



# Straßen-Wege-Plätze

Straßen- und Wegekonzzept gem. § 8a KAG NRW



# Status Quo der verkehrlichen Infrastruktur

## Gebrauchswert / Substanzwert

Die Gebrauchs- und Substanzwerte der verkehrlichen Infrastruktur „Straßen-Wege-Plätze“ zeigen deutliche Defizite.

Fotos: Ge-Komm GmbH



# Status Quo der verkehrlichen Infrastruktur

## Straßen-Wege-Plätze sind wertvoll

Im Zuge der Einführung der Doppik (NKF) wurden auch „Straßen-Wege-Plätze“ bewertet.

Nicht selten beträgt der Anteil der verkehrlichen Infrastruktur allein rund 50% bis 60% bezogen auf die Gesamtbilanzsumme gemäß Doppik.

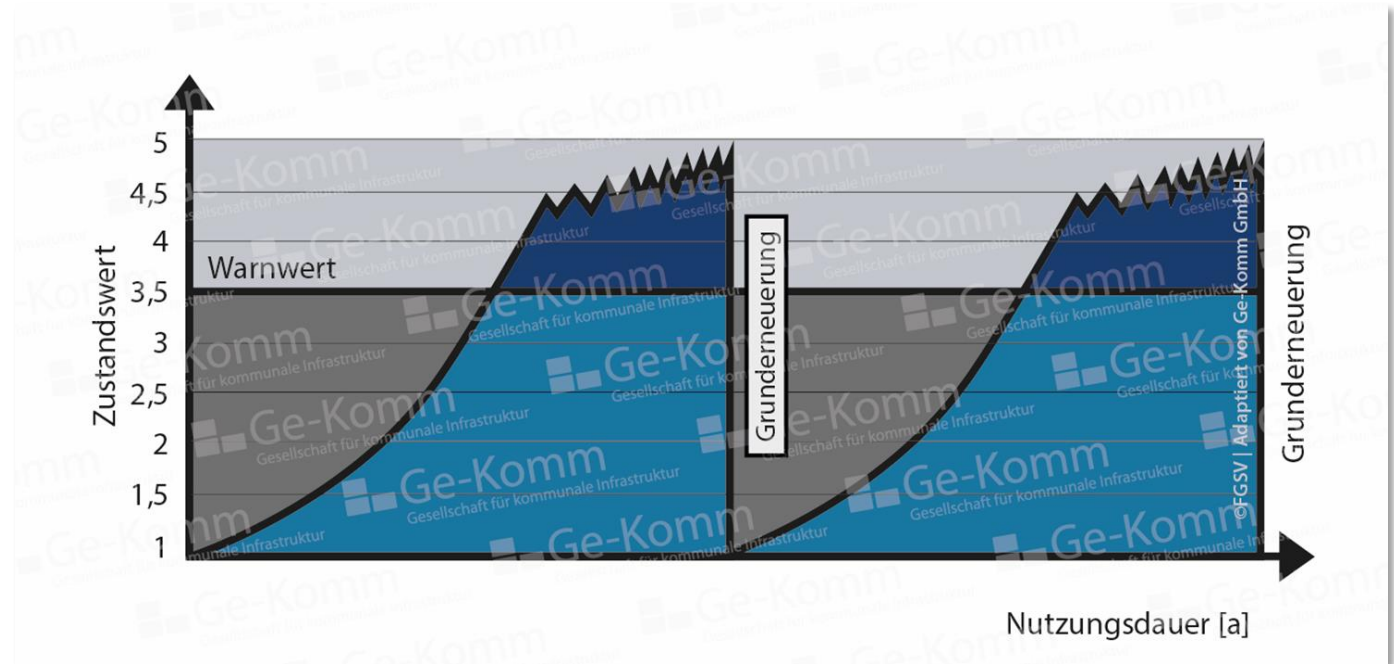
**Asset** [engl.] *das*; -s: Anlagegut, Aktivposten, Vermögen  
**- Asset Management** [engl.] *das*; -s: Unternehmensinterne Anlagenbewirtschaftung zur gezielten Optimierung des gebundenen Geschäftsvermögens und Sicherstellung des wirtschaftlich erfolgreichen Geschäftsbetriebs

reichen Geschäftsbetriebs  
des wirtschaftlich erfolg-  
reichen Geschäftsbetriebs

# Erhaltung kommunaler Straßen aus technischer und kaufmännischer Sicht / Erstellung einer fundierten und transparenten Rankingliste

