



Amt Schönberger Land
Fachbereich IV – Bauen und
Gemeindeentwicklung
Dassower Straße 4
23923 Schönberg

Zustandsbericht zu den kommunalen Verkehrsflächen im Amt Schönberger Land

Stand: 15.01.2021



DEUTSCHE TIEFBAUBERATUNG
Dipl.-Ing. (FH) Joachim Hamann
Albersweiler Straße 85/87
15366 Neuenhagen bei Berlin

Tel.: +49 (3342) 249 989 – 0
Fax: +49 (3342) 249 989 – 5
E-Mail: info@deutsche-tiefbauberatung.de
Web: www.deutsche-tiefbauberatung.de

Inhaltsübersicht

1. Vorbemerkungen	3
2. Datengrundlage	4
2.1. Kommunale Verkehrsflächen.....	4
2.2. Regeln zur visuellen Zustandserfassung.....	7
3. Straßenzustand im Jahr 2020	10
3.1. Aktueller Straßenzustand im Amtsgebiet.....	10
3.2. Ergebnisse der Straßenkontrolle im Amtsgebiet	13
4. Betrachtung der einzelnen Gemeinden	14
4.1. Stadt Dassow	15
4.2. Stadt Schönberg	17
4.3. Gemeinde Grieben	19
4.4. Gemeinde Lüdersdorf	21
4.5. Gemeinde Menzendorf.....	23
4.6. Gemeinde Roduchelstorf.....	25
4.7. Gemeinde Selmsdorf.....	27
4.8. Gemeinde Siemz-Niendorf.....	29
5. Zusammenfassung.....	31

1. Vorbemerkungen

Anlass für die Erstellung des Straßenzustandsberichtes im Amt Schönberger Land ist das Anliegen der Amtsverwaltung, den aktuellen Bedarf an Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen für das bestehende kommunale Straßennetz zu dokumentieren.

Die hierbei zugrunde liegende Datenerfassung wurde im Sommer und Herbst 2020 im Rahmen einer Begehung mittels visueller Zustandserfassung durchgeführt. Die Datenerfassung wurde durch das Ingenieurbüro „Deutsche Tiefbauberatung“ vorgenommen und bildet die Grundlage für die Erstellung dieses Zustandsberichtes.

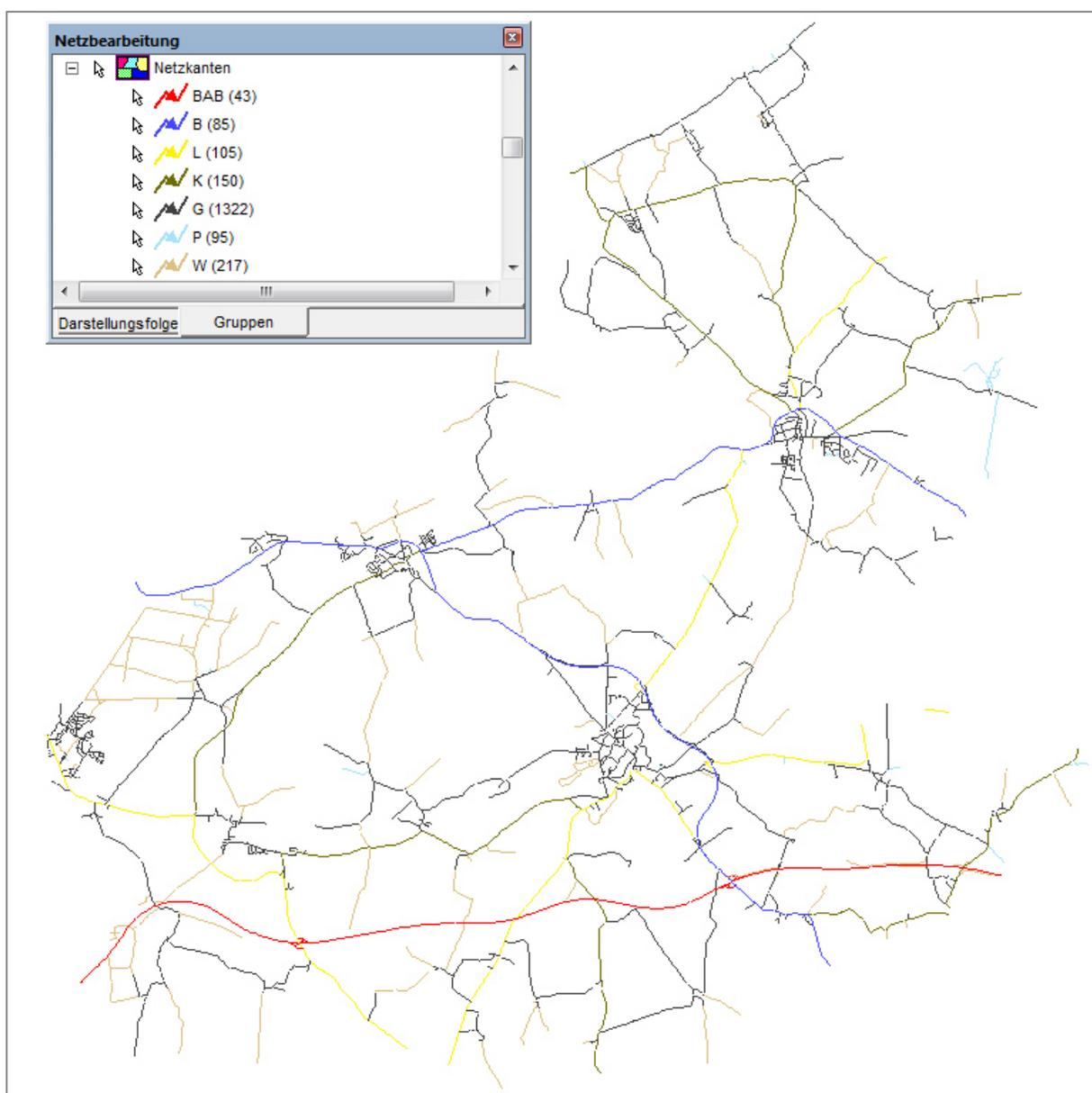


Abb. 1: Straßennetz als Knoten-Kanten-Modell, dargestellt nach Straßenklassifizierung

2. Datengrundlage

2.1. Kommunale Verkehrsflächen

Die Grundlage für die Straßenzustandserfassung ist das existierende Flächenmodell des Amtes Schönberger Land, welches auf einem Knoten-Kanten-Modell basiert. Diese Daten wurden für die Projektbearbeitung zur Verfügung gestellt.

Wichtige Voraussetzung war die Gliederung der Verkehrsflächen nach Baulastträger, denn die Unterhaltung der Fahrbahnen von klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sind auch innerorts nicht im Verantwortungsbereich der Kommunen und wurden demzufolge auch nicht in die Zustandserfassung mit einbezogen. Dies trifft auch auf etliche zwischengemeindliche Radwege zu.

Das Flächenmodell wurde während der Zustandserfassung weiter bearbeitet und aktualisiert, damit die Daten den derzeitigen Gegebenheiten entsprechen. Insbesondere Um- und Neubaumaßnahmen mussten eingearbeitet werden. Dabei wurden Flächen entfernt, geteilt, in ihrer Geometrie angepasst und neue Flächen erzeugt.

Die Summe aller kommunalen Verkehrsflächen beträgt ca. 1.156 km².

Einzelne Flächen konnten nicht bewertet werden, da sich die entsprechenden Straßenabschnitte zum Zeitpunkt der Begehung im Bau befanden oder anderweitig unzugänglich waren.

Die Nutzungs- und Befestigungsarten der Flächen sind in den Daten des Flächenmodells als Informationen hinterlegt. Diese wurden im Zuge der Zustandserfassung ebenfalls den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst, falls falsche oder keine Angaben in den Daten enthalten waren.

In der folgenden Tabelle sind die Flächengrößen nach Nutzungsart aufgeführt:

Nutzungsart	Flächengröße in m ²	Flächenanteil
Fahrbahn	887.167,33	76,73%
Gehweg	168.682,79	14,59%
Parken	45.062,74	3,90%
Geh-/Radweg	40.977,84	3,54%
Platz	8.291,51	0,72%
Radweg	6.061,16	0,52%
Gesamt:	1.156.243,37	100,00%

Anders dargestellt ist der sehr große Anteil von Fahrbahnen deutlich erkennbar:

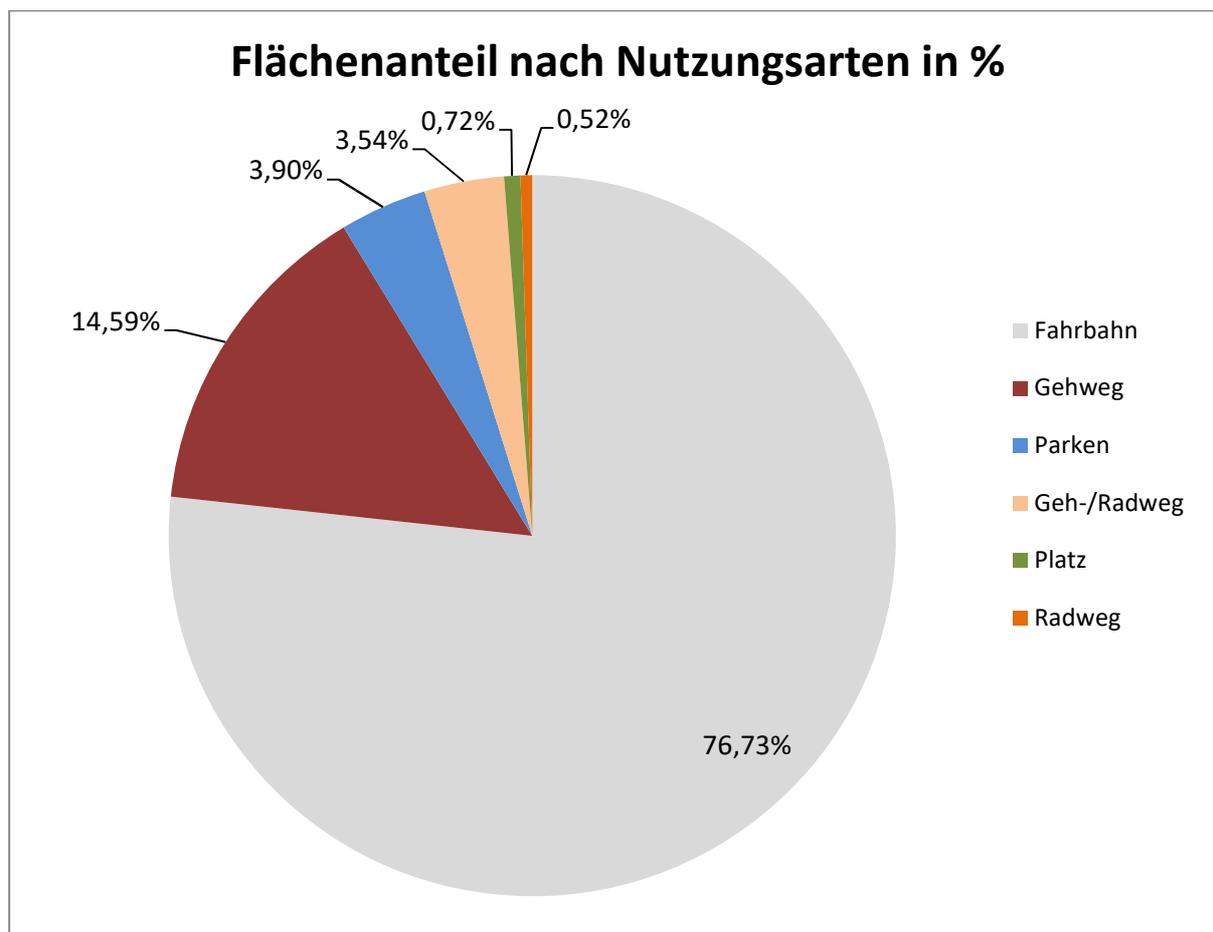


Abb. 2: Anteil der Verkehrsflächen nach Nutzungsarten im Amt Schönberger Land

Betrachtet man nun die Befestigungsarten der kommunalen Verkehrsflächen im Amt Schönberger Land, ergibt sich folgende Übersicht:

Befestigungsart	Flächengröße in m ²	Flächenanteil
Asphalt	597.765,30	51,70%
Betonsteinpflaster	245.925,90	21,27%
Unbefestigt	137.141,53	11,86%
Schotter, Split, Sand	58.348,50	5,05%
Großpflaster	41.371,61	3,58%
Plattenbelag	29.773,31	2,58%
Beton	21.487,89	1,86%
Kleinpflaster	15.176,03	1,31%
Klinkerpflaster	8.165,08	0,71%
Holz	1.088,21	0,09%
Gesamt:	1.156.243,37	100,00%

In Form eines Diagramms fällt auf, wie groß der Anteil von unbefestigten Flächen an den Verkehrsanlagen ist:

