



OSNABRÜCK 

Straßenzustandsbericht
Am Riedenbach
von der Miquelstraße bis Meller Straße
in der Stadt Osnabrück



INHALT:

Erläuterungen

Anlage 1

Lageplan

M 1 : 250

Anlage 2

Bildverzeichnis

Anlage 3



OSNABRÜCK 

Straßenzustandsbericht

Am Riedenbach

von der Miquelstraße bis zur Meller Straße

in der Stadt Osnabrück

Erläuterungen

INHALTSVERZEICHNIS:

1.0	Straßenbeschreibung	1
2.0	Profilquerschnitte	3
3.0	Untersuchung des Straßenaufbaus	3
3.1	Untersuchungsergebnisse	3
3.2	Straßenaufbau	3
3.3	Kontamination	5
3.4	Grundwasser	5
3.5	Straßenentwässerung	5
4.0	Visuelle Erfassung des Straßenzustands	6
5.0	Zusammenfassung / Ergebnis	11



1.0 Straßenbeschreibung

Die Straße „Am Riedenbach“ liegt im Stadtteil Schölerberg der Stadt Osnabrück zwischen der Meller Straße und der Schölerbergstraße. Der für die Bestandsuntersuchung relevante Abschnitt beginnt an der Miquelstraße und endet am Fahrbahnrand der Meller Straße. Sie liegt als Verbindungsstraße mit Sammelfunktion in der dort vorhandenen Zone 30 zwischen Iburger und Meller Straße. Die Straße „Am Riedenbach“ ist gegenüber der Miquelstraße wartepflichtig. Es münden im Untersuchungsbereich keine weiteren Erschließungsstraßen auf die Straße. Die Straße „Am Riedenbach“ beginnt an der Meller Straße und führt über die Miquelstraße hinaus zur Ameldungstraße und weiter zur Schölerbergstraße. In Verbindung mit der Miquelstraße stellt die Straße „Am Riedenbach“ einen Teil der Umleitungsstrecken U 30 und U 80 von der Hannoverischen Straße über die Meller Straße zur Iburger Straße und zur A 30 dar. In der Gegenrichtung gibt es die Umleitungsstrecken U 35 und U 91.

Bei dem untersuchten Straßenabschnitt von „Am Riedenbach“ handelt es sich um eine Verbindungsstraße mit Sammel- und Erschließungsfunktion für die anliegende Bebauung. An beiden Seiten ist ein Gehweg auf Hochbord und zum großen Teil auch ein auf der Fahrbahn markierter Parkstreifen vorhanden. Der südliche und nördliche Fahrstreifen werden im Untersuchungsbe- reich durch eine bis zu 12,0 m breite Grüninsel mit Bäumen voneinander getrennt. Die Bebau- ung der Straße besteht überwiegend aus dreigeschossigen Wohngebäuden mit mehreren Wohneinheiten. Neben der Wohnfunktion sind im Straßenabschnitt an der Südseite auch ge- werbliche Nutzungen vorhanden: eine Änderungsschneiderei, ein Spezialitätenrestaurant, eine integrative Kunst- und Musikschule und ein Immobilienunternehmen. Weiterhin befindet sich am südlichen Eckgrundstück Miquelstraße / „Am Riedenbach“ die Kirche St. Joseph.

An der südlichen Straßenseite beginnt der Parkstreifen bei Haus-Nr. 13 und endet bei Haus-Nr. 3. In den anderen Bereichen ist kein oder ein nicht mehr erkennbarer Parkstreifen auf der Fahr- bahn markiert. Die rechte Seite der ca. 6,00 m breiten Fahrstreifen wird aber auch dort zum Längsparken genutzt. Der Parkdruck an der Straße ist durch die Wohnbebauung relativ hoch und wird durch die gewerblichen Nutzungen noch erhöht. Für die Kirche und den Kindergarten sind am südlichen Teil der Straße „Am Riedenbach“ weitere Stellplätze geschaffen worden. Zur Zeit der Bestandsaufnahme waren die Fahrbahnränder zu einem großen Teil zugeparkt. Zum Abend hin waren diese Fahrbahnränder fast vollständig belegt.

Der untersuchte Abschnitt der Straße „Am Riedenbach“ ist von der Miquelstraße (Stat. 0+000 = 25,0 m südlich Fahrbahnrand der Miquelstraße) bis zum Fahrbahnrand der Meller Straße insge- samt ca. 160,4 m lang. Die Gesamtbreite der Straße zwischen den Grenzen beträgt zwischen 22,5 m und ca. 35,4 m (im Anschluss an die Meller Straße). Die Fahrstreifen einschl. Parkstrei- fen sind zwischen den Borden ca. 6,00 m breit. In den Aufweitungsbereichen mit Abbiegespuren verbreitert sich die Asphaltfläche auf bis zu 7,00 m an der Meller Straße und über 11,00 m im Bereich der Einmündung zur Miquelstraße, wo ebenfalls eine Mittelinsel vorhanden ist. Der Gehweg ist an der südlichen Straßenseite ca. 2,80 m (3,60 m südlich), an der Nordseite der Straße ca. 3,20 bis 3,40 m breit, einschl. Sicherheitsstreifen aus Mosaikpflaster.