## Strategie Instandhaltung

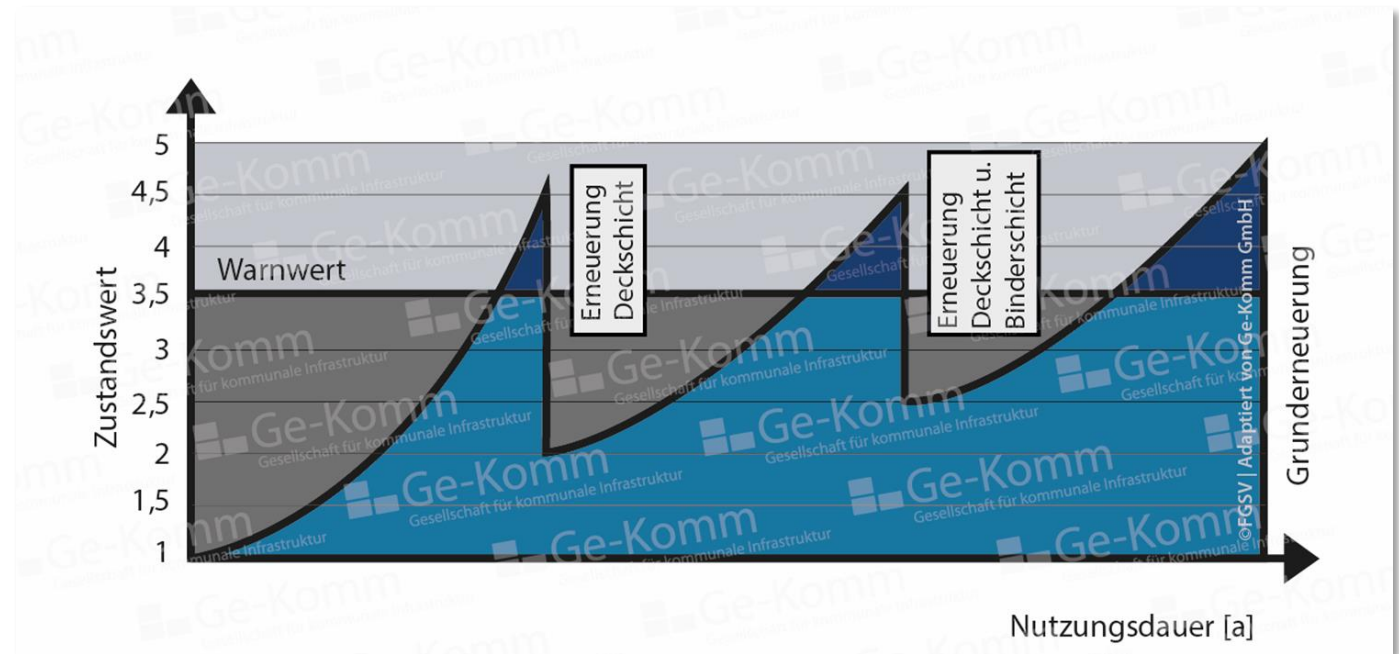
Quelle:  
Merkblatt über den Finanzbedarf der  
Straßenerhaltung in den Kommunen,  
FGSV (2019)



# Erhaltung kommunaler Straßen aus technischer und kaufmännischer Sicht / Erstellung einer fundierten und transparenten Rankingliste

## Strategie Instandsetzung

Quelle:  
Merkblatt über den Finanzbedarf der  
Straßenerhaltung in den Kommunen,  
FGSV (2019)



# Erhaltung kommunaler Straßen aus technischer und kaufmännischer Sicht / Erstellung einer fundierten und transparenten Rankingliste

- Technisch optimal.
- Wirtschaftlich optimal.

Strategie

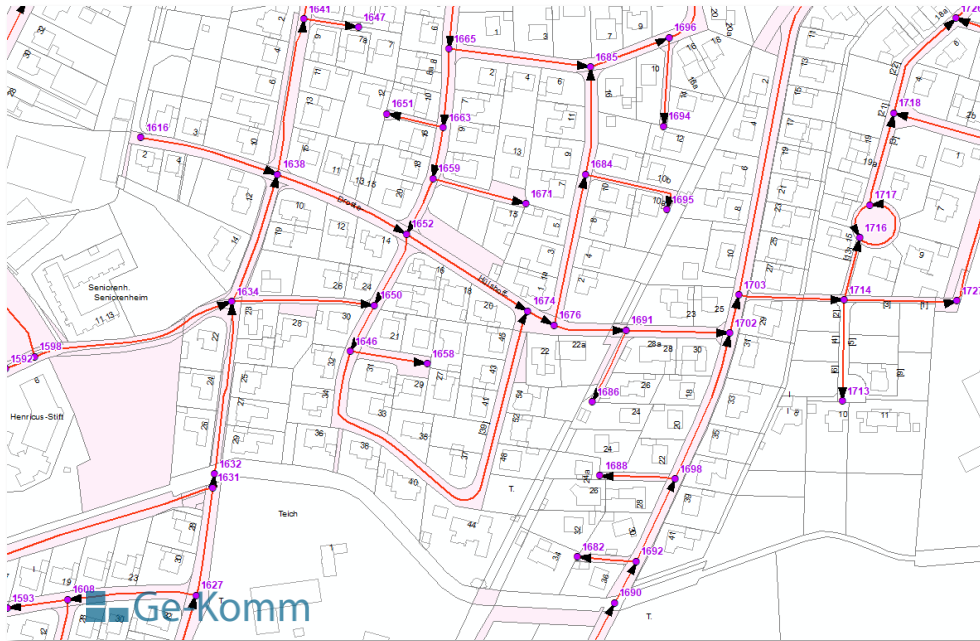
# Kommunales Straßenerhaltungskonzept

## Effektive Methoden zur Infrastrukturerhaltung

- Bestandsdatenerfassung.
- Fachliche Erhebung der Zustandsdaten.
- Erfassung von Maßnahmenkategorien zur Schadensbeseitigung.
- Definition und Erhebung weiterer Attribute.
- Datenaufbereitung (WebGIS).
- Permanente Fortführung.

# Kommunales Straßenerhaltungskonzept

## Knoten-Kanten-Modell



Gesamte Straßennetzlänge in der Baulast der Gemeinde Südlohn: 54,5 km

Quelle: Ge-Komm GmbH



# Kommunales Straßenerhaltungskonzept

## Visuelle Straßenzustandserfassung

- **AUN** – Allgemeine Unebenheiten.
- **SPU** – Ebenheit im Querprofil, Spurrinnen.
- **RIS** – Risse, offene Nähte und Fugen.
- **OFS** – Oberflächenschäden.
- **FLI** – Flickstellen.