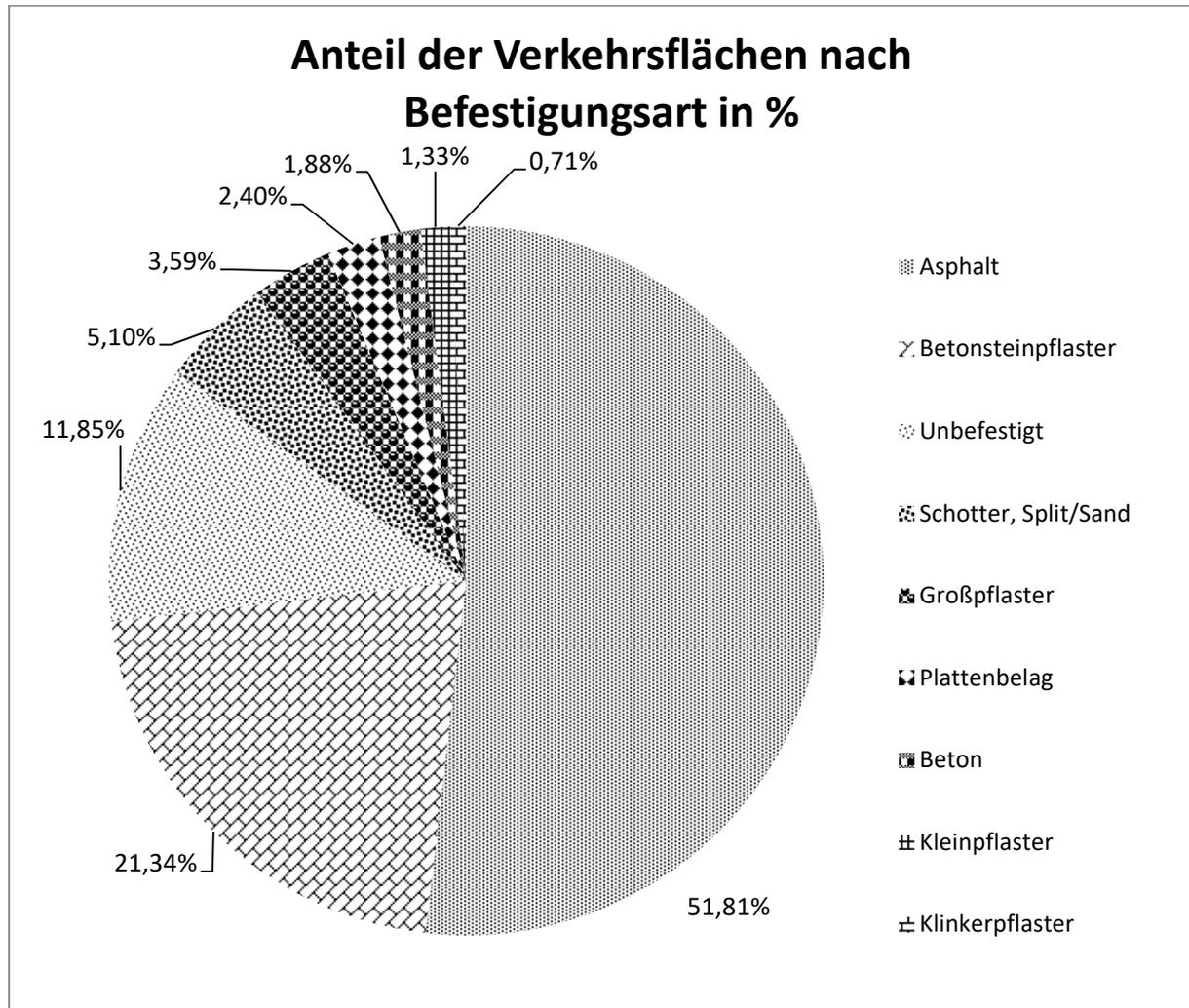


Abb. 3: Anteil der Verkehrsflächen nach Befestigungsarten im Amt Schönberger Land

Aufgrund von Baustellen oder anderen vergleichbaren Behinderungen konnte nicht für alle diese Flächen eine Zustandserfassung durchgeführt werden. Insgesamt wurde die Zustandserfassung für ca. 1.146 km² kommunaler Verkehrsflächen vorgenommen.

2.2. Regeln zur visuellen Zustandserfassung

Im Jahr 2020 wurde eine flächendeckende visuelle Zustandserfassung der kommunalen Verkehrsflächen durchgeführt. Diese Erfassung der Zustandsdaten wurden unter Zugrundelegung der Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI 2012) und der zugehörigen Arbeitspapiere (AP 9, Reihe K: Kommunale Belange, Abschnitt K 2: Zustandserfassung, Unterabschnitt K 2.2, Ausgabe 2005 und Unterabschnitt K 2.3, Ausgabe 2005) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) durchgeführt.

Dazu wurden die jeweiligen Ausprägungsgrade bzw. Prozentsätze für jede einzelne Fläche festgestellt und nachvollziehbar dokumentiert. Bei der Zustandserfassung ist ein Erfassungsbereich grundsätzlich ein vollständiger Straßenabschnitt. Erforderlichenfalls wurden dabei homogene Bereiche gebildet (vgl. E EMI 2012, 5.3 Abschnittsbildung), die sich an den Straßenabschnitten des Knoten-Kanten-Modells orientieren und in der Regel dort aufgeteilt werden, wo sich die Befestigungsart ändert oder der allgemeine Zustand der Verkehrsfläche signifikante Unterschiede aufweist. Dabei wurde im Sinne von „Erhaltungsabschnitten“ vorgegangen. Die Mindestlänge für homogene Bereiche wegen signifikanter Zustandsänderung wurde dabei auf ca. 50 m festgelegt.

Die Leistung zur visuellen Zustandserfassung umfasst die Beurteilung folgender Zustandsmerkmale bzw. Zustandsgrößen:

- Ebenheit im Längsprofil:
 - Allgemeine Unebenheiten

- Ebenheit im Querprofil:
 - Spurrinnentiefe

- Substanzmerkmal der Oberfläche (Asphalt):
 - Risse (Einzelrisse, Netzrisse, Risshäufungen, offene Nähte und Fugen, vergossene Risse)
 - Flickstellen (ingelegt, aufgelegt)
 - sonstige Oberflächenschäden (Ausmagerungen, Abrieb, Splittverlust, Abplatzungen, Ausbrüche, Bindemittelanreicherungen)

- Substanzmerkmal der Oberfläche (Beton):
 - Längsrisse, Querrisse
 - Eckabbrüche, Kantenschäden
 - Flickstellen, Teilersatz bituminös oder mit Pflaster, Oberflächenschäden

- Substanzmerkmal der Oberfläche (Pflaster, Platten):
 - Gestörter Verbund, unzureichende Fugenfüllung, üppiges Fugengras
 - Provisorische Flickstellen, bituminöser Teilersatz
 - Verschleiß, Abplatzungen, Zertrümmerungen, Pflaster-/Plattenbruch

- Schäden an Randeinfassungen (Borde, Rinnen):
 - Eckabbrüche, Kantenschäden
 - Verformungen, Verkantungen
 - Stein-/Plattenbruch
 - Unzureichende Standfestigkeit

Bei den Flächen wurde zusätzlich festgehalten, wie groß der Anteil an geschädigten Entwässerungseinrichtungen links, rechts oder beidseitig ist (in Längenprozent).

Wegen der besonderen Bedeutung der allgemeinen Unebenheiten (AUN) für die Auswertung insbesondere bei den Nebenanlagen wurde dieses Merkmal in 0,5er Schritten erfasst.

Bei wassergebundenen oder mit Schotter bzw. Splitt befestigten Flächen wurden lediglich die Gebrauchswerte (AUN, SPT) ermittelt und für die Berechnung verwendet, da die Angabe der Substanzwerte nicht möglich ist.

Die allgemeine Unebenheit sowie die Spurrinnen beschreiben hierbei maßgeblich den Gebrauchswert einer Verkehrsfläche. Die anderen Kriterien bestimmen überwiegend den Substanzwert, der eine Aussage über die Dauerhaftigkeit der Befestigung zulässt.

Nach der Zustandserfassung wurden die Daten ausgewertet, die Gebrauchs-, Substanz- und Gesamtwerte entsprechend den o.g. Regelwerken errechnet und die Zuweisung zu den jeweiligen Zustandsklassen vorgenommen.

Für die Bestimmung von kurzfristigen Maßnahmen oder auch für die Gewichtung nach verschiedenen nutzungsorientierten Kriterien ist daher der Gebrauchswert ausschlaggebend. Für die Erhaltungsplanung wird eher der Substanzwert einer Fläche herangezogen.

Die in der folgenden Abbildung 4 dargestellten Zustandsklassen leiten sich aus dem Gesamtwert ab. Der Notenbereich wird dabei zwischen 1 und 5 in Intervallen von 0,5 aufgeteilt, so dass 8 Zustandsklassen zwischen 1 und 8 entstehen.

Zustandsklasse	Wertebereich	Gebrauchsfähigkeit	Unterhaltungsaufwand	Farbe
1	< 1,5	sehr gut	neuwertig	blau
2	≥ 1,5 bis < 2,0	gut	normal	grün
3	≥ 2,0 bis < 2,5	gut	normal	grün
4	≥ 2,5 bis < 3,0	mittelmäßig	normal	grün
5	≥ 3,0 bis < 3,5	mittelmäßig	erhöht	grün
6	≥ 3,5 bis < 4,0	schlecht	erhöht	gelb
7	≥ 4,0 bis < 4,5	schlecht	stark erhöht	gelb
8	≥ 4,5	sehr schlecht	stark erhöht	rot

Abb. 4: Ableitung und Bedeutung der Zustandsklassen gemäß FGSV

3. Straßenzustand im Jahr 2020

3.1. Aktueller Straßenzustand im Amtsgebiet

Das Verwaltungsgebiet umfasst acht Gemeinden, mit zum Teil großen Unterschieden beim Straßenzustand. Deshalb wird in diesem Zustandsbericht zusätzlich zu dem allgemeinen Überblick jede Gemeinde einzeln betrachtet.

Im Amt Schönberger Land teilen sich die Flächen nach Zustandsklassen wie folgt auf:

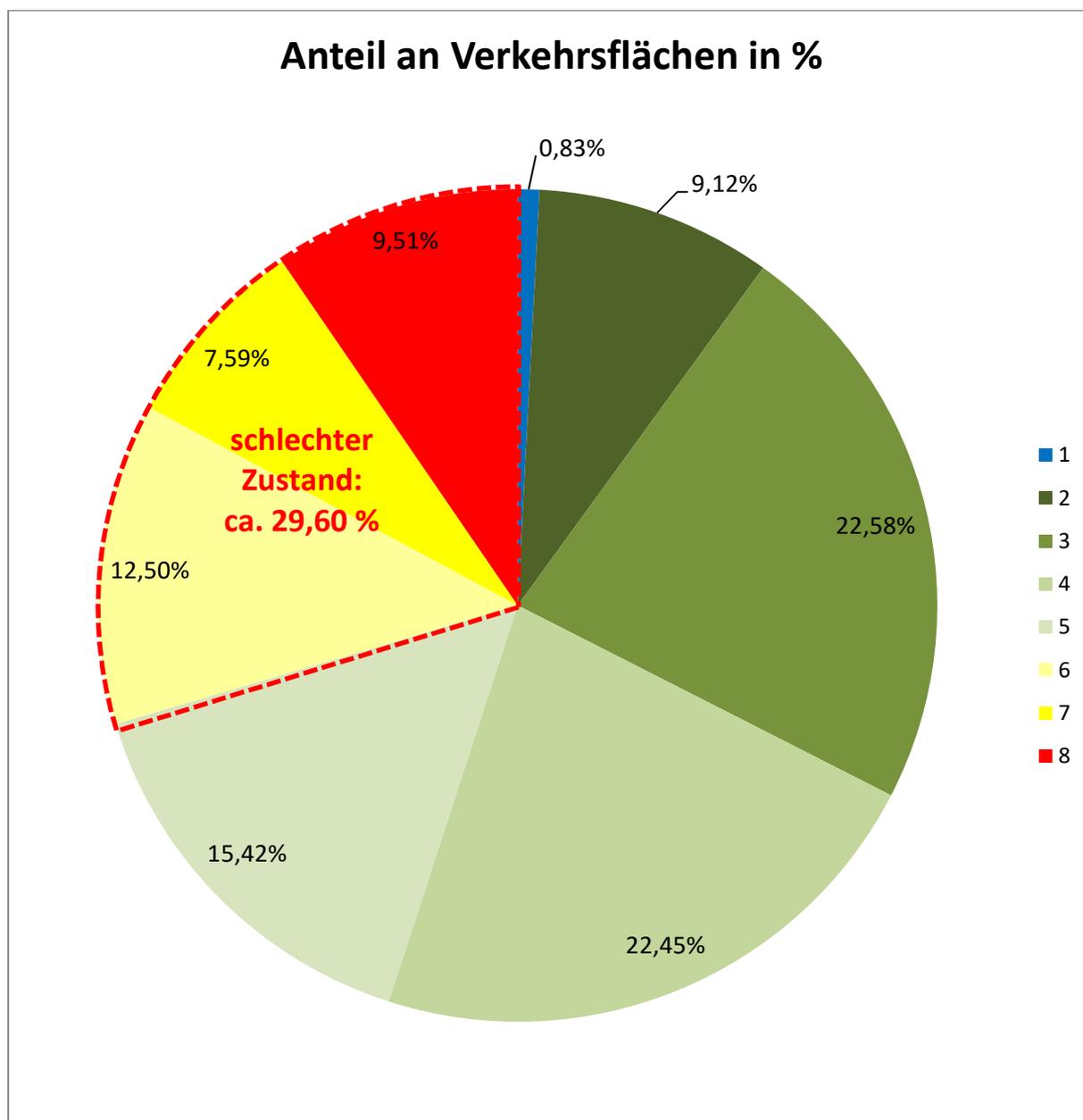


Abb. 5: Verkehrsflächen nach Flächenanteil der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