Die Straße „Am Riedenbach“ wird durch die große Grüninsel mit Linden- und Ahornbäumen geprägt. Daneben besteht zur Miquelstraße eine kleinere Grünfläche mit einer Platane. Weiter- hin sind im südlichen Anschluss des Untersuchungsbereiches weitere Grünflächen vorhanden.

Die Grundstücke sind an der Nordseite mit Mauern, am Ende mit einem Zaun begrenzt. An der Südseite grenzen die Wohngebäude direkt an die Straße, wie auch das letzte, zur Meller Straße gehörige Gebäude an der Nordseite.



Die Gehwege sind auf Hochbord mit Betonplatten 36/36 cm bzw. in Zufahrten mit Betonsteinpflaster und Naturstein-Kleinpflaster hergestellt worden. Im Bereich der Josepha-Kirche wurde der Gehweg in Asphalt hergestellt, der durch eine Baumwurzel stark angehoben und aufgebrochen wurde. Die Querungsstellen der Inseln und die Anschlussbereiche des Gehweges an der Meller Straße wurden mit Betonstein-Rechteckpflaster gestaltet. Der an der nördlichen Seite vorhandene, ca. 0,60 m breite Sicherheitsstreifen aus Mosaikpflaster weist z.T. große Unebenheiten auf. Die Gehwege und die große Mittelinsel sind mit Granit-Hochborden (mit ca. 5 bis 12 cm Vorstand) von der Fahrbahn abgesetzt. Im Bereich Miquelstraße sind Betonhochborde vorhanden. In den Zufahrten wurde der Bord z.T. abgesenkt auf ca. 3 cm. Die Übergänge an der Meller Straße (Ampelkreuzung) und der Verkehrsinsel im Anschluss an die Miquelstraße wurden auf 0 – 1 cm abgesenkt. Der Hochbord des schmalen Überganges am Beginn der großen Mittelinsel läuft in der ursprünglichen Höhe durch.

Der in Teilbereichen beidseitig auftretende Schiefstand der Borde lässt vermuten, dass diese an der Straße „Am Riedenbach“ ohne oder mit einer unzureichenden Rückenstütze eingebaut wurden. Weiterhin haben sich die Fahrbahnträger einschl. der Rinnen und Borde auf Grund eines zu schwachen Unterbaues und der Belastungen durch den Verkehr und in der Fahrbahnmitte (z.T. Kanaltrasse) insgesamt unterschiedlich gesetzt. Viele Borde sind in unterschiedlichem Ausmaß beschädigt.

Die Betonplatten der Gehwege wurden auf Grund der überwiegend angrenzenden Gebäude und Mauern ohne rückwärtige Rasenborde verlegt, auch im Bereich Haus-Nr. 88 Meller Straße. Im Bereich der Grünflächen sind Rasenborde ohne Betonrückenstütze gesetzt worden, was sich meistens durch Schiefstände oder Anhebung der Borde manifestiert. Wo die Gehwegplatten ohne rückwärtige Borde verlegt wurden (Bereich Haus-Nr. 88 Meller Straße) sind die Platten verschoben mit großen Fugenbildungen und Absackungen. Teilweise sind auch Betonplatten durchgebrochen. Die übrigen Gehwegoberflächen sind in Teilbereichen uneben und weisen insbesondere bei Absackungen von Borden und angrenzenden Mosaikpflasterflächen auch tiefere Dellen auf oder wurden durch Verdrückungen angehoben. Zu einem großen Teil sind die Betonplatten-Oberflächen abgenutzt. Die Plattenkanten weisen meistens Abbrüche auf. Einige Betonplatten sind auch durchgebrochen. Die Mosaik- und Kleinpflasterflächen sind durch Verdrückungen und Absackungen ebenfalls mehr oder weniger uneben. Die Zufahrtsbereiche weisen meistens Fahrspuren auf. Im Bereich von Baumwurzeln sind Rasenborde, teilweise auch Betonplatten-, Pflaster- und Asphaltflächen angehoben worden.

Die Fahrbahndecke ist über die gesamte Straßenlänge in der Vergangenheit durch viele Aufgrabungen und Sanierungen getrennt worden, vermutlich auch für die Neuverlegung von Versorgungsleitungen. Dort wurde meistens nur eine provisorische und qualitativ minderwertige Asphaltdecke ohne entsprechende Nahtbehandlung wieder hergestellt. Die übrigen Fahrbahnbereiche sind ihrem Alter entsprechend in weiten Teilen rissig, teilweise auch schon von kleineren bis mittelgroßen Ausbrüchen und Flickstellen geprägt. Insbesondere an den Fahrbahnträgern sind Abbröckelungen des Asphalts die Regel. Teilflächen sind auch durch Ausmagerungen der gebundenen Deckschicht geprägt. Borde, Rinnen und angrenzende Asphaltflächen sind zu einem großen Teil abgesackt oder verdrückt. Die Fahrbahndeckschicht des südlichen Fahrstreifens von Stat. 0+90,0 bis zur Meller Straße wurde kürzlich erneuert.