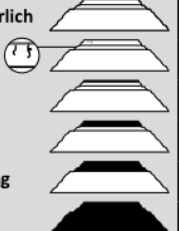
Fotos: Ge-Komm GmbH

# Kommunales Straßenerhaltungskonzept

## Maßnahmenkategorien zur Schadensbeseitigung

Bewährtes Verfahren:

Maßnahme	Fläche (m <sup>2</sup> )	Preis / m <sup>2</sup>	Summe	
MK 0 – Derzeit keine Maßnahme erforderlich				MK 0 – Derzeit keine Maßnahme erforderlich
MK 1 – Kleinreparaturen				MK 1 – Kleinreparaturen
MK 2 – Dünnenschicht / OB				MK 2 – Dünnenschicht / OB
MK 3 – Deckenbelagerneuerung				MK 3 – Deckenbelagerneuerung
MK 4 – Erneuerung Decke mit Verstärkung				MK 4 – Erneuerung Decke mit Verstärkung
MK 5 – Grundhafte Erneuerung				MK 5 – Grundhafte Erneuerung



Übersicht zu den verschiedenen Bereichen des Straßenbaus (E EMI 2012, FGSV)			Maßnahme
Betriebliche Unterhaltung (Kontrolle und Wartung)		z. B. Straßentwässerung, Markierung, Verkehrsbeschilderung	betrifft alle Straßen-/ Wegeabschnitte, inkl. „derzeit keine Maßnahme erforderlich“
Bauliche Erhaltung	Bauliche Unterhaltung	z. B. akute Kleinstreparaturen	MK 1 – Kleinreparaturen
	Instandsetzung	z. B. Fräsen/Neueinbau der Deckschicht	MK 2 – Dünnenschicht / OB
	Erneuerung	z. B. Aufbruch/Neueinbau der Decke bzw. des Oberbaus	MK 3 – Deckenbelagerneuerung
Um- und Ausbau (Veränderung der Qualität)		z. B. Querschnittsänderungen	MK 4 – Erneuerung Decke mit Verstärkung
Erweiterung (Erhöhung der Kapazität)		z. B. Anbau von Fahrstreifen	MK 5 – Grundhafte Erneuerung
Neubau (Neuanlage von Verkehrsflächen)			Sonderfälle

