

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Thomas de Jesus Fernandes, Fraktion der AfD

Zustand der Kreis- und Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Gemäß § 12 Absatz 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern sind die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Straßenbaulast für Kreisstraßen. Zu den von der Straßenbaulast umfassten Aufgaben gehört insbesondere die Anlage, Unterhaltung, Erweiterung und Verbesserung der Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Zustand. Die Zustandsermittlung ist dafür notwendige Grundlage und obliegt jedem Straßenbaulastträger. Insofern liegen der Landesregierung nur die Informationen zum Zustand der Landesstraßen, nicht jedoch der Kreisstraßen vor. Nachfolgende Antworten beziehen sich demnach nur auf Landesstraßen.

Bei der Beantwortung wird zudem davon ausgegangen, dass hier Informationen zu den Fahrbahnen, nicht aber zu Ingenieurbauwerken (Brücken) erfragt werden. Zu deren Zustand wird auf die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage auf Drucksache 6/5487 vom 20.06.2016 verwiesen.

1. Welche Bewertungsgrundlage gibt es für den Zustand der Kreis- und Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern?

Bewertungsgrundlage für den Zustand der Landesstraßen sind die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen“ (ZTV ZEB-StB). Sie beinhalten die Vorbereitung, Durchführung, Auswertung, Bewertung und Qualitätssicherung der Zustandserfassung mit schnellfahrenden Messfahrzeugen sowie die technischen Erfassungs- und Auswerteregeln für die messtechnische Zustandserfassung und -bewertung von Fahrbahnen (ZEB). Eine Zustandserfassung derart erfolgt für Landesstraßen seit 2010 in festgelegten Intervallen von vier Jahren. Somit liegen Ergebnisse der letzten Erfassung der Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern aus dem Jahr 2014 vor. Die nächste Erfassung ist im Sommer 2018 geplant.

2. Wie und durch wen wird die Bewertung vollzogen?

Die Auswertung und die Bewertung der mit den Messfahrzeugen erfassten Daten erfolgen auf Grundlage der ZTV ZEB-StB und werden von dafür geeigneten Ingenieurbüros durchgeführt.

3. Nach welchen Kriterien werden die Straßenzustände bewertet?

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Merkmale werden als Kriterien für den Straßenzustand gemessen und bewertet:

Ebenheit im Längsprofil
Übereinstimmung der Form der tatsächlichen Oberfläche (Ist-Oberfläche) mit der Form der projektierten oder aus Bestandsdaten definierten Oberfläche (Soll-Oberfläche); Unebenheit: Abweichung der Form der Ist-Oberfläche von der Soll-Oberfläche (zum Beispiel Mulden) Prüfung vereinfachend in Profilschnitten in Straßenlängsrichtung (Längsprofil)
Ebenheit im Querprofil
Übereinstimmung der Form der tatsächlichen Oberfläche (Ist-Oberfläche) mit der Form der projektierten oder aus Bestandsdaten definierten Oberfläche (Soll-Oberfläche); Unebenheit: Abweichung der Form der Ist-Oberfläche von der Soll-Oberfläche (zum Beispiel Spurrinnen) Prüfung vereinfachend in Profilschnitten in Straßenquerrichtung (Querprofil)
Rauheit (Griffigkeit)
Einfluss der stofflichen Beschaffenheit und geometrischen Feingestalt der Fahrbahnoberfläche auf die Größe der maximal vom Reifen auf die Straße abstützbaren Antriebs-, Brems- und Seitenkräfte. Prüfung durch Messung des Reibungsbeiwerts zwischen Messreifen und angenäster Fahrbahn

