

OSNABRÜCK 

Straßenzustandsbericht

Ziegeleistraße

zwischen der Mindener Straße und dem Stadtweg
in der Stadt Osnabrück



INHALT:

Straßenzustandsbericht	
Ergebnisse der visuellen Zustandserfassung	Anlage 1
Übersichtskarte	Anlage 2
Profilquerschnitt	M 1 : 100 Anlage 3
Bildverzeichnis	Anlage 4
Lageplan	M 1 : 250 Anlage 5

Aufgestellt: 28.08.2012

Ingenieurbüro Willen
49179 Ostercappeln
Heinrich-Witte-Str. 34
Tel: 05473/911977-0
Fax: 05473/911977- 5
Email: willen@ib-willen.de

Ziegeleistraße

zwischen der Mindener Straße und dem Stadtweg

in der Stadt Osnabrück

Straßenzustandsbericht

INHALTSVERZEICHNIS:

1.0	Straßenbeschreibung.....	- 2 -
2.0	Profilquerschnitt	- 2 -
3.0	Untersuchung des Straßenaufbaus	- 2 -
3.1	Untersuchungsergebnisse und Straßenaufbau	- 2 -
3.2	Kontamination	- 3 -
3.3	Straßenentwässerung	- 3 -
4.0	Visuelle Erfassung des Straßenzustands	- 3 -
5.0	Zusammenfassung / Ergebnis	- 3 -

1.0 Straßenbeschreibung

Die Ziegeleistraße liegt im östlichen Bereich des Stadtteils Lüstringen. Sie beginnt im Süden an der Mindener Straße und endet im Norden am Stadtweg.

Der Untersuchungsabschnitt umfasst die gesamte Länge der Straße auf etwa 310 m.

Die Ziegeleistraße ist eine reine Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr. Die Gesamtbreite zwischen den Grenzen liegt bei ca. 7,00 m.

Die durchgängig asphaltierte Straße hat eine Breite von etwa 4,55 m, ist beidseitig durch eine Bordrinne begrenzt und besitzt auf der linken Seite (westliche Seite) einen etwa 1,75 m breiten Gehweg mit einer Oberfläche aus Betonsteinen. Auf der rechten Seite schließt ein etwa 0,75 m breiter, überwiegend asphaltierter Schrammbord an. Entlang der Anliegergrenzen wird der Straßenraum durch private Einfriedungen, wie Mauern und Borde abgeschlossen.

Auf der Seite des Schrammbordes im Bereich der Anliegerzufahrten wechseln die Oberflächen zum Teil auf Betonsteinpflaster. In der Straßenoberfläche liegen die üblichen Schachtabdeckungen der Kanalisation, die Straßenkappen der Versorger befinden sich zumeist im Gehweg.

Die Masten der Außenbeleuchtung orientieren sich am westlichen Grenzverlauf (Gehweg).

Gemäß der RStO 01 bzw. der Bauweisen der Stadt Osnabrück ist für die Ziegeleistraße die Bauklasse IV vorzusehen.

2.0 Profilquerschnitt

Stat.: 0+000 bis 0+307,40

Das vorhandene Fahrbahnprofil ist noch gut erkennbar. Die Fahrbahn hat durchgängig ein Dachprofil.

Die dargestellten Profilquerschnitte sind der **Anlage 3** zu entnehmen.

3.0 Untersuchung des Straßenaufbaus

3.1 Untersuchungsergebnisse und Straßenaufbau

Der Stadt Osnabrück liegt eine gutachterliche Stellungnahme der Prüftechnik Z+L GmbH aus Osnabrück vom 19.04.2012 vor. Hiernach liegt ein uneinheitlicher Straßenaufbau vor:

ca. 2,0 cm	Asphaltdeckschicht
2,0 – 6,0 cm	Asphalttragdeckschicht
8,0 – 10,0 cm	Grobschotterschicht, mit Bindemittel getränkten Splitt abgestreut (Teer)
9,0 – 22,0 cm	unsortierter Natursteinbruch
Darunter	Auffüllung, unregelmäßig aus Sand-Kies-Schluff-Gemischen mit Beimengungen

Grundwasser wurde am Untersuchungstag bis zu einer Tiefe von etwa 2,00 m nicht festgestellt.

Weitere Einzelheiten können der gutachterlichen Stellungnahme entnommen werden.

3.2 Kontamination

Den chemischen Untersuchungen zufolge sind sämtliche Asphaltsschichten und die darunter liegende, mit Bindemittel getränkte Splittschicht teerhaltig und in die Verwertungskategorie B/C einzuordnen.

Weitergehende chemische Untersuchungen, wie z. B. Asbest, wurden nicht durchgeführt.

Weitere Einzelheiten können der gutachterlichen Stellungnahme entnommen werden.

3.3 Straßenentwässerung

Das Straßenlängsgefälle der Ziegeleistraße verläuft von Norden nach Süden mit bis zu 6 %. Im Mittel liegt das Längsgefälle bei etwa 3,50 %.

Insgesamt sind 7 Straßenabläufe 50 x 50 cm vorhanden, die das gesamte Oberflächenwasser über die beidseitigen Bordrinnen (1-rhg.) sammeln und ableiten.

