

Straßenausbaukonzept der Gemeinde Rastede

Teil 1: Allgemeines (Kapitel 1 - 3 beschlossen)

Teil 2: Sanierungskonzept Außerortsstraßen (Kapitel 4 beschlossen)

Teil 3: Sanierungskonzept Innerortsstraßen (Kapitel 5 Entwurfsfassung)



5. Ergebnis Sanierungskonzept Innerortsstraßen

5.1 Allgemeines

Das Kapitel 5 des Straßenausbaukonzeptes hat als Abschlussergebnis analog zum (bereits vorhandenen) Kapitel 4, Sanierungskonzept für Außerortsstraßen, ein Sanierungskonzept für Innerortsstraßen. Der Weg dorthin ist bereits bei der Erstellung des Straßenausbaukonzeptes in den Kapiteln 1 bis 3 eingehend erläutert worden. Auf eine Wiederholung im einzelnen wird daher verzichtet.

Zur besseren Verdeutlichung wird hier jedoch noch einmal wiederholt, nach welchen Kriterien (siehe hierzu auch Kapitel 2.2.2) die Unterteilung in Innerorts- und Außerortsstraßen vorgenommen wurde.

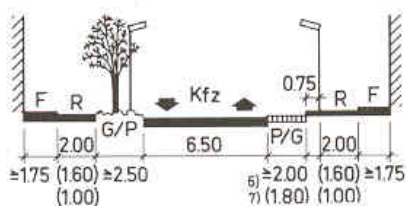
- Alle Straßen innerhalb der Ortsdurchfahrt zählen grundsätzlich zu den Innerortsstraßen.
- Alle Straßen außerhalb der Ortsdurchfahrt zählen grundsätzlich zu den Außerortsstraßen.
- Bei Straßen, die aufgrund ihres Verlaufes demnach zu den Innerorts- und Außerortsstraßen gezählt werden müssen, wird die Trennung nicht direkt am Ortsschild vorgenommen, sondern an einem sich aus der Bebauung ergebenden Punkt.
- Straßen, die aufgrund der zuvor genannten Einteilung zu den Außerortsstraßen zählen müssten, jedoch eine zusammenhängende Bebauung haben (z.B. Gleisweg, Lauwstraße), zählen zu den Innerortsstraßen.

5. 2 Einstufung der Straßen

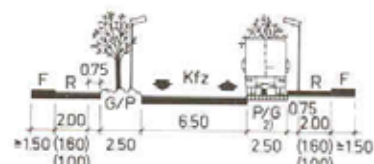
In einem ersten Schritt sind diese Straßen nach den Vorschriften über die Anlegung von Erschließungsstraßen (EAE) eingeteilt worden. Bei der Erstellung des Straßenbeleuchtungskonzeptes ist analog verfahren worden, daher ist an dieser Stelle auf die bereits vorhandene Einteilung zurückgegriffen worden.

Um einen Eindruck zu bekommen, bei welcher Straße es sich beispielsweise um eine Sammelstraße handelt, sind Regelquerschnitte aus den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) mit Beispielen aus dem Gemeindegebiet nachstehend abgebildet.

Typ Hauptsammelstraßen 2



Typ Hauptsammelstraßen 3



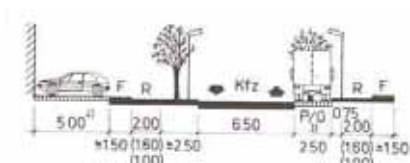
Beispiele für eine Hauptsammelstraße 3



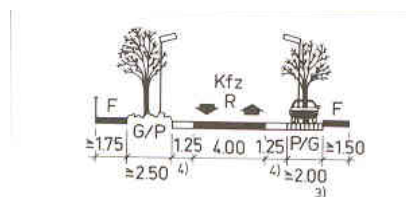
Oldenburger Straße

Schulstraße

Typ Sammelstraßen 1



Typ Sammelstraße 2

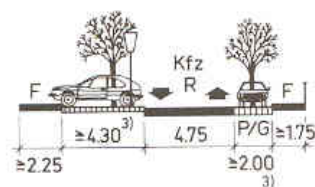


Beispiele für eine Sammelstraße 2

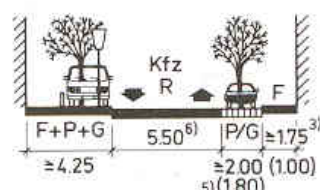


Elbestraße

Anwohnerstraßen 1



Anwohnerstraßen 2



Beispiele für eine Anwohnerstraße 1

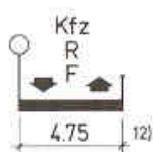


Schützenhofstraße



Fuldastraße

Anwohnerwege 1



Saalestraße

Für die Einteilung nach der EAE wurde nur der bauliche Querschnitt der Straße zugrunde gelegt. Das hat zur Folge, dass Straßen mit in die Untersuchung einbezogen worden sind, die augenscheinlich aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion eine geringere Bedeutung haben. So hat sich z.B. gezeigt, dass Straßen aufgrund ihrer baulichen Gegebenheiten als Sammelstraße eingestuft worden sind, jedoch von ihrer Bedeutung her eher als Anliegerstraße zu sehen sind.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass keine beitragsrechtliche Einstufung gemäß der Straßenausbaubeitragssatzung erfolgt ist.

5.2.1 Auflistung der zu untersuchenden Straßen

Bei den weiterführenden Untersuchungen wurden nur die gemeindeeigenen Straßen der EAE-Kategorien Hauptssammelstraßen, Sammelstraßen und Anwohnerstraßen mit ihren verschiedenen unterschiedlichen baulichen Querschnitten herangezogen. Bei den Anwohnerwegen wurde aufgrund ihrer geringen verkehrstechnischen Bedeutung für die Allgemeinheit auf eine weiterführende Untersuchung verzichtet. Das kann zur Folge haben, dass sanierungsbedürftige Straßen wie z.B. der Meenheitsweg in Hahn-Lehmden, aufgrund des untergeordneten Querschnittes nicht näher untersucht wurden.

Die in der jüngsten Vergangenheit verschiedenen komplett erneuerten innerörtlichen Straßen wurden bei der Auflistung der zu untersuchenden Straßen nicht berücksichtigt, da sie keine Schäden aufweisen.

Es handelt sich im einzelnen um folgende Straßen:

August-Brötje-Straße, Schloßstraße, Ladestraße, Bahnhofstraße ,

Nachstehend sind nun die für das Innerortsstraßensanierungskonzept relevanten Straßen aufgeführt:

Am Nordkreuz, Sandbergstraße, Schulstraße, Lehmden Straße, Klein Feldhus, Am Liethegleis, Am Horstbusch, Bachstraße, Eichendorffstraße, Mühlenstraße, An der Bleiche, Feldbreite, Parkstraße, Südender Straße, Schillerstraße, Voßbarg, Danziger Straße, Goethestraße, Elbestraße, Leuchtenburger Straße, Am Waldrand, Hohe Looge, Am Hang, Am Wiesenrand, Am Winkel, Beethovenstraße, Brahmstraße, Brucknerstraße, Föhrenkamp, Gluckstraße, Haydnstraße, Händelstraße, Listzstraße, Lortzingstraße, Marienstraße, Mozartstraße, Schubertstraße, Schumannstraße, Schützenhofstraße, Tonkuhlenstraße, Uhlhornstraße, Von Weber Straße, Wagnerstraße, Waldstraße, Ziegelstraße, Zur Windmühlen-Straße, Bogenstraße, Grasweg, Schilfweg, Am Hankhauser Busch, Am Mühlenhof, Dobbenstrasse, Quellenweg, Spiekerstraße, Zum Ellern, Am Nordrand, Tegelbusch, Martin-Luther-Straße, Von-Bodelschwingh-Straße, Anton-Günther-Strasse, Peterstraße, Diedrich-Freels-Straße, Finkenstraße, Sophienstraße, Achtern Nordpol, Auf der Raade, Hermann-Allmers-Straße, Springerweg, Wilhelm-Behrens-Straße, Hostemoster Straße, Fasanenstraße, Hermann-Löns-Straße, Hirschtoweg, Hubertusstraße,

Taubenstraße, Buschweg, Carl-Rohde-Straße, Christian-Ludwig-Bosse-Straße, Gartenstraße, Gloysteinstraße, Lessingstraße, Morissestraße, Wilhelm-Kratz-Straße, Arndtstraße, Von-Humboldt-Straße, Am Kleinenfelde, Springerweg, Kolberger Straße, Emsstraße, Havelstraße, Hesterstraße, Jadestraße, Jümmestraße, Ledastraße, Neissestraße, Oderstraße, Spreestraße, Wapelstraße, Weserstraße, Allerstraße, Fuldastraße, Werrastraße, Am Turm, Lesumstraße, Memelstraße, Osteweg, Lerchenstraße, Nethener Weg, Rehornweg, Sanddornweg, Heideweg, Lilienstraße, Nelkenstraße, Rosenstraße, Tulpenstraße, Hankhauser Weg, Dorfstraße, Loyerbergstraße

5.3 Zustandsbewertung der Straßen

Die ausgewählten Straßen sind vor Ort hinsichtlich ihres baulichen Zustandes untersucht worden. Dabei war in erster Linie der Zustand der Fahrbahn für die Erstbeurteilung ausschlaggebend. Erst bei der weiteren Beurteilung ist der bauliche Zustand der Nebenanlagen und der Schmutz- und Regenwasserkanäle mit in die Beurteilung eingeflossen.

Diese weiteren baulichen Anlagen befinden sich zum Teil in einem schlechteren Zustand als der eigentliche Straßenkörper und könnten bei einer zu frühen Berücksichtigung das Ergebnis für die Sanierungsdringlichkeit der Straße verfälschen. Daher wurden diese baulichen Anlagen nur bei den 15 dringlichst zu sanierenden Straßen mit berücksichtigt.



Beispiel für eine dem Alter entsprechende Straße mit einem maroden Gehweg

In Kapitel 2.6 sind die untersuchten Schadensarten ausführlich beschrieben worden. Dabei ist zu beachten, dass die einzelnen Schadensarten nicht immer bei allen Straßen aufgrund ihrer Herstellungsart vorkommen können. Beispielsweise können bei gepflasterten Straßen keine Risse auftreten.

5.3.1 Ortsteil Hahn-Lehmden

Im Ortsteil Hahn- Lehmden wurden aufgrund der Vorauswahl die Lerchenstraße, der Nethener Weg, der Sanddornweg, der Heideweg, die Lilienstraße, die Nelkenstraße, die Rosenstraße und die Tulpenstraße hinsichtlich ihres baulichen Zustandes näher untersucht. Die Straßen sind zum überwiegenden Teil mit Betonsteinpflaster befestigt und befinden sich im Gesamten betrachtet in einem recht guten Zustand. Auffällig sind jedoch die Anhäufung der Versackungen im Bereich der Regenabläufe und der Abwasserschächte. Die Abwasserleitungen befinden sich größtenteils in den Nebenanlagen, so dass es hier kurzfristigen Handlungsbedarf gibt um „Stolperfallen“ durch herauswachsende Schächte zu beheben. Der Bauhof der Gemeinde Rastede ist diesbezüglich bereits beauftragt.



Gehweg Heideweg



Gehweg Tulpenstraße

Aufgrund der durchgeführten Zustandsbewertung der untersuchten Straßen ergibt sich nachstehende Sanierungsreihenfolge:

Straße	Punktzahl
Lilienstraße	10
Rosenstraße	9
Lerchenstraße	9
Nelkenstraße	7
Tulpenstraße	6
Nethener Weg	5
Heideweg	4
Sanddornweg	1

Nicht mit untersucht wurden der Meenheitsweg und die Straße Am Sternbusch. Beide Straßen wurden aufgrund ihres baulichen Regelquerschnittes nicht mit berücksichtigt, sind jedoch aufgrund ihres baulichen Zustandes dringend sanierungsbedürftig. Die Planungen für eine Sanierung des Meenheitsweges sind bereits abgeschlossen. Die Sanierung dieser beiden Straßen ist in jedem Fall einer Sanierung der zuvor genannten Straßen vorzuziehen.

5.3.2 Ortsteil Wahnbek

Im Ortsteil Wahnbek ist vor zwei Jahren eine flächendeckende Straßensanierung mit einer doppelten Oberflächenbehandlung durchgeführt worden. Bei diesem Sanierungsverfahren wird die Oberfläche einer an sich tragfähigen Straße gesäubert und durch Vorflicken von Schadstellen geebnet. Nach dem Einfahren der Flickstellen durch den Verkehr wird das bituminöse Bindemittel gleichmäßig aufgespritzt, mit einkörnigem Splitt abgestreut und der Splitt zur Unterstützung des Anhaftens und der Einbettung mit einer Gummiradwalze angedrückt. Wird ein zweites Mal angespritzt und abgesplittet, entsteht die hier durchgeführte doppelte Oberflächenbehandlung.

