

Straßenausbau- und Straßensanierungskonzept der Gemeinde Fronhausen

Inhalt

1	Einführung	2
2	Sachstand	2
2.1	Bestand des gemeindlichen Straßennetzes	2
2.2	Aufbau eines digitalen Straßenmanagementsystems.....	2
3	Straßenausbau- und Sanierungsmanagement.....	3
3.1	Allgemeine Grundlagen	3
3.2	Inhalt und Ziel des Straßenausbau- und Sanierungsmanagements.....	4
3.3	Maßnahmenplanung	4
3.4	Straßenunterhaltung	4
3.5	Straßenneubau	4
3.6	Straßensanierung	5
4	Planung für 2021 ff.....	5
4.1	Straßensanierung	6
4.2	Straßenneubau	6
5	Fazit	6
	Anhang	7

1 Einführung

Zu den pflichtigen Selbstverwaltungsaufgaben der Kommunen gehört unter Einhaltung vorgegebener Qualitätsstandards u.a. die Unterhaltung und Erneuerung von Gemeindestraßen. Das Hessische Straßengesetz (HStrG) definiert in §2 die Umfänglichkeit von öffentlichen Straßen.

2 Sachstand

2.1 Bestand des gemeindlichen Straßennetzes

Die Gemeinde Fronhausen verfügt über ca. 31 Kilometer Straße in 7 Ortsteilen. Die klassifizierten Kreis- und Landesstraßen sind im vorliegenden Konzept ausgeschlossen worden. Hiervon sind ca. 500 Meter Treppen und Fußwege, welche nicht befahren und aufgenommen werden konnten. Etwa 3 Km des gemeindlichen Straßennetzes sind noch nicht endausgebaut, sondern befinden sich im Status von Erschließungsstraßen.

2.2 Aufbau eines digitalen Straßenmanagementsystems

Das kommunale Infrastrukturvermögen in Form der gemeindlichen Straßen wird in einer Datenbank basierend auf dem amtlichen Liegenschaftskataster sach- und aufgabengerecht verwaltet.

Zentraler Baustein sind die Bestands- und Zustandsdaten der Straßen und Nebenanlagen. Für die Zustandserfassung wurden georeferenzierte 360 Grad Panoramabilder aufgenommen. Die Kopplung der Bilddaten mit dem kommunalen Geodateninformationssystem (GIS) ermöglicht die Darstellung der Zustandsklassen bezogen auf einzelne Netzknotenabschnitte. Hierzu wurden für alle Straßenbestandteile Schäden in den folgenden Bereichen erfasst:

- Setzungen
- Aufbrüche
- Risse
- Verdrückungen
- Flickstellen
- Rinne/Bord

und nach ihrer Bedeutung wie folgt klassifiziert:

- Keine Schäden
- Nicht ausgeprägt
- Ausgeprägt
- Stark ausgeprägt.

Darüber hinaus werden laufend Aufzeichnungen im Rahmen der Verkehrssicherung und Eigenkontrolle zur Aktualisierung der Datenbank verwendet.

Durch die Verbindung der so gewonnenen Daten mit den Informationen der Ver- und Entsorger über geplante Maßnahmen werden nachvollziehbare, transparente Vorschläge zur Renovierung, Reparatur oder grundhaften Sanierung inkl. zu erwartender Kosten und Haushaltsbelastung unterbreitet, um die nachhaltige Bewirtschaftung des Infrastrukturvermögens sicherzustellen.

3 Straßenausbau- und Sanierungsmanagement

3.1 Allgemeine Grundlagen

Straßen und Wege sind unter den Einwirkungen von Klima und Verkehr einem Ermüdungs- und Verschleißprozess ausgesetzt, der langfristig zu ihrer vollständigen Zerstörung führen kann. Bei Innerortsstraßen wird diese Entwicklung durch Straßenaufbrüche der Leitungsträger (Versorger) häufig noch beschleunigt. Verschleiß und Zerstörung werden durch Erhaltungsmaßnahmen verlangsamt bzw. behoben.

Straßenerhaltung ist ein Sammelbegriff für Maßnahmen an Verkehrsflächen, die der Substanzsicherung und der Wiederherstellung des Gebrauchswertes, also der laufenden Unterhaltung dienen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Abgrenzung der Straßenerhaltung zu den anderen Bereichen des Straßenbaus.