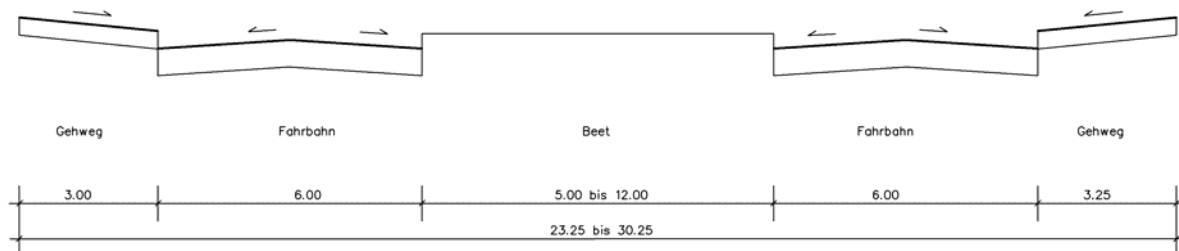
Insgesamt ergibt sich eine untersuchte Straßenfläche von ca. 4.550 m², aufgeteilt auf ca. 50 m² Gehweg in Asphalt, ca. 1.630 m² Gehwegfläche mit Platten- bzw. Pflasteroberfläche, ca. 1.160 m² Grünfläche und rund 2.310 m² Asphaltfahrbahnfläche einschl. der Entwässerungsrinnen aus einer Reihe Betonsteinen 16/16/14 cm. In Teilbereichen sind keine Rinnensteine vorhanden. Möglicherweise wurden sie durch Überzug einer Asphaltschicht verdeckt.



Auf Grund ihres Status als Verbindungsstraße mit Sammel- und Erschließungsfunktion und als Bedarfsumleitungsstrecke für die Autobahn müsste der Oberbau des untersuchten Straßenabschnittes „Am Riedenbach“, mindestens der Bauklasse II der RStO 01 bzw. der Bauweise der Stadt Osnabrück (Hauptverkehrsstraße) entsprechen.

2.0 Profilquerschnitte

Straßenquerschnitt Stat. 0+000 – 0+160
M 1 : 200



3.0 Untersuchung des Straßenaufbaus

3.1 Untersuchungsergebnisse

Im März / April 2012 wurde im Auftrag des Fachdienstes Straßenbau der Stadt Osnabrück durch die Prüftechnik Z+L GmbH aus Osnabrück eine geotechnische Untersuchung (Erkundung der Straßenkonstruktion und des Untergrundes) vorgenommen. Im Straßenbereich der Straße „Am Riedenbach“ wurde eine Rammkernsondierung bis in 2,0 m Tiefe und ein Schurf bis in 0,70 m Tiefe durchgeführt.

Die Ergebnisse können der gutachterlichen Stellungnahme der Prüftechnik Z+L GmbH entnommen werden.

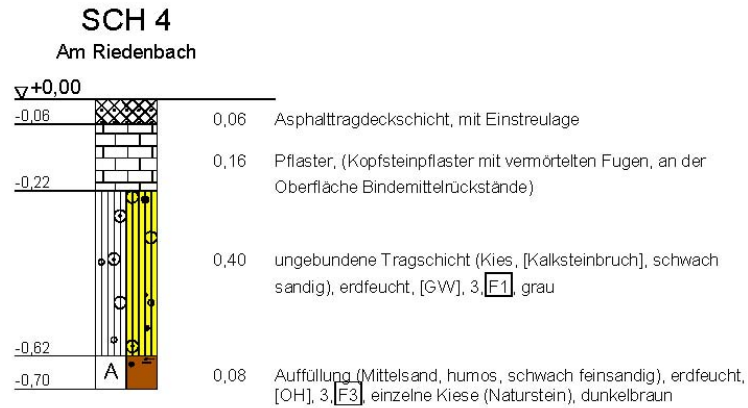
3.2 Straßenaufbau

Der Straßenaufbau und Untergrund ist aus den nachfolgenden Bohrprofilen RKS 5 und dem Schurf SCH 4 der Prüftechnik Z+L GmbH zu erkennen. Hieraus wird deutlich, dass der gebundene Aufbau in stark schwankenden Stärken von 6 cm (SCH 4) bis maximal 28 cm (RKS 5) vorliegt. Unterhalb der 6 cm Asphalttragdeckschicht mit Einstreudecke (SCH 4) liegt in der Fahrbahn noch das alte Kopfsteinpflaster. Dies erklärt vermutlich auch die teilweise geringen Vorstände der Hochborde in der Straße. Unter dem Kopfsteinpflaster und unter dem gebundenen Aufbau sind Tragschichten unterschiedlicher Stärke vorhanden, die teilweise aus schwach schluffigem, unsortiertem Natursteinbruch bestehen. Die mäßige Kornabstufung bedingt insgesamt eine mäßige Tragfähigkeit und Raumstabilität. Unter den ungebundenen Tragschichten sind Auffüllungen aus unterschiedlichen Materialien, meistens mit weicher Konsistenz zu finden. Die Auffüllungen bestehen bei RKS 5 aus sandigem und humosem Schluff mit teilweise geringer bis ungenügender Tragfähigkeit.