Quelle: FGSV, Ge-Komm GmbH, VSS

# Kommunales Straßenerhaltungskonzept

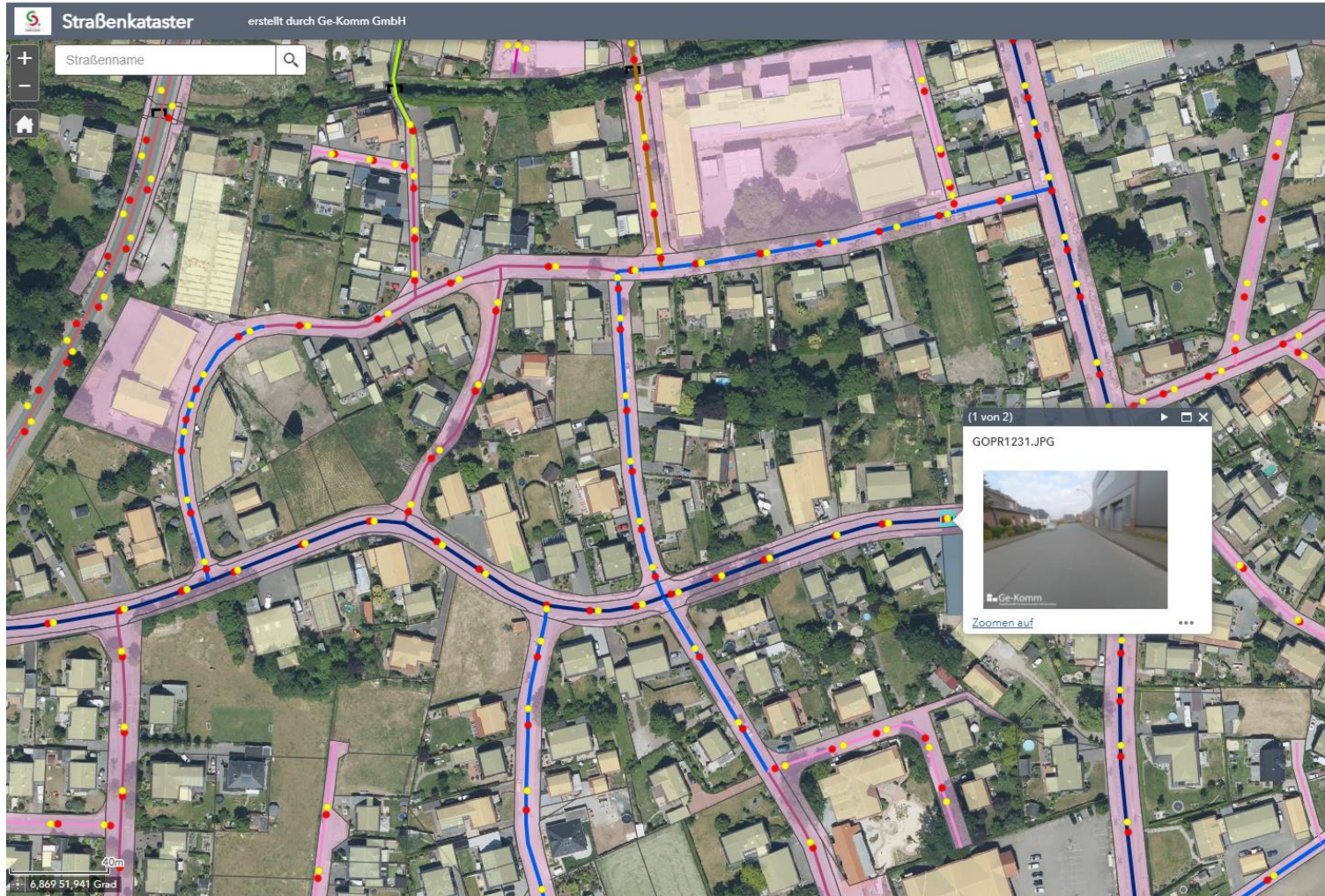


Abb.:  
WebGIS für  
kommunale Straßen  
  
Mühlenkamp

# Kommunales Straßenerhaltungskonzept

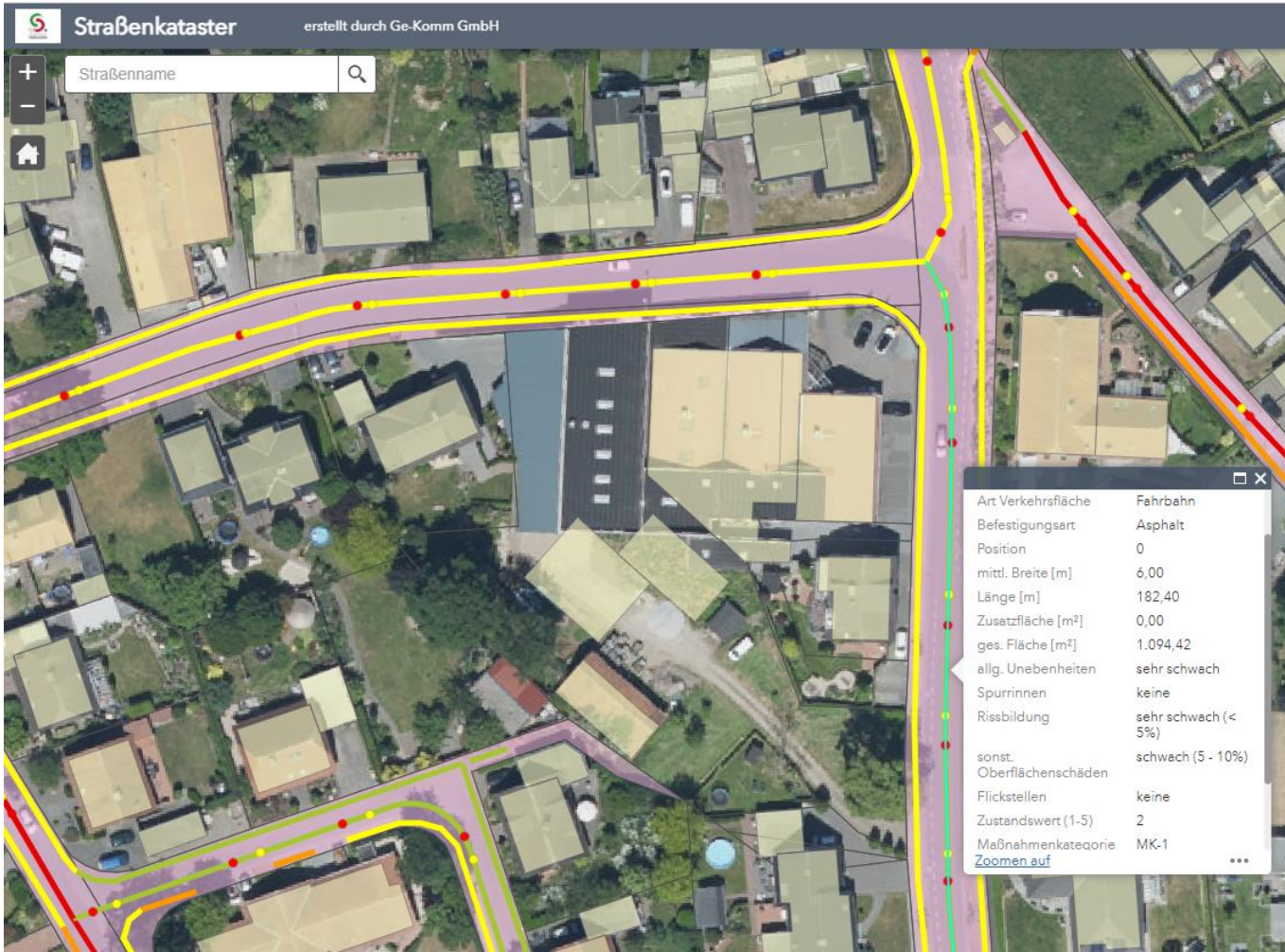


Abb.:  
WebGIS für  
kommunale Straßen

Bahnhofsstraße

# Kommunales Straßenerhaltungskonzept



Abb.: Bürgerdialogportal für kommunale Straßen

# Kommunales Straßenerhaltungskonzept

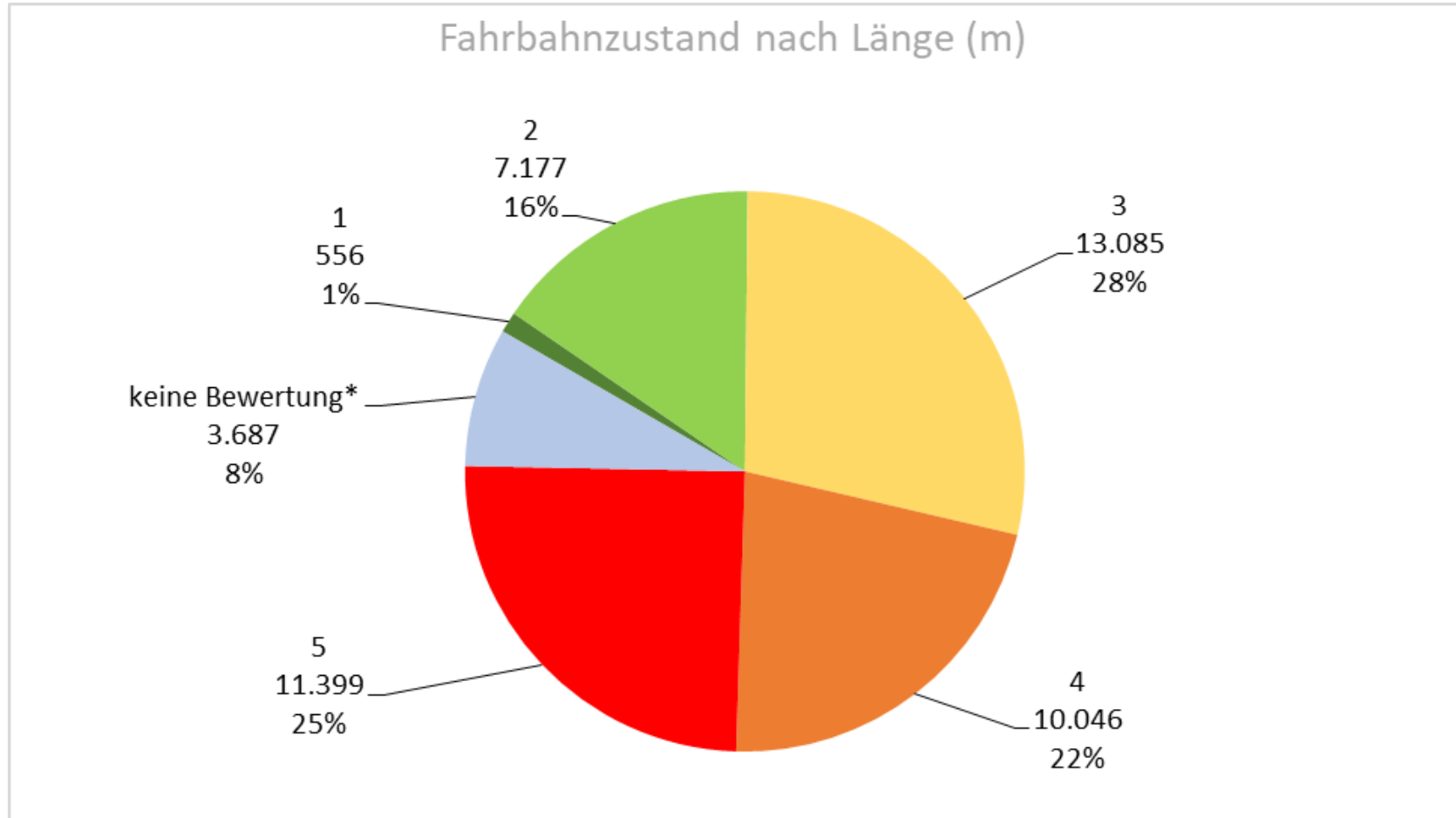


Abb.: Zustand der Fahrbahnen

\* - Baustraßen

# Kommunales Straßenerhaltungskonzept

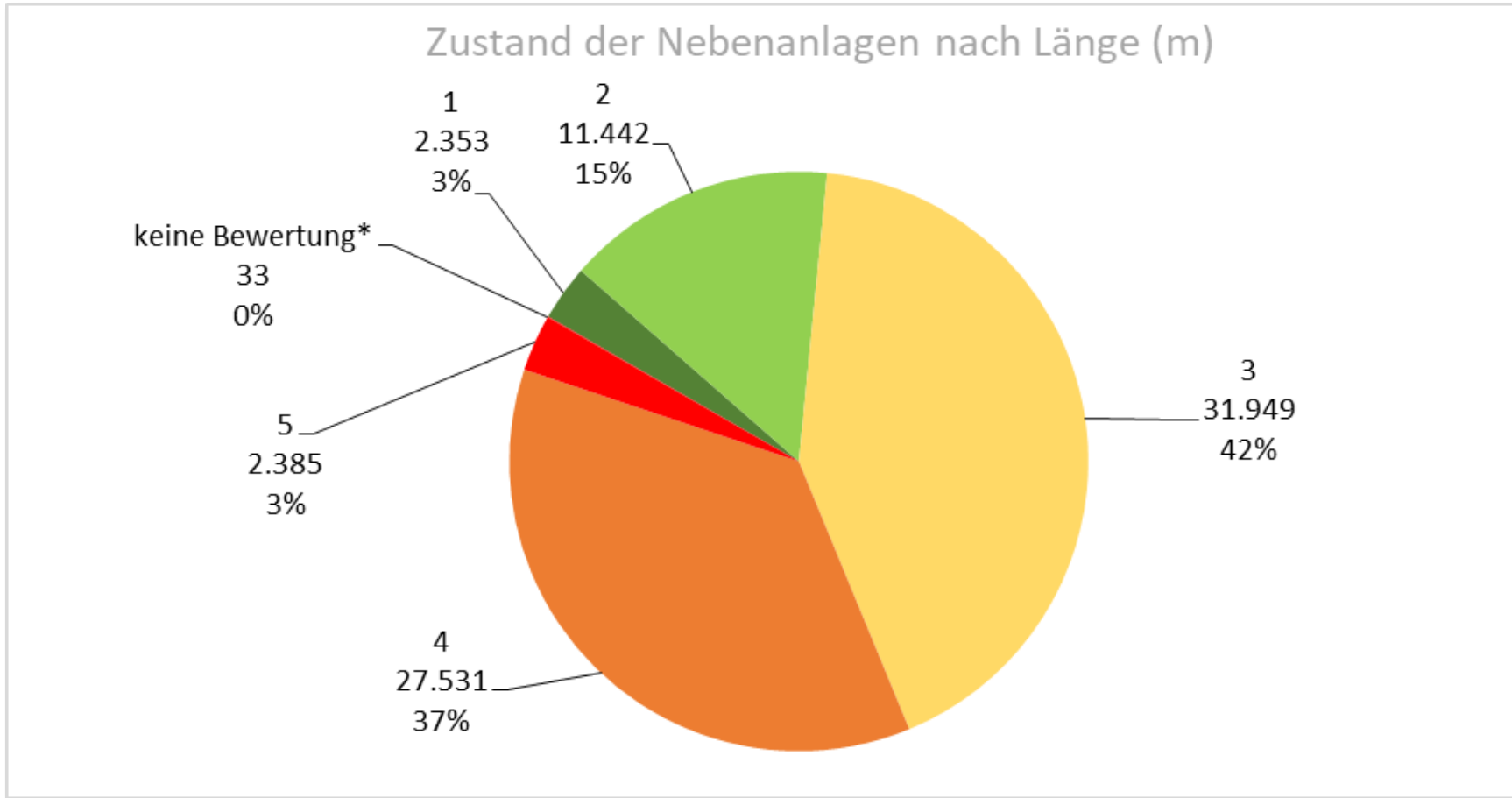


Abb.: Zustand der Nebenanlagen

\* - Baustraßen

# Kommunales Straßenerhaltungskonzept

Kurzbezeichnung	Maßnahme	betr.Fläche (m²)	Preis /m²	Summe
MK-0	MK-0 derzeit keine Maßnahme erforderlich	34.228	0,00 €	0,00 €
MK-1	MK-1 Kleinreparaturen	17.449	36,00 €	628.154,19 €
MK-2	MK-2 Dünnschicht / OB	571	12,00 €	6.854,76 €
MK-3	MK-3 Deckenbelagserneuerung	77.462	48,00 €	3.718.193,38 €
MK-4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	61.255	85,00 €	5.206.691,29 €
MK-5	MK-5 grundhafte Erneuerung	18.882	160,00 €	3.021.169,23 €
MK-7	MK-7 Endausbau (Baustraßen)	16.228	160,00 €	2.596.436,42 €