Dieses Sanierungsverfahren ist bei den nachstehenden Straßen durchgeführt worden, bei denen nach Kapitel 5.2.1 eine eingehende Zustandprüfung durchgeführt werden sollte. Es handelt sich im einzelnen um folgende Straßen:

Emsstraße (von der Kreuzung Jadestraße bis zur Ochtmstraße), Oderstraße, Huntestraße, Werrastraße, Allerstraße, Elbestraße, Weserstraße, Jadestraße (von der Kreuzung Emsstraße bis zur Schulstraße), Wapelstraße, Havelstraße, Sandbergstraße (von der Einmündung Oldenburger Straße bis zur Einmündung Jadestraße und von der Einmündung Hohlweg bis zur Einmündung Sandbergstraße).

Dadurch befinden sich die zuvor genannten Straßen zur Zeit in einem guten Zustand und weisen nur wenig Mängel auf, die sich hauptsächlich auf Unebenheiten im Quer- und Längsprofil beschränken. Der Verfall der Straße ist erfahrungsgemäß für die nächsten 10 bis 15 Jahre aufgehalten worden. Daher ist auf eine weitergehende Untersuchung dieser Straßen an dieser Stelle verzichtet worden.



Emsstraße



Allerstraße

Die verbleibenden zu untersuchenden Straßen, welche im einzelnen die Spreestraße, Neißestraße, Jadestraße, Emsstraße, Sandbergstraße, Jümmestraße, Hesterstraße, Am Turm, Lesumstraße, Osteweg, Am Nordkreuz und Fuldastraße sind, sind größtenteils bituminös befestigt. Die Straßen haben in der Gesamtheit betrachtet alle kleine Mängel, bei denen sich eine Sanierung mit der doppelten Oberflächenbehandlung anbietet. Lediglich der bauliche Zustand der Spreestraße, Neißestraße und das Ende der Hesterstraße ist in einem wesentlich schlechteren Zustand. Aufgrund der Fahrbahnaufbrüche besteht hier ein dringender Sanierungsbedarf um den weiteren rapiden Verfall der Straße aufzuhalten.



Spreestraße



Hesterstraße

Die Nebenanlagen der untersuchten Straßen befinden sich im Vergleich zu den Fahrbahnen, wie bereits im Ortsteil Hahn-Lehmden, in einem wesentlich schlechteren Zustand. Hier besteht ein dringender Handlungsbedarf. Der Bauhof der Gemeinde Rastede wird auch hier Teilbereiche sanieren, doch wird dies einige Zeit in Anspruch nehmen.



Oderstraße



Havelstraße

Aufgrund der reinen Zustandsbewertung der untersuchten Straßen ergibt sich nachstehende Sanierungsreihenfolge allein für den Ortsteil Wahnbek:

Straße	Teilbereich / Bemerkungen	Punktzahl
Spreestraße		19
Neißestraße		14
Jadestraße	Sandbergstraße bis Emsstraße	11
Emsstraße	Ochtumstraße bis Elbestraße	11
Sandbergstraße	Jadestraße bis Hohlweg	9
Jümmestraße		7
Hesterstraße		7
Am Turm		7
Lesumstraße		6
Osteweg		6
Am Nordkreuz		6
Fuldastraße		5

5.3.3 Ortsteil Loy

Für den Ortsteil Loy wurden die Loyerbergstraße, die Dorfstraße und der Hankhauser Weg auf ihren baulichen Zustand hin näher untersucht. Alle Straßen sind in einem guten Zustand, so dass keine Veranlassung besteht Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

5.3.4 Ortsteil Rastede

Im Zuge der Untersuchung für den Ortsteil Rastede sind alle unter Kapitel 5.2.1 genannten und noch nicht zuvor erwähnten Straßen auf ihren baulichen Zustand hin untersucht worden. Die Hauptmasse der untersuchten Straßen ist in einem befriedigenden Zustand, jedoch gibt es auch mehrere Straßen die Schäden aufweisen, die an der Grenze der Verkehrssicherheit sind.

Aufgrund der reinen baulichen Zustandsbewertung der untersuchten Straßen ergibt sich nachstehende Sanierungsreihenfolge für den Ortsteil Rastede:

Straße	Punktzahl
Eichendorffstraße	18
Petersstraße	17
Schützenhofstraße	17
Voßberg	16
Schützenhofstraße	16
An der Bleiche	16
Diedrich-Freels-Straße	15
Feldbreite	13
Hermann-Löns-Straße	13
Zur Windmühlenstraße	13
Ulhornstraße	13
Sophienstraße	13
Schützenhofstraße	13
Bachstraße	13
Fasanenstraße	12
Buschweg	12
Südender Straße	11
Am Kleinenfelde	11
Hirschtornweg	10
Rehornweg	10
Marienstraße	9
Von-Humboldt-Straße	9
Glowsteinstraße	9
Am Straßebusch	9
Am Liethgleis	9
Tonkuhlenstraße	9
Waldstraße	9
Gartenstraße	8
Arndstraße	8
Am Horstbusch	8
Schubertstraße	8
Wagnerstraße	8
Morissestraße	7
Taubenstraße	7
Fasanenstraße	7
Kolberger Straße	7
Am Winkel	7
Ziegelstraße	7
Carl-Rohde-Straße	7
Händelstraße	7
Danziger Straße	6

Am Hang	6
Schillerstraße	6
Am Wieserand	6
Lessingstraße	6
Feldbreite	6
Leuchterburger Straße	5
Bricknerstraße	5
Glockstraße	5
Markenstraße	5
Am Tegebüsch	5
Lückstraße	5
Zim Ellen	5
Martin-Luther-Straße	5
Von-Bodekühlwig-Straße	5
Grasweg	5
Am Waldrand	5
Finkenstraße	5
Schilfweg	5
Bogenstraße	5
Beethovestraße	5
Am Nordrand	5
Spielerstraße	5
Quellenweg	5
Am Mühlenhof	5
Am Hauklanger Busch	5
Von-Weber-Straße	5
Siedler Straße	5
Sophiestraße	5
Hermann-Almers-Straße	4
Hofmeister Straße	4
Springer Weg	4
Förrenkamp	4
Dobbertstraße	4
Wilhelm-Beirens-Straße	4
Hilbertstraße	4
Goethestraße	4
Schumannstraße	4
Klein Feldhus	3
Mühlenstraße	3
Anton-Griber-Straße	3
Haydnstraße	2
Lortzingstraße	2
Gartenstraße	2
Achtern Nordpol	2
Auf der Baade	1
Ulrichstraße	1
Cirkel-Ludwig-Bosse-Straße	1
Wilhelm-Kratz-Straße	1
Hole Looze	1

5.4 Untersuchung der infrastrukturellen Bedeutung

Für die weitergehende Untersuchung wird die infrastrukturelle verkehrstechnische Bedeutung der Straße mit in die Bewertung einbezogen. Für diesen Zweck wurden Teilgebiete graphisch dargestellt, die die vermutlichen Fahrwege verdeutlichen sollen, um somit die verkehrstechnische Bedeutung der Straße für die Allgemeinheit aufzuzeigen. Die Einstufung der untersuchten Straßen in die verschiedenen baulichen Straßentypen (Hauptsammelstraße, Sammelstraße, Anwohnerstraßen

und Anwohnerwege), sowie deren maßgebende verkehrliche Funktion (Aufenthalts-, Erschließungs-, und Verbindungsfunktion) sind daher nicht zwingend mit der Einstufung rein nach den baulichen Regelquerschnitten gemäß den Empfehlungen für die Anlegung von Erschließungsstraßen übereinstimmend. Die Einstufung der Straßen in die verschiedenen Straßenarten sind subjektive Einschätzungen.

5.4.2 Ortsteil Hahn-Lehmden



Straßenausbaukonzept für Innerortsstraßen

Aus der oben stehenden Grafik erkennt man, dass der Heideweg und der Nethener Weg eine übergeordnete verkehrstechnische Bedeutung haben. Die beiden Straßen nehmen die Verkehre aus den Wohngebieten auf und leiten sie an die übergeordneten Straßen, Wiefelsteder und Wilhelmshavener Straße, ab. Beide Straßen sind daher als Sammelstraßen einzustufen. Die übrigen Straßen haben eine geringere verkehrstechnische Bedeutung. Die Nutzer dieser Straßen haben in der Regel mit dem Befahren der Straße ihr Ziel bereits erreicht. Daher handelt es sich hier um Anwohnerstraßen. Unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Bedeutung ergibt sich nachfolgende Sanierungsreihenfolge:

Straße	Punktzahl
Lilienstraße	12,5
Rosenstraße	11,25
Lerchenstraße	11,25
Nethener Weg	11,25
Heideweg	9
Nelkenstraße	8,75
Tulpenstraße	7,5
Sanddornweg	1,25

5.4.3 Ortsteil Wahnbek

Der Ortsteil Wahnbek wurde zur besseren Übersicht in drei Abschnitte unterteilt. Auf der nachfolgend abgebildeten Grafik ist neben dem neuerem Gewerbegebiet Am Nordkreuz der älteste Siedlungsbereich von Wahnbek abgebildet. Im nachfolgenden sollen in diesem Abschnitt folgende Straßen näher betrachtet werden: Am Nordkreuz, Spreestraße, Neissestraße, Oderstraße, Havelstraße, Wapelstraße, Jadestraße



Bei Betrachtung dieser Straßen handelt es sich hier, trotz der gegensprüchlichen baulichen Ausführungsart, um Anwohnerstraßen (Havelstraße, Jadestraße, Wapelstraße) und Anwohnerwege (Spreestraße, Neißestraße, Memelstraße). Sie nehmen hauptsächlich die Verkehre von den angrenzenden Wohnhäusern auf. Den als Anwohnerstraßen eingestuften Straßen kann man eine maßgebende Erschließungsfunktion zuschreiben. Die eingestuften Anwohnerwege haben eine maßgebende Aufenthaltsfunktion.

Auf der nächsten Grafik ist der Wohnbaubereich abgebildet, der in den siebziger Jahren entstanden ist. In diesem Gebiet werden folgende Straßen hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen Bedeutung untersucht: Elbestraße, Allerstraße, Fuldastraße, Werrastraße, Lesumstraße, Hesterstraße, Osteweg



Bei näherer Betrachtung dieses Gebietes ergibt sich, dass die Elbestraße in diesem Gebiet sowohl von der baulichen Gestaltung, als auch von der verkehrstechnischen Bedeutung dem einer Sammelstraße mit einem maßgebenden Erschließungsfaktor nachkommt. Die Aller-, Werra-, Hester- und Fuldastraße sind Anwohnerstraßen, wovon lediglich die Allerstraße eine maßgebende Erschließungsfunktion hat. Den drei verbleibenden Straßen ist eher eine maßgebende Aufenthaltsfunktion zuzuschreiben. Die Lesumstraße sowie der Ostweg sind aufgrund ihrer geringen verkehrstechnischen Bedeutung als Anwohnerweg mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion einzustufen. Nur die direkten Anwohner dieser Straßen nutzen sie auch.

Auf der dritten Kartenübersicht werden die verbleibenden Straßen Emsstraße, Jümmestraße, Hunteweg, Weserstraße, Am Turm, Sandbergstraße hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen Bedeutung untersucht.



Hier wird ersichtlich, dass die Sandbergstraße die Verkehre aus den angrenzenden Wohnbereichen aufnimmt und an die übergeordneten Kreisstraßen Oldenburger- und Butjadinger Straße verteilt. Daher wird die Sandbergstraße als eine Sammelstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Die Ems- sowie die Weserstraße sind Anwohnerstraßen, jedoch mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion, während es sich bei der Jümmestraße, Huntestraße und der Straße Am Turm um Anwohnerstraßen handelt, jedoch mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion.