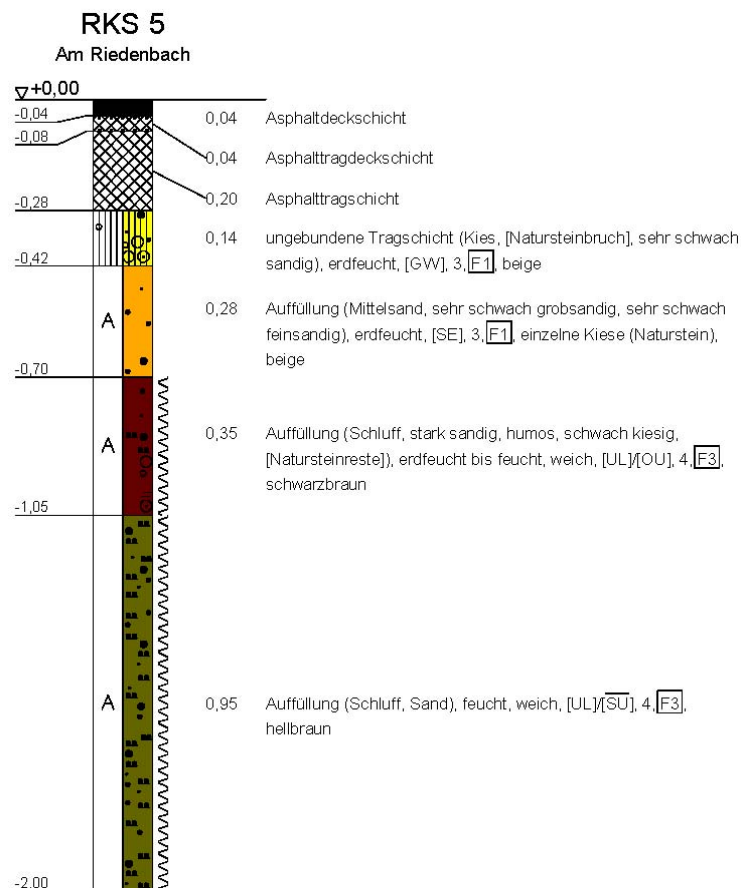


Der gewachsene Untergrund wurde bis zu den Endtiefen der Aufschlüsse nicht erreicht.

Schurf SCH 4 - Bereich Haus - Nr. 11



RKS 5 - Bereich Haus - Nr. 2 und Haus-Nr. 88 (Meller Straße)





3.3 Kontamination

Im gebundenen Straßenaufbau sind in SCH 4 teerhaltige Bestandteile vorhanden. RKS 5 ist gemäß der Untersuchungen teerfrei.

Im Aufschluss waren nachfolgende Werte ermittelt worden:

SCH 4 848,3 mg/kg PAK-Konzentration (in der 6 cm dicken Asphalttragdeckschicht und anhaftendes Bindemittel auf dem Kopfsteinpflaster)

Bei diesen hohen PAK-Konzentrationen (mg/kg) ist im Falle eines Aufbruchs eine Verwertung nach Klasse B und C gemäß RuVA - StB 01 vorzunehmen.

3.4 Grundwasser

Grundwasser wurde bis zur Endteufe nicht erbohrt. Im Anschluss an niederschlagsreiche Zeiten ist mit einem Anstieg des Grundwassers zu rechnen bzw. oberhalb der schluffigen / humosen Sande können bezgl. Mächtigkeit, Ausdehnung und Tiefenlage unregelmäßige Stauwasserhorizonte auftreten. Daher werden die Grundwasserverhältnisse als ungünstig eingestuft.

3.5 Straßenentwässerung

Die Straße „Am Riedenbach“ weist, auf die Fahrstreifenachsen bezogen, nur ein geringes Längsgefälle zwischen 0,57 bis unter 0,1% auf. Sie hat im Bereich der Insel an der Miquelstraße ihren höchsten Punkt und weist ein Gefälle zur Meller Straße auf. Das Längsgefälle lässt sich auf Grund der relativ großen Unebenheiten nicht mehr konkret bestimmen. Es ist nur in ganz wenigen Teilstrecken als ausreichend zu bezeichnen. Die Entwässerungsrinnen sind wegen des nicht ausreichenden Längsgefälles vermutlich als Pendelrinnen hergestellt worden. Das Oberflächenwasser der Meller Straße wird vor bzw. in der Einmündung der Straße „Am Riedenbach“ abgefangen. Aus dem untersuchten Straßenabschnitt „Am Riedenbach“ gelangt kein Oberflächenwasser in anschließende Straßen.

Die Fahrstreifen der untersuchten Straße entwässert mit dem beschriebenen Längsgefälle über ein Dachprofil mit beidseitiger, einreihiger Rinne aus Betonsteinen 16/16/14 cm in die Straßenabläufe mit 50x50 cm Ablaufroste. Der Abstand zwischen den Straßenabläufen beträgt zwischen 18 und 48 m, ohne Berücksichtigung von Zwischen-Hochpunkten der Rinnen. Insgesamt befinden sich 15 Abläufe im Untersuchungsabschnitt der Straße, d.h. jeder Ablauf entwässert im Schnitt rund 230 m² befestigte Straßenfläche. Dies ist für die Abläufe mit Rosten dieser Größe ausreichend. Der Abstand zwischen den Abläufen ist z.T. für das geringe Längsgefälle theoretisch zu groß. Insgesamt ist bei dem geringen Längsgefälle und den teilweise tiefen Dellen in der Fahrbahn und den teilweise versackten Rinnenbereichen eine geregelte Entwässerung der befestigten Straßenflächen nicht mehr vollständig gewährleistet.

