

Informationsvorlage

Drucksache Nr.: 2018/561
Datum: 11.10.2018

Wiedervorlage	
Aktenzeichen	
Bezug-Nr.	
Einreicher	Fachbereich 1
	Köppen, André

Beratungsfolge	Termin	Status