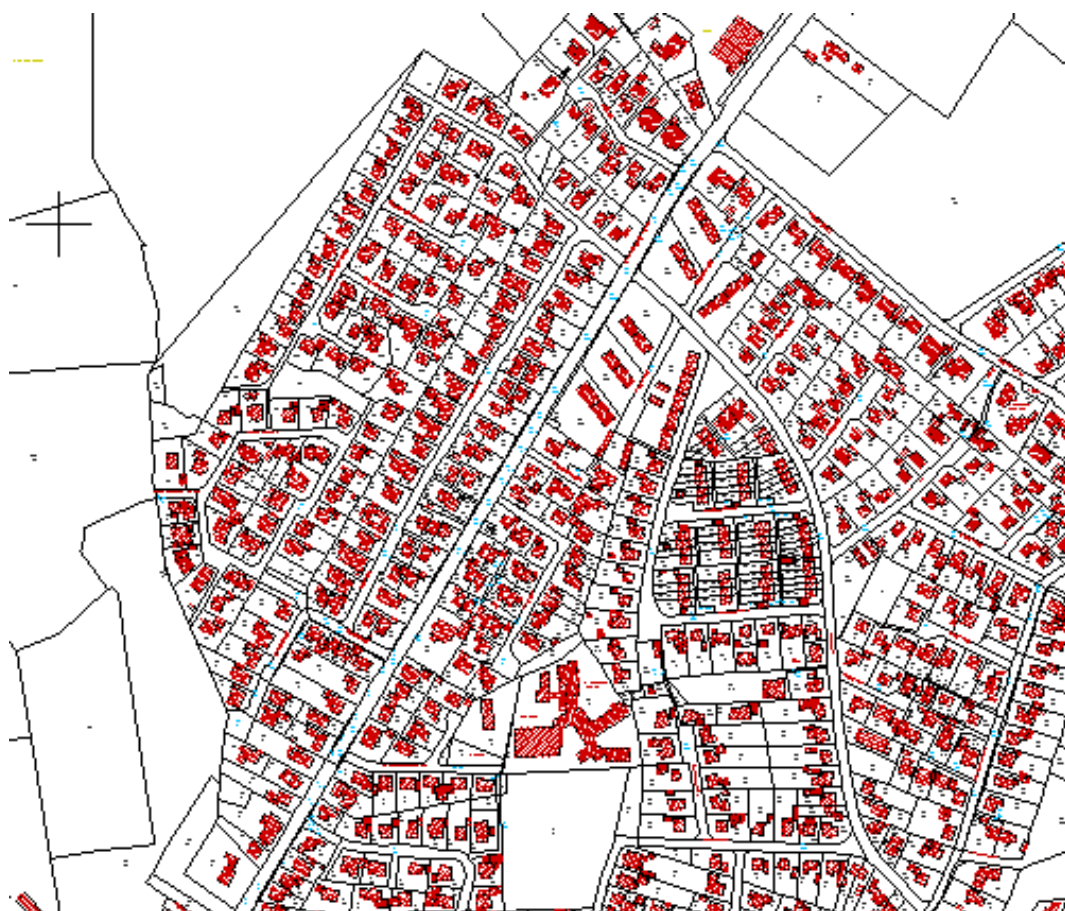
Unter Berücksichtigung dieser verkehrstechnischen Einstufung der zu untersuchenden Straßen ergibt sich nachfolgende Sanierungsreihenfolge:

Straße	Punktzahl
Jadestraße	20,625
Emsstraße	20,625
Sandbergstraße	20,25
Spreestraße	19
Neißestraße	14
Am Nordkreuz	11,25
Jümmestraße	8,75
Hesterstraße	8,75
Am Turm	8,75
Lesumstraße	6
Osteweg	6

5.4.1 Hauptort Rastede

Um die verkehrstechnische Bedeutung der einzelnen zu untersuchenden Straßen zu verdeutlichen wurden Kartenabschnitte zur besseren Gliederung gebildet.

Auf dem nachstehenden Kartenabschnitt sind die Straßen im sogenannten „Musikerviertel“ abgebildet. Hierzu zählen die Bachstraße, Beethovenstraße, Brahmsstraße, Brucknerstraße, Haydnstraße, Händelstraße, Listzstraße, Lortzigsstraße, Wagnerstraße, von-Weber-Straße, Schubertstraße und Mozartstraße.



Bei der Untersuchung dieses Gebietes wird festgestellt, dass die Bachstraße eine übergeordnete Bedeutung gegenüber den anderen Straßen hat. Sie nimmt die Verkehre aus den angrenzenden Straßen auf und leitet sie weiter. Sie erfüllt damit nicht nur nach dem baulichen Aspekt den einer Sammelstraße, sondern auch nach den verkehrstechnischen Aspekten. Die Bachstraße hat in diesem Gebiet eine maßgebende Erschließungsfunktion. Die weiter genannten Straßen haben eine eher verkehrstechnisch untergeordnete Bedeutung. Sie führen keine Verkehre weiter. Die Nutzer der Straßen haben mit dem Befahren dieser, i.d.R. ihr Ziel bereits erreicht. Daher werden diese Straßen als Anwohnerstraßen (Beethovenstraße, Brucknerstraße, Haydnstraße, Händelstraße, Schubertstraße, Schumannstraße, Wagnerstraße) und Anwohnerwege (Mozartstraße, Brahmsstraße, Gluckstraße, Lisztstraße, Lortzigstraße, von-Weber-Straße) mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion eingestuft.

Auf dem nachfolgenden Kartenausschnitt ist der Bereich nördlich der Mühlenstraße abgebildet. Hierzu zählen die Spiekerstraße, Quellenweg, Dobbenstraße, Am Mühlenhof, Am Hankhauser Busch, Zum Ellern, Martin-Luther-Straße, Von-Bodelschwingh-Straße



Die Spiekerstraße und die Martin-Luther-Straße haben eine augenscheinlich wichtigere verkehrstechnische Funktion als die übrigen untersuchten Straßen. Sie nehmen die Verkehre aus den einmündenden Straßen auf und leiten sie weiter. Es ist hier für den Verkehrsteilnehmer nicht unmittelbar zwingend diese Straßen zu nutzen, aber die augenscheinlichen Verkehrswege lassen dies vermuten. Die beiden Straßen werden aufgrund der nicht klaren Abgrenzung nicht als Sammelstraße sondern als Anliegerstraße, allerdings mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Bei den übrigen Straßen handelt es sich zum Teil ebenfalls um Anliegerstraßen (Am Hankhauser Busch, Am Mühlenhof, Dobbenstraße, Quellenweg), allerdings mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion. Die verbleibenden Straßen sind als Anwohnerwege (Zum Ellern, von Bodelschwingh-Straße) mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion einzustufen.

Auf dem nächsten Kartenausschnitt sind folgende Straßen nach ihrer verkehrstechnischen Funktion hin untersucht worden: Fasanenstraße, Hermann-Löns-Straße, Hirschtoweg, Hubertusstraße, Südender Straße, Taubenstraße.



In diesem Gebiet hat die Südender Straße eine verkehrstechnisch übergeordnete Bedeutung. Daneben hat der Hirschtoweg aus verkehrlicher Sicht eine weitere wichtigere Bedeutung gegenüber allen anderen genannten Straßen. Beide Straßen haben augenscheinlich die Funktion einer Sammelstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion. Sie nehmen die Verkehre aus den einmündenden Straßen auf und leiten diese weiter ab. Die Verkehrsteilnehmer müssen i.d.R diese Straßen nutzen, um zu den übergeordneten Straßen (Oldenburger Straße und Borbecker Weg) zu gelangen. Alle anderen Straßen sind als Anwohnerstraßen (Hubertusstraße, Fasanenstraße, Hermann-Löns-Straße) bzw. Anwohnerwege (Taubenstraße) mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion einzustufen.

Auf dem nachstehenden Kartenausschnitt werden der Buschweg, Carl-Rohde-Straße, Christian-Ludwig-Bosse-Straße, Gloysteinstraße, Lessingstraße, Morissestraße, Wilhelms-Kraatz-Straße, Arndtstraße, Von-Humboldt-Straße, Voßbarg auf ihre verkehrstechnische Bedeutung hin untersucht.



In diesem Gebiet spielt der Voßbarg eine verkehrstechnisch wichtige Rolle. Er nimmt die Verkehre aus den einmündenden Straßen auf und führt sie weiter. Daneben gewinnt der Buschweg an Bedeutung, da er die Verkehre in einen anderen Teilbereich des Gemeindegebietes führt. Jedoch hat er bei Weitem nicht die verkehrliche Bedeutung wie der Voßbarg. Er wird daher als Anwohnerstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Der Voßbarg hat in diesem Gebiet die Funktion einer Sammelstraße mit einer maßgebenden Erschließungs- und Verbindungsfunktion. Die Bauernschaften Leuchtenburg und Neusüdende werden über den Voßbarg an das Zentrum von Rastede geführt. Die weiteren genannten Straßen sind als Anwohnerstraßen mit einer maßgebenden Aufenthaltswirkung einzuordnen. Dies wären Carl-Rohde-Straße, Christian-Ludwig-Bosse-Straße, Gloysteinstraße, Lessingstraße, Morissestraße, Wilhelm-Kraatz-Straße, Arndtstraße, Von-Humboldt-Straße.

In dem folgenden Kartenausschnitt werden die Goethestraße, Danziger Straße, Hermann-Allmers-Straße, Springerweg, Wilhelm-Behrens-Straße, Hostemoster Straße, Am Kleinenfelde, Springerweg, Kolbergerstraße auf ihre verkehrstechnische Bedeutung hin untersucht.



Die Danziger Straße sowie die Goethestraße erfüllen entsprechend ihrer baulichen Weise auch aus verkehrstechnischer Sicht die Anforderungen einer Sammelstraße. Sie haben in diesem Gebiet eine maßgebende Erschließungsfunktion. Die Straßen Am Kleinenfelde und der Springerweg sind als Anwohnerstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion einzustufen. Die Straßen Wilh.-Behrens-Straße, Hermann-Allmers-Straße, Hostemoster Straße und Kolberger Straße sind Anwohnerstraßen mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion.

Auf dem folgenden Kartenausschnitt werden die Straßen Am Horstbusch, Schützenhofstraße, Am Hang, Am Wiesenrand, Föhrenkamp, Tonkuhlenstraße, Waldstraße, Ziegelstraße, Bogenstraße, Grasweg, Schilfweg geprüft.



Die Straßen am Horstbusch und die Schützenhofstraße haben in diesem Gebiet, verkehrstechnisch gesehen, eine größere Bedeutung gegenüber den anderen untersuchten Straßen. Sie sind Hauptfahrwege um die Fahrten dieses Gebietes zu verteilen. Sie werden daher als Sammelstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Die Straße Am Wiesenrand hebt sich gegenüber den verbleibenden Straßen ebenfalls aufgrund ihrer verkehrstechnischen Bedeutung hervor. Sie hat aber nicht den gleichen Stellenwert wie z.B. die Schützenhofstraße und wird daher als Anwohnerstraße mit einer maßgebenden Erschließungsfunktion eingestuft. Bei den restlichen Straßen handelt es sich um Anwohnerstraßen (Ziegelstraße, Tonkuhlenstraße, Bogenstraße, Grasweg und Schilfweg) und Anwohnerwege (Waldstraße, Am Hang, Föhrenkamp) mit einer maßgebenden Aufenthaltsfunktion.

Für den Abschluss der verkehrstechnischen Untersuchung des Hauptortes Rastede fehlen noch folgende Straßen:

Eichendorffstraße, Mühlenstraße, An der Bleiche, Feldbreite, Schillerstraße, Leuchtenburger Straße, Am Winkel, Petersstraße, Marienstraße, Ulhornstraße, Zur Windmühlenstraße, Am Nordrand, Tegelbusch, Anton-Günther-Straße, Diedrich-Freels-Straße, Finkenstraße, Sophienstraße, Achtern Nordpol und Auf der Raade

Bei der Eichendorffstraße, Mühlenstraße, Feldbreite und Leuchtenburger Straße handelt es sich um Straßen, die in ihrem Gebiet die Funktion einer Sammelstraße erfüllen. Sie nehmen die Verkehre aus den angrenzenden Straßen auf und leiten sie ab. Dabei haben sie eine maßgebende Erschließungsfunktion. Im Fall der Leuchtenburger Straße auch noch eine maßgebende Verbindungsfunktion.

Bei den übrigen Straßen handelt es sich um Anwohnerstraßen (*Am Winkel, Marienstraße, Ulhornstraße, Zur-Windmühlen-Straße, Tegelbusch, Anton-Günther-Straße, Diedrich-Freels-Straße, Sophienstraße, Peterstraße, An der Bleiche, Schillerstraße*) und Anwohnerwegen (*Finkenstraße, Schwalbenstraße, Auf der Raade, Achtern Nordpol, Am Nordrand*) mit einer *maßgebenden Erschließungs- bzw. Aufenthaltsfunktion*.

Die verkehrstechnische Untersuchung fließt jetzt mit in die Zustandsbewertung ein. Es ergibt sich demnach folgende Sanierungsreihenfolge, wobei hier nur die ersten 16 Straßen, > 20 Punkte, aufgeführt worden sind.