Die Gehwege und sonstigen Nebenflächen der Straße entwässern ebenfalls zu den Rinnen. Außerdem weisen die Zufahrten teilweise ein Gefälle zur Fahrbahn auf, so dass bei fehlenden Entwässerungsanlagen auf den angrenzenden Grundstücken auch Oberflächenwasser von den Zufahrten in die Straßenfläche gelangt.



Die Rinnen weisen partielle Vertiefungen auf, in denen stellenweise Oberflächenwasser verbleibt, bis es in offenen Fugen versickert oder verdunstet ist. Sie sind durch Verdrückungen z.T. in ihrer Lage verschoben. Die Pfützenbildung konnte auf Grund des trockenen Wetters zur Zeit der Bestandsaufnahme nicht belegt werden.

4.0 Visuelle Erfassung des Straßenzustands

Die örtliche Zustandserfassung der Straße „Am Riedenbach“ wurde am 03.04.2012 vorgenommen.

In der nachfolgenden Tabelle werden die visuell festgestellten Schäden aufgelistet.



Ergebnisse der visuellen Zustandserfassung

Straße: **Am Riedenbach von Miquelstraße bis Meller Straße**

Ort: **Osnabrück**

Datum: **03.04.2012** aufgenommen von: **Fs**

Schadens Nr	Schadensort	Station	Bild Nr.	leichter Schaden	mittlerer Schaden	schwerer Schaden	Schadensbeschreibung												
							Allgemeine Unebenheiten	Spur- rinnen, Absackungen	Einzel- risse	Netz- risse	Schlag- löcher, Ausbrüche	offene Naht	Flick- stelle	offenes Pflaster	Schacht- deckel abge- sackt / heraus- ragend	Rinne abge- sackt/ Verdrückung	Bord abge- sackt / angeho- ben	Bord defekt	Bord ohne Gründung
							sehr schwach ausgeprägt = a schwach ausgeprägt = b deutlich ausgeprägt = c stark ausgeprägt = d sehr stark ausgeprägt = e												
1	Gehweg	0,00 - 4,70	1		x	x	d	x	x		x	x			x	x			
2	Fahrbahn	4,50 - 9,50	2		x	x	c				x	x							
3	Fahrbahn	7,50 - 10,10	3		x	x	c / d				x								
4	Fahrbahn	7,70 - 11,10			x		c			x					x	x			
5	Fahrbahn	11,00 - 20,40	4		x		c / d	x	x	x									
6	Fahrbahn	10,20 - 23,60	3, 4, 7		x		b				x	x							
7	Fahrbahn	12,00 - 37,50	5, 6		x	x	c / d			x	x	x							
8	Fahrbahn	19,80 - 22,50	7			x	e	x					x		x	x			
9	Fahrbahn	21,50 - 26,50	8			x	c / d	x	x										
10	Fahrbahn	26,00 - 30,00	9			x	d	x	x	x									
11	Fahrbahn	20,00 - 86,00	6		x		c	x				x	x						
12	Gehweg	35,00 - 43,00	10		x		c	x					x						
13	Fahrbahn	41,80 - 42,80	10			x	c / d				x								
14	Fahrbahn	50,00 - 90,00	11		x		c								x	x	x		
15	Fahrbahn	43,70 - 49,50	11		x		c			x			x						



Ergebnisse der visuellen Zustandserfassung

Straße: **Am Riedenbach von Miquelstraße bis Meller Straße**

Ort: **Osnabrück**

Datum: **03.04.2012** aufgenommen von: **Fs**

Schadens Nr	Schadensort	Station	Bild Nr.	leichter Schaden	mittlerer Schaden	schwerer Schaden	Schadensbeschreibung												
							Allgemeine Unebenheiten	Spur- rinnen, Absackungen	Einzel- risse	Netz- risse	Schlag- löcher, Ausbrüche	offene Naht	Flick- stelle	offenes Pflaster	Schacht- deckel abge- sackt / heraus- ragend	Rinne abge- sackt/ Verdrückung	Bord abge- sackt / angeho- ben	Bord defekt	Bord ohne Gründung
							sehr schwach ausgeprägt = a schwach ausgeprägt = b deutlich ausgeprägt = c stark ausgeprägt = d sehr stark ausgeprägt = e												
16	Fahrbahn	51,50 - 56,50	12		x		b / c					x							
17	Fahrbahn	56,50 - 59,50	12			x	d	x		x	x								
18	Fahrbahn	60,50 - 67,30	12		x		c		x										
19	Fahrbahn	68,50 - 70,80	13		x		c / d	x	x	x		x							
20	Fahrbahn	70,60 - 78,20	14		x		c					x	x						
21	Fahrbahn	73,70 - 82,30	15		x		c	x	x						x				
22	Fahrbahn	75,20 - 82,50	15		x		c	x	x	x		x							
23	Fahrbahn	78,3 - 83,50			x		c / d	x							x				
24	Gehweg	50,00 - 147,00	11, 16	x			b	x					x						
25	Fahrbahn	84,50 - 107,50	17	x	x		b					x							
26	Fahrbahn	70,00	16		x		c								x				
27	Fahrbahn	138,50	16		x		c					x			x				
28	Gehweg	150,00 - 151,00	18		x		c	x					x	x					
29	Gehweg	158,90	19	x			b							x					
30	Fahrbahn	160,00	19	x	x		b					x							