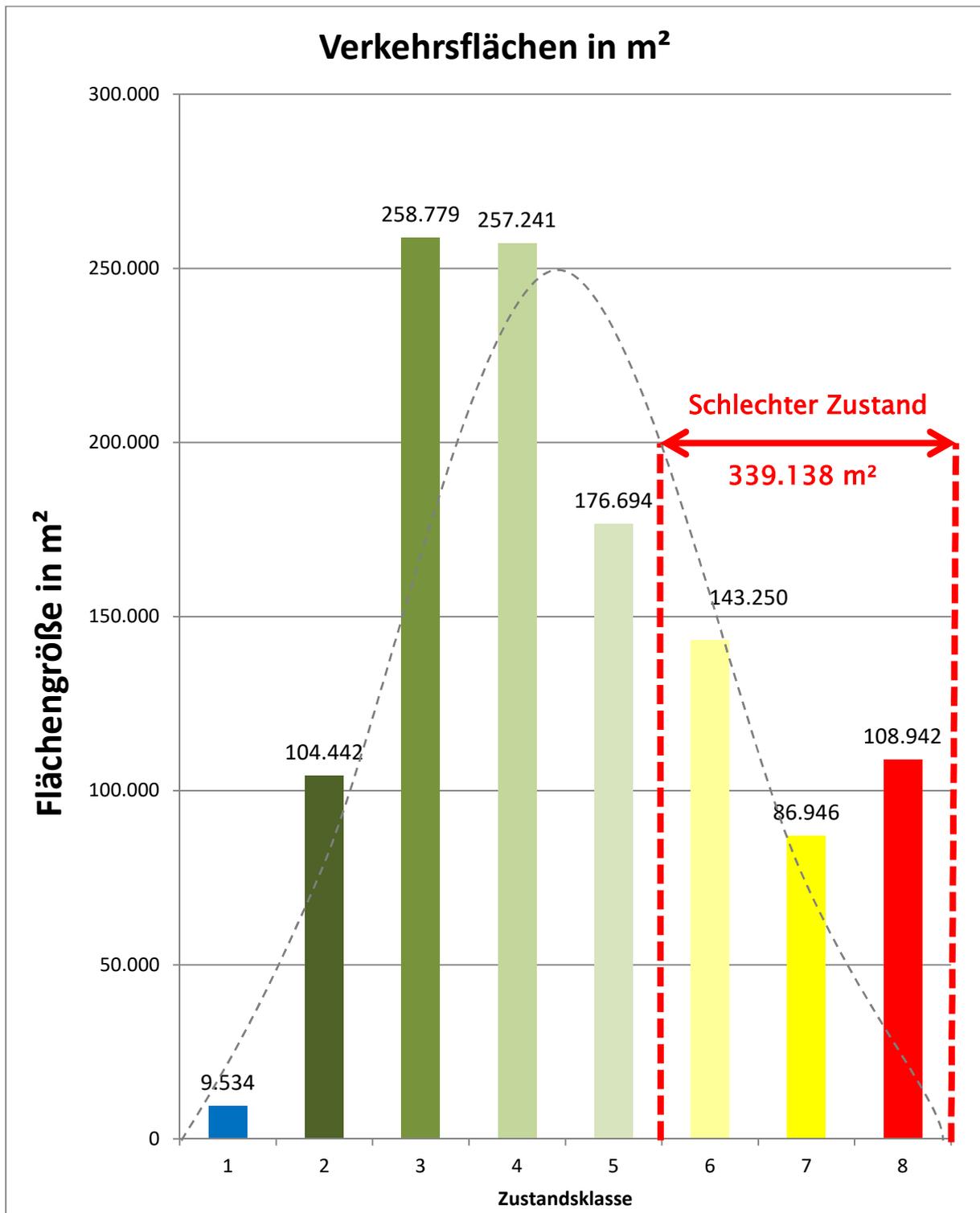


Abb. 6: Verkehrsflächen nach Flächengröße der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Zustandsklasse	Wertebereich	Gebrauchsfähigkeit	Unterhaltungsaufwand	Farbe
1	< 1,5	sehr gut	neuwertig	blau
2	≥ 1,5 bis < 2,0	gut	normal	grün
3	≥ 2,0 bis < 2,5	gut	normal	grün
4	≥ 2,5 bis < 3,0	mittelmäßig	normal	grün
5	≥ 3,0 bis < 3,5	mittelmäßig	erhöht	grün
6	≥ 3,5 bis < 4,0	schlecht	erhöht	gelb
7	≥ 4,0 bis < 4,5	schlecht	stark erhöht	gelb
8	≥ 4,5	sehr schlecht	stark erhöht	rot

Durchschnittsnote 2,88

Abb. 7: Darstellung des durchschnittlichen Straßenzustandes gemäß Bewertung nach den Regeln der FGSV

In diesen Darstellungen wird sehr schnell und einfach deutlich, dass sich die Straßen derzeit in einem überwiegend guten bis befriedigenden Zustand mit vorwiegend normalem oder erhöhtem Erhaltungsaufwand befinden. Der durchschnittliche Straßenzustand liegt 2020 bei einem Gesamtwert von 2,88 (vgl. Abb. 7), das entspricht gerade noch der Zustandsklasse 4. Sehr schlechte Verkehrsanlagen, bei denen die Einleitung von baulichen oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen unmittelbar geprüft werden muss, gibt es im Schönberger Land jedoch auch. Es handelt sich dabei um immerhin fast 10 %. Es fällt auf, dass es wenig neuwertige Verkehrsflächen im Amtsbereich gibt (unter 1 %). Dem gegenüber müssen etwa ein Drittel der Straßenflächen mit erhöhtem oder stark erhöhtem Unterhaltungsaufwand instand gehalten werden (ca. 339 km²).

Zusätzlich dargestellt ist eine Ideallinie (s. Abb. 6), die der Normalverteilung entspricht, wenn eine kontinuierliche Straßenunterhaltung durchgeführt würde. Daran ist sofort zu erkennen, dass eine Ausgewogenheit fehlt, es gibt zwar sehr viele gute, aber auch viele schlechte Straßen. Das bedeutet dann auch: In den nächsten Jahren wird es noch viele Straßen geben, bei denen aufwändige Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen. Denn wenn keine nachhaltigen Erneuerungen vorgenommen werden, wird der Zustand des Straßennetzes an vielen Stellen den Anforderungen nicht gerecht werden können.

3.2. Ergebnisse der Straßenkontrolle im Amtsgebiet

Parallel zur Zustandserfassung fand auch eine Straßenkontrolle unter Berücksichtigung der Verkehrssicherungspflicht statt, bei welcher punktuelle Gefahrenstellen dokumentiert wurden. Dabei wurde mit drei Prioritätsstufen gearbeitet. Bei Schäden mit Priorität 1 ist Gefahr im Verzug und es besteht schnellstmöglicher Handlungsbedarf. Bei Priorität 2 besteht dringender Handlungsbedarf und bei Priorität 3 besteht wichtiger Handlungsbedarf. Eine Übersichtskarte mit allen Einzelschäden und eine dazugehörige Tabelle, in der detaillierte Informationen enthalten sind, wurde erstellt und liegt dem Amt Schönberger Land vor.



Abb. 8: Lose Gehwegplatten in Schönberg



Abb. 9: Holzabbruch an Strandzugang in Rosenhagen



Abb. 10: Absackung an Bushaltestelle in Johannstorf



Abb. 11: Zerstörte Gehwegplatten in Groß Siemz

Die Abbildungen 8 bis 11 zeigen Beispiele von Gefahrenstellen, die behoben werden müssen.

Insgesamt gesehen gibt es keinen Grund zur Besorgnis. Akute Gefahrenstellen gibt es wenige im Vergleich zur Größe des Amtsgebietes und die Reaktionszeiten zur Gefahrenstellenbeseitigung sind gut.

4. Betrachtung der einzelnen Gemeinden

Zur besseren Beurteilung der Ergebnisse der Straßenzustandserfassung werden auf den folgenden Seiten die einzelnen Gemeinden separat betrachtet.

Zunächst eine Übersichtskarte mit allen Gemeinden:

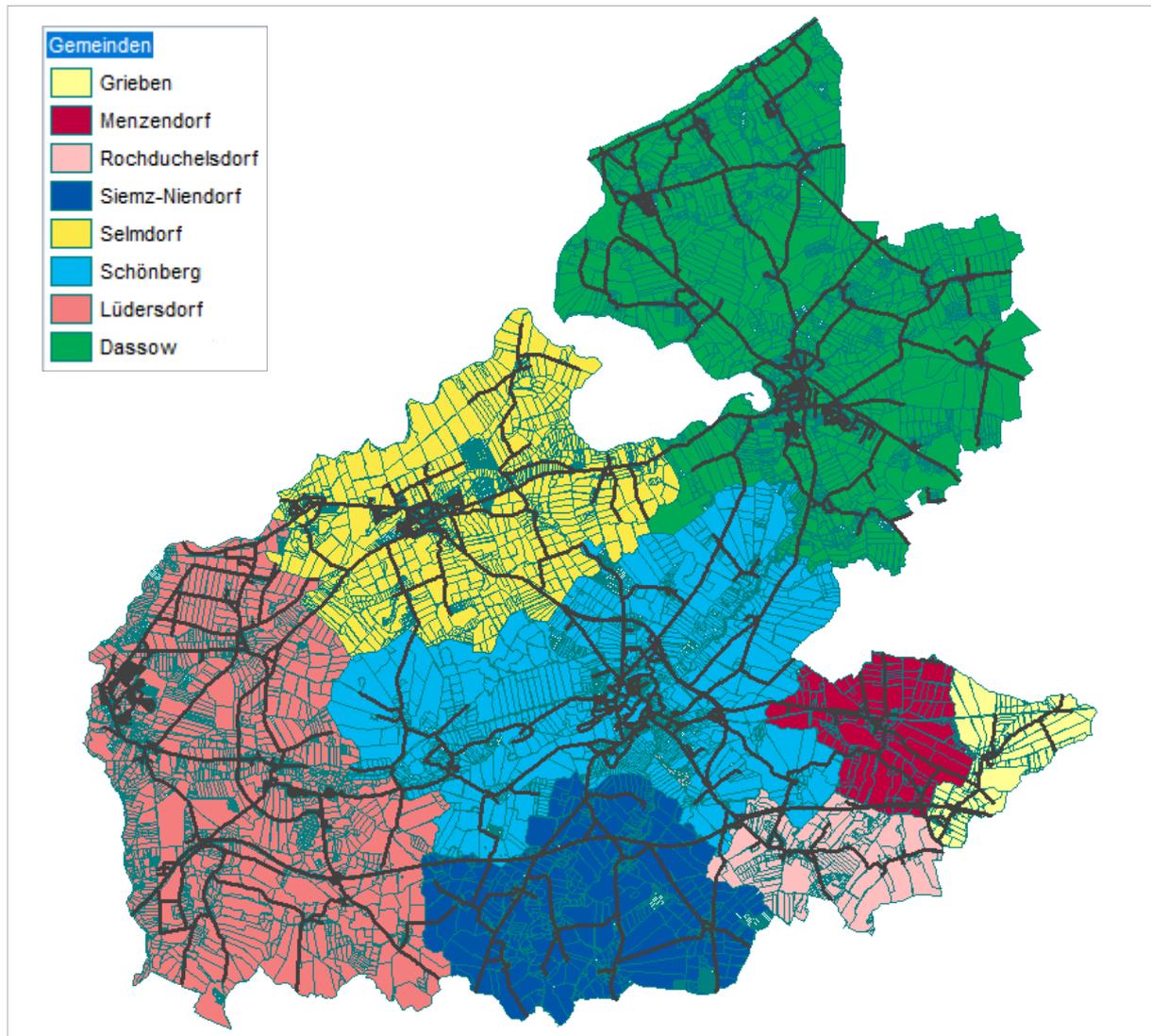


Abb. 12: Übersichtskarte mit den einzelnen Gemeinden im Amt Schönberger Land

4.1. Stadt Dassow

Die Stadt Dassow mit ihren Ortsteilen Barendorf, Benckendorf, Feldhusen, Flechtkrug, Gr. Voigtshagen, Harkensee, Holm, Johannstorf, Kaltenhof, Kl. Voigtshagen, Lütgenhof, Pötenitz, Prieschendorf, Rosenhagen, Schwanbeck, Tankenhagen, Volkstorf, Vorwerk, Wieschendorf und Wilmstorf hat mit ca. 338 km² den größten Anteil an kommunalen Verkehrsflächen im Amt Schönberger Land.

Das Gemeindegebiet ist weitläufig und der Straßenzustand ist örtlich sehr unterschiedlich. Im starken Kontrast stehen hier der eher gute Straßenzustand der touristisch geprägten Ortsteile Barendorf, Harkensee, Rosenhagen und Pötenitz im an der Ostsee liegenden Norden der Gemeinde und der eher schlechte oder sehr schlechte Straßenzustand östlich der Stadt Dassow, wie z. B. in Flechtkrug, Holm und Klein Voigtshagen.

In der Gemeinde Stadt Dassow teilen sich die Flächen nach Zustandsklassen wie folgt auf:

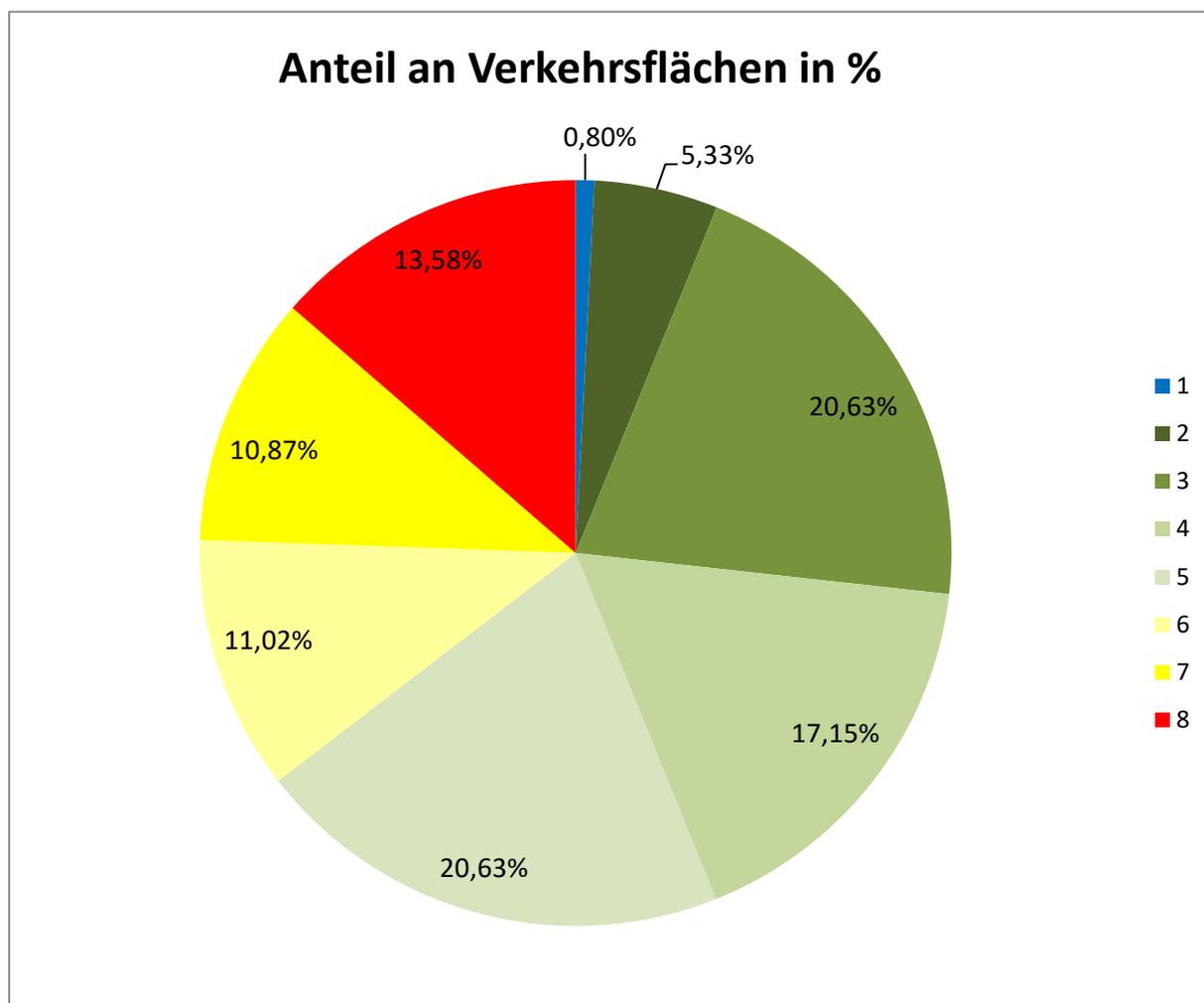


Abb. 13: Verkehrsflächen in Dassow nach Flächenanteil der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

