

## 17. Wahlperiode

### Schriftliche Anfrage

#### des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 09. Juni 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Juni 2015) und **Antwort**

#### Welches Ziel hat die vermessungstechnische Straßenbefahrung?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage1: Welche Daten werden bei der vermessungstechnischen Straßenbefahrung konkret gesammelt?

Antwort zu 1: Der zu erfassende Datenbestand setzt sich aus folgenden Objekten zusammen:

##### Verkehrsflächen

- Öffentlicher Platz
- Gehweg
- Trennstreifen
- Radweg
- Geh- und Radweg
- Fußgängerzone
- Fahrbahn
- Längs-/Querneigung
- Haltestelle (Bus)
- Haltestellenwartebereich
- Wartehaus
- Kabelschacht
- Parken (Parkstreifen und -buchten)
- Rampe
- Gleiskörper (Straßenbahn)
- Aus-/ Einfahrt (Gehwegüberfahrt)
- Aufmerksamkeitsfeld (taktile Bodenindikatoren)
- Aufmerksamkeitsstreifen
- Fahrbahnschwelle
- Grünfläche
- Zugangsbauwerk
- Schleife
- Überquerungsstelle

##### Zustandserfassung der Verkehrsflächen

Für alle Fahrbahnbeläge (nur Hauptverkehrsstraßen)

- Längsebenheit (Planographensimulation)

Für Asphalt

- Allgemeine Unebenheiten (AUN), außer Hauptverkehrsstraßen

- Spurrinntiefe (SPT) (Maximum), für Hauptverkehrsstraßen
- Risse (RIS; einschließlich offene Pflasterfugen)
- Eingelegte Flickstellen (EFLI)
- aufgelegte Flickstellen (AFLI)
- Sonstige Oberflächenschäden (OBS)
- Ausbrüche (AUSBR)
- offene Nähte

Für Beton

- Allgemeine Unebenheiten (AUN), außer Hauptverkehrsstraßen
- Längs- und Querrisse (LQRL, LQRP)
- Eck- und Kantenschäden (EKSL, EKSP)
- Bituminöser Teilersatz (BTEF, BTEP)

Für Pflaster

- Allgemeine Unebenheiten (AUN), außer Hauptverkehrsstraßen
- Spurrinntiefe (SPT) (Maximum)
- Risse (RIS; offene Pflasterfugen)
- Flickstellen (FLI)
- Sonstige Oberflächenschäden (OBS)

Für alle Nebenanlagen

- Allgemeine Unebenheiten (AUN)
- Risse (RIS; einschließlich offene Fugen)
- Flickstellen (FLI)
- Sonstige Oberflächenschäden (OBS)

##### Straßenobjekten, Sondernutzungen

- Baumscheibe
- Springbrunnen/ Zierbrunnen
- Denkmal
- Feste Fahrradständer
- Treppe
- Entsorgung/ Müllcontainer
- Kleinbauten/ Sondernutzung
- Brücke
- Bordstein (Bordkante)
- Gebäudekanten/Zaun
- Straßenentwässerungsrinne

- Sitzbank
- Geländer
- Mauer
- Verkehrsschutzgitter/Wegsperre
- Schranke
- Leitplanke
- Gebäudeeingang
- Kabelkasten/ Schaltkasten
- Schaltkasten auf Kurzmast/Ampelkasten
- Kanaldeckel
- Straßensinkkasten/ Regeneinlauf
- Wasserspender/Trinkwasserbrunnen
- Wasserpumpen/ -brunnen
- Poller
- VIZ-Infotafeln
- Anlegestellen
- Ladesäule für Elektroautos
- Telefonzelle/ Telefonstele
- Säule (Werbefläche)
- Uhr
- Fahnenmast
- Mast
- Taxirufsäule
- Hydrant
- Müllbox/ Abfallbehälter
- Streugutbehälter
- Spielgerät
- Briefkasten
- Touchpoint (Touchscreen-Terminals)

#### Lichttraumprofil (Durchfahrtshöhen und –breiten)

- Brücken
- Portale/Schilder-brücken
- Fahrdraht/ Oberleitung
- Lichtsignalanlagen (Ausleger, Kragarm)
- Tunnel
- sonstige

#### Verkehrszeichen nach der aktuellen StVO

#### Fußgängernetz (Knoten- und Kantenmodell)

Der zu erfassende Datenbestand wird in Form von Shape-Dateien erfasst. Es handelt sich hierbei um Geodaten (Vektordaten = Geometriedaten in Form von Punkten, Linien und Flächen).