Ergebnisse der visuellen Zustandserfassung

Straße: Am Riedenbach von Miquelstraße bis Meller Straße

Ort: **Osnabrück**

Datum:	03.04.2012	aufgenommen von:Fs
--------	------------	--------------------

Schadens Nr	Schadensort	Station	Bild Nr.	leichter Schaden	mittlerer Schaden	schwerer Schaden	Schadensbeschreibung												
							Allgemeine Unebenheiten	Spur- rinnen, Absackungen	Einzel- risse	Netz- risse	Schlag- löcher, Ausbrüche	offene Naht	Flick- stelle	offenes Pflaster	Schacht- deckel abge- sackt / heraus- ragend	Rinne abge- sackt/ Verdrückung	Bord abge- sackt / angeho- ben	Bord defekt	Bord ohne Gründung
							sehr schwach ausgeprägt = a schwach ausgeprägt = b deutlich ausgeprägt = c stark ausgeprägt = d sehr stark ausgeprägt = e												
31	Fahrbahn	159,50			x		b		x										
32	Fahrbahn	135,00 - 141,00		x	x		b									x	x		
33	Fahrbahn	152,40	20	x	x		c						x						
34	Fahrbahn	151,00	21		x		d	x					x		x				
35	Fahrbahn	147,20 - 129,50	22		x		c / d	x	x		x								
36	Fahrbahn	154,00 - 145,00	20		x		b / c					x							
37	Gehweg	151,50 - 134,50	23		x		c	x					x			x	x	x	
38	Fahrbahn	133,00 - 129,50	24		x		c			x					x		x		
39	Fahrbahn	135,40 - 126,80	25		x		c / d	x							x	x			
40	Gehweg	129,00 - 126,00	26		x		c	x					x				x		
41	Fahrbahn	120,30 - 33,00	27, 32		x		c / d	x				x	x						
42	Fahrbahn	129,00 - 125,60	24		x		c / d	x							x				
43	Fahrbahn	119,00 - 68,50	28 - 31		x	x	c / d / e	x	x	x	x	x	x		x				
44	Gehweg	123,00 - 62,00	30, 31, 34		x		c / d	x			x			x		x	x		
45	Fahrbahn	99,20 - 94,60	35			x	d / e	x		x									



Ergebnisse der visuellen Zustandserfassung

Straße: Am Riedenbach von Miquelstraße bis Meller Straße

Ort: **Osnabrück**

Datum:	03.04.2012	aufgenommen von:Fs
--------	------------	--------------------

[illegible]



5.0 Zusammenfassung / Ergebnis

Bei der Straße „Am Riedenbach“ handelt es sich zusammen mit der Miquelstraße um eine Verbindungsstraße zwischen Iburger und Meller Straße mit Sammel- und Erschließungsfunktion). Die Fahrbahn weist eine gebundene Oberfläche auf. Der untersuchte Straßenabschnitt „Am Riedenbach“ hat einen beidseitigen Gehweg auf einer Hochbordanlage und auf der Fahrbahn markierte Parkstreifen.

Die Entwässerung der Fahrstreifen erfolgt über ein Dachprofil in beidseitig vorhandene Rinnen mit Straßenabläufen. Das Dachprofil ist noch erkennbar, aber durch viele Dellen und Fahrspuren deutlich geprägt, auch im Bereich der Kanaltrasse.

Die allgemeinen Unebenheiten der Fahrbahn sind, mit Ausnahme des kürzlich sanierten Bereiches zwischen Stat. 0+90 und Meller Straße (Deckschichterneuerung) in allen untersuchten Bereichen zwischen Stat. 0+000 bis 0+160,4 deutlich, teilweise stark ausgeprägt. In Teilbereichen ist eine sehr starke Ausprägung der Unebenheiten vorhanden, insbesondere durch Absackungen bzw. durch Anhebung des Belages bei Baumwurzeln.

Die visuelle Erfassung hat in der Fahrbahn einen geschätzten Anteil von ca. 30% an Einzel- und Netzrissen, offenen Nähten, Flickstellen und sonstigen Oberflächenschäden ergeben. Der Bereich der Deckschichterneuerung und der Aufweitungsbereich zur Meller Straße sind hiervon allerdings etwas weniger betroffen. Im Anschluss an die vor wenigen Jahren sanierte Meller Straße treten bereits wieder Straßenschäden auf, die sich noch auf ein geringes Ausmaß beschränken. Viele Absackungen und Verdrückungen der Rinnen (ca. 15% der Längen links und 20% der Längen rechts) ergeben im Hinblick auf das sehr geringe Längsgefälle eine gestörte Oberflächenentwässerung. Dies wird sich bei feuchter Witterung auch in einer Pfützenbildung zeigen. Die Pflastersteine der Rinnen sind in geringem Maß beschädigt und die Fugen sind zum Teil offen. In kleineren Bereichen wurden die Rinnen mit Asphalt oder Beton überdeckt, so dass die Wasserführung über die Rinnen auch hierdurch stellenweise unterbrochen wurde. Das geringe Längsgefälle ist meistens nicht ausreichend, um das Wasser geregelt abzuführen. In den abgesenkten Rinnenbereichen bleibt das Wasser dann über einen längeren Zeitraum stehen, bis es verdunstet ist. Zwischen Bordstein und Rinne ist meistens eine offene Fuge von 2 – 3 cm vorhanden. Auch zwischen Rinnensteinen und Asphaltfahrbahn sind offene Fugen zu finden. Die Fahrbahnränder sind zu einem großen Teil abgebröckelt. Es haben sich teilweise bereits tiefere Löcher gebildet.