Art der Erhaltung	Erläuterungen	Beispiele
Betriebliche Unterhaltung	Kontrolle und Wartung	z.B. Verkehrsbeschilderung, Markierung, Straßenentwässerung
Bauliche Unterhaltung	Bauliche Unterhaltung	z.B. akute Kleinstreparaturen
	Instandsetzung	z.B. Fräsen/ Neueinbau der Deckschicht
	Erneuerung	z.B. Aufbruch + Neubau der Decke bzw. des Oberbaus

Straßenausbau bezeichnet Wiederherstellung, Neubau oder Verbesserung von Straßen, Wegen und Plätzen.

Die Erneuerung ist gegeben, wenn eine abgenutzte Straße durch eine neue, gleichartige Straße ersetzt wird und die übliche Nutzungsdauer von mindestens 30 Jahren abgelaufen ist. Straßen und Wege werden heute auf 30 Jahre dimensioniert (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen/ RStO 2012).

Eine Umgestaltung ist gegeben, wenn eine Straße gegenüber ihrem ursprünglichen Ausbauzustand ganz oder teilweise mit einer anderen Zweckbestimmung umgestaltet wird.

Eine Straße wird verbessert, wenn der Verkehr durch die Ausbaumaßnahme zügiger, geordneter und reibungsloser abgewickelt werden kann oder der Straßenausbau dem heutigen Qualitätsstandard angepasst wird.

Art des Baues	Erläuterungen	Beispiele
Um- und Ausbau	Veränderung der Qualität und / oder Zweckbestimmung	z.B. Querschnittsänderungen oder Umbau in verkehrsberuhigten Bereich
Erweiterung	Erhöhung der Kapazität	z.B. Anbau von Fahrstreifen
Wiederherstellung	Grundhafte Erneuerung	z.B. Aufbruch + Neubau der Decke, des Ober- und Unterbaus
Neubau	Neuanlage von Verkehrsflächen	z.B. Erschließung

3.2 Inhalt und Ziel des Straßenausbau- und Sanierungsmanagements

Das Leitziel der Straßenerhaltung muss nach geltendem Recht in der Erhaltung eines Straßenzustandes bestehen, der dem Verkehrsteilnehmer die erforderliche Sicherheit bei minimalen gesamtwirtschaftlichen Kosten und höchstmöglicher Umweltverträglichkeit gewährleistet.

Zielkriterien:

- Verkehrssicherheit
- Leistungsfähigkeit
- Substanzerhalt
- Umwelt/ Dritte

Hierzu muss das Straßenausbau- und Sanierungsprogramm auch eine Verknüpfung zu den Programmen der Ver- und Entsorger (hier: ZMW, ZMA, ENM, Telekommunikation, Nahwärme) herstellen um Synergiepotentiale zu heben.

3.3 Maßnahmenplanung

Das Straßensanierungskonzept dient der Verwaltung und Politik als ein strategischer Leitfaden für die Jahre 2020ff im Rahmen des Straßenerhaltungsmanagements.

Bei einem Straßennetz von ca. 31 Kilometern und einer planbaren Lebensdauer einer Straße von ca. 30 Jahren müsste rein rechnerisch mindestens 1 Kilometer Straße pro Jahr saniert werden. Umso wichtiger ist es, unter Vorbehalt der gemeindlichen Finanzsituation, die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen hierfür bereitzustellen.

3.4 Straßenunterhaltung

Werden einzelne und begrenzte Schäden deutlich oder ist durch plötzlich auftretende Ereignisse die Verkehrssicherheit gefährdet, werden Reparaturen der Straßen- oder Gehwege angeordnet. Im Ergebnishaushalt sind jährlich 50.000 € für diese Unterhaltungsmaßnahmen veranschlagt. Die Gemeinde Fronhausen nutzt hierzu einen Generalvertrag mit einem Straßenbauunternehmen, um kostengünstig und zielgerecht den Zustand des gemeindlichen Straßennetzes zu verbessern.

Darüber hinaus werden Baumaßnahmen von Ver- und Entsorgern im Straßenraum oder Gehsteigbereich dazu genutzt, Schäden zu beseitigen. So konnten in den letzten Jahren bei Verlegungen der Bioenergiegenossenschaft Gehwege und teilweise auch Borde z.B. im Bereich der Mozartstraße, Haydnstraße, Talstraße und Marburger Straße ohne Belastung der Anlieger kostengünstig erneuert werden. Auch Maßnahmen der Energie Netz Mitte und der Telekom wurden bereits für diese Zwecke genutzt.

Als klare Zielsetzung für die Zukunft ist zu definieren, dass solche Baumaßnahmen, wenn nötig, zum Austausch der Borde und Erneuerung der Gehwege in Pflasterbauweise genutzt werden.