**Summe: 15.177.499,27 €**

Abb.: Verteilung der Flächen und Kosten (ca.) pro Maßnahmenkategorie



# Prioritätenliste

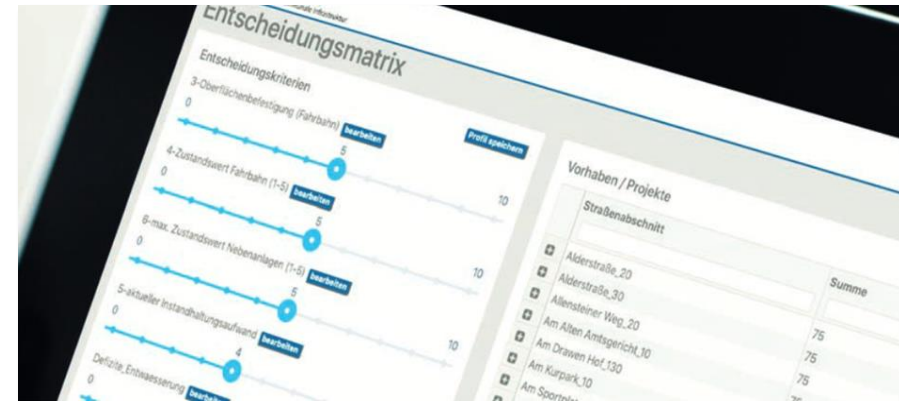
**Kriterien / Bedeutung / Kennzahlen**

**– relevante Aspekte als Basis für objektives Ranking –**



Abb.:  
Online-Service  
[www.XChoice.de](http://www.XChoice.de)

# Transparente Entscheidung



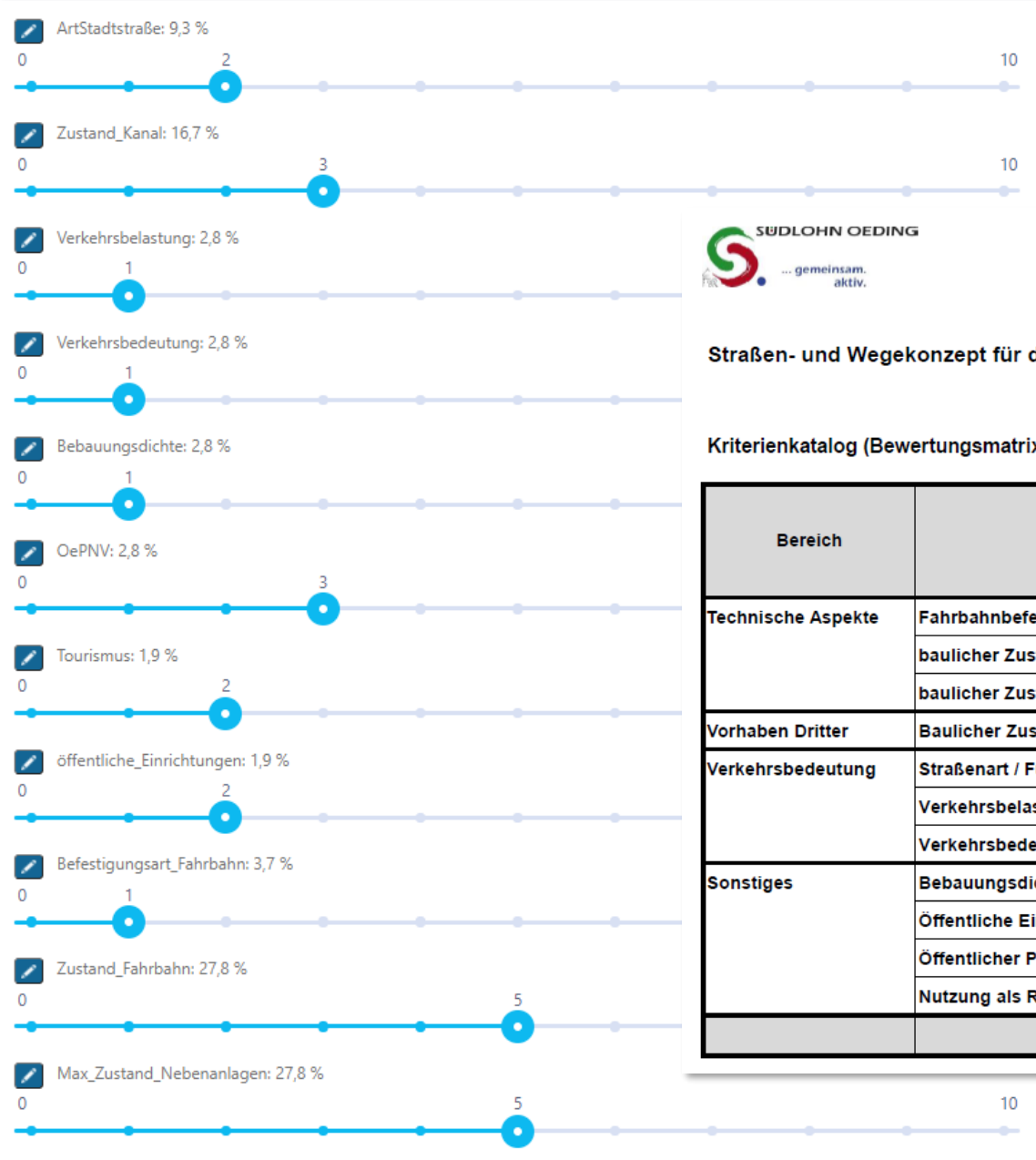
Weitere Informationen unter:  
**[www.XChoice.de](http://www.XChoice.de)**

# Rankingliste > Ausgangsposition

- Für Städte und Gemeinden stellt sich insbesondere regelmäßig die Frage, welcher Straßenabschnitt wann an der Reihe ist. Immer wieder wird -völlig zu Recht- eine Rankingliste / Prioritätenliste gefordert.
- Der bauliche Zustand der Fahrbahn ist dabei keinesfalls alleinbestimmend, es gibt zahlreiche weitere Faktoren.