Die Naturstein-Hochborde der Gehwege weisen meistens geringe Schäden auf. Diese haben zu ca. 5% überwiegend leichte bis mittlere Schäden in Form von Abplatzungen an Ecken und Kanten. Die Borde der Mittelinsel sind insbesondere im ersten Bereich des nördlichen Fahrstreifens vielfach Schäden verschiedener Art. Einige Bordsteine sind auch angebrochen oder teilweise zertrümmert. Zu ca. 30% sind die Bordsteine in ihrer Lage verändert. Entweder sind sie aus der Längsrichtung geraten oder sie sind in unterschiedlichem Ausmaß versackt. Stellenweise wurden sie auch durch Baumwurzeln angehoben. Es handelt es sich bei den Bordsteinschäden um kurze Bereiche von 1 – 5 m-Länge. Wo die Bordsteine einschl. der Rinnen abgesackt sind, hat dies auch Auswirkungen auf anschließende Gehwegoberflächen.

Im Bereich der kleinen Querungshilfe an der Miquelstraße hat der Baum die Rasenborde und die Pflasterfläche stark angehoben. Teilweise sind die Rasenborde in anderen Bereichen (Grünflächen) auch bis unter die Geländeoberfläche versackt oder sind auf Grund fehlender Rückenstützen nach hinten gekippt. Dies hat ebenfalls Auswirkungen auf den angrenzenden Plattenbelag.



Die Asphaltoberfläche des Gehweges im Anschluss an den Gehweg der Miquelstraße weist im allgemeinen starke Schäden auf. Sie ist durch die Baumwurzeln sehr uneben und aufgebrochen. Eine sichere Begehrbarkeit ist hier nicht mehr gegeben. Auch die Mosaik und Kleinpflasterflächen sind in Teilbereichen so uneben, dass eine Begehrbarkeit stark erschwert ist.

Die Plattenoberflächen liegen meistens relativ eben, weisen aber auch einige tiefere Dellen auf, so dass dort teilweise keine Oberflächenentwässerung mehr erfolgt. In einigen Bereichen sind Betonplatten durchgebrochen oder es sind große Fugen entstanden. Einige Platten weisen Kantenschäden, Abbrüche oder Zertrümmerungen auf. Insbesondere im Bereich von Bordabsackungen wurden auch die angrenzenden Platten- und Pflasteroberflächen mit abgesenkt. In diesen Bereichen tritt u.U. ein relativ hohes Quergefälle auf, das bei Frostwetter zum Problem werden könnte. Stellenweise haben sich die Platten in Längsrichtung (im Gegensatz zu anschließenden Oberflächenbelägen) auch gesetzt, so dass kaum noch Quergefälle vorhanden ist. Auch vor den wenigen Zufahrten sind die Oberflächenbeläge relativ uneben. Insgesamt gesehen sind in der Straße „Am Riedenbach“ die Gehwegoberflächen (Platten) meistens noch ausreichend sicher begehbar.

Die Fahrbahn ist bedingt durch den zum großen Teil schwachen gebundenen Aufbau und den nicht ausreichend tragfähigen Unterbau in weiten Teilflächen defekt. Dies zeigt sich in vielen Längs-, Quer- und Netzlissen, Oberflächenausmagerungen und Schlaglöchern, die den dünnen gebundenen Aufbau stellenweise sichtbar machen. Das ursprüngliche Fahrbahndachprofil ist noch erkennbar, aber insbesondere in der Mitte teilweise deutlich abgesenkt. Dort haben sich dann auch Netzlisse gebildet. Über offene Fugen und Risse kann Wasser eindringen und zu weiteren Schäden, insbesondere bei Frost-Tauwechseln führen. Auf beiden Fahrstreifen haben sich bereits Fahrspuren mit (noch) relativ geringer Tiefe gebildet.

Eine oberflächenhafte Sanierung der Fahrbahndeckschichten im Rahmen der Unterhaltung ist in den Bereichen mit nicht ausreichendem Oberbau nicht mehr sinnvoll. Im Zuge einer Kanal- und Versorgungsleitungserneuerung muss die Fahrbahn über eine relativ große Breite entfernt werden, so dass auch die Nebenflächen (Gehwege) in Mitleidenschaft gezogen würden. Daher müssen im Zuge einer Straßensanierung auch die Rinnen und Borde und die Nebenflächen der Straße „Am Riedenbach“ erneuert werden, so dass ein Vollausbau erforderlich wird.

Der vorhandene Oberbau erreicht nicht die erforderlichen Aufbaustärken für eine Bauklasse II der RStO bzw. der Regelquerschnitte der Stadt Osnabrück. Er ist insbesondere im Hinblick auf die ausgewiesenen Umleitungsstrecken im Fall einer Autobahnsperre nicht ausreichend.

Bei der Straßensanierung ist auf die PAK – Kontamination der gebundenen Schichten und deren ordnungsgemäße Entsorgung zu achten.