Straße	Punktzahl
Vorburg	42
Eichendorffstraße	40,5
Schützenhofstraße	38,25
Schützenhofstraße	36
Peterstraße	31,875
An der Bleiche	30
Feldbreite	29,25
Bachstraße	29,25
Schützenhofstraße	29,25
Diedrich-Freels-Straße	28,125
Südender Straße	24,75
Sophienstraße	24,375
Ulhornstraße	24,375
Buschweg	22,50
Hirschtowweg	22,5
Am Kleinenfelde	20,625

5.5 Untersuchung der weiteren baulichen Anlagen

Zu den weiteren baulichen Anlagen gehören die Kanalisation, Durchlässe, Brücken, Nebenanlagen sowie die Straßenbeleuchtung. Durchlässe und Brücken können bei den Innerortsstraßen vernachlässigt werden, da sie im Regelfall nicht vorhanden sind. Die Kanalisation, Nebenanlagen sowie die Straßenbeleuchtung haben dafür eine weit höhere Bedeutung.

Die Straßenbeleuchtung ist in den vergangenen Jahren umfangreich saniert worden. Es kann daher grundsätzlich gesagt werden, dass die Erneuerung der Straßenbeleuchtung (Masten, Beleuchtungskörper, Kabel) keinen Anlass für einen Straßenausbau gibt. Lediglich das Beleuchtungskabel sollte im Einzelfall mit erneuert werden.

Die Nebenanlagen bei den 16 weiterführenden zu untersuchenden Straßen sind alle in keinem guten Zustand. Zwar sind in der Vergangenheit, wie z.B. in der Bachstraße, Abschnitte durch den Bauhof saniert worden, doch ist dies nur in der Gesamtheit betrachtet, ein kleiner Teil gewesen. Es wird festgehalten, dass sich bei den 16 weiter untersuchten Straßen die Nebenanlagen in einem solchen Zustand befinden, der eine mittelfristige Sanierung der Fahrbahn befürwortet.

Bei den Kanälen ist zum einem der bauliche Zustand der Kanäle von Bedeutung und zum anderen die hydraulische Leistungsfähigkeit. Bei dem ersten fällt der Zustand der Straße nicht auf jedem Fall immer ins Gewicht, da mittlerweile ein erheblicher Teil an Schäden (Undichtigkeiten durch einragende Wurzeln, Stützen, sowie Querschnittsreduzierungen durch Inkrustationen, kleinere Scherbenbildungen) unterirdisch saniert werden können. Bei signifikanter Beeinträchtigung der Bausubstanz, sowie Unterbögen und Versackungen, ist eine unterirdische Sanierung nicht möglich. Nachfolgend sind Beispiele von Schäden aufgezeigt, bei den eine unterirdische Sanierung nicht möglich ist.



Wenn ein Kanal hydraulisch überlastet ist, gibt es zur Zeit noch kein gängiges Verfahren diesen Kanal in geschlossener Bauweise durch einen größeren Durchmesser zu ersetzen. Zwar kann mit dem Berstliningverfahren das Mediumrohr zerstört und ersetzt werden, jedoch werden für den Anschluss der Hausanschlussleitungen und der Hauptschächte im Regelfall Kopflöcher erforderlich.

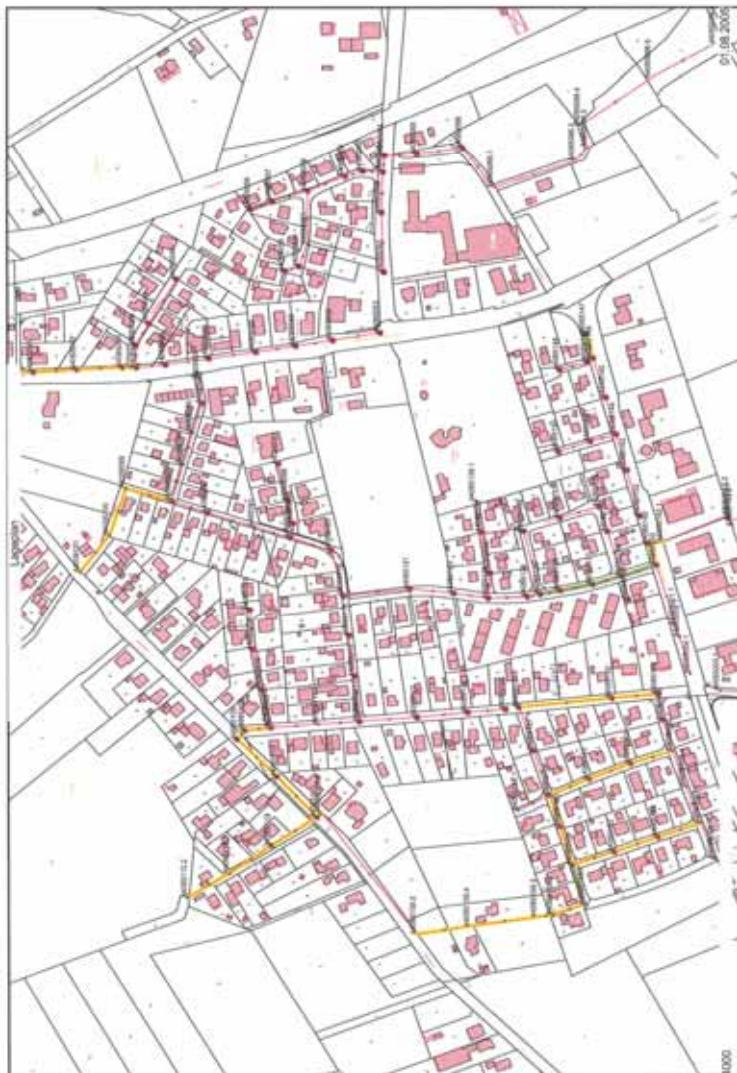
In der Gemeinde Rastede ist ein Trennsystem für Schmutz- und Regenwasser vorhanden. Beide Systeme werden mit Hilfe des Kanalinformationssystem „Tiffany 6.1“ verwaltet. Das Kanalinformationssystem enthält neben den Hauptdaten (Nennweite, Tiefe, Abzweiger, Material etc.) Informationen über den baulichen Zustand der Haltungen und der hydraulischen Auslastung. Für den Bereich des Schmutzwasserkanals liegen diese Daten komplett vor, für den Bereich des Regenwasserkanals gibt es noch keine Auswertung der in diesem Sommer durchgeführten TV-Kamerabefahrung. Daher kann hier lediglich eine Aussage zur hydraulischen Auslastung der Haltungen gemacht werden und nicht über dessen Zustand.

Es ist allerdings anzumerken, dass die TV-Kamerabefahrung mittlerweile 13 Jahre her ist. Das bedeutet die Schäden die dabei festgestellt worden sind, können sich mittlerweile verschlimmert haben.

5.5.1 Ortsteil Hahn-Lehmden

5.5.1.1 Allgemeines zum Regenwasserkanal

Für den Ortsteil Hahn-Lehmden wurde in den neunziger Jahren eine hydraulische Berechnung des Regenwasserkanalnetzes durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist auf der nachfolgenden Grafik zu erkennen. Bei den in gelb unterlegten Haltungen ist eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals von bis zu 200 % festgestellt worden. Die in grün unterlegten Haltungen weisen eine hydraulische Überlastung von bis zu 300 % auf. Es wird festgestellt, dass ein Teil der für den Ort Hahn-Lehmden untersuchten Straßen, hydraulisch überlastete Regenwasserhaltungen hat. Neben den untersuchten Straßen haben noch die nicht näher betrachteten Straßen Spillestraße und Wiesenweg ein Überlastungsproblem.



5.5.1.2 Allgemeines zum Schmutzwasserkanal

Eine hydraulische Überbelastung des Schmutzwasserkanals gibt es für den Bereich Hahn-Lehmden nicht.

Die TV-Untersuchung der Kanalhaltungen zeigt eine Reihe von vorhandenen Schäden quer durch den Ortsteil Hahn-Lehmden auf. Im allgemeinen handelt es sich um Unterbögen, vertikale Versätze und um einragende Fremdkörper. Bei der Bewertung der Schäden, wurden keine so gravierenden Schäden festgestellt die einen Austausch der Haltungen in offener Bauweise zur Folge haben, selbst wenn die Fahrbahn keine Sanierung nötig hat.

5.5.1.3 Zusammenfassung

Bei den aufgrund ihrer Unterordnung nicht näher untersuchten Straßen besteht aufgrund des Zustandes des Schmutz- und Regenwasserkanals kein Handlungsbedarf, diesen in offener Bauweise auszutauschen und dann in dem Zuge die Fahrbahn mitzusanieren. Im Umkehrschluss werden nun die näher untersuchten Straßen betrachtet, ob Mängel am Kanalnetz eine Sanierung der Fahrbahn notwendig machen.

5.5.1.2.A Untersuchung Nethener Weg

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal im Nethener Weg (Baujahr 1966) hat fast auf kompletter Länge Schäden. Im wesentlichen handelt es sich um die bereits zuvor genannten Schäden, nämlich um Unterbögen, vertikale Versätze und Wurzeleinwüchse. Bis auf die Unterbögen, die in Teilbereichen zwischen 20 und 50 % liegen, wären die anderen Schäden durch ein geschlossenes Sanierungsverfahren heilbar.

Regenwasserkanal:

Ab der Kreuzung Heideweg bis zur Wilhmshavener Straße ist kein Regenwasserkanal vorhanden. Somit gibt es keine geregelte Straßenentwässerung. Gerade bei längerfristigen Regenperioden ist dies ein Problem, da dann der mit Mineralgemisch befestigte Fahrbahnrandstreifen durch die Fahrzeuge ausgewaschen wird. Die Häuser entlang des Nethener Weges entwässern zum Teil auf die Straße, so dass es dort in der Vergangenheit zu „Seenbildungen“ gekommen ist. Bei dem Teilstück des Nethener Weges der einen Regenwasserkanal enthält, sind zwei Haltungen in Richtung Wiesenweg hydraulisch überlastet.



Ergebnis:

Die Schäden in der Schmutzwasserkanalisation können großteils durch verschiedene Linerverfahren behoben werden. Die Anhäufung der Schäden ist auch nicht so groß, dass sich ein Austausch der Haltungen in offener Bauweise gegenüber einem geschlossenen Verfahren rechnet. Die verbleibenden Mängel, die aufgrund von Unterbögen in den Haltungen vorhanden sind, sind grundsätzlich nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Die Sanierungsdringlichkeit dieser Schäden ist aber als geringer einzustufen, als Schäden bei denen die Bausubstanz beeinträchtigt wird. Langfristig gesehen, können solche Schäden behoben werden, jedoch sind sie gegenüber Rissen, Scherbenbildungen und Einstürzen zurückzustellen. Hier wäre einer Verstopfung der Haltungen durch die vorhandenen Unterbögen durch die Erhöhung des Spülturnuses vorzubeugen.

Das Fehlen des Regenwasserkanals im Nethener Weg ist ein Problem welches mittelfristig beseitigt werden sollte. Dies kann aber unabhängig von einer Straßensanierung erfolgen, in dem analog wie beim Mollberger Weg beispielsweise ein Rigolensystem im Straßenseitenraum eingebaut wird.

Der Zustand der Kanalisation im Nethener Weg hat für einen Ausbau keinen Einfluss der eine Beschleunigung herbeiführen würde.

5.5.1.2.B Untersuchung Heideweg

Schmutzwasserkanal:

Der Heideweg (Baujahr 1966) hat fast auf gesamter Länge Schäden durch Unterbögen in den Bereichen zwischen 15 % und 30 %.

Regenwasserkanal:

Der Heideweg ist im Bereich zwischen der Einmündung Nelken- und Rosenstraße hydraulisch überlastet. Im weiteren Verlauf gibt es noch ein Überlastungsproblem kurz vor der Einmündung Nethener Weg.

Ergebnis:

Die vorhandenen Schäden im Heideweg im Schmutzwasserbereich und im Regenwasserbereich wären grundsätzlich nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Die vorhandenen Schäden in Form von Unterbögen müssen langfristig gesehen, beseitigt werden, jedoch besteht aktuell diesbezüglich kein Handlungsbedarf. Hier sollte eine Verstopfung der Haltungen durch die Erhöhung des Spülturnuses vorgebeugt werden. Die hydraulischen Überlastung des Regenwasserkanals ist ein zur Zeit bleibendes Problem, welches in der Vergangenheit aber nicht akut gewesen ist. Hier sollte zunächst abgewartet werden. Der Zustand der Kanalisation im Heideweg Weg hat für einen Ausbau keinen Einfluss der eine Beschleunigung herbeiführen würde.