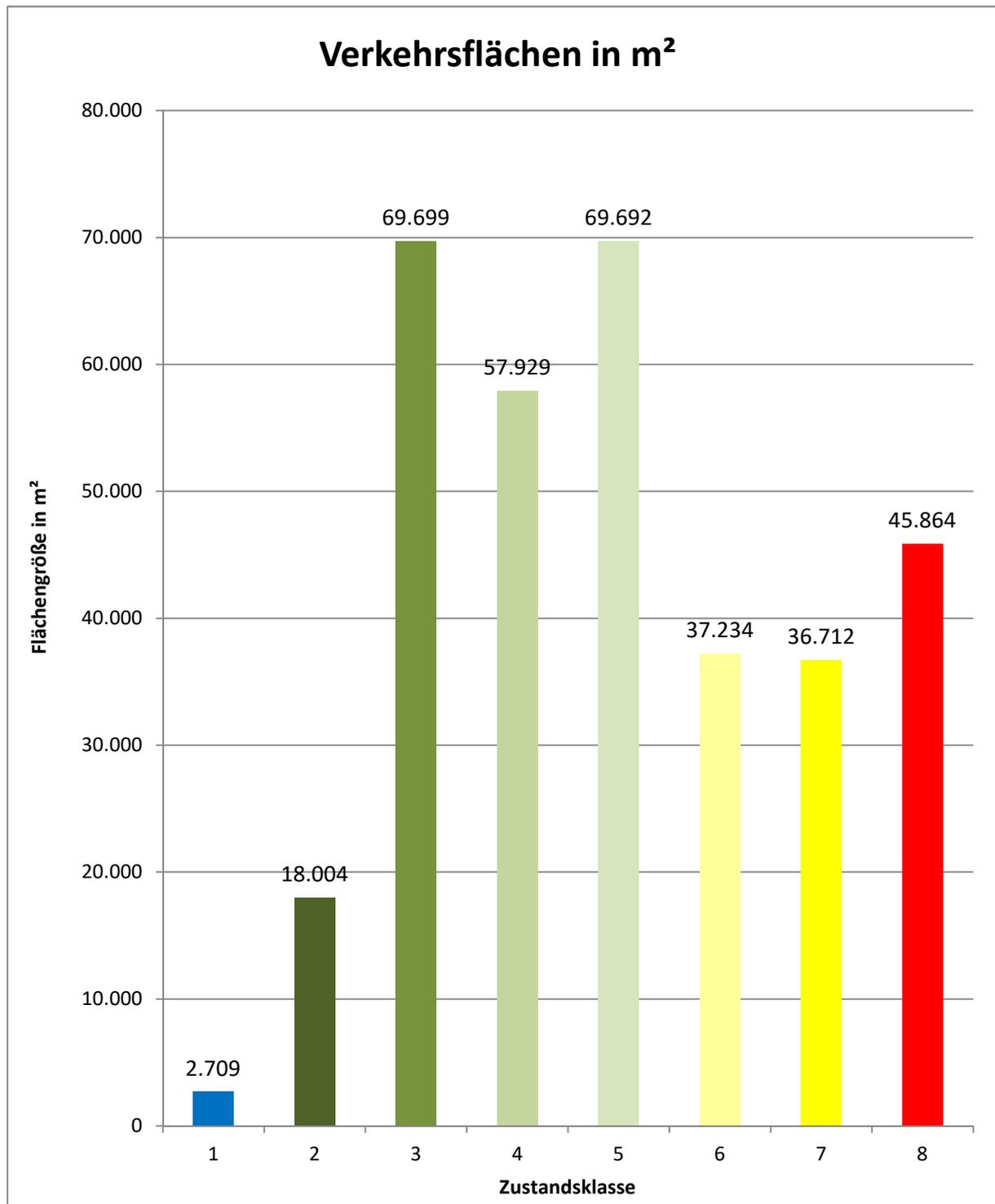


Abb. 14: Verkehrsflächen in Dassow nach Flächengröße der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Die Auswertung nach dem Gesamtwert ergibt eine Durchschnittsnote von 3,07 (vgl. Abb. 4), das entspricht schon der Zustandsklasse 5. Somit ist der aktuelle, gesamte Straßenzustand noch befriedigend. Zu bemerken ist, dass sich fast 120 km² (35,5 %) der Verkehrsflächen in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand befinden.

4.2. Stadt Schönberg

Die Stadt Schönberg ist der zentrale Ort im Amt Schönberger Land. Einschließlich ihrer Ortsteile Dorf Lockwisch, Groß Bünsdorf, Klein Bünsdorf, Kleinfeld, Lockwisch, Malzow, Petersberg, Retelsdorf, Rupensdorf und Sabow hat die Stadt ca. 274 km² und damit den zweitgrößten Anteil an kommunalen Verkehrsflächen im Amt Schönberger Land nach Dassow.

Auffällig ist der besonders schlechte Straßenzustand (Fahrbahn und Gehwege) im Bereich des Bahnhofes. In den Ortsteilen gibt es mehr schlechte Straßen, als im Stadtgebiet von Schönberg selbst.

In der Stadt Schönberg teilen sich die Flächen nach Zustandsklassen wie folgt auf:

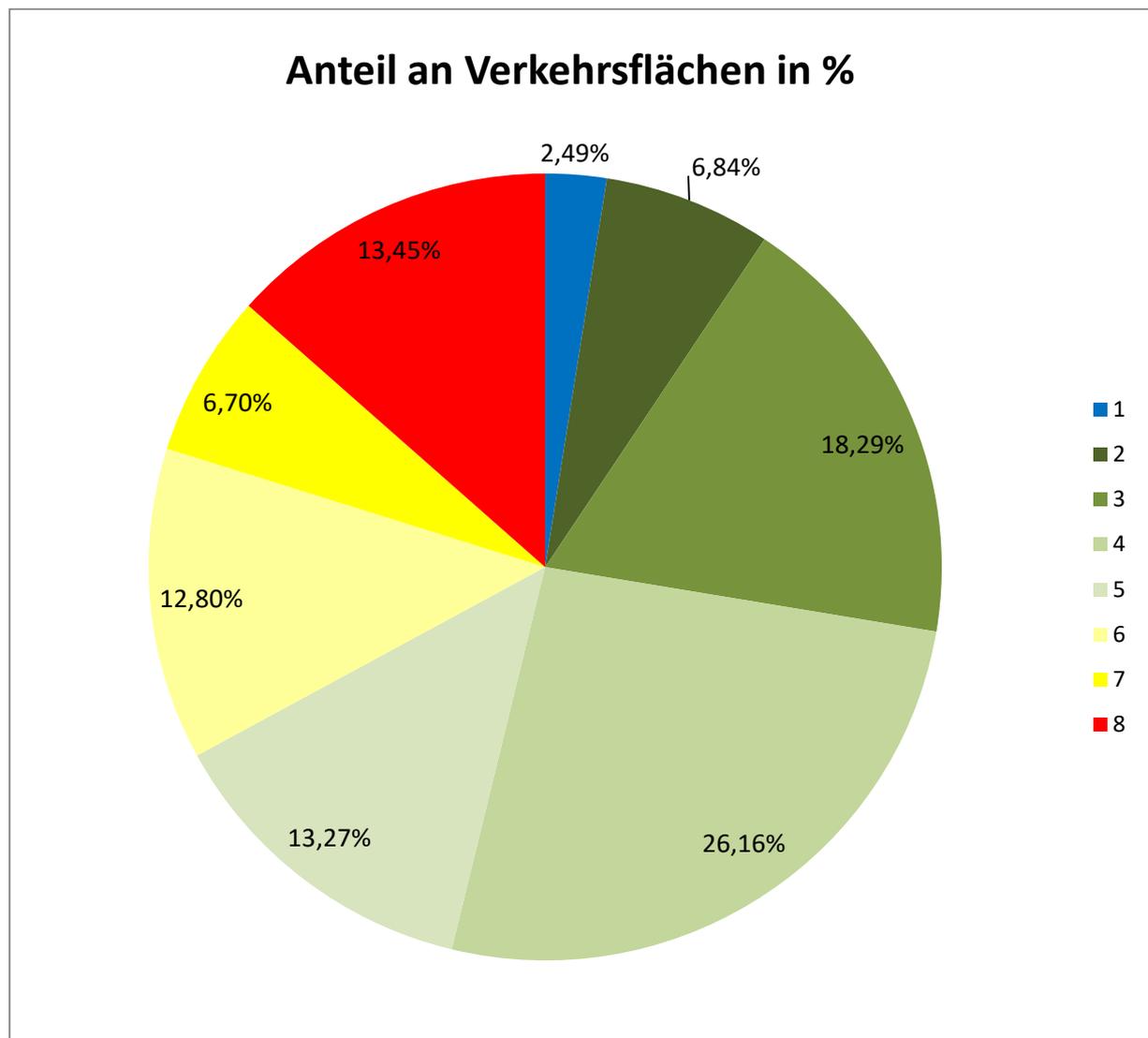


Abb. 15: Verkehrsflächen in Schönberg nach Flächenanteil der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

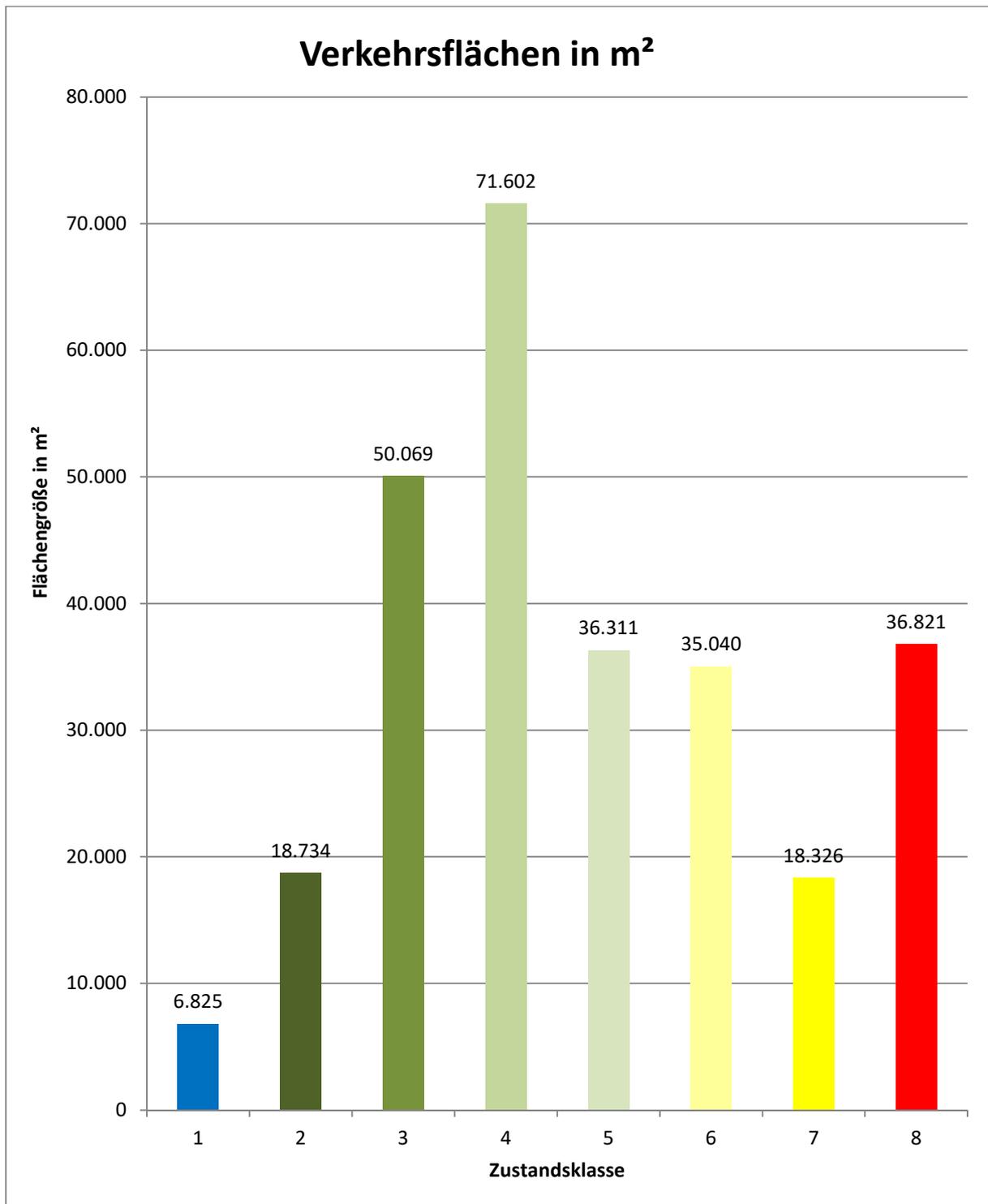


Abb. 16: Verkehrsflächen in Schönberg nach Flächengröße der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Die Auswertung nach dem Gesamtwert ergibt eine Durchschnittsnote von 2,97 (vgl. Abb. 4), das entspricht gerade noch der Zustandsklasse 4. Somit ist der aktuelle Straßenzustand insgesamt befriedigend. Zu bemerken ist, dass sich fast ein Drittel der Verkehrsflächen (ca. 90 km²) in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand befinden.

