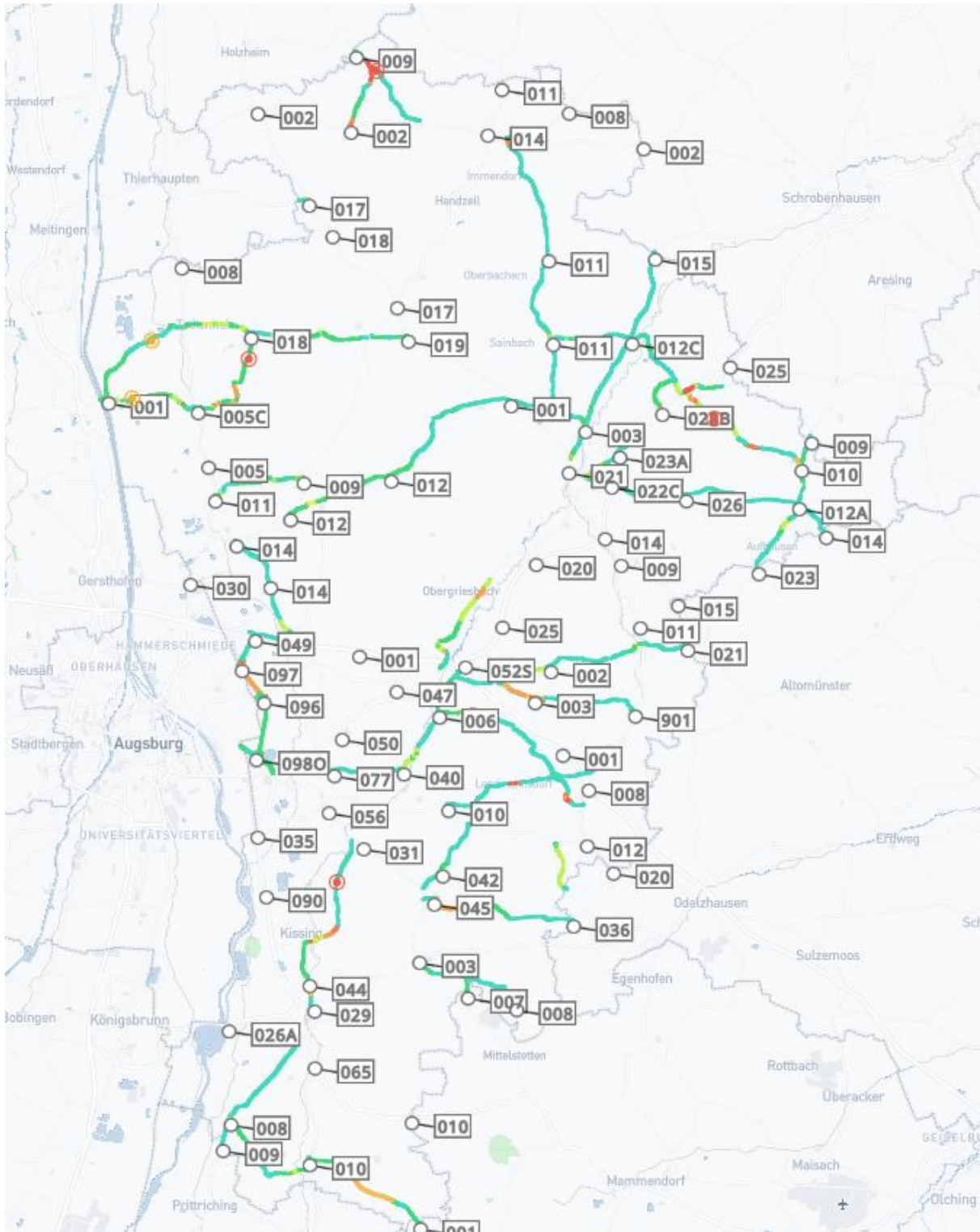




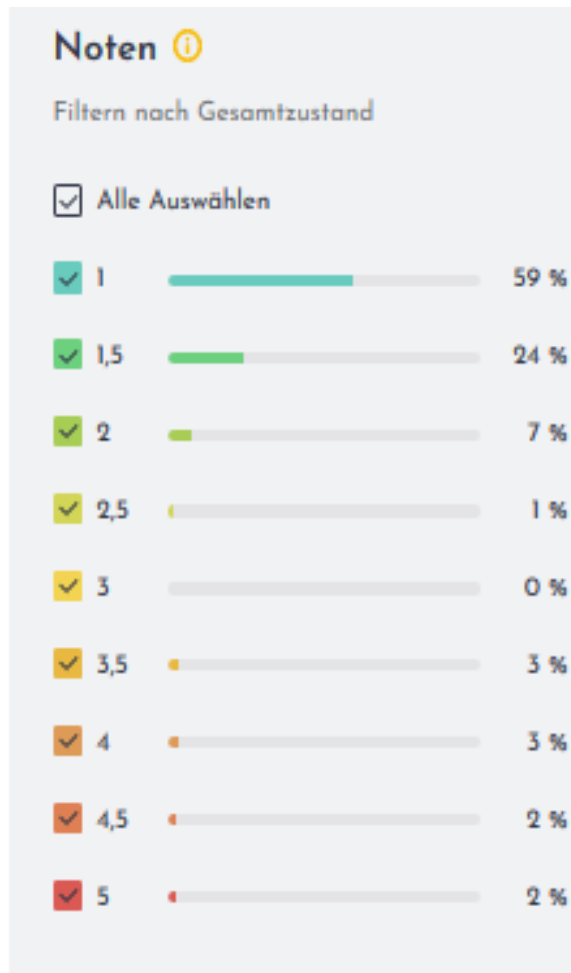
Bauausschuss-Sitzung des Landkreises Aichach-Friedberg am 20.09.2021

**Anlage 1** zum Tagesordnungspunkt „Ersterfassung von Bestands- und Zustandsdaten der Kreisstraßen; Erste Ergebnisse und Entscheidung über Fortführung“; Sachgebiet 51 Tiefbau Bauhof



Zustandsermittlung mittels Bilderfassung und Auswertung mit dem System der vialytics GmbH.

Kartenausschnitt des Landkreises mit farblich abgestuften Zustandswerten



Anteil am Gesamtnetz	Straßenkilo- meter	Summe nach Zustands- klassen in km	Handlungsbedarf in Abhängigkeit der Zustandsklassenbereiche nach den Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen (ZTV ZEB-StB; 1-5); vgl. BKPV GB 2019
59,00%	116,057	116,06	neue/neuwertige Straße (sehr gut)
24,00%	47,210	60,98	guter Zustand, aktuell kein Handlungsbedarf (gut)
7,00%	13,769		
1,00%	1,967	1,97	brauchbarer Zustand, mittelfristiger Handlungsbedarf in 5 bis 10 Jahren (mittelmäßig)
0,00%	0,000		
3,00%	5,901	11,80	kritischer Zustand, kurzfristiger Handlungsbedarf in 1 bis 5 Jahren (schlecht)
3,00%	5,901		
2,00%	3,934	7,87	unbrauchbarer Zustand, sofortiger Handlungsbedarf (sehr schlecht)
2,00%	3,934		
(Rundungsfehler 1 %)	198,674 km		

Warnwert

Schwellenwert



**Aktueller Stand (1. Juli 2021):**

Bei ca. acht Kilometern Straßennetz besteht umgehender Handlungsbedarf. Hierbei handelt es sich um Teilstücke, die einer intensiven Überwachung unterliegen und dabei entweder bereits in Planungsvorhaben überführt wurden oder bei denen die möglichen Maßnahmen geprüft werden. Hier sollte die Priorisierung entsprechend der Verkehrswichtigkeit innerhalb des Gesamtnetzes erfolgen.