5.5.1.2.B Untersuchung Nelkenstraße / Rosenstraße / Lilienstraße / Lerchenstraße / Tulpenstraße / Sanddornweg

Schmutzwasserkanal:

In diesem Gebiet sind überwiegend Schäden durch Unterbögen in den Bereich zwischen 15 % und 50 %. Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in diesem Gebiet ist in großen Teilen hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Wie bei den zuvor genannten Straßen sollten die Schäden am Schmutzwasserkanalnetz in Form vom Unterbögen zwar langfristig behoben werden, jedoch besteht zur Zeit kein akuter Handlungsbedarf. Hier sollte eine Verstopfung der Haltungen durch die Erhöhung des Spülturnuses vorgebeugt werden. Das Regenwasserkanalnetz ist in weiten Teilen hydraulisch überlastet. Hier spielen auch die Regenwasserleitungen aus dem Heideweg und Nethener Weg mit rein. Um diese Mängel zu beheben muss eine umfangreiches Sanierungskonzept aufgestellt werden.

Der Zustand der Kanalisation im Heideweg hat für einen Ausbau keinen Einfluss der eine Beschleunigung herbeiführen würde.

Die Ergebnisse aus der Zustandsbewertung der Schmutz- und Regenwasserkanalisation fließen jetzt mit in die Bewertung ein. Daraus ergibt sich folgendes Bild:

Straße	Punktzahl
Lilienstraße	12,5
Rosenstraße	11,25
Lerchenstraße	11,25
Nethener Weg	11,25
Heideweg	9
Nelkenstraße	8,75
Tulpenstraße	7,5
Sanddornweg	1,25

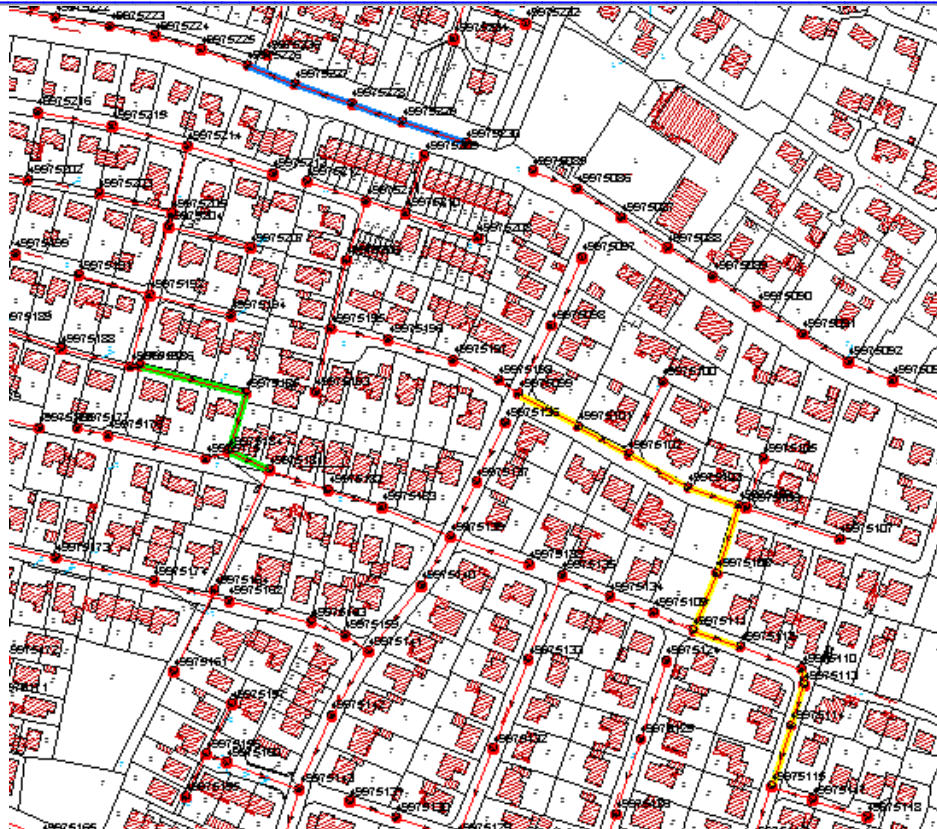
Aufgrund des Zustandes der Kanalisation gibt es keine Veränderung in der Reihenfolge der zu sanierenden Straßen.

5.5.2 Ortsteil Wahnbek

5.5.2.1 Allgemeines zum Regenwasserkanal

Für den Ortsteil Wahnbek wurde in den neunziger Jahren eine hydraulische Berechnung des Regenwasserkanalnetzes durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist auf der nachfolgenden Grafik zu erkennen. Bei den in gelb unterlegten Haltungen ist eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanal von bis zu 200 % festgestellt worden. Die in grün unterlegten Haltungen weisen eine hydraulische Überlastung von bis zu 300 % auf. Es wird festgestellt, dass ein Teil der für den Ort Wahnbek untersuchten Straßen hydraulisch überlastete Regenwasserhaltungen hat.





5.5.2.2 Allgemeines zum Schmutzwasserkanal

Eine hydraulische Überbelastung des Schmutzwasserkanals gibt es für den Bereich Wahnbek nicht.

Die Untersuchung der Haltungen zeigt eine Reihe von vorhandenen Schäden quer durch den Ortsteil Wahnbek auf. Im allgemeinen handelt es sich um Scherben und Versackungen. Beide Schadensarten treten jeweils nur punktuell in den Haltungen auf. In der Regel hat eine nur eine Versackung auf der gesamten Haltungslänge und nicht mehrere. Obwohl Versackungen in den Kanalleitungen nur durch einen Austausch zu beseitigen sind, besteht durch diese vorhandenen Schäden zur Zeit kein Anlass eine Straße auszubauen bzw. komplett zu sanieren, da die Anhäufung der Schäden zu gering sind. Vielmehr sollte in diesen Bereichen der Reinigungsmodus erhöht werden, um Ablagerungen zu vermeiden.

5.5.2.3 Zusammenfassung

Bei den aufgrund ihrer Unterordnung nicht näher untersuchten Straßen besteht aufgrund des Zustandes des Schmutz- und Regenwasserkanals kein Handlungsbedarf, diesen in offener Bauweise auszutauschen und dann in dem Zuge die Fahrbahn mitzusaniieren. Im Umkehrschluss werden nun die näher untersuchten Straßen betrachtet, ob Mängel am Kanalnetz eine Sanierung der Fahrbahn befürworten bzw. ein Anlass zur Beschleunigung sind.

Für diese weiterführende Untersuchung wurden im Ortsteil Wahnbek lediglich die ersten fünf Straßen weiter betrachtet.

5.5.2.2.A Untersuchung Spreestraße

Schmutzwasserkanal:

Die Spreestraße hat in beiden Haltungen der Straße Schäden durch Ablagerungen und Versackungen.

Regenwasserkanal

Eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals gibt es im Bereich der Spreestraße nicht.

Ergebnis

Die vorhandenen Schäden in Form von Ablagerungen können mit einer Roboterfräsmaschine im geschlossenen Verfahren beseitigt werden. Die Versackungen sollten langfristig gesehen beseitigt werden, jedoch besteht zur Zeit kein akuter Handlungsbedarf. Auch hier sollte wirtschaftlich gesehen, lediglich eine Erhöhung des Spülmodus erfolgen. Somit gibt der Zustand der beiden Entwässerungssysteme keinen Anlass für eine Beschleunigung der Fahrbahnsanierung.

5.5.2.2.B Untersuchung Neissestraße

Schmutzwasserkanal:

Die Neißestraße hat in einer Haltung mit einer Länge von 56,65 m Schäden in Form von einer Ablagerung und zwei Versackungen.

Regenwasserkanal:

Eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals gibt es im Bereich der Neissestraße nicht.

Ergebnis:

Für die Neissestraße gilt das gleiche wie bei der zuvor genannten Spreestraße.

5.5.2.2.C Untersuchung Jadestraße

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal in diesem Teilbereich der Jadestraße hat lediglich vereinzelte Schäden durch Ablagerungen.

Regenwasserkanal:

Die Regenwasserhaltungen in der Jadestraße haben eine hydraulische Belastung von 200 %.

Ergebnis:

Die hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals hat in der Vergangenheit keine Probleme bereitet und sollte daher zunächst nur beobachtet werden. Die Schäden am Schmutzwasserkanal können mit einem geschlossenen Verfahren beseitigt werden. Somit gibt der Zustand der beiden Entwässerungssysteme keinen Anlass für eine Beschleunigung der Fahrbahnsanierung.

5.5.2.2.D Untersuchung Emsstraße

Schmutzwasserkanal:

In diesem Teilstück befinden sich drei Schmutzwasserhaltungen von denen eine Haltung einen Schaden durch eine Versackung hat.

Regenwasserkanal:

Die Emsstraße hat eine Haltung in der eine hydraulische Überlastung von 300 % vorliegt.

Ergebnis:

Die hydraulische Überlastung des Regenwasserkanal hat in der Vergangenheit keine Probleme bereitet und sollte daher zunächst nur beobachtet werden. Die Schäden am Schmutzwasserkanal können mit einem geschlossenen Verfahren beseitigt werden. Somit gibt der Zustand der beiden Entwässerungssysteme keinen Anlass für eine Beschleunigung der Fahrbahnsanierung.

5.5.2.2.E Untersuchung Sandbergstraße

Schmutzwasserkanal:

Die Haltungen in diesem Teilbereich der Sandbergstraße haben Schäden durch Risse und Versackungen, wobei der Hauptanteil bei den Versackungen liegt.

Regenwasserkanal:

Eine hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals gibt es im Bereich der Sandbergstraße nicht.

Ergebnis:

Die Schäden am Schmutzwasserkanal können mit einem geschlossenen Verfahren beseitigt werden. Somit gibt der Zustand der beiden Entwässerungssysteme keinen Anlass für eine Beschleunigung der Fahrbahnsanierung.

Straße	Punktzahl
Jadestraße	20,625
Emsstraße	20,625
Sandbergstraße	20,25
Spreestraße	19
Neißestraße	14

Aufgrund des Zustandes der Kanalisation gibt es keine Veränderung in der Reihenfolge der zu sanierenden Straßen.

5.5.3 Ortsteil Rastede

5.5.3.1 Allgemeines zum Schmutzwasserkanalnetz

Im Hauptort Rastede sind in den letzten 10 Jahren umfangreiche Sanierungsmaßnahmen am Schmutzwasserkanalnetz durchgeführt worden. Dadurch befindet sich das Kanalnetz in einem guten Zustand. Es gibt lediglich noch fünf Haltungen der Schadensklasse 1 (Standicherheit des Rohres ist gefährdet) die zu sanieren sind. In der Schadensklasse 2 (Risse, Scherbenbildung) sind es noch ca. 20 Haltungen und in der Schadensklasse 3 (einragende Stutzen, Versätze etc.) noch rund 30 Haltungen. Damit wären noch rund 3.300,00 m Kanalnetz von 57.000,00 m im Hauptort Rastede zu sanieren. In dieser Aufstellung sind allerdings noch nicht die Schäden von den Straßen enthalten, für die die Gemeinde Rastede in der Vergangenheit Förderanträge zur Komplettsanierung (z.B. Eichendorffstraße, Voßbarg) gestellt hat.

Für den Hauptort Rastede ist eine hydraulische Berechnung des Schmutzwassernetzes durchgeführt worden. Diese zeigt auf, welche Kanäle einen Belastungsgrad unter 100 % und über 100 % haben.

5.5.3.2 Allgemeines zum Regenwasserkanalnetz

Für den Hauptort Rastede wurde in den neunziger Jahren eine hydraulische Berechnung des Regenwasserkanalnetzes durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung zeigt auf welche Kanäle hydraulisch überlastet sind. Im Hauptort

Rastede gibt es mehrere überlastete Regenwasserkanäle, wobei der größte Teil in den Bereichen bis 300 % liegen. Hiervon sind in Teilen auch die Straßen betroffen, die aufgrund der Vorauswahl nicht näher untersucht wurden. Die Mängel wären nur durch einen Austausch der Haltungen zu beseitigen. Da es hier zur Zeit aber keine akuten Probleme gibt, sollte zunächst die Situation weiter beobachtet werden

5.5.3.3 Zusammenfassung

Bei den aufgrund ihrer Unterordnung nicht näher untersuchten Straßen besteht aufgrund des Zustandes des Schmutz- und Regenwasserkanals kein Handlungsbedarf diesen in offener Bauweise auszutauschen und dann in dem Zuge auch die Fahrbahn mitzusanieren. Im Umkehrschluss werden nun die näher untersuchten Straßen betrachtet, ob Mängel am Kanalnetz eine Sanierung der Fahrbahn ein Anlass zur Beschleunigung sind.