4.3. Gemeinde Grieben

Die Gemeinde Grieben befindet sich im äußersten Südosten des Amtsbereiches und hat mit seinen 11 km² den geringsten Anteil an Verkehrsflächen im Amt Schönberger Land. Zu Grieben gehört auch noch der Ortsteil Zehmen.

In der Gemeinde Grieben teilen sich die Flächen nach Zustandsklassen wie folgt auf:

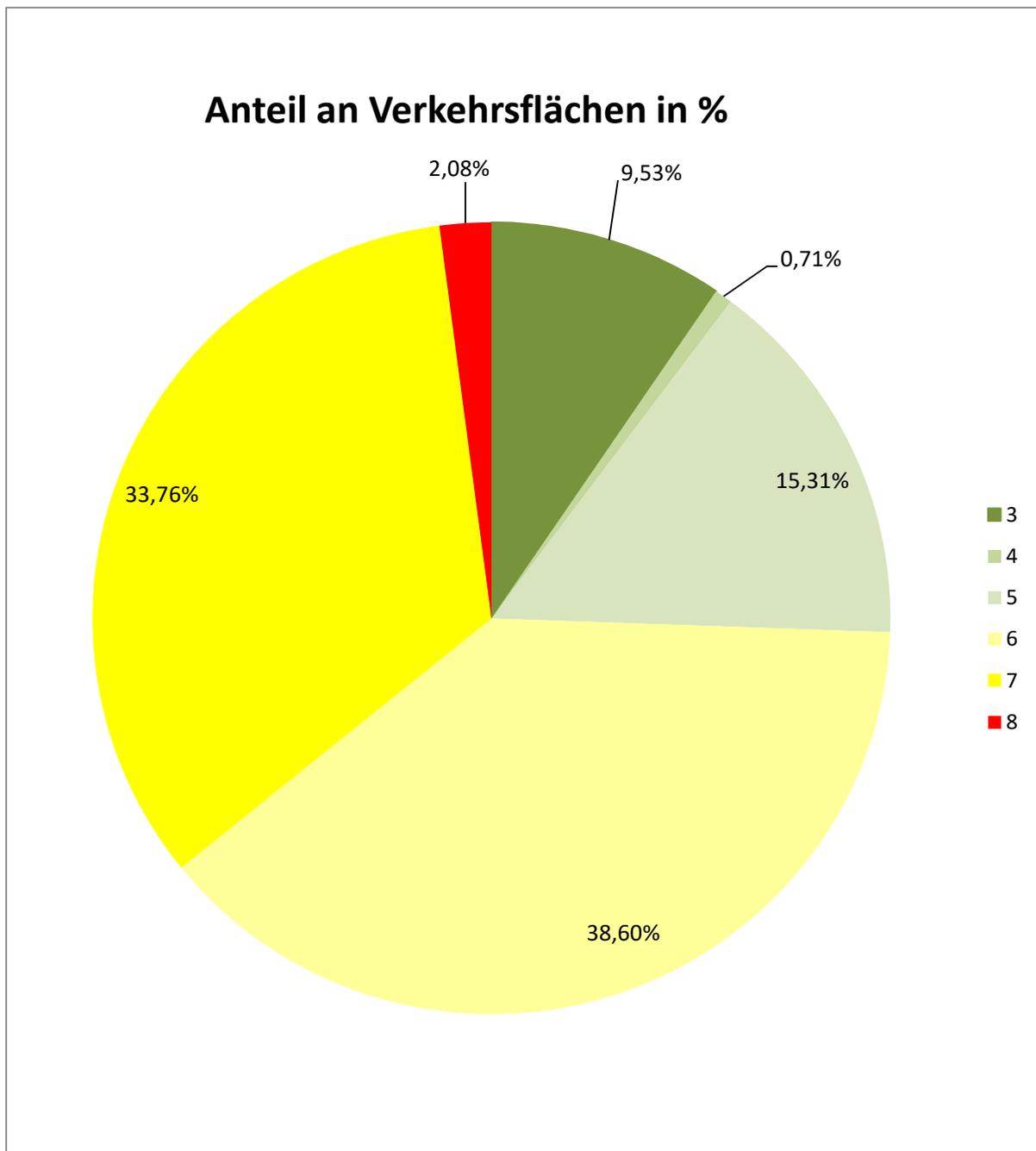


Abb. 17: Verkehrsflächen in Grieben nach Flächenanteil der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

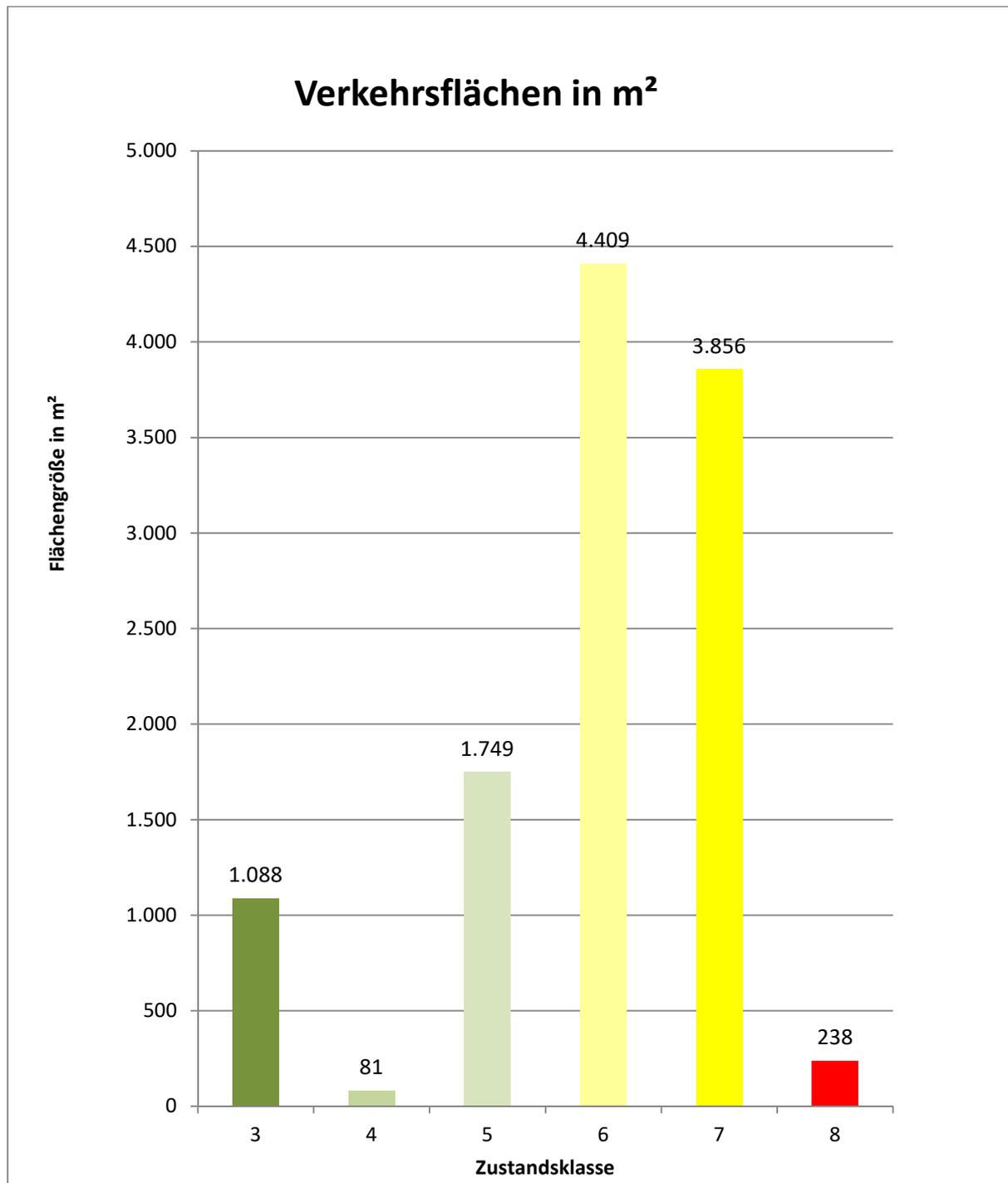


Abb. 18: Verkehrsflächen in Grieben nach Flächengröße der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Die Auswertung nach dem Gesamtwert ergibt eine Durchschnittsnote von 3,52 (vgl. Abb. 4), das entspricht schon der Zustandsklasse 6. Somit ist der aktuelle Straßenzustand bemerkenswert schlecht. Neuwertige und sehr gute Straßenbereiche sind nicht vorhanden. Es gibt zwar sehr wenige Flächen mit dringendem Sanierungsbedarf, trotzdem befinden sich mehr als 70 % der Verkehrsflächen (ca. 8,5 km²) in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand.

4.4. Gemeinde Lüdersdorf

Die Gemeinde Lüdersdorf mit ihren Ortsteilen Boitin-Resdorf, Duvennest, Groß und Klein Neuleben, Palingen, Schattin, Wahrsow, Lüdersdorf und Herrnburg steht mit knapp 230 km² kommunalen Verkehrsflächen bezogen auf diese Flächengröße an dritter Stelle im Amtsbereich. Lüdersdorf befindet sich im Westen des Amtes Schönberger Land und grenzt somit unmittelbar an das Bundesland Schleswig-Holstein.

In den Ortsteilen Lüdersdorf und Herrnburg gibt es keine Straßen, die sich in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand befinden. Dagegen gehören die Straßen in Boitin-Resdorf, Groß Neuleben und Palingen zu den schlechteren im Gemeindegebiet.

In der Gemeinde Lüdersdorf teilen sich die Flächen nach Zustandsklassen wie folgt auf:

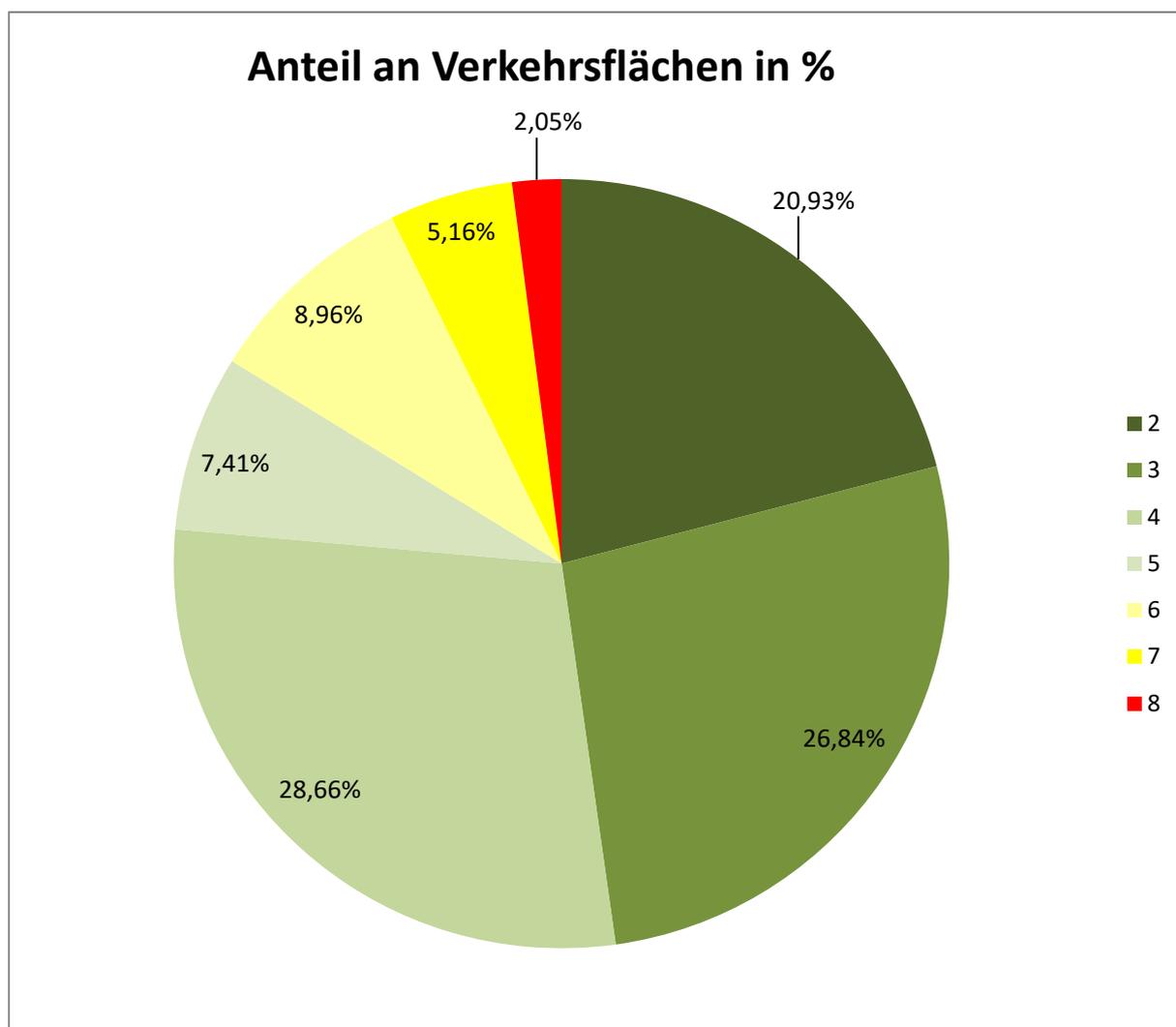


Abb. 19: Verkehrsflächen in Lüdersdorf nach Flächenanteil der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