3.5 Straßenneubau

Zahlreiche Straßen im Gemeindegebiet bestehen zwar seit Jahren oder gar Jahrzehnten, sind allerdings niemals als Straßen im Sinne des Baugesetzbuches hergestellt worden.

Für diese Straßen muss ein separater Ausbauplan erstellt werden, der auch auf Erkenntnissen des Straßenzustandskatasters beruht. Allerdings kommen hier andere Abrechnungsregelungen zum Tragen.

3.6 Straßensanierung

Wird eine Straße, ein Abschnitt einer Straße oder ein Gehweg im Straßenzustandskataster in die Zustandsklasse (ZSK) 4 oder 5 kategorisiert, besteht unmittelbarer Handlungsbedarf. Eine grundlegende Sanierung der Straße oder einzelner Bestandteile muss in den nächsten 1 bis 2 Jahren geplant und umgesetzt werden. Allerdings muss hierbei abgewogen werden, welche Bedeutung und welche Verkehrsaufkommen diese Straßen besitzen.

Demgegenüber ist bei ZSK 3 ein mittelfristiger Bedarf gegeben, ZSK 2 und 1 können als langfristige Maßnahmen gesehen werden.

Allerdings ist auch für Straßen in der Kategorie ZSK 3 bei geplanten Sanierungen der Abwasser- oder Wasseranlagen eine Abwägung zur Maßnahmenbündelung mit gleichzeitiger grundlegender Erneuerung der Straßenoberflächen anzustellen. Dies kann sowohl für die Kommune als auch für die Anlieger die kostengünstigere Variante im Gegensatz zu einer späteren alleinigen Sanierung darstellen.

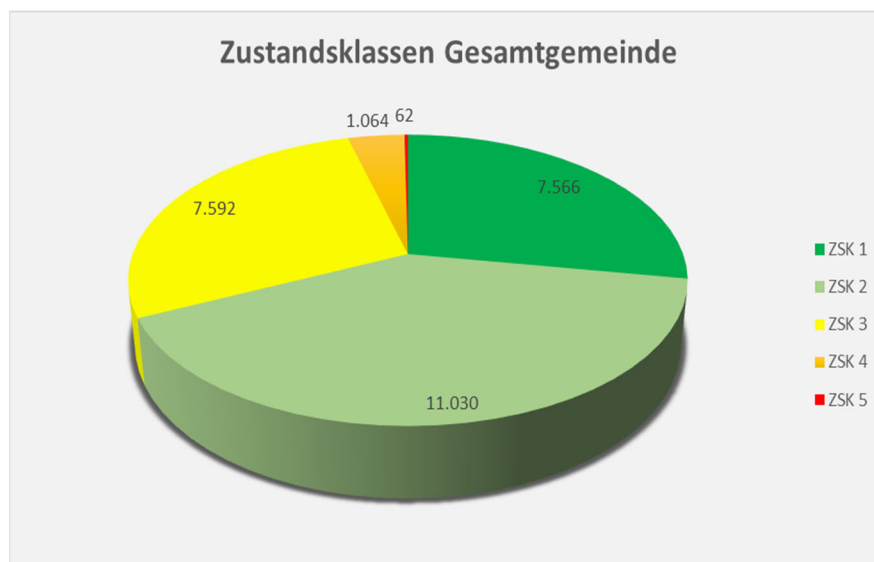
Grundsätzlich sind Straßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen in der Priorisierung den reinen Anliegerstraßen vorzuziehen. Ebenso muss berücksichtigt werden, ob die Straßen eine wichtige Funktion für den öffentlichen Nahverkehr haben.

4 Planung für 2021 ff

Der überwiegende Teil des gemeindlichen Straßennetzes, welcher nicht zum Bereich des Neubaus zählt, ist in einem guten bis befriedigenden Zustand. Von ca. 27 Km Straße ist lediglich rund 1,1 Km im Bereich der Zustandsklassen 4 und 5 einzuordnen.

Diese Aussage bezieht sich allerdings auf den Gesamtzustand der Straße mit Nebenanlagen, so dass durchaus einzelne Abschnitte oder Gehwegteile einer Sanierung bedürfen. Hierzu wird das vorliegende Kataster noch detaillierter ausgewertet, so dass pro Netzknotenabschnitt eine Einteilung im Sanierungsmanagement vorgenommen wird.

In den Wintermonaten werden neue Schäden entstehen, die dann aufgenommen und im Straßenkataster eingepflegt werden. Durch die Fortschreibung ergeben sich demnach jährliche Verschiebungen, die regelmäßig im Sanierungskonzept berücksichtigt werden müssen.