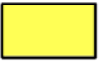
Aufgestellt :
Osnabrück, den. 11.04.2012
Fs/Kk - 120305 \ Erläuterungen.doc

W. J. Suda

Planungsgemeinschaft
S U D A U U G



Legende

-  Schadens Nr.
-  leichter Schaden
-  mittlerer Schaden
-  schwerer Schaden

PLANUNGSGEMEINSCHAFT
SUDAU UG
ING.-ZENTRUM OSNABRÜCK

Datum: 11.04.2012
W.-D. SUDAU BER. ING

Proj. Nr.:
120305
bearbeitet:
Fs/Kk

3		
2		
1		
Nr.	Änderungen	Datum Name

OSNABRÜCK®

Straßenzustandsbericht
Am Riedenbach

Lageplan	Blatt 1	Maßstab: 1: 250	Anlage 2
bearbeitet	Datum	Name	Aufgestellt: Osnabrück, den 2012 Fachbereich Städtebau Fachdienst Straßenbau (61–8)
gezeichnet	11.04.2012	Sd/Fs	
geprüft	11.04.2012	Kk	
gesehen	11.04.2012	Sd	
61–81			



OSNABRÜCK 

Straßenzustandsbericht

Am Riedenbach

von der Miquelstraße bis zur Meller Straße

in der Stadt Osnabrück

B i l d v e r z e i c h n i s



Bilddokumentation Straßenzustandsbericht Am Riedenbach

Bild Nr. 1



Bild Nr. 2



Bild Nr. 3



Bild Nr. 4



Bild Nr. 5



Bild Nr. 6





Bilddokumentation Straßenzustandsbericht Am Riedenbach

Bild Nr. 7



Bild Nr. 8



Bild Nr. 9



Bild Nr. 10



Bild Nr. 11



Bild Nr. 12





Bilddokumentation Straßenzustandsbericht Am Riedenbach

Bild Nr. 13



Bild Nr. 14



Bild Nr. 15



Bild Nr. 16



Bild Nr. 17



Bild Nr. 18





Bilddokumentation Straßenzustandsbericht Am Riedenbach

Bild Nr. 19



Bild Nr. 20



Bild Nr. 21



Bild Nr. 22



Bild Nr. 23



Bild Nr. 24





Bilddokumentation Straßenzustandsbericht Am Riedenbach

Bild Nr. 25



Bild Nr. 26



Bild Nr. 27



Bild Nr. 28



Bild Nr. 29



Bild Nr. 30





Bilddokumentation Straßenzustandsbericht Am Riedenbach

Bild Nr. 31



Bild Nr. 32



Bild Nr. 33



Bild Nr. 34



Bild Nr. 35



Bild Nr. 36





Bilddokumentation Straßenzustandsbericht Am Riedenbach

Bild Nr. 37



Bild Nr. 38



Bild Nr. 39

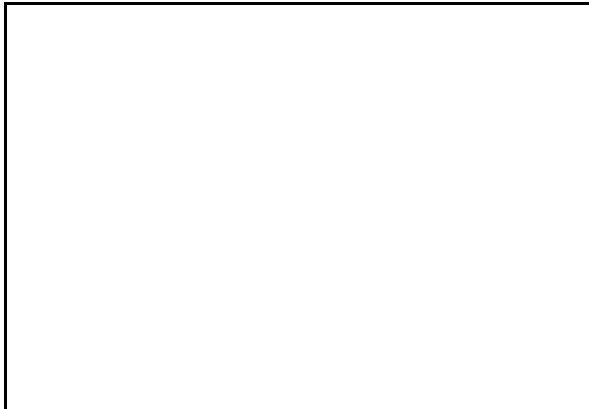


Bild Nr. 40

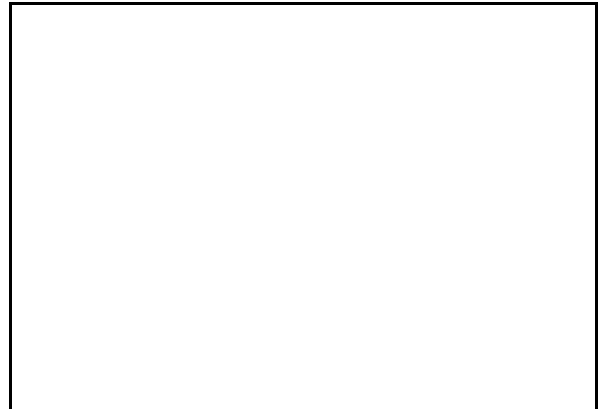


Bild Nr. 41

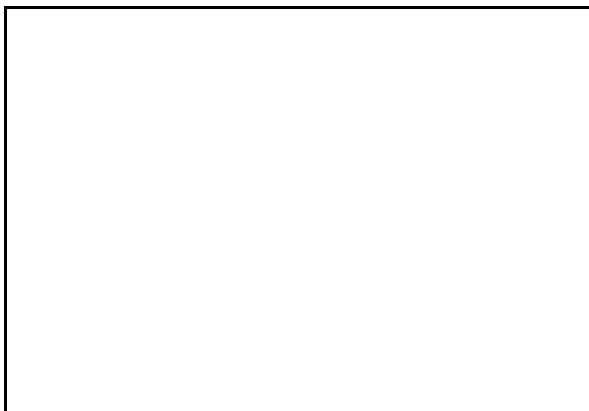


Bild Nr. 42