5.5.3.2 A Untersuchung Voßbarg

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal im Voßbarg hat auf gesamter Länge Schäden. Es handelt sich hier überwiegend um vertikale Muffenversätze im Rohrsohlenbereich von 15 % - 40 %. Bei Versätzen in solch einer Größenordnung muss davon ausgegangen werden, dass die Muffenverbindung undicht ist, weil die Versätze größer sind als die Wandstärke des Rohres. Dadurch tritt bei entsprechendem Grundwasserstand Fremdwasser von außen in die Leitung ein und das umgebende Erdreich mit eingespült.

Etwa ein Drittel der Haltungen im Voßbarg sind hydraulisch überlastet. Diese Mängel können nur durch einen Austausch der Haltungen behoben werden.

Regenwasserkanal:

Ein Teilbereich der Regenwasserhaltungen im Voßbarg ist bis zu 200 % hydraulisch überlastet. Aufgrund von akuten Entwässerungsproblemen wurden im vergangenen Jahr bereits drei Haltungen ausgetauscht.

Ergebnis:

Die vorhandenen Mängel in den Schmutz- und Regenwasserhaltungen im Voßbarg, gerade was die hydraulische Überlastung betrifft, sind nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Hier kommt noch hinzu, dass die Muffenversätze in einer Größenordnung liegen, die mit einem Partliner nicht mehr zu sanieren sind. Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass der Zustand der Schmutz- und Regenwasserkanalisation einen Ausbau des Voßbarg befürworten. Dieser sollte kurzfristig erfolgen.

5.5.3.2 B Untersuchung Eichendorffstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen Oldenburger Straße und Schützenhofstraße)

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal in der Eichendorffstraße zwischen der Oldenburger Straße und der Einmündung Schützenhofstraße hat eine Vielzahl von Mängeln, die hauptsächlich aus Lageabweichungen verbunden mit Undichtigkeiten und einragenden Stützen und Wurzeln bestehen.

Die untersuchten Schmutzwasserhaltungen in der Eichendorffstraße sind nicht hydraulisch überlastet.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in dem untersuchten Teilbereich hat auf gesamter Länge Schäden. Hauptsächlich handelt es sich um Lageabweichung verbunden mit Undichtigkeiten, Quer- und Längsrissen, sowie Abflusshindernissen aufgrund von einragenden Stützen und Wurzeln.

Die untersuchten Regenwasserhaltungen in der Eichendorffstraße sind nicht hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Die Schmutz- und Regenwasserhaltungen in der Eichendorffstraße haben eine Vielzahl von Mängeln. Gerade die Anhäufung der Undichtigkeiten und der Abflusshindernisse bereiten hier Probleme. Theoretisch sind diese Mängel größtenteils in einem geschlossenen Verfahren zu beheben. Da hier jedoch restlos alle Schmutz- und Regenwasserhaltungen saniert werden müssten, werden sich die Kosten etwa in der Größenordnung wie bei einer Sanierung durch die offene Bauweise einstellen. In jedem Fall machen die Schäden eine kurzfristige Sanierung der Fahrbahn erforderlich.

5.5.3.2 C Untersuchung Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen Mühlenstraße und Eichendorffstraße)

Schmutzwasserkanal:

Der hier untersuchte Teilbereich der Schmutzwasserhaltungen zwischen den Einmündungen Mühlenstraße und Eichendorffstraße ist in einem guten Zustand. Es gibt nur vereinzelt kleine Mängel in Form von Muffenversätzen und einem einragenden Hindernis.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Fast alle Regenwasserhaltungen sind hydraulisch überlastet. Der Überlastungsgrad beträgt 200 % bzw. 300 %.

Ergebnis:

Während der Schmutzwasserkanal keinen Anlass zur Beschleunigung der Sanierung der Fahrbahn gibt, ist dies beim Regenwasserkanal durch seine hydraulische Überlastung der Fall. Die hydraulische Überlastung ist nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Da hier in der Praxis keine aktuellen Überlastungsprobleme vorhanden sind, sollte die Situation zunächst beobachtet werden. Der Zustand der Kanalisation befürwortet mittelfristig eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 D Untersuchung Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen der Einmündung Eichendorffstraße und dem Kleingartengelände)

Schmutzwasserkanal:

In diesem Teilbereich sind bei 2/3 der Haltungen Mängel in Form von vertikalen Muffenversätzen in der Rohrsohle vorhanden. Der Prozentsatz der Versätze liegt zwischen 10 % und 20 %. Allerdings erstrecken sich die Versätze jeweils auf ein Drittel Gesamtlänge je Haltung.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt hier nicht vor.

Regenwasserkanal:

Etwa zwei Drittel der untersuchten Haltungen sind bis zu 400 % hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Die Mängel an der Regenwasserkanalisation sind nur durch einen Austausch der Haltungen zu beheben. Ob die Mängel an der Schmutzwasserkanalisation noch durch eine Inlinersanierung zu beheben sind, müsste durch eine erneute TV-Befahrung überprüft werden. Zum jetzigen Zeitpunkt befürwortet der Zustand der Kanalisation eine kurzfristige Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 E Untersuchung Peterstraße

Schmutzwasserkanal:

Der Schmutzwasserkanal in der Petersstraße weist fast in jeder Haltung Schäden auf.

Hauptsächlich handelt es sich um Risse und Muffenversätze in der Größenordnung zwischen 10 % und 35 %.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

In der Peterstraße ist in großen Teilen kein Regenwasserkanal vorhanden. Lediglich im vorderen Bereich beim Petershof sind zwei Haltungen vorhanden und von der Anton-Günther-Straße kommend ist eine kurze Haltung vorhanden.

Ergebnis:

Das Zusammenspiel der vorhandenen Schäden in der Schmutzwasserkanalisation und das Fehlen des Regenwasserkanals ergeben eine kurzfristige Sanierung der Peterstraße.

5.5.3.2 F Untersuchung An der Bleiche

Schmutzwasserkanal:

Der Kanal in der Straße An der Bleiche ist in den letzten Jahren umfangreich saniert worden. Dadurch sind nach den zur Zeit vorliegenden Untersuchungsberichten keine Schäden mehr vorhanden.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in der Straße An der Bleiche ist auf einer Länge von einem Drittel mit über 500 % hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Die hydraulische Berechnung ist vor dem Ausbau der Bahnhofstraße durchgeführt worden. Bei diesem Ausbau sind größere Nennweiten eingebaut worden, die nun einen ungehinderten Abfluss gewährleisten. Des Weiteren sind in der Vergangenheit bereits im vorderen Bereich zur Bahnhofstraße hin Haltungen ausgetauscht worden, so dass aufgrund der bereits durchgeführten Maßnahmen es hier keine Probleme mehr gibt. Aufgrund der in der Vergangenheit durchgeführten Sanierungsmaßnahmen gibt der Zustand der Kanalisation keinen Anlass für eine Sanierung der Fahrbahn zu beschleunigen.

5.5.3.2 G Untersuchung Feldbreite (Teilbereich zwischen der Einmündung Südender Straße und dem Minimal-Markt)

Schmutzwasserkanal:

Die häufigsten Schäden bei den Schmutzwasserhaltungen in der Südender Straße sind Schäden durch Muffenversätze. In den vergangenen Jahren ist bereits ein Teil dieser Schäden saniert worden, jedoch gibt es immer noch verbleibende Schäden in der Größenordnung bis 15 %.

Etwa zwei Drittel der Schmutzwasserhaltungen in dem untersuchten Bereich haben eine hydraulische Überlastung > 100 %.

Regenwasserkanal:

In dem betreffenden Teilstück sind fast alle Haltungen hydraulisch überlastet. Der Belastungsgrad liegt in den meisten Fällen bei 200 und 300 %. In einem Fall geht der Belastungsgrad bis 500 %.

Ergebnis:

Die hydraulischen Mängel am Regenwasser- und Schmutzwasserkanal können nur durch einen Austausch der Haltungen behoben werden. Ob die Mängel an der Schmutzwasserkanalisation noch durch eine Partlinersanierung zu beheben sind, müsste durch eine erneute TV-Kamerabefahrung überprüft werden. Aufgrund der hydraulischen Überlastung beider Systeme sollte eine kurzfristige Sanierung angestrebt werden.

5.5.3.2 H Untersuchung Bachstraße

Schmutzwasserkanal:

In der Bachstraße haben die Schmutzwasserhaltungen überwiegend Mängel in Form von vertikalen Muffenversätzen im Rohrsohlenbereich. Bei zwei Haltungen erstrecken sich diese Mängel auf die gesamte Haltung in einem Größenbereich von bis zu 25 %. Dies lässt vermuten, dass hier die Muffen undicht sind. In den verbleibenden Haltungen ist die Anzahl und der Prozentsatz der Mängel geringer.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal hat lediglich eine Haltung die bis 200 % hydraulisch überlastet ist.

Ergebnis:

Die vorhandenen Schäden am Schmutzwasserkanalnetz können größtenteils mit Partlinern saniert werden. Im Einzelfall muss durch eine erneute Kamerabefahrung entschieden werden, ob eine Sanierung noch möglich ist. Dies gilt vor allem für die zuvor genannten beiden Haltungen. Da auch kaum eine hydraulische Überlastung vorliegt, ergibt der Zustand der Kanäle eine Sanierung der Fahrbahn lediglich langfristig.

5.5.3.2 I Untersuchung Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen dem Kleingartengelände und der Einmündung Am Horstbusch)

Schmutzwasserkanal:

In diesem untersuchten Teilbereich gibt es Schäden durch vertikale Muffenversätze, Inkrustationen und einragenden Hindernissen, die ein durchgehendes Befahren der TV-Kamera nicht möglich machen. Etwa die Hälfte der Haltungen ist von diesen Schäden betroffen.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in dem Teilbereich ist auf zwei Drittel seiner untersuchten Länge hydraulische bis zu 200 % überlastet.

Ergebnis:

Die vorhandenen Schäden am Schmutzwasserkanalnetz können größtenteils mit Partlinern saniert werden. Im Einzelfall muss durch eine erneute Kamerabefahrung entschieden werden, ob eine Sanierung noch möglich ist. Die hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals bereitet zur Zeit keine akuten Probleme und sollte daher zunächst beobachtet werden. Daher ergibt der momentane Zustand der beiden Abwassersysteme nur langfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 J Untersuchung Diedrich-Freels-Straße

Schmutzwasserkanal:

Die Schäden in der Diedrich-Freels-Straße bestehen überwiegend aus vertikalen Muffenversätzen in der Größenordnung bis max. 25 %, wobei die Hauptmasse der vertikalen Muffenversätze im Rohrsohlenbereich bei max. 10 % liegt.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in der Diedrich-Freels-Straße ist auf einer Länge von zwei Drittel hydraulisch überlastet. Der Belastungsgrad beträgt in großen Teilen bis zu 200 %, im Einzelfall bis 400 %.

Ergebnis:

Die vorhandenen Schäden am Schmutzwasserkanalnetz können größtenteils mit Partlinern saniert werden. Im Einzelfall muss durch eine erneute Kamerabefahrung entschieden werden, ob eine Sanierung noch möglich ist. Die hydraulische Überlastung des Regenwasserkanals bereitet zur Zeit keine akuten Probleme und sollte daher zunächst beobachtet werden. Daher ergibt der momentane Zustand der beiden Abwassersysteme nur langfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 K Untersuchung Südender Straße (Teilbereich zwischen der Einmündung Oldenburger Straße und ehem. Zufahrt Lager Ihr Platz)

Schmutzwasserkanal:

Bei den Schmutzwasserhaltungen in der Südender Straße sind in der Vergangenheit bereits einige Reparaturen durchgeführt worden. Bei den verbleibenden Schäden handelt es sich um vertikale Muffenversätze in der Rohrsohle in einer Größenordnung von bis zu 15 %.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Eine Haltung des Regenwasserkanals ist mit 200 % hydraulisch überlastet.

Ergebnis:

Der Zustand der beiden Kanalsysteme befürwortet langfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 L Untersuchung Sophienstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen An der Bleiche und Bahnhofstraße)

Schmutzwasserkanal:

Der hier untersuchte Teilbereich hat hauptsächlich Mängel durch Querschnittsreduzierungen, Ablagerungen und Risse. Diese Mängel treten bei zwei Drittel der Haltungen punktuell auf.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal ist nach den damaligen Berechnungen auf gesamter Länge hydraulisch mit 200 % überlastet. Durch den Ausbau der Bahnhofstraße ist dieses Überlastungsproblem zwischenzeitlich beseitigt worden.