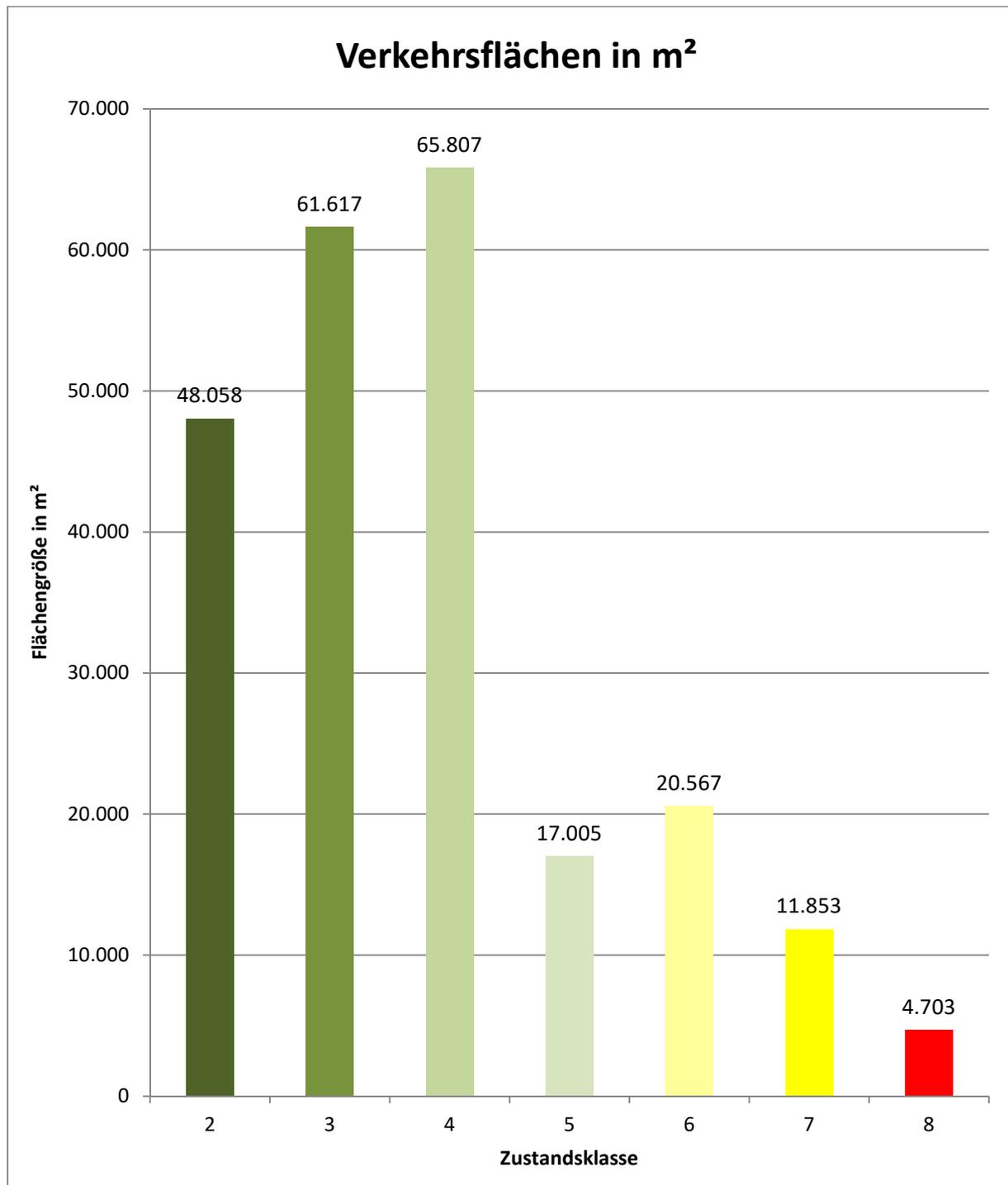


Abb. 20: Verkehrsflächen in Lüdersdorf nach Flächengröße der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Die Auswertung nach dem Gesamtwert ergibt eine Durchschnittsnote von 2,47 (vgl. Abb. 4), das entspricht gerade noch der Zustandsklasse 3. Der durchschnittliche Straßenzustand ist offenbar gut. Tatsächlich gibt es mit etwa 37 km² auch nur ca. 16 % Verkehrsflächen, die sich in einem schlechten bzw. sehr schlechten Zustand befinden. Auffällig ist, dass fast die Hälfte der Verkehrsflächen in einem guten Zustand und damit noch lange nicht sanierungsbedürftig ist.

4.5. Gemeinde Menzendorf

Die Gemeinde Menzendorf befindet sich im Südosten des Amtsbereiches und hat mit 38,5 km² einen geringen Anteil an Verkehrsflächen im Amt Schönberger Land. Zu Menzendorf gehören die Ortsteile Lübsee, Lübseerhagen und Rottensdorf.

In der Gemeinde Menzendorf teilen sich die Flächen nach Zustandsklassen wie folgt auf:

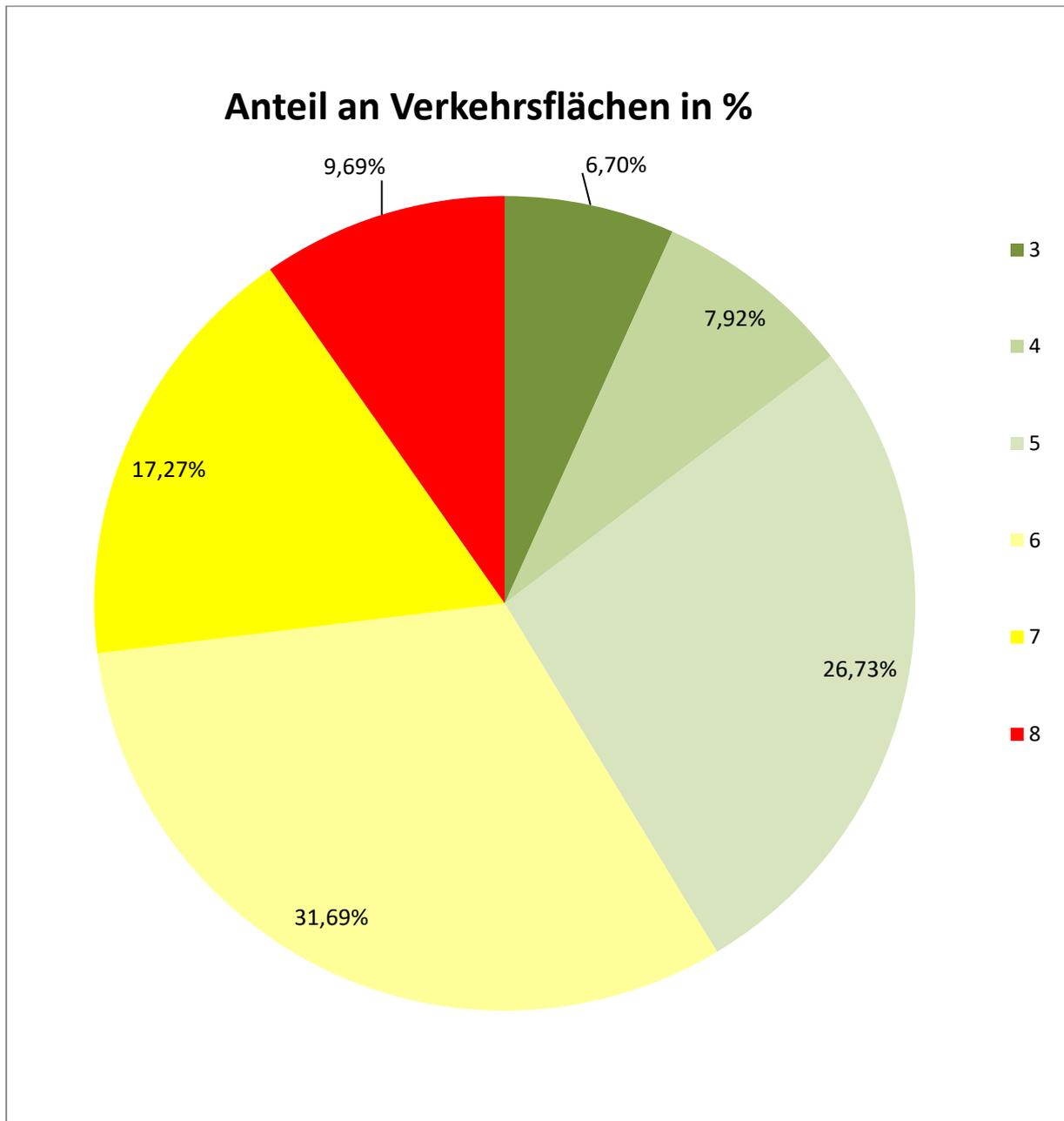


Abb. 21: Verkehrsflächen in Menzendorf nach Flächenanteil der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Neuwertige und sehr gute Straßenflächen gibt es nicht, jedoch einen großen Anteil schlechter Straßenzustände.

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

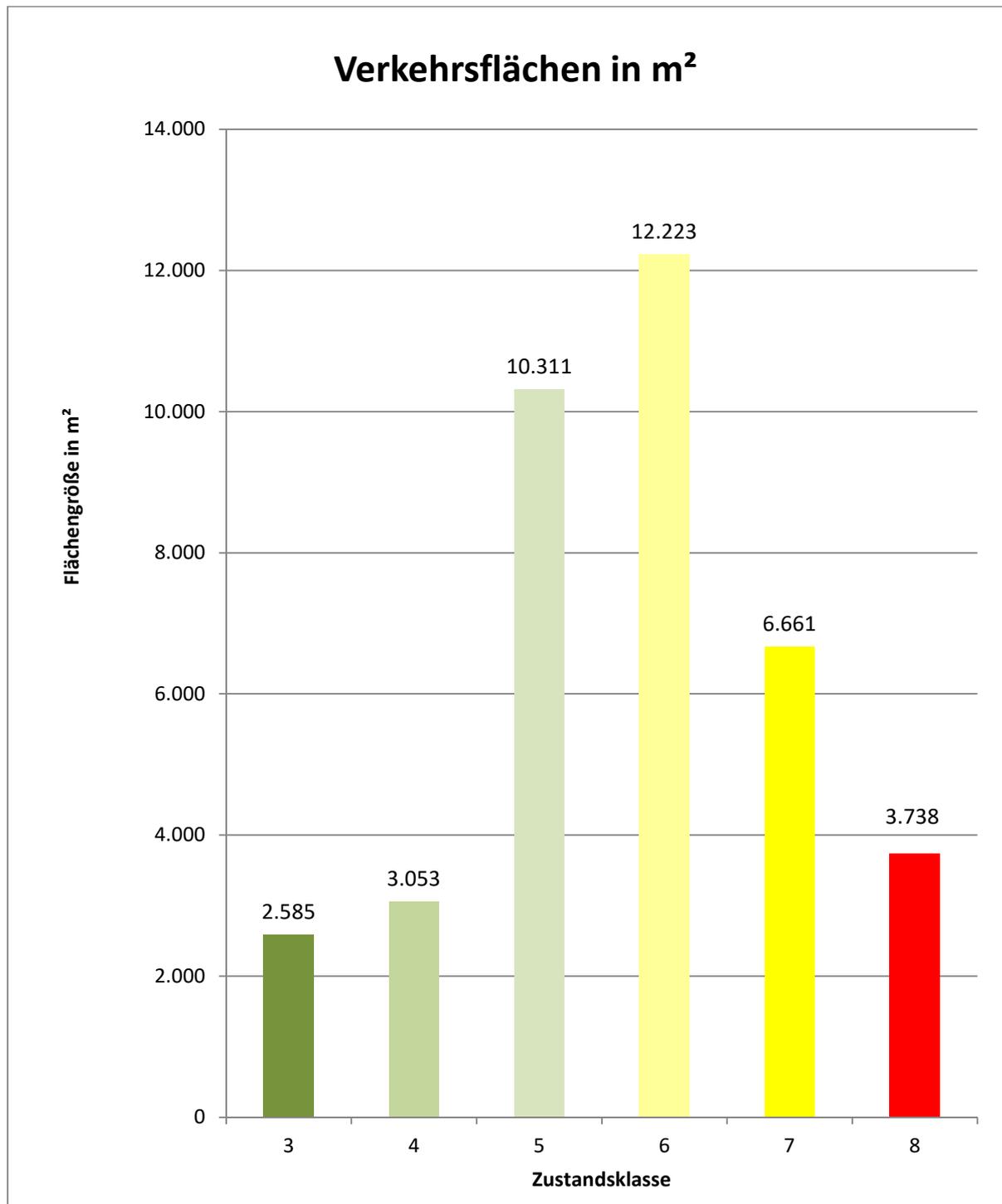


Abb. 22: Verkehrsflächen in Menzendorf nach Flächengröße der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Die Auswertung nach dem Gesamtwert ergibt eine Durchschnittsnote von 3,53 (vgl. Abb. 4), das entspricht schon der Zustandsklasse 6. Der durchschnittliche Straßenzustand ist nicht mehr befriedigend. Fast 60 % der Verkehrsflächen (ca. 22,6 km²) befinden die sich in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand.

4.6. Gemeinde Roduchelstorf

Roduchelsdorf ist die dritte Gemeinde im Südosten des Amtsbereiches und gemessen an den Straßen mit seinen knapp 13 km² Verkehrsflächen die zweitkleinste Gemeinde im Amtsbereich vor Grieben. Zu Roduchelstorf gehören die Ortsteile Rabendorf und Cordshagen.