# Entscheidungskriterien



**Straßen- und Wegekonzept für die Gemeinde Südlohn gem. § 8 KAG NRW**

**Kriterienkatalog (Bewertungsmatrix)**

Bereich	Kriterium	Gesamtgewichtung		
		Punkte	Gewichtung des Kriteriums	%
Technische Aspekte	Fahrbahnbefestigung	4	1	3,7%
	baulicher Zustand / Substanzwert Fahrbahn	6	5	27,8%
	baulicher Zustand / Substanzwert Nebenanlagen (max. Wert)	6	5	27,8%
Vorhaben Dritter	Baulicher Zustand Infrastruktur (Leitungen, Kanal, etc.)	6	3	16,7%
Verkehrsbedeutung	Straßenart / Funktion gem. hierarchischen Straßennetz	5	2	9,3%
	Verkehrsbelastung gem. Untersuchung	3	1	2,8%
	Verkehrsbedeutung im Netz gem. des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes	3	1	2,8%
Sonstiges	Bebauungsdichte	3	1	2,8%
	Öffentliche Einrichtungen (Pflegeheim, Arzt, Apotheke, Post, Amt etc.)	1	2	1,9%
	Öffentlicher Personenahverkehr (ÖPNV)	1	3	2,8%
	Nutzung als Radwegroute / Tourismus	1	2	1,9%
<b>Summen:</b>		<b>33</b>	<b>108</b>	<b>100,0%</b>

# Entscheidungskriterien

Bereich	Kriterium	Gesamtwichtung		
		Punkte	Gewichtung des Kriteriums	%
Technische Aspekte	<b>Fahrbahnbefestigung</b>	4	1	3,7%
	<i>Schotter / wassergebundene Decke; untergeordnete Wege - geringe Priorität</i>	1		
	<i>Pflaster; Nebenstraßen - mittlere Priorität</i>	3		
	<i>Asphalt / bituminöse Decke; Standardstraßen - hohe Priorität</i>	4		
	<b>baulicher Zustand / Substanzwert Fahrbahn</b>	6	5	27,8%
	<i>Zustandswert 1; sehr guter Zustand - keine Priorität</i>	0		
	<i>Zustandswert 2; guter Zustand - geringe Priorität</i>	2		
	<i>Zustandswert 3; akzeptabler Zustand - mäßige Priorität</i>	3		
	<i>Zustandswert 4; Warnwert - optimaler Eingriffszeitpunkt</i>	4		
	<i>Zustandswert 5; schlechter Zustand - hohe Priorität</i>	6		
	<b>baulicher Zustand / Substanzwert Nebenanlagen (max. Wert)</b>	6	5	27,8%
	<i>Zustandswert 1; sehr guter Zustand - keine Priorität</i>	0		
	<i>Zustandswert 2; guter Zustand - geringe Priorität</i>	2		
	<i>Zustandswert 3; akzeptabler Zustand - mäßige Priorität</i>	3		
	<i>Zustandswert 4; Warnwert - optimaler Eingriffszeitpunkt</i>	4		
<i>Zustandswert 5; schlechter Zustand - hohe Priorität</i>	6			
Vorhaben Dritter	<b>Baulicher Zustand Infrastruktur (Leitungen, Kanal, etc.)</b>	6	3	16,7%
	<i>keine Leitungen, keine Angaben - keine Priorität</i>	0		
	<i>Zustandswert 1; sehr guter Zustand - keine Priorität</i>	0		
	<i>Zustandswert 2; guter Zustand - geringe Priorität</i>	1		
	<i>Zustandswert 3; akzeptabler Zustand - mäßige Priorität</i>	2		
	<i>Zustandswert 4; akzeptabler Zustand - mittlere Priorität</i>	4		
<i>Zustandswert 5; schlechter Zustand - hohe Priorität</i>	6			
Verkehrsbedeutung (gem. Verkehrsuntersuchung und Straßennetzgestaltung in den Ortsteilen Südlohn und Oeding im Rahmen der Aufstellung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes; 2003	<b>Straßenart / Funktion gem. hierarchischen Straßennetz</b>	5	2	9,3%
	<i>Hauptverkehrsstraße; klassifizierte Hauptverkehrsstraße - hohe Priorität</i>	5		
	<i>Haupterschließungsstraße, Gewerberschließungsstraße - hohe Priorität</i>	4		
	<i>Sammel-, Anlieger-, Wohnstraße; Verkehrsberuhigter Bereich - mittlere Priorität</i>	3		
	<i>Anliegerweg, sonstige Wege und Plätze - niedrige Priorität</i>	2		
	<i>selbständiger Gehweg; für Fußgängerverkehr von Bedeutung - niedrige Priorität</i>	1		
	<b>Verkehrsbelastung gem. Untersuchung</b>	3	1	2,8%
	<i>gering; geringe Belastung - keine Priorität</i>	0		
	<i>mittel; mittlere Belastung - mittlere Priorität</i>	1		
	<i>hoch; hohe Belastung - hohe Priorität</i>	3		
<b>Verkehrsbedeutung im Netz gem. des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes</b>	3	1	2,8%	
<i>gering; geringe Bedeutung im Netz - keine Priorität</i>	0			
<i>mittel; mittlere Bedeutung im Netz - mittlere Priorität</i>	1			
<i>hoch; hohe Bedeutung im Netz - hohe Priorität</i>	3			
Sonstiges	<b>Bebauungsdichte</b>	3	1	2,8%
	<i>gering; geringe Bedeutung im Netz - keine Priorität</i>	0		
	<i>mittel; mittlere Bedeutung im Netz - mittlere Priorität</i>	1		
	<i>hoch; hohe Bedeutung im Netz - hohe Priorität</i>	3		
	<b>Öffentliche Einrichtungen (Pflegeheim, Arzt, Apotheke, Post, Amt etc.)</b>	1	2	1,9%
	<i>ja; Zusatzpriorität</i>	1		
	<i>nein; keine Priorität</i>	0		
	<b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b>	1	3	2,8%
	<i>ja; Zusatzpriorität aus Nutzung der Straße für ÖPNV</i>	1		
	<i>nein; keine Zusatzpriorität</i>	0		
<b>Nutzung als Radwegroute / Tourismus</b>	1	2	1,9%	
<i>ja; Zusatzpriorität</i>	1			
<i>nein; keine Priorität</i>	0			
	<b>Summen:</b>	<b>33</b>	<b>108</b>	<b>100,0%</b>