Ergebnis:

Der Zustand der beiden Kanalsysteme befürwortet langfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn.

5.5.3.2 M Untersuchung Uhlhornstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen Kleibroker Straße und Marienstraße)

Schmutzwasserkanal:

Die vier hier untersuchten Haltungen weisen alle Schäden auf. Eine komplette Befahrung der Haltungen ist lediglich bei einer Haltung möglich gewesen. Bei allen anderen wird die Durchfahrt durch einragende Hindernisse blockiert.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

In der Uhlhornstraße ist eine Haltung des Regenwasserkanales hydraulisch mit 200 % überlastet.

Ergebnis:

Für die Schäden am Schmutzwasserkanal in der Uhlhornstraße müsste eine erneute TV-Befahrung durchgeführt werden um festzustellen, welche Schäden zum jetzigen Zeitpunkt durch ein geschlossenes Sanierungsverfahren beseitigt werden können. Aufgrund der Vielzahl der Schäden ergibt der momentane Zustand der beiden Abwassersysteme mittelfristig gesehen eine Sanierung der Fahrbahn

5.5.3.2 N Untersuchung Buschweg (Teilbereich zwischen den Einmündungen Feldbreite und Morissestraße)

Schmutzwasserkanal:

Die Haltungen in diesem Bereich haben verschiedene Schäden. Die vorhandenen Muffenversätze von bis zu 40 % lassen vermuten, dass in diesem Bereich der Kanal undicht ist.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Ergebnis:

Für die Schäden im Schmutzwasserkanal sollte eine erneute TV-Befahrung durchgeführt werden um festzustellen, ob sich die Schäden zwischenzeitlich verschlimmert haben und ob sie unterirdisch saniert werden können. Bei einem Teil der bereits bekannten Schäden (Muffenversätze bis zu 40 %) ist dies beispielsweise nicht mehr möglich. Sollten sich diese Schäden erhöht haben, kann der Kanal nur in offener Bauweise ausgetauscht werden. Die vorhandenen Schäden befürworten eine Sanierung der Fahrbahn mittelfristig.

5.5.3.2 O Untersuchung Hirschtorweg

Schmutzwasserkanal:

Im Hirschtorweg sind lediglich 50 % der Haltungen mit der TV-Kamera befahren worden. Bei den untersuchten Haltungen sind die vorhandenen Schäden in der Vergangenheit bereits überwiegend beseitigt worden. Bei den geringen verbleibenden Schäden handelt es sich um vertikale Muffenversätze in der Rohrsohle. Diese sind Größtenteils noch in einer Größenordnung die mit einem Partliner zu sanieren sind.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Im Hirschtorweg ist nur ein Regenwasserkanal in dem Bereich zwischen der Oldenburger Straße und der Hubertusstraße vorhanden. In diesem Bereich hat eine Haltung eine hydraulische Überlastung von bis zu 300 %.

Ergebnis:

Der Zustand des Kanals gibt keinen Anlass für eine Fahrbahnsanierung. Aufgrund des fehlenden Teilstückes des Regenwasserkanals von der Hubertusstraße bis zur Südender Straße sollte hier kurzfristig gesehen, das fehlende Teilstück eingebaut werden, damit die wahrscheinlich vorhandenen Fremdschlüsse beseitigt werden können.

5.5.3.2 P Untersuchung Am Kleinenfelde

Schmutzwasserkanal:

Jede untersuchte Haltung in der Straße Am Kleinenfelde hat Schäden in Form von vertikalen Muffenversätzen in der Rohrsohle. Diese Mängel liegen in einem Bereich bis zu 15 %. Allerdings gibt es auch zwei Haltungen bei denen der Versatzbereich bis 40 % und im Einzelfall bis 70 % ist.

Eine hydraulische Überlastung der Haltungen liegt nicht vor.

Regenwasserkanal:

Der Regenwasserkanal in der Straße Am Kleinenfelde ist zur Hälfte hydraulisch mit 200 bzw. 300 % hydraulisch überlastet. Dieses hydraulische Überlastungsproblem dürfte durch die Tiefbauarbeiten in der Königsberger Straße bereits behoben worden sein. In der Vergangenheit gab es hier keine Probleme mehr.

Ergebnis:

Der Schmutzwasserkanal in der Straße Am Kleinenfelde bedarf einer erneuten Untersuchung mit einer TV-Kamerabefahrung um die Schwere der Schäden zum jetzigen Zeitpunkt nochmals genau zu analysieren. Grundsätzlich ist ein Teil der Schäden noch durch Inliner zu sanieren, jedoch betrifft dies nicht alle Schäden. Ein Teil ist nur noch durch ein offenes Verfahren zu beheben. Dieser Zustand führt zur mittelfristigen Sanierung der Fahrbahn.

Unter Berücksichtigung der Zustände der Schmutz- und Regenwasserkanäle, der Nebenanlagen und der Straßenbeleuchtung ergibt sich nachstehende Sanierungsreihenfolge:

Straße	Punktzahl
Voßbarg	52
Eichendorffstraße	50,5
Schützenhofstraße	46
Schützenhofstraße	45,75
Peterstraße	41,875
Feldbreite	39,25
Bachstraße	34,25
Schützenhofstraße	34,25
Diedrich-Freels-Straße	33,125
Ulhornstraße	31,875
Buschweg	30
An der Bleiche	30
Südender Straße	29,75
Sophienstraße	29,375
Am Kleinenfelde	28,125
Hirschtoweg	22,5

5.6 Maßnahmenkonzept

Das Konzept ist bisher so untergliedert worden, dass die Ortsteile Wahnbek, Hahn-Lehmden und Rastede getrennt betrachtet wurden. Um eine aussagekräftige Gesamtübersicht zu haben, werden nun die Ergebnisse aus den Ortsteilen ausgewertet. Dabei wird deutlich, dass sich die Straßen in den Ortsteilen Wahnbek und Hahn-Lehmden unter Berücksichtigung aller einfließenden Umstände in der Gesamtheit betrachtet in einem besseren Zustand befinden, als die Straßen im Hauptort Rastede. Das wird aus dem nachstehenden Maßnahmenkatalog deutlich, da die hier aufgeführten 16 Straßen, absteigend mit der höchsten Punktzahl beginnend, alle aus dem Hauptort Rastede kommen. Die Erkenntnisse aus den Untersuchungen in den Ortsteilen Wahnbek und Hahn-Lehmden dürfen aber nicht vernachlässigt werden. Gerade aufgrund der reinen Straßenzustände der fünf untersuchten Straßen in Wahnbek besteht hier Handlungsbedarf. Da die Infrastrukturelle Bedeutung und der Zustand der Kanäle bei den Straßen keine bedeutende Rolle gespielt haben, sollte hier eine kurzfristige Sanierung mit einer doppelten Oberflächenbehandlung durchgeführt werden. Dies hat sich bewährt und genügt den Ansprüchen die an diese Straßen gestellt werden.

Nachfolgend nun der Maßnahmenkatalog.

5.6.1 Voßbarg

Der Voßbarg liegt am Ortsrand des Ortskern Rastede und verbindet die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen August-Brötje-Straße und Leuchtenburger Straße. Er dient zum größten Teil als Haupteerschließungs- und Verbindungsstraße. Er ist Hauptweg für die Kinder zum Kindergarten bzw. zur Schule am Voßbarg, sowie zur KGS an der Feldbreite und Wilhelmstraße.



Für den Voßbarg ist in der Vergangenheit bereits ein Antrag auf Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gestellt und befürwortet worden. Der Voßbarg ist in das Mehrjahresprogramm aufgenommen. Gerade die Funktionsmischung des Voßbarg als Durchgangsstraße und Anliegerstraße mit Aufnahme des Schwerlastverkehrs, insbesondere der Schulbusse, dem Anwohnerverkehr und dem nichtmotorisierten Individualverkehr bereitet in der jetzigen Ausbauform des Voßbarg Schwierigkeiten. Erschwerend hinzu kommt der schlechte Zustand der Fahrbahn und der Abwasserkanäle.

Es ist beabsichtigt, den Voßbarg wie folgt auszubauen:

Ausbau der Fahrbahn auf 5,50 m Breite, Erweiterung der Nebenanlagen, so dass auf der Nordseite des Voßbarg ein durchgehender 3,00 m breiter Rad- und Gehweg für den nichtmotorisierten Individualverkehr zur Verfügung steht. Auf der Südseite entstehen in Teilabschnitten von 35,00 m, 75,00 m, 25,00 m und 45,00 m Länge Längsparkplätze mit einer Breite von 2,00 m für den ruhenden Verkehr.

5.6.2 Eichendorffstraße

Die Eichendorffstraße ist in ihrer Gesamtheit abgängig. Es gibt flächendeckende Risse und Aufbrüche. Ein dem technischen Stand entsprechendes Längs- und Querprofil ist nicht zu erkennen. Es gibt überall Versackungen in der Oberfläche und

an den Regenabläufen. Durch die Mängel an den Kanalisationsanlagen kann es in der Vergangenheit vermehrt zu Unterspülungen der Fahrbahn. Der Unterhaltungsaufwand in den letzten Jahren ist erheblich gestiegen.



Für die Eichendorffstraße ist ein Förderantrag nach dem GFVG gestellt worden. Der Ausbau der Eichendorffstraße soll in 2006 erfolgen. Es ist beabsichtigt die Eichendorffstraße in einer Fahrbahnbreite von 5,50 m, einem 3,00 m breiten kombinierten Rad-/Gehweg und einem 1,50 m breiten Gehweg auszubauen. In dem Zuge erfolgt die Kompletterneuerung der Schmutz- und Regenwasserkanäle. Die Straßenbeleuchtung wird auch mit erneuert.

5.6.3 Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen der Einmündung Eichendorffstraße und dem Kleingartengelände)

Die Schützenhofstraße ist zur Zeit bituminös befestigt. Die Fahrbahn hat viele Risse und Flickstellen und hat starke Unebenheiten im Längs- und Querprofil. An den Regenabläufen gibt es Versackungen. In der Rinne bleibt aufgrund der Unebenheiten Wasser stehen. Insgesamt betrachtet ist der Verfall der Straße bereits weit voran geschritten. Die vielen Flickstellen beweisen, dass hier in der Vergangenheit immer wieder Reparaturarbeiten durchgeführt werden mussten um Fahrbahnausbrüche zu beseitigen. Durch die flächendeckenden Risse kann Wasser in die Konstruktion eindringen und das Tragsystem so labil machen, dass die Zerstörung rapide fortschreitet. Der Unterhaltungsaufwand ist in den vergangenen Jahren gestiegen.

Die Schützenhofstraße verfügt über einen einseitigen Gehweg. Der Zustand des Gehweges ist mittelmäßig. Die andere Straßenseite hat einen unbefestigten Seitenstreifen der auch zum Parken genutzt wird.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Lt. Verkehrsentwicklungsplan soll die Schützenhofstraße mit einem einseitigen Rad- und Gehweg ausgestattet werden der eine Nutzung in beide Fahrtrichtungen zulässt.
- ✓ Es sollte überlegt werden aufgrund der jetzigen Nutzung des unbefestigten Seitenstreifens als Parkstreifen, in Teilabschnitten Längsparkplätze zur Verfügung zu stellen.
- ✓ Der hydraulische Mangel des Regenwasserkanals wäre in diesem Zuge zu beheben. Bei den Mängeln an der Schmutzwasserkanalisation muss die erneute TV-Befahrung abgewartet werden.

5.6.4 Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen den Einmündungen Mühlenstraße und Eichendorffstraße)

Dieser untersuchte Teilbereich der Schützenhofstraße ist bituminös befestigt. Die Fahrbahn hat viele Risse und Flickstellen. Ein den technischen Regeln entsprechendes Längs- und Querprofil ist nicht vorhanden. An den Regenabläufen gibt es Versackungen, die Kanten brechen ab. Insgesamt betrachtet ist der Verfall der Straße bereits voran geschritten. Durch die flächendeckenden Risse kann Wasser in die Konstruktion eindringen und das Tragsystem so labil machen, dass die Zerstörung rapide fortschreitet. Der Unterhaltungsaufwand ist in den vergangenen Jahren gestiegen.