In der Gemeinde Roduchelsdorf teilen sich die Flächen nach Zustandsklassen wie folgt auf:

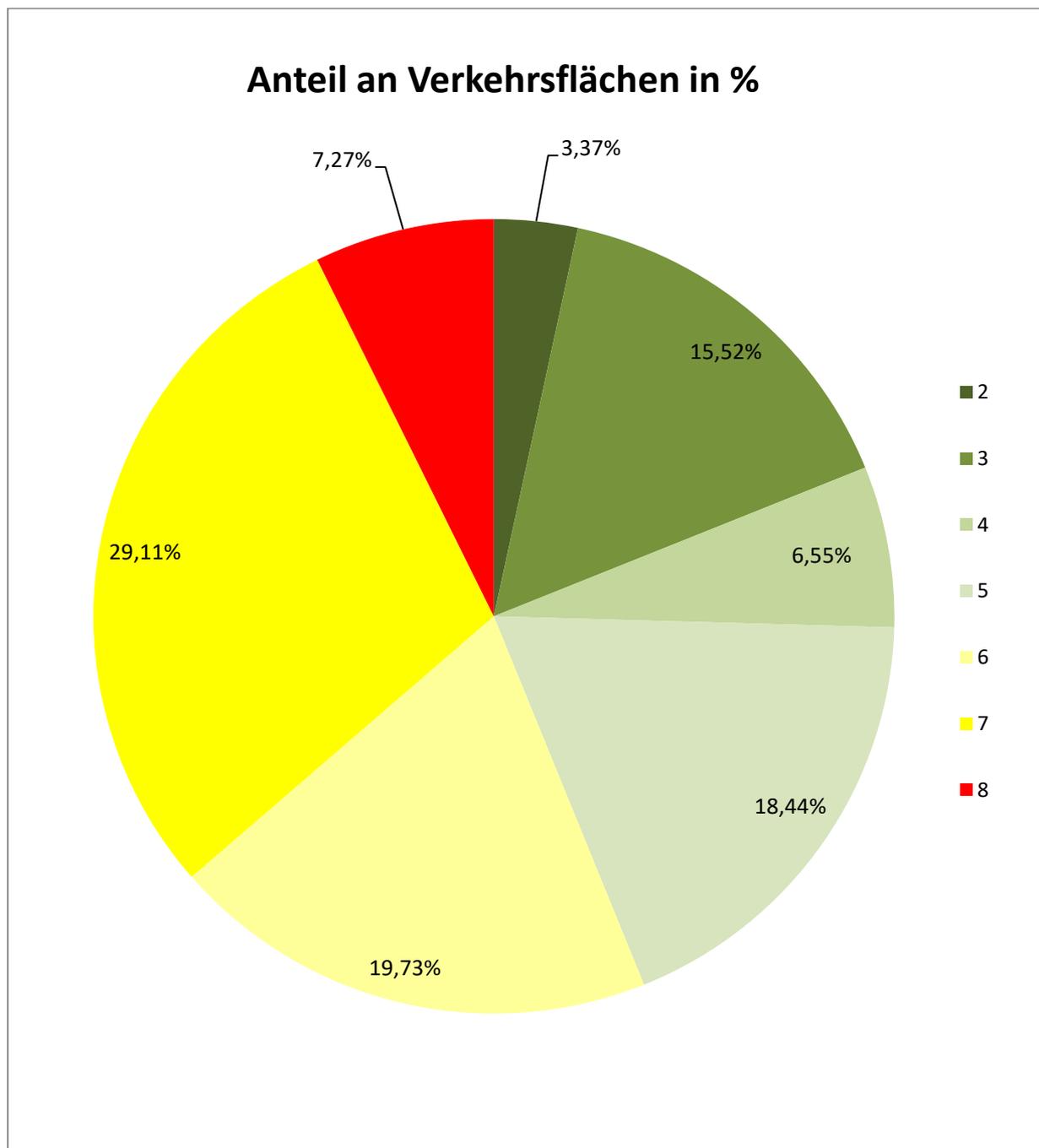


Abb. 23: Verkehrsflächen in Roduchelsdorf nach Flächenanteil der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

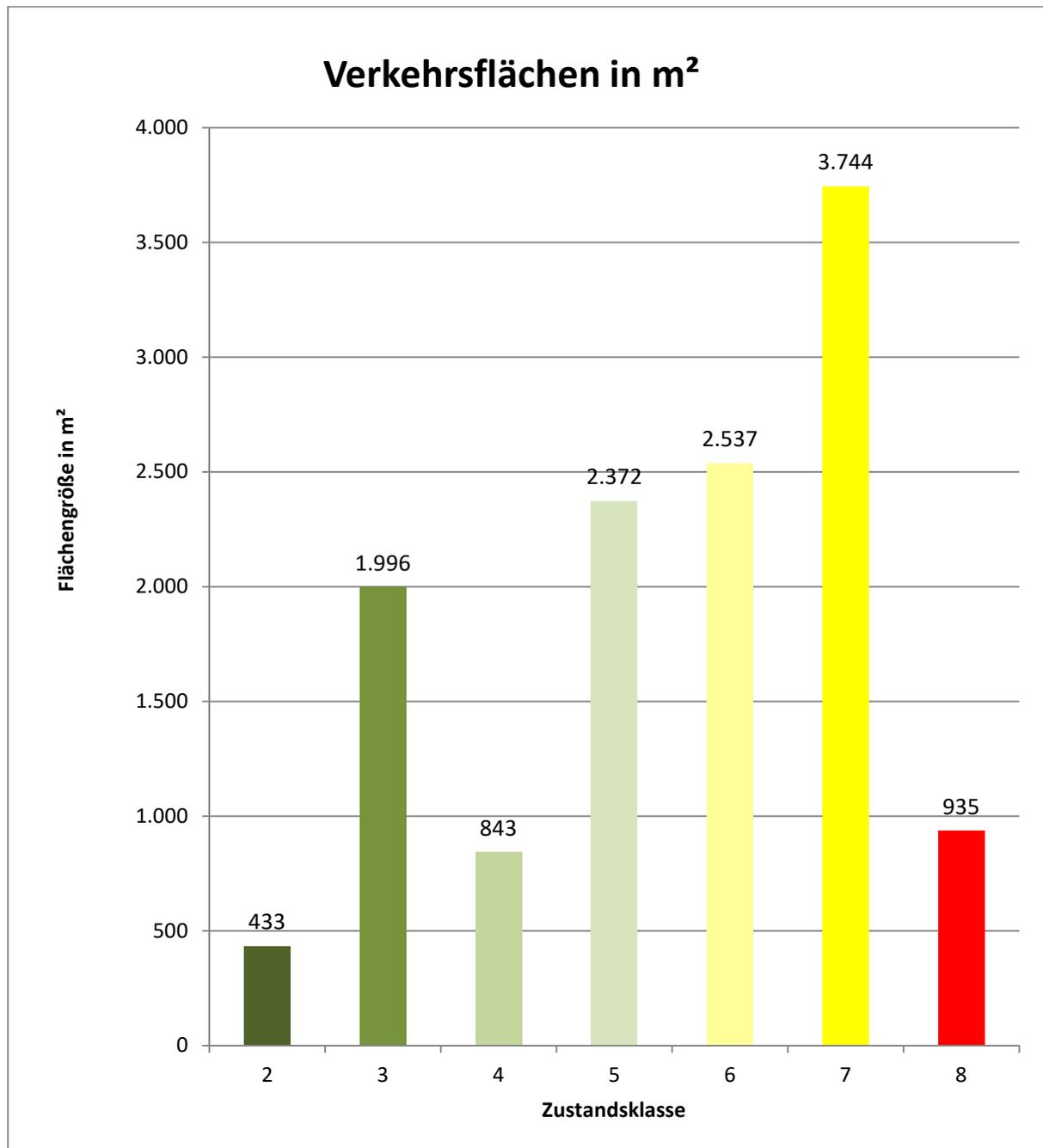


Abb. 24: Verkehrsflächen in Roduchelsdorf nach Flächengröße der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Die Auswertung nach dem Gesamtwert ergibt eine Durchschnittsnote von 3,33 (vgl. Abb. 4), das entspricht der Zustandsklasse 5. Der durchschnittliche Straßenzustand ist also noch befriedigend, damit etwas besser, als in den beiden anderen südöstlichen Gemeinden Grieben und Menzendorf. Fast 60 % der Verkehrsflächen (ca. 22,6 km²) befinden die sich in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand. Dazu gehören alle Flächen im Ortsteil Cordshagen (3,3 km²). Positiv ist, dass lediglich knapp 1 km² Verkehrsflächen in einem sehr schlechten Zustand und damit dringend sanierungsbedürftig sind.

4.7. Gemeinde Selmsdorf

Die Gemeinde Selmsdorf mit ihren Ortsteilen Lauen, Hof Selmsdorf, Sülldorf, Teschow und Zarnewenz hat knapp 186 km² kommunale Verkehrsflächen. das Gemeindegebiet liegt im mittleren Norden des Amtsbereiches. Im Nordwesten und Norden wird Selmsdorf von Wasserflächen begrenzt.

In der Gemeinde Selmsdorf teilen sich die Flächen nach Zustandsklassen wie folgt auf:

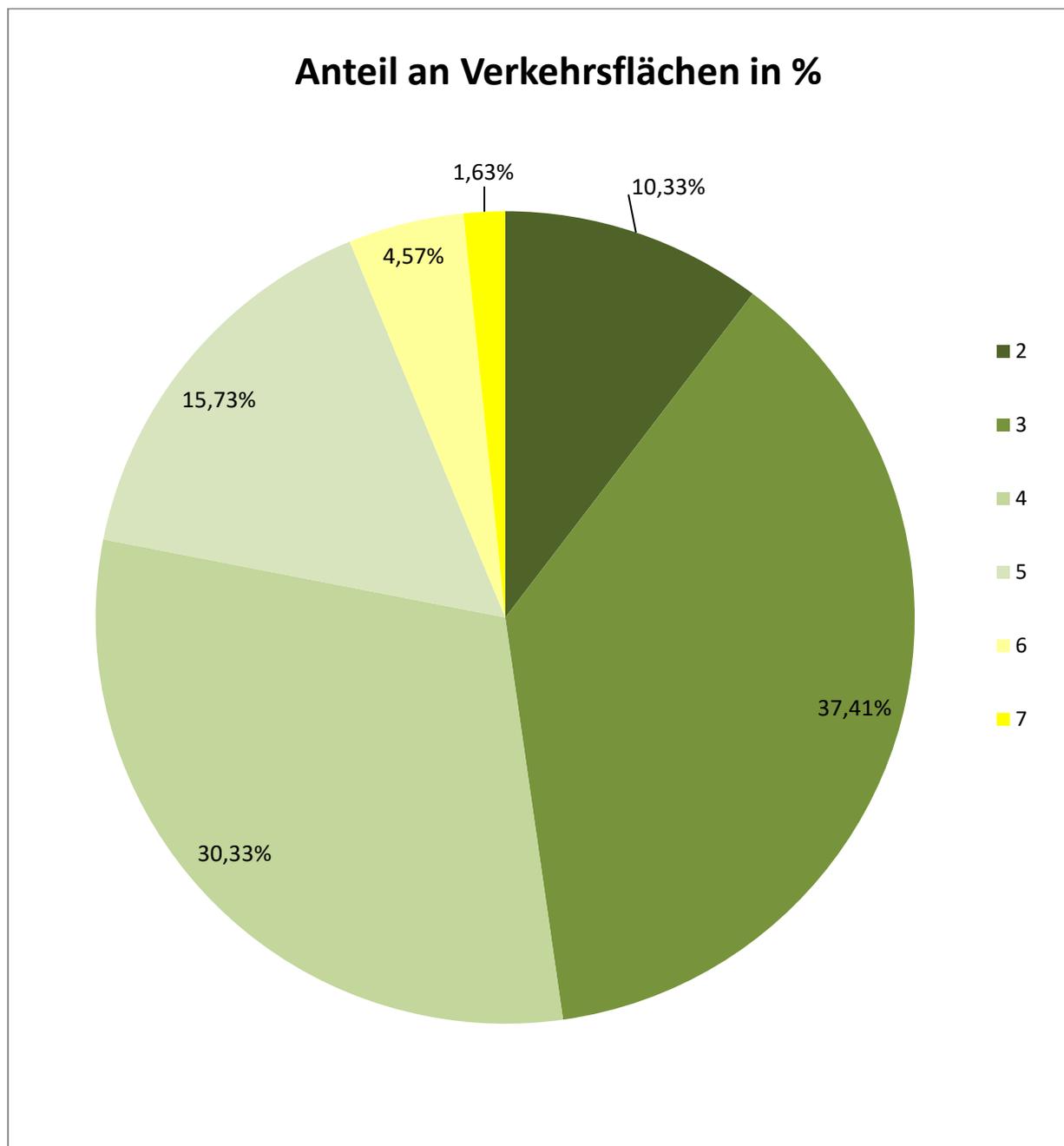


Abb. 25: Verkehrsflächen in Selmsdorf nach Flächenanteil der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