Substanzmerkmale - Oberfläche für Asphalt (erkennbare strukturelle Schäden der Oberfläche von Asphaltdecken)	
Netzrisse	Häufung von netzartig miteinander verbundenen Rissen, wobei die Maschenweite des Netzes sehr unterschiedlich sein kann
Flickstellen	örtlich begrenzter Bereich einer geschädigten Verkehrsfläche, die durch Ausbessern wiederhergestellt wurde
Ausbrüche	Herauslösen von Teilen der Fahrbahnoberfläche infolge Verkehr oder Verwitterung
Einzelrisse; offene Arbeitsnähte	einzelne feine bis klaffende Brüche in gebundenen Oberbauschichten; durch Arbeitsunterbrechung oder durch die Einbaubreite des Geräts quer oder längs zur Straßenachse entstehender Absatz, der fein bis klaffend aufgebrochen ist
Schwitzstellen	Austreten von Bindemittel an der Straßenoberfläche (Bindemittelanreicherungen)

4. Wie ist demnach der aktuelle Zustand der Kreis- und Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern (bitte Zustandsbewertung je Kreis- und Landesstraße auflisten)?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, basieren die nachfolgenden Angaben aus der letzten, im Jahr 2014, durchgeführten Zustandserfassung. Somit kann hieraus kein direkter Rückschluss auf den derzeitigen Zustand gezogen werden. Dies ist vermutlich erst im Jahr 2019, mit dem Vorliegen des Ergebnisses aus der in diesem Sommer geplanten turnusmäßigen Erfassung, möglich. Durch die seit 2014 durchgeführten Unterhaltungsmaßnahmen sollten sich die nachfolgenden Werte mit einem positiven Trend entwickelt haben. Weiterhin kommt hinzu, dass ab dem Doppelhaushalt 2016/2017 die Haushaltsmittel in diesem Bereich deutlich erhöht wurden (siehe Antwort zu Frage 6) und diese Erhöhung sich auch in der mittelfristigen Finanzplanung für die kommenden Jahre widerspiegelt (siehe Antwort zu Frage 7). Hier ist das Land dem Grundsatz, den auch der Bund anwendet, „Erhalt vor Neubau“ gefolgt. Somit sollten die Ergebnisse dieser gestiegenen Investitionsquote abgewartet werden, um eine realistische Einschätzung treffen zu können.

Die spezifischen Ergebnisse zu jeder Landesstraße, die in einem 100-Meter-Raster dokumentiert werden, sind in einem Datensatz mit etwa 6 Millionen Einzelinformationen zusammengefasst. Aufgrund der Vielzahl der Ergebnisse wird auf die detaillierte Darstellung verzichtet. Weiterhin ist der Zustand der einzelnen Landestraßen mitunter abschnittsweise sehr unterschiedlich, was ebenso einer Zustandsangabe je Landestraße widerspricht.

In Mecklenburg-Vorpommern haben 715,5 Kilometer die Zustandsnote (Substanzwert-Oberfläche) 1,0 bis < 1,5 (sehr gut), 280,9 Kilometer die Zustandsnote (Substanzwert-Oberfläche) 1,5 bis < 3,5 (gut), 495,0 Kilometer die Zustandsnote (Substanzwert-Oberfläche) 3,5 bis < 4,5 (noch befriedigend) und 1.737,3 Kilometer die Zustandsnote (Substanzwert-Oberfläche) ab 4,5 (kritisch).

5. Welche Bewertungen sind ausschlaggebend, dass für die jeweilige Straße Maßnahmen zur Instandhaltung eingeleitet werden?

Maßgebend für die Einleitung von Erhaltungsmaßnahmen ist der Substanzwert-Oberfläche. Dieser liefert in erster Linie Hinweise über den baulichen Zustand der Straße. Zur Bedeutung der Zustandsbereiche wird auf die nachfolgende Tabelle verwiesen.