4.1 Straßensanierung

Für Straßen oder Straßenabschnitte der Kategorien 4 und 5 wurde durch die Ortsbeiräte und den Bau- und Planungsausschuss im Jahr 2020 eine Prioritätenliste entwickelt. Auch eine Abstimmung mit den Ver- und Entsorgern erfolgte, diese muss jedoch jeweils zeitnah vor Planung der einzelnen Maßnahmen erneut erfolgen, da die Verbände meist nur kurzfristige Aussagen treffen können.

Vor jeder Sanierung muss die tatsächlich zu sanierende Straßenlänge geprüft werden. Weiterhin sind Förderungen aus Drittmitteln zu prüfen.

4.2 Straßenneubau

Straßen, für die ein Endausbau noch nicht erfolgt ist, wurden ebenfalls durch die Ortsbeiräte und den Bau- und Planungsausschuss in einen Ausbauplan überführt. Für diese Straßen ist auch eine eventuelle Änderung der Beitragsveranlagung für Sanierungen unerheblich. Hier ist der Herstellungsaufwand zwangsläufig auf die Anlieger zu 90% zu verrechnen. Allerdings befinden sich unter den Erschließungsstraßen auch solche, die lediglich von einer geringen Anzahl Anlieger genutzt werden. Hier wurde der Ausbau auf Relevanz geprüft.

Bereits beschlossen ist der Endausbau Eggersweg im Ortsteil Hassenhausen. Auch die Straßen „Am Sportfeld“ und „Gartenstraße“ sind bereits Teil einer Beschlusslage der Gemeindevertretung.

5 Fazit

Das Straßenkataster unterliegt ständiger Fortschreibung und Aktualisierung. Wie sich gezeigt hat, darf der personelle Aufwand für die Pflege nicht unterschätzt werden. Auch führen Recherchen in Einzelfällen zu überraschenden Ergebnissen, was den Status einer Straße als „Erschlossen“ oder „Baustraße“ betrifft. So können sich auch bei den vorliegenden Auswertungen noch Änderungen ergeben, sobald eine Sanierung oder ein Ausbau tatsächlich anstehen. Die enge Zusammenarbeit mit den Ver- und Entsorgern ist sowohl im Baubereich, als auch für die Planung von großer Bedeutung, und kann helfen die finanziellen Auswirkungen auf die kommunalen Mittel zu begrenzen.

Anhang

10 Jahre – Prioritätenliste Straßensanierung und – ausbau Gemeinde Fronhausen

Zeitraum	Straße	OT	Länge	Bemerkung
2024-2025	Eggersweg	Hassenhausen	88m	Endausbau; Einmündungsbereich wird einbezogen
	Auf der Schwärz	Fronhausen	88m	abgeschlossen
2024	Bodenweg	Fronhausen	210m	Planung 2023
2025	Bahnhofstraße	Fronhausen	58m	im Rahmen Umnutzung landwirtschaftlicher Betrieb
2025	Teichwiesenweg / Auf der Hofstatt	Oberwalgern	163m	Planungskosten 2024 / Ausführung 2025 Endausbau im Bereich Teichwiesenweg
2025	Auf der Zinn	Fronhausen	121m	Planungskosten 2024 / Endausbau
2025	Im Feldchen	Bellnhausen	104m	Planungskosten 2024 / Endausbau
2025	Brunnenstraße	Oberwalgern	191 m	
2026	In den Gärten	Fronhausen	149m	
2026	Sandweg	Sichertshausen	107m	
2026	Ringstraße	Oberwalgern		von HausNr 4 bis 14
2026	Hollerstrauch	Erbenhausen	160m	Endausbau
2027	Wiesenweg	Erbenhausen	86m	Ab HausNr 4; Endausbau
2028	Am Spielplatz	Hassenhausen	205m	
2028	Hasengasse	Fronhausen	130m	Endausbau
2029	Gartenstraße	Fronhausen	199m	Endausbau
2029	Weiersgärten	Bellnhausen	130m	Ausbaunotwendigkeit vor Ausbau erneut überprüfen
2030	Alte Dorfstraße	Erbenhausen	244m	
2030	Talstraße	Fronhausen	200m	
2031	Kantstraße	Fronhausen	332m	
2031	Feldstraße	Fronhausen	34m	
2031	Sonnbach	Erbenhausen	48m	
2032	Am Lindenring	Holzhausen	316m	
2032	Kirchstraße	Oberwalgern	55m	