Frage 2: Werden alle Straßen des Landes Berlin durch diese Straßenbefahrungen erfasst?

Frage 3: Wenn nur bestimmte dann welche Straßen, welcher Ordnung?

Antwort zu 2 und 3: Alle Straßen des Landes Berlin werden erfasst.

Frage 4: Wozu werden die gesammelten Daten über den Zustand aller Verkehrsflächen, wie Straßen, Gehwege und Radwege verwendet? Für welche Maßnahmen soll der dadurch geschaffene Datenbestand des Berliner Straßenlandes verwendet werden?

Antwort zu 4:

Mit der Erfassung des Straßenzustandes erhält das Land Berlin einen Überblick über die Güte der vorhandenen Infrastruktur. Die dabei zu bewertenden Merkmale sind in Regelwerken des Straßenbaus

- Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI)
- Arbeitspapiere zur Systematik der Straßenerhaltung AP 9 (Reihen A und K)
- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen (ZTV ZEB), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

definiert. Die Auswertung ermöglicht eine Ermittlung von Zuständen und Schadensmerkmalen.

Die Daten werden in das „Verkehrsinformationssystem Straße (VISS)“ im Modul „Zustand“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hinterlegt.

Die Zustandserfassung und -bewertung ist ein wesentlicher Baustein für den Aufbau eines kommunalen Erhaltungsmanagements für Berlin. Ausgehend von den Zustandsdaten können Prognosen zur Zustandsentwicklung getroffen werden. In Kombination mit Verkehrs- und Aufbaudaten werden die Voraussetzungen für die Erarbeitung eines Erhaltungsmanagementsystems geschaffen.

Frage 5: Wer soll auf diese Daten Zugang bekommen?

Antwort zu 5: Zugriff auf die Daten des VISS haben die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden der Bezirke und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

Frage 6: Inwieweit werden Sanierungen nach den gewonnenen Daten priorisiert?

Antwort 6: Die einzelnen Schadensmerkmale der Zustandswerte treffen zusammengefasst zu sogenannten Teilwerten fundierte Aussagen zum Gebrauchswert und zum Substanzwert der Verkehrsfläche. Über die weitere Zusammenfassung dieser Werte zu einem Gesamtwert kann eine objekt- oder netzbezogene Darstellung des Zustandes (Gesamtberlin und nach Bezirken) erzeugt sowie eine Rang- und Reihenfolge erstellt werden.

Frage 7: In welchem Zusammenhang stehen die vermessungstechnische Straßenbefahrung und die regelmäßigen Begehungen durch die Bezirksamter? Wird der aufgebaute Datenbestand durch die regelmäßigen Begehungen aktualisiert?

Antwort zu 7: Der durch die vermessungstechnische Straßenbefahrung gewonnene Datenbestand liefert Berlin erstmalig einen einheitlichen und vollständigen digitalen Datensatz über Bestand und Zustand der Berliner Infrastruktur. Der sich nach der Befahrung ändernde Straßenzustand kann in Zukunft durch aufbauende Arbeiten öffentlicher Behörden weitergeführt und ergänzt werden.

Frage 8: Soll diese vermessungstechnische Straßenbefahrung in regelmäßigen Abständen wiederholt werden? Wenn ja, in welchen?

Antwort zu 8: Unter Berücksichtigung der weiteren Verkehrsentwicklung und der daraus resultierenden Veränderungen im Straßenland empfiehlt die FGSV eine Wiederholungsmessung im ca. 5-Jahresrhythmus.

Berlin, den 23. Juni 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n   G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Juni 2015)