Zustandsnote	Substanzwert-Oberfläche (Verknüpfung von Längs-/Querebenheit, Rissen und Flickstellen/Oberflächenschäden)	Erhaltungsmaßnahme
1,0 bis < 1,5	moderne, vollbemessene Schichten, ohne spürbare Unebenheiten und keine erkennbaren Spurrinnen oder Risse, keine Flickstellen	
1,5 bis < 3,5	vollbemessene Schichten und sehr gute bis gute Längs-/Querebenheit und keine bis vereinzelte Risse/Flickstellen/Oberflächenschäden, keine Gefährdung tieferliegender Schichten	eventuell mittelfristig erforderlich
3,5 bis < 4,5	ältere und/oder unterbemessene Schichten und/oder erkennbare Längs-/Querunebenheiten und/oder häufiger Risse/Flickstellen/Oberflächenschäden, Gefährdung und stellenweise beginnende Zerstörung der tieferliegenden Schichten durch Verkehr/Witterung	eventuell kurzfristig erforderlich
ab 4,5	alte und/oder unterbemessene Schichten und/oder ausgeprägte Längs-/Querunebenheiten und/oder verbreitet Risse/Flickstellen/Oberflächenschäden, stellenweise eingeschränkte Gebrauchsfähigkeit, zum Beispiel durch Ausbrüche, Wellen und/oder Mulden, fortschreitende Zerstörung der tieferliegenden Schichten durch Verkehr/Witterung	kurzfristig erforderlich oder Sofortmaßnahme

Grundsätzlich kann bei der ZEB nur der Zustand der Fahrbahnoberfläche erfasst werden. Die ermittelten Werte sind damit nur ein Indikator für die Erneuerungswürdigkeit eines Streckenabschnittes und geben erste Hinweise auf gegebenenfalls tieferliegende Schäden der Fahrbahnbefestigung. Die Schadensursachen lassen sich oftmals erst genauer durch Einbeziehung von weiteren Erkenntnissen zum Zustand des gesamten Fahrbahnaufbaus ableiten. Für die Festlegung von umfangreicheren Erhaltungsmaßnahmen sind in der Regel weitere spezielle straßenbautechnische Untersuchungen erforderlich.

6. Welche Investitionen gab es seit 2010 für die Straßenreparaturen jährlich (bitte nach Kreis- und Landesstraßen getrennt auflisten)?

Die im Landeshaushaltsplan im Kapitel 1506 Maßnahmegruppe 64 ausgebrachten Titel ermöglichen die Verausgabung von Haushaltsmitteln für die Unterhaltung von Fahrbahnen und Ingenieurbauwerken. Nachstehende Angaben umfassen deshalb zusammengefasste Ausgaben für Erhaltungsmaßnahmen in Fahrbahnen und Ingenieurbauwerken in der Baulast des Landes.

Die Angaben beinhalten für die Jahre 2010 bis 2015 auch anteilige Ausgaben des Titels 751.02 und die Ausgaben des Titels 753.63.

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Mittel in Millionen Euro	21,0	17,5	13,6	20,0	22,8	22,6	30,2	35,1

7. Welches Investitionsvolumen gibt es für die nächsten fünf Jahre (bitte nach Kreis- und Landesstraßen getrennt auflisten)?

Nachstehende Angaben umfassen geplante Ausgaben aus dem Landeshaushaltsplan für Erhaltungsinvestitionen in Fahrbahnen und Ingenieurbauwerken in der Baulast des Landes.

Jahr	2018	2019	2020	2021	2022
Mittel in Millionen Euro	32,0	32,0	32,0	32,0	32,0

8. Wie ist der Straßenzustand nach Meinung der Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern aktuell im Vergleich zu anderen Bundesländern?

Der Landesregierung liegen keine detaillierten Informationen zu Zuständen an Landesstraßen in anderen Bundesländern vor. Insofern können Vergleiche mit anderen Bundesländern nicht vorgenommen werden.

Die Landesregierung ist bestrebt, die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen im Bereich der Landesstraßen im Rahmen der finanziellen und kapazitiven Möglichkeiten zu realisieren. Hierfür wurden die verfügbaren Mittel für die Erhaltung von Landesstraßen seit 2016 deutlich erhöht. Dieses hohe Investitionsvolumen soll auch in den nächsten Jahren fortgeführt werden, sodass mit einer spürbaren Verbesserung des Gesamtzustandes über alle Landesstraßen gerechnet wird.