Die Schützenhofstraße verfügt über einen einseitigen Gehweg der mit Platten befestigt ist. Die Platten sind abgängig und der gesamte Gehweg ist uneben. Die andere Straßenseite hat einen unbefestigten Seitenstreifen der auch zum Parken genutzt wird.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Lt. Verkehrsentwicklungsplan soll die Schützenhofstraße mit einem einseitigen Rad- und Gehweg ausgestattet werden, der eine Nutzung in beide Fahrtrichtungen zulässt.
- ✓ Es sollte überlegt werden, aufgrund der jetzigen Nutzung des unbefestigten Seitenstreifens als Parkstreifen, in Teilabschnitten Längsparkplätze zur Verfügung zu stellen.
- ✓ Der hydraulische Mangel des Regenwasserkanals wäre in diesem Zuge zu beheben. Mängeln an der Schmutzwasserkanalisation konnten aufgrund der vorliegenden TV-Befahrung nicht festgestellt werden. Hier sollte eine erneute TV-Befahrung durchgeführt werden.

5.6.5 Peterstraße

Die Peterstraße ist zur Zeit bituminös befestigt. Die Fahrbahnoberfläche hat auf gesamter Strecke Risse, Flickstellen und Aufbrüche. Ein Längs- und Querprofil ist nicht mehr zu erkennen. Der Verfall der Oberflächenbefestigung ist bereits vorangeschritten, Nebenanlagen sind nicht vorhanden.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Bei einem Ausbau der Straße sollte ein Regenwasserkanal mit eingebaut werden, um die Entwässerungsproblematik zu beseitigen. Zur Zeit gibt es keine Oberflächenentwässerung. Bei Regenereignissen sucht sich das Oberflächenwasser seinen Weg, welches aufgrund der Unebenheiten in der Oberfläche zum Teil als Fremdwasser in die Schmutzwasserschächte abfließt.
- ✓ Die Situation Altenwohnheim Petersstraße und Arztpraxis muss bei den Ausbauüberlegungen mit überdacht werden.
- ✓ Von verschiedenen Anwohnern ist das Fehlen eines Gehweges bemängelt worden.

5.6.6 Feldbreite (Teilbereich zwischen der Einmündung Südender Straße und dem Minimal-Markt)

Die Fahrbahn der Feldbreite ist bituminös befestigt. Sie hat auf gesamter Fläche Risse und Verformungen im Längs- und Querprofil, bei den Regenabläufen gibt es Versackungen. Die Risse werden regelmäßig mit Flickstellen repariert. Dies ist jedoch nur ein kurzzeitiges Reparaturmittel um den Zerstörungsprozess aufzuhalten. Entlang der Feldbreite gibt es einen einseitigen Gehweg. Dieser ist mit Betonplatten befestigt und hat auf gesamter Länge Unebenheiten.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß Verkehrsentwicklungsplan wird für diesen Teilabschnitt ein einseitig kombinierter Rad-/Gehweg vorgeschlagen.
- ✓ Aufgrund der hydraulischen Mängel an den Kanalisationsanlagen sollten die Kanalanlagen im Zuge der Bauarbeiten gegen größere Nennweiten ausgetauscht werden.

5.6.7. Bachstraße

Die Bachstraße ist mit Verbundsteinpflaster befestigt. Die Fahrbahnoberfläche ist auf gesamter Fläche uneben und hat insbesondere Versackungen bei den Regenabläufen. Ein dem technischen Stand entsprechendes Quer- und Längsprofil gibt es nicht. Beidseitig der Bachstraße verläuft ein Gehweg aus Rechteckpflaster. Die Anhäufung von Versackungen ist in seiner Gesamtheit betrachtet groß.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß Verkehrsentwicklungsplan wird für die Bachstraße ein einseitiger kombinierter Rad-/Gehweg empfohlen
- ✓ Eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollte nicht mit dem vorhandenen Pflaster erfolgen. Es ist wirtschaftlicher neues Betonrechteckpflaster einzubauen, als das vorhandene alte Pflaster zu verwenden.
- ✓ Durch eine erneute Kamerabefahrung muss überprüft werden, ob bei einem Ausbau Erneuerungen an der Kanalisation in offener Bauweise notwendig werden.

5.6.8 Schützenhofstraße (Teilbereich zwischen dem Kleingartenverein und der Straße Am Horstbusch)

Die Fahrbahnoberfläche der Schützenhofstraße ist mit Verbundsteinpflaster befestigt. Diese ist auf gesamter Fläche uneben und hat Versackungen in der Fahrbahn und bei den Regenabläufen. Ein dem technischen Stand entsprechendes Quer- und Längsprofil gibt es nicht. Beidseitig der Schützenhofstraße verläuft ein Gehweg. Dieser hat auf gesamter Fläche Versackungen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden
- ✓ Lt. Verkehrsentwicklungsplan soll die Schützenhofstraße mit einem einseitigen Rad- und Gehweg ausgestattet werden, der eine Nutzung in beide Fahrtrichtungen zulässt.
- ✓ Durch eine erneute Kamerabefahrung muss überprüft werden, ob bei einem Ausbau Erneuerungen an der Kanalisation in offener Bauweise notwendig werden.

5.6.9 Diedrich-Freels-Straße (Teilbereich zwischen den Einmündungen An der Bleiche und Bahnhofstraße)

Die Diedrich-Freels-Straße ist bituminös befestigt. Auf gesamter Fläche sind Risse und Flickstellen vorhanden. Die trotz der Reparaturarbeiten immer wiederaufkommenden Risse und Aufbrüche haben in den letzten Jahren den Unterhaltungsaufwand erheblich erhöht. Das ursprüngliche Längs- und Querprofil ist nicht vorhanden. Die Rinne hat derartige Versackungen, die den geregelten Ablauf des Oberflächenwassers nicht mehr gewährleisten.

Der einseitig vorhandene Gehweg ist mit Gehwegplatten befestigt. Diese sind zum großen Teil abgängig. Der Gehweg hat auf gesamter Länge Unebenheiten. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich ein unbefestigter Seitenstreifen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Aus dem Verkehrsentwicklungsplan gibt es keine Empfehlungen für die Nebenanlagen.

- ✓ Durch eine erneute Kamerabefahrung muss überprüft werden, ob bei einem Ausbau Erneuerungen an der Kanalisation in offener Bauweise notwendig werden.
- ✓ Der vorhandene Gehweg sollte mitsaniert werden.

5.6.10 Uhlhornstraße

Die Oberfläche der Uhlhornstraße ist bituminös befestigt. Sie hat auf gesamter Fläche Aufbrüche, welche einen labilen Oberbau vermuten lassen. Die Aufbrüche werden durch Flickstellen repariert. Dies ist aber nur eine kurzzeitige Möglichkeit den Verfall aufzuhalten.

Nebenanlagen sind an der Uhlhornstraße nicht vorhanden.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Im Verkehrsentwicklungsplan werden keine Anregungen zu Nebenanlagen gemacht.
- ✓ Die Schäden im Schmutzwasserkanal müssen durch eine TV-Untersuchung erneut untersucht werden, damit diese Erkenntnisse bei der Ausbauentcheidung mit einfließen können.

5.6.11 Buschweg

Der Buschweg hat eine Oberfläche aus Verbundsteinpflaster die teilweise flächig mit bituminösen Material überzogen worden ist. Der Buschweg ist auf gesamter Fläche uneben und hat überall Versackungen und Verwerfungen. Ein dem technischen Stand entsprechendes Quer- und Längsprofil ist kaum noch zu erkennen. Längs des Buschweges verläuft ein einseitiger Gehweg der mit Gehwegplatten befestigt ist und ab dem Bahnübergang bis zur Einmündung Morissestraße in einem schlechten Zustand ist.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll es hier die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg geben. Dies würde bedeuten, dass der vorhandene Gehweg bei der Erneuerung mit überdacht werden muss.
- ✓ Die Schäden im Schmutzwasserkanal müssen durch eine TV-Untersuchung erneut untersucht werden
- ✓ Eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollte nicht mit dem vorhandenen Pflaster erfolgen. Es ist wirtschaftliches neues Betonrechteckpflaster einzubauen, als das vorhandene zu verwenden.

5.6.12 An der Bleiche

Die Fahrbahnoberfläche der Straße An der Bleiche ist bituminös befestigt. Sie hat an vielen Stellen Risse, die in der Vergangenheit versucht worden sind zu reparieren. Dadurch hat sie viele Flickstellen. Durch diese Fehlstellen dringt Wasser in das Gefüge ein, welches dann zerstört wird. Ein den technischen Regeln entsprechendes Quer- und Längsprofil ist nicht zu erkennen.

Längs der Straße An der Bleiche verläuft ein einseitiger Gehweg. Dieser auf gesamter Länge Versackungen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll es hier für den nicht motorisierten Individualverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg geben.

5.6.13 Südender Straße (Teilbereich zwischen der Einmündung Oldenburger Straße und ehem. Zufahrt Lager Ihr Platz)

Die Südender Straße ist bituminös befestigt. Die vorhandene Fahrbahn hat Risse und flächendeckende Flickstellen. An den Regenabläufen gibt es vermehrt Versackungen.

Insgesamt betrachtet nimmt der Verfall der Straße zu. Gerade die vorhandenen Risse lassen die Zerstörung rapide fortschreiten, denn durch diese kann Wasser in die Konstruktion eindringen und das Tragsystem wird labil.

An beiden Seiten der Südender Straße gibt es mit Betonsteinplatten befestigte Gehwege. Diese haben überall Versackungen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß Verkehrsentwicklungsplan wird für die Südender Straße die Anlegung eines einseitig in beide Richtungen befahrbaren Radweg empfohlen.
- ✓ Der Zustand der Kanalisation muss überprüft werden.

5.6.14 Sophienstraße Teilbereich zwischen den Einmündungen An der Bleiche und Bahnhofstraße)

Die Sophienstraße ist auf diesem Teilstück bituminös befestigt. Die Fahrbahn hat Risse und viele Flickstellen. Es gibt Verformungen im Längs- und Querprofil. Versackungen an den Regenabläufen müssen regelmäßig ausgebessert werden. Als Nebenanlage gibt es einen einseitigen Gehweg. Dieser ist mit Betonplatten befestigt. Auf der Fahrbahn sind Längsparkplätze ausgewiesen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll es hier für den nicht motorisierten Individualverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg geben.
- ✓ Die Kanalisation muss vor einem Ausbau durch eine TV-Befahrung erneut überprüft werden, um festzustellen, ob evtl. Teile der Anlagen in offener Bauweise ausgebaut werden müssen.
- ✓ Die zur Zeit auf der Fahrbahn markierten Längsparkplätze müssen bei den Planungen mit überdacht werden.

5.6.15 Am Kleinenfelde

Die Straße Am Kleinenfelde ist mit Verbundsteinpflaster befestigt. Die Fahrbahn hat auf gesamter Fläche Versackungen, auch vor den Regenabläufen. Es gibt Verformungen im Längs- und Querprofil. Nebenanlagen sind in Form von unbefestigten Seitenstreifen vorhanden.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Im Verkehrsentwicklungsplan gibt es keine Empfehlung für die Anlegung der Nebenanlagen. Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse sollte die Anlegung eines befestigten Gehweges überlegt werden.
- ✓ Der hydraulische Mangel des Regenwasserkanals wäre in diesem Zuge zu beheben. Bei den Mängeln an der Schmutzwasserkanalisation muss die erneute TV-Befahrung abgewartet werden, um zu sehen welche Abschnitte in offener Bauweise ausgebaut werden müssen.
- ✓ Eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche sollte nicht mit dem vorhandenen Pflaster erfolgen. Es ist wirtschaftliches neues Betonrechteckpflaster einzubauen, als das vorhandene alte zu verwenden.

5.6.16 Hirschtorweg

Die Fahrbahn des Hirschtorweges ist bituminös befestigt. Sie hat in der Vergangenheit durch verschiedene Bauarbeiten (Verlegung von Versorgungsleitungen) gelitten. Die Folge daraus sind Flickstellen in deren Fugen Wasser eindringt, welches das Gefüge der bituminösen Oberfläche zerstört. Dadurch kommt es zu Ausbrüchen, an den Seitenrändern brechen die Kanten ab. Bei den Regenabläufen gibt es Versackungen.

Beidseitig des Hirschtorweges gibt es Gehwege. Diese sind mit Betonrechteckpflaster befestigt und haben Versackungen.



Im nachfolgenden soll keine endgültige Straßensanierung vorgestellt werden. Es werden lediglich Gesichtspunkte festgehalten, die bei einer Straßensanierung zu berücksichtigen wären.

- ✓ Die Sanierung der Masten und Leuchten ist abgeschlossen. Bei einem Totalausbau sollte allerdings ein neues Straßenbeleuchtungskabel mitverlegt werden.
- ✓ Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll es hier die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Gehweg geben.
- ✓ Bei einer Fahrbahnsanierung sollte das fehlende Teilstück Regenwasserkanal eingebaut werden.