Die Anzahl der Straßenabläufe ist für die vorhandene Straßenbefestigung mit einer Fläche von etwa 2.200 m² und des hohen Längsgefälles nicht ausreichend. Die fremden Oberflächenabflüsse von den Anliegergrundstücken sind dabei nicht berücksichtigt.

Einige Anliegerzufahrten und sonstige Nebenflächen entwässern ebenfalls zur Straße hin. Dort wird das Oberflächenwasser von den etwaigen Entwässerungsrinnen gesammelt und zu den Straßenabläufen geführt.

Das Quergefälle der Straße ist im Grunde noch gut erhalten. Die Setzungen und Absackungen der Straßenoberfläche sind teilweise deutlich ausgeprägt, aber stellen für die ordnungsgemäße Entwässerung keine Beeinträchtigung dar.

Die festzustellenden Setzungen und Verdrückungen sowie die wenigen Ausbrüche führen bei Regenereignissen nur zu unerheblichen Pfützenbildungen. Das hohe Längsgefälle wirkt sich hier abmindernd aus.

Bei den Entwässerungsrinnen (Betonbordrinne) sind zumeist nur unerhebliche Absackungen festzustellen.

4.0 Visuelle Erfassung des Straßenzustands

Die örtliche Zustandserfassung der Ziegeleistraße wurde am 24.08.2012 vorgenommen. Die Auswertung und Auflistung der Schäden wird in der Tabelle „Ergebnis der visuellen Zustandserfassung“ als **Anlage 1** detailliert aufgeführt.

5.0 Zusammenfassung / Ergebnis

Bei der untersuchten Ziegeleistraße handelt es sich um eine Anliegerstraße ohne nennenswerten Durchgangsverkehr. Die Fahrbahn ist in bituminöser Bauweise, der vorhandene Gehweg in Betonsteinpflaster hergestellt. Der Schrammbord ist überwiegend asphaltiert, sonst in Betonsteinpflaster hergestellt.

Die Entwässerung des Straßenraumes wird über die beidseitig angelegten Bordrinnen und Straßenabläufe realisiert. Die Absackungen der Bordrinnen sind zumeist unerheblich. Es sind lediglich zahlreiche Betonabplatzungen am Bord festzustellen. Das Quergefälle ist durchgehend ein gut erhaltenes Dachprofil.

Die allgemeinen Unebenheiten der Fahrbahn sind durchgängig lediglich deutlich ausgeprägt. Es ist aber damit zu rechnen, dass sich die Absackungen und Verdrückungen in der Oberfläche durch den unterdimensionierten Oberbau und die sehr stark ausgeprägten Netzrisse zukünftig noch verschlimmern.

Die visuelle Erfassung hat in der Fahrbahn einen geschätzten Anteil von 90 % an schweren Schäden durch Einzel- und Netzrisse ergeben. Hinzu kommen leichte Schäden durch offene Nähte, Ausbrüche, Flickstellen und sonstigen Oberflächenschäden. Die sehr stark ausgeprägten Einzel- und Netzrisse sind das Ergebnis eines ungenügenden Straßenoberbaus. Es gibt keine 20 m² große, zusammenhängende Straßenfläche ohne einen Schaden oder einer Flickstelle.

Der Gehweg ist relativ gut erhalten und weist durchgängig nur leichte Unebenheiten und Absackungen auf.

Der Schrammbord auf der rechten Seite ist von Stat. 0+086,10 m bis 0+170,00 m aufgrund von Absackungen und Rissen schwerer beschädigt, ansonsten sind nur leichte Schäden feststellbar.

Im Ergebnis ist die Fahrbahn aufgrund des schwachen Oberbaues durchgehend defekt. Auch die festgestellten, wenn auch leichten Absackungen der Borde und Rinnen bestätigen die unzureichende Statik.

Das ursprüngliche Fahrbahnprofil ist noch gut erkennbar, die vorhandenen Unebenheiten noch akzeptabel. Die insgesamt funktionierende Oberflächenentwässerung ist durch zusätzliche Straßenabläufe zu ergänzen.

Die sehr stark ausgeprägten Einzel- und Netzrisse führen kurzfristig (nächster Winter) zu großflächigen Ausbrüchen und Schlaglöchern in der Fahrbahnoberfläche. Eine sichere Befahrbarkeit bzw. Begehrbarkeit kann spätestens dann nicht mehr gewährleistet werden.

Eine punktuelle oder auch oberflächenhafte Sanierung schafft nur für kurze Zeit Abhilfe. Daher ist eine komplette Straßenerneuerung bzw. ein Straßenneuausbau geboten. Die Durchführung der Fahrbahnerneuerung ist aufgrund der o. b. massiven Risse und deren Auswirkungen schnellstmöglich erforderlich.

Der neue Oberbau ist entsprechend der RStO bzw. der Regelquerschnitte der Stadt Osnabrück nach Bauklasse IV herzustellen. Zudem ist unbedingt eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung vorzusehen.

Aufgestellt:
Osnabrück, den 28.08.2012

INGENIEURBÜRO WILLEN
Dipl.-Ing. Edmund Willen