# Prioritätenliste

Straßenname	Straßenabschnittsnummer	Straßenart / Funktion	Länge (m)	Zustand-Kanal	Tourismus	öffentliche Einrichtungen	Zustand-Fahrbahn	Max-Zustand-Nebenanlage	MK	Gesamtgewichtung Summe
Blumenstraße	10	Sammelstraße	158	5	Nein	Nein	5	5	MK-5 grundlegende Erneuerung	91
Gartenstraße	10	Sammelstraße	59	5	Nein	Nein	5	5	MK-5 grundlegende Erneuerung	91
Im Esch	30	Haupterschließungsstraße	136	5	Ja	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	90
Elpidiusstraße	20	Hauptverkehrsstraße	128	5	Nein	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	89
Lindenstraße	60	Haupterschließungsstraße	111	5	Ja	Ja	5	4	MK-5 grundlegende Erneuerung	89
Burloer Straße	30	Hauptverkehrsstraße	172	5	Nein	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	89
Drosteallee	70	Haupterschließungsstraße	42	5	Nein	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	88
Drosteallee	100	Haupterschließungsstraße	88	5	Nein	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	88
Im Esch	20	Haupterschließungsstraße	161	3	Ja	Nein	5	5	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	88
Elpidiusstraße	50	Hauptverkehrsstraße	113	5	Ja	Nein	5	3	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	86
Droste-Hülshoff-Straße	50	Haupterschließungsstraße	66	5	Ja	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	86
Winterswyker Straße	105	Haupterschließungsstraße	85	5	Nein	Ja	4	5	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	86
Elpidiusstraße	40	Hauptverkehrsstraße	67	4	Ja	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	85
Blumenstraße	20	Sammelstraße	142	4	Nein	Nein	5	5	MK-5 grundlegende Erneuerung	85
Nordring	30	Sammelstraße	118	4	Nein	Nein	5	5	MK-5 grundlegende Erneuerung	85
Gartenstraße	20	Sammelstraße	62	4	Nein	Nein	5	5	MK-5 grundlegende Erneuerung	85
Elpidiusstraße	10	Hauptverkehrsstraße	103	5	Nein	Nein	5	3	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	84
Windthorststraße	10	Sammelstraße	193	5	Nein	Ja	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	84
Burloer Straße	10	Hauptverkehrsstraße	218	3	Nein	Nein	5	5	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	84
Lindenstraße	30	Haupterschließungsstraße	85	4	Ja	Nein	4	5	MK-3 Deckenbelagserneuerung	84
Schultenallee	20	Haupterschließungsstraße	133	4	Ja	Ja	5	3	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	83
Schultenallee	10	Haupterschließungsstraße	124	4	Ja	Ja	5	3	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	83
Beckedahl	10	Hauptverkehrsstraße	164	4	Ja	Nein	5	3	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	83
Lindenstraße	70	Haupterschließungsstraße	118	4	Ja	Ja	5	4	MK-5 grundlegende Erneuerung	83
Burloer Straße	20	Hauptverkehrsstraße	66	4	Nein	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	83
Eschstraße	30	Hauptverkehrsstraße	197	5	Ja	Nein	4	4	MK-3 Deckenbelagserneuerung	83
Hans-Böckler-Straße	10	Gewerbeerschließung	217	5	Nein	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	83
Böwingring	50	Haupterschließungsstraße	97	4	Nein	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	82
Ramsdorfer Straße	60	Hauptverkehrsstraße	238	4	Ja	Ja	2	5	MK-1 Kleinreparaturen	82
Ramsdorfer Straße	70	Hauptverkehrsstraße	59	4	Ja	Ja	2	5	MK-1 Kleinreparaturen	82
Ossenschloge	50	Gewerbeerschließung	103	5	Ja	Nein	5	3	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	81
Lindenstraße	80	Haupterschließungsstraße	118	4	Nein	Ja	5	4	MK-5 grundlegende Erneuerung	81
Lindenstraße	90	Haupterschließungsstraße	83	4	Nein	Ja	5	4	MK-5 grundlegende Erneuerung	81
Wihbeltstraße	10	Sammelstraße	78	5	Nein	Nein	5	4	MK-4 Erneuerung Decke mit Verstärkung ggf. ges Oberbau	81

# Rankingliste > Detailplanung der Umsetzung

## Weitergehende Untersuchung der favorisierten Maßnahmen

- Detaillierte Untersuchung von Aufbaudaten / Untergrund.
- Prüfung auf Altlasten (z. B. PAK [Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe]).



Fotos: Ge-Komm GmbH



## Rankingliste > Detailplanung der Umsetzung

- Auf Basis der mehrfach gewichteten Entscheidungsmatrix lassen sich gezielt die weiteren Untersuchungsschritte durchführen.
- Aufwendige Untersuchungen erfolgen passgenau nur für die favorisierten Abschnitte.
- Teure, überflüssige Erkundungen des gesamten Netzes sind somit vermeidbar.



Ge-Komm GmbH  
Bismarckstraße 15 | 49324 Melle

T 05422 . 98151-60  
E [info@ge-komm.de](mailto:info@ge-komm.de)