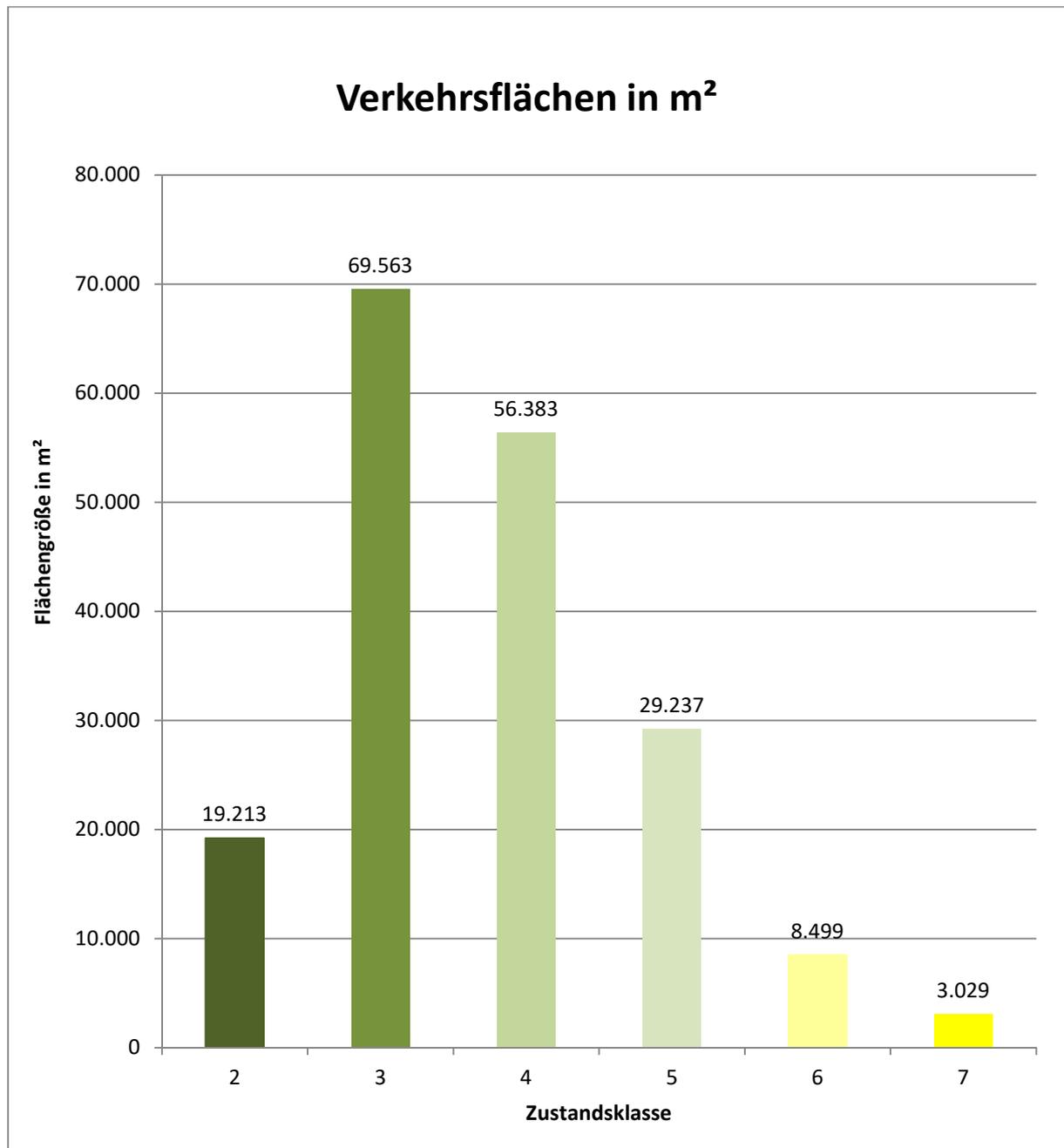


Abb. 26: Verkehrsflächen in Selmsdorf nach Flächengröße der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Die Auswertung nach dem Gesamtwert ergibt eine Durchschnittsnote von 2,44 (vgl. Abb. 4), das entspricht der Zustandsklasse 3. Der durchschnittliche Straßenzustand ist gut und sogar etwas besser, als in der Gemeinde Lüdersdorf. Nur etwa 6 % der Verkehrsflächen (ca. 11,5 km²) befinden die sich in einem schlechten, nichts in sehr schlechtem Zustand. Auffällig ist, dass fast die Hälfte der Verkehrsflächen in einem guten Zustand und damit noch lange nicht sanierungsbedürftig ist.

4.8. Gemeinde Siemz–Niendorf

Die Gemeinde Siemz–Niendorf befindet sich im Süden des Amtsbereiches und hat ca. 56 km² Verkehrsflächen.

Zu Siemz–Niendorf gehören die Ortsteile Bechelsdorf, Groß Siemz, Klein Siemz, Lindow, Niendorf, Ollndorf, Torisdorf und Törpt.

In der Gemeinde Siemz–Niendorf teilen sich die Flächen nach Zustandsklassen wie folgt auf:

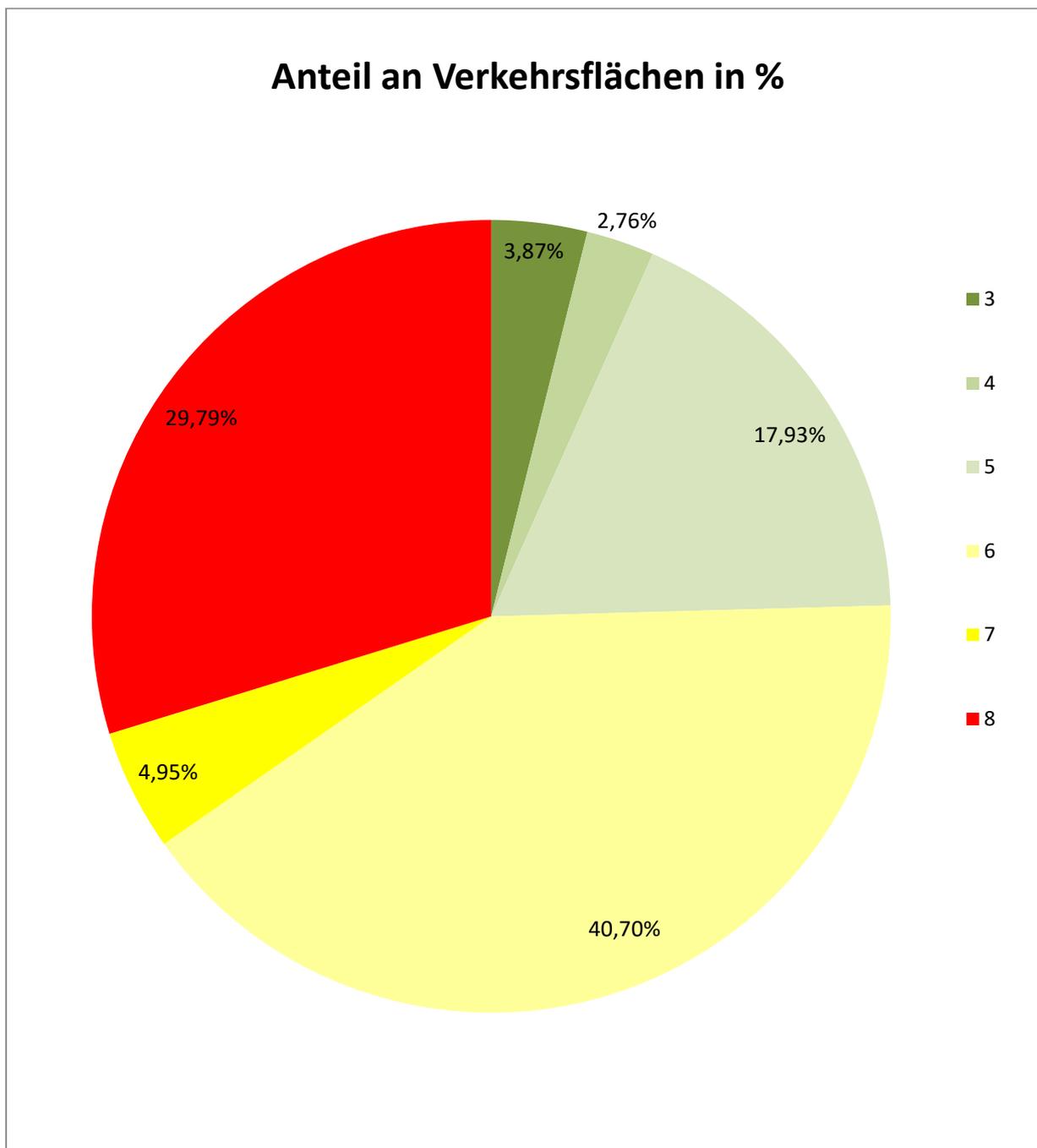


Abb. 27: Verkehrsflächen in Siemz–Niendorf nach Flächenanteil der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

In einem Säulendiagramm dargestellt ergibt sich folgendes Bild:

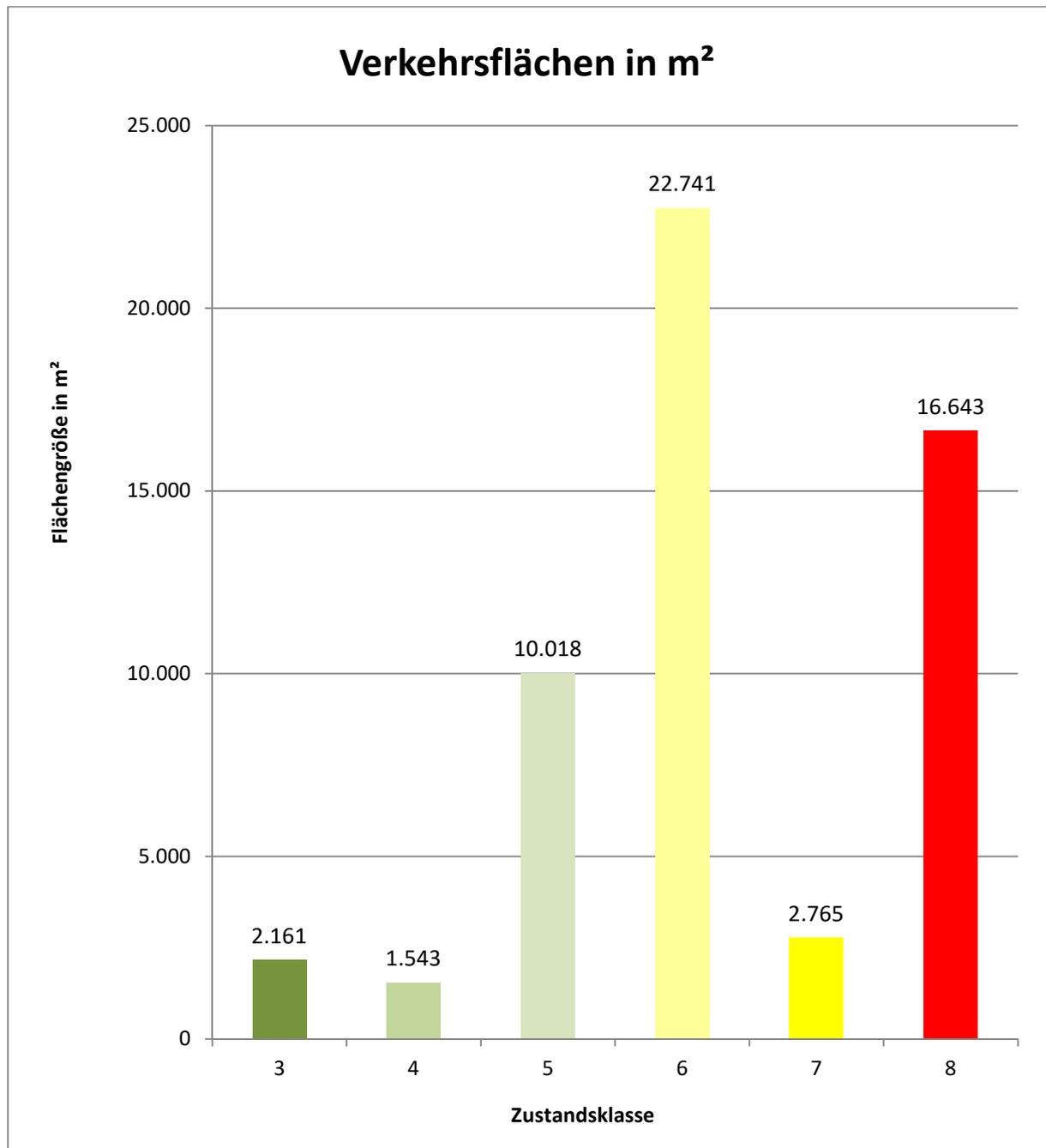


Abb. 28: Verkehrsflächen in Siemz-Niendorf nach Flächengröße der Zustandsklassen gemäß FGSV – Stand 2020

Die Auswertung nach dem Gesamtwert ergibt eine Durchschnittsnote von 3,78 (vgl. Abb. 4), das entspricht der Zustandsklasse 6. Der durchschnittliche Straßenzustand ist damit schlecht und sogar etwas schlechter, als in den drei Gemeinden im Südosten des Amtsbereiches. Nicht einmal 4 % der Verkehrsflächen (ca. 2,2 km²) befinden die sich in einem guten, nichts in sehr gutem Zustand. Auffällig ist, dass sich fast ein Drittel der Verkehrsflächen in einem sehr schlechten und damit unmittelbar sanierungsbedürftigen Zustand befindet.

5. Zusammenfassung

Die Straßenzustandserfassung im Amt Schönberger Land hat deutlich gemacht, wie unterschiedlich die Qualität der Straßenbefestigung in den einzelnen Gemeinden ist. Im Norden und Westen (Selmsdorf und Lüdersdorf mit seinen Ortsteilen) sind die Straßen in einem vorwiegend guten, zumindest befriedigenden Zustand. Schlechte Straßen sind hier kaum anzutreffen.

In den beiden Städten Dassow und Schönberg ist der Straßenzustand im Durchschnitt befriedigend, mit allerdings über 13 % sehr schlechten Verkehrsflächen.

Im Süden und Osten des Amtsbereiches (Grieben, Menzendorf, Roduchelsdorf und Siemz–Niendorf mit seinen Ortsteilen) ist der durchschnittliche Straßenzustand nicht mehr befriedigend. Es gibt kaum gut befestigte Straßen und über 65 % der Verkehrsflächen sind in einem schlechten Zustand.

Über die Ursachen kann in diesem Bericht keine Aussage gemacht werden, weil diese nicht explizit untersucht wurden. Ebenso können keine konkreten Vorschläge für zu planende Maßnahmen gemacht werden. Dazu sind detailliertere Auswertungen und Prognoseberechnungen mit zu erwartenden Erhaltungsmaßnahmen einschließlich der voraussichtlichen Baukosten notwendig.

Dies kann allerdings in einem weiteren Arbeitsschritt auf Grundlage dieser Zustandserfassung erfolgen. Damit kann herausgefunden werden, welche Sanierungsmaßnahmen wichtig sind und in welcher Reihenfolge vorgegangen werden sollte, um das kommunale Straßennetz instand zu halten. Außerdem lassen sich damit qualifizierte Aussagen zu Kosten und Budgetplanungen machen.

Neuenhagen b. Berlin, 15.01.2021

Dipl.-Ing. Joachim Hamann