Weitere 12 Kilometer Kreisstraßen weisen einen Zustandswert auf, der innerhalb der nächsten 1 bis 5 Jahre einen Handlungsbedarf auslösen wird, da Schäden sichtbar sind, die auf ein Ende der technischen Nutzungsdauer der Asphaltschichten schließen lassen. Soweit es sich um Außerortsabschnitte handelt, wurden größtenteils bereits zerstörungsfreie Tragfähigkeitsmessungen beauftragt. Wo die auffälligen Zustandswerte innerhalb der Ortsdurchfahrten liegen, wird gemeinsam mit der jeweiligen Gemeinde geprüft, welche baulichen Maßnahmen erfolgversprechend wären. Abhängig vom punktuellen Versagen eines Straßenbereiches kann auch kurzfristiger Handlungsbedarf entstehen.

Rund zwei Kilometer Kreisstraße befinden sich in einem brauchbaren Zustand und werden mittelfristig einen Zustand erreichen, der Handlungsbedarf auslöst. Spätestens ab Erreichen des Warnwertes von 3,5 sollten eingehende Untersuchungen zu den Schadensursachen eingeleitet werden und die Überführung in die Planung geeigneter baulicher Maßnahmen erfolgen.

Ca. 61 Kilometer des Kreisstraßengesamtnetzes weisen einen guten Zustand auf. Hier steht derzeit kein abschnittsbezogener Handlungsbedarf an. Auf einzelnen Teilstücken oder im Bereich punktueller Schadstellen können hier Instandhaltungs- oder auch kleinere Instandsetzungsarbeiten erforderlich werden. Es gilt stets zu überprüfen, ob nicht flächige Maßnahmen in einem definierten Teilstück die wirtschaftlichere Lösung darstellen könnten.

Der überwiegende Teil der Fahrbahnoberfläche des Kreisstraßennetzes von ca. 116 Kilometern ist in einem sehr guten Zustand. Hier darf derzeit davon ausgegangen werden, dass seitens des Landkreises keine flächigen Maßnahmen zu planen sind. In diesen Abschnitten werden vordringlich an Einzelstellen Instandhaltungsarbeiten notwendig um mindestens die geplante technische Nutzungsdauer zu erreichen.



### **Kritische Faktoren der Einordnung nach dem aktuellen System:**

#### **1. Optische Erfassung der Straßenoberfläche**

Das System von Vialytics basiert auf einer fotografischen Erfassung des Straßenzustandes und Einordnung des Zustandes über einen digitalen Algorithmus (Künstliche Intelligenz, KI). Hierbei dient lediglich die Fahrbahnoberfläche (mit den ggf. vorhandenen Schäden) als Referenz und alle weiteren Einschätzungen erfolgen als Annahmen. Fehler bei der optischen Erfassung sind schwer vom Anwender auszuschließen. Schäden unterhalb der Oberfläche werden nicht ermittelt.

#### **2. Bedingte Aussagekraft**

Um zu einem Ergebnis im Hinblick auf den anstehenden Handlungsbedarf und die Fristen für die Investitionsplanung zu kommen, müssen sinnvolle Teilabschnitte gebildet werden. Nur so können die einzelnen Zustandswerte in einen Gesamtzusammenhang gestellt werden, der Rückschlüsse auf den Zustand des Kreisstraßennetzes zulässt. Hier spielen die Ergebnisse eingehender (Tragfähigkeits-) Untersuchungen des Straßenkörpers, technischer Sachverstand, Ortskenntnis und das Wissen um die Historie des jeweiligen Straßenabschnittes eine wichtige Rolle. Die bislang ermittelten Daten können daher nur erste Anhaltspunkte bieten, um eine grobe Abschätzung zu treffen.

#### **3. Vereinfachte Darstellung**

Damit nach fotooptischer Erfassung und Verrechnung der Werte ein verständlicher Bezug zum Kreisstraßennetz hergestellt werden kann, muss eine Vereinfachung erfolgen, da nicht jeder Quadratmeter einzeln bewertet werden kann. Das bedeutet, dass auch an Straßenabschnitten mit sehr guter Zustandsbewertung Investitionen erforderlich werden können, wenn Einzelstellen einen sehr schlechten Zustand aufweisen und damit ein Risiko für die Verkehrssicherheit darstellen. Ebenso können Abschnitte mit schlechten Werten bei der Erhaltungsplanung zurückstehen, wenn der korrekte Eingriffszeitpunkt für eine Erhaltungsmaßnahme sowieso verpasst wurde und die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.