

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Günther Felbinger**
FREIE WÄHLER
 vom 21.12.2012

Staatsstraßen im Landkreis Main-Spessart

In einer Anfrage zum Plenum des Kollegen Volkmar Halb-leib vom 6. Dezember 2012 sind für den Landkreis MSP ins-gesamt 124 Kilometer sanierungsbedürftige Strecken aufge-führt, mithin 45 Prozent aller Staatsstraßen, die grundlegend sanierungsbedürftig sind.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Wie viele sanierungsbedürftige Straßenabschnitte gibt es im Landkreis Main-Spessart (Auflistung mit jeweiliger Straßenbezeichnung, Länge und Bewertung)?
2. Wie ist der Zustand der übrigen 55 Prozent Staatsstraßenanteil im Landkreis Main-Spessart (Auflistung mit jeweiliger Straßenbezeichnung, Länge und Bewertung)?
3. Wie hoch sind die geschätzten Kosten für die jeweiligen Sanierungsabschnitte (Einzelauflystung) in Euro?
4. Welche Änderungen haben sich beim Straßenzustand, seit meiner Anfrage Drs. 16/11322 (Auflistung positiver wie negativer Art bei den jeweiligen Straßenbezeichnungen und -abschnitten), ergeben?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern**
 vom 25.01.2013

Zu 1.:

Die sanierungsbedürftigen Streckenabschnitte können anhand der Ergebnisse der regelmäßig durchgeführten Zu-standserfassungen und -bewertungen (ZEB) des Straßennetzes ermittelt werden. Nach den Ergebnissen der ZEB 2011 sind auf rd. 44,6 % des 278 km langen und in der Baulast des Freistaates Bayern befindlichen Staatsstraßennetzes im Landkreis Main-Spessart (rund 124 km) grundlegende Sanierungen erforderlich. Aufsummiert sind hierbei alle Streckenabschnitte, bei denen der Gesamtwert auf einer Skala von 1 für „sehr gut“ bis 5 für „sehr schlecht“ die Zustandsnote 4,5 erreicht bzw. überschritten hat (Schwellenwertüberschreitungen). Die Länge der einzelnen im Rahmen der ZEB ausgewerteten Abschnitte beträgt in Ortsdurchfahrten 20 m und auf freier Strecke 100 m. Die sanierungsbedürftigen

Streckenabschnitte treten teilweise im Abschnittskollektiv, in großer Anzahl jedoch auch isoliert im Straßennetz auf. Deshalb erscheint eine einzelne Auflistung all dieser Streckenabschnitte nicht zweckmäßig. Eine entsprechende statistische Auswertung der sanierungsbedürftigen Streckenanteile für die einzelnen Straßenzüge wurde im Rahmen der ZEB nicht durchgeführt.

Zu 2.:

Der in der ZEB 2011 ermittelte Zustand aller im Landkreis Main-Spessart liegenden Staatsstraßen in der Baulast des Freistaats Bayern ist in nachfolgender Tabelle dargestellt:

ZEB Staatsstraßen 2011 im Landkreis Main-Spessart Häufigkeitsverteilung Gesamtwert in %				
	1,00–1,49 (besser als 1,5-Wert)	1,50–3,49 (1,5-Wert überschritten)	3,50–4,49 (Warnwert überschritten)	4,50–5,00 (Schwellenwert überschritten)
Anteile (%)	11,2	18,4	25,8	44,6

Gemäß ZEB entspricht der 1,5-Wert (Note 1,5) i. d. R. dem Abnahmewert nach Durchführung einer Baumaßnahme. Der Warnwert (Note 3,5) beschreibt einen Zustand, dessen Erreichen bzw. Überschreiten Anlass zu intensiver Beobachtung und Analyse der Ursachen gibt. Die Überschreitung führt ggf. zur Planung geeigneter Erhaltungsmaßnahmen. Der Schwellenwert (Note 4,5) beschreibt einen Zustand, bei dessen Erreichen bzw. Überschreiten die Einleitung von baulichen oder bis dahin verkehrsbeschränkenden Maßnahmen geprüft werden muss.

Zu 3.:

Für die Sanierung der unter Ziffer 1 genannten Streckenabschnitte wären bei einem durchschnittlichen Kostenaufwand von 150.000 €/km Erhaltungsmaßnahmen in Höhe von 18,6 Mio. € erforderlich. Diese Größenordnung wurde vereinfacht anhand bayernweiter Durchschnittswerte ermittelt. Im Einzelfall können diese vereinfacht ermittelten Werte, insbesondere bei kleinen Einheiten, deutlich vom tatsächlich notwendigen Investitionsvolumen für Sanierungsmaßnahmen abweichen.

Zu 4.:

Der Anteil der sanierungsbedürftigen Staatsstraßenstreckenabschnitte, bei denen der Gesamtwert den Schwellenwert überschritten hat, hat sich von rd. 39 % bei der ZEB 2007 auf nun rd. 45 % bei der ZEB 2011 erhöht. Dieser Anteil liegt damit deutlich über dem bayernweiten Durchschnitt. Demgegenüber konnte im Landkreis Main-Spessart der für die Befahrbarkeit und Verkehrssicherheit relevante Gebrauchswert im Zeitraum zwischen den beiden letzten Messkampagnen verbessert werden (Rückgang der Schwellenwertüberschreitungen von 20,0 % auf aktuell 15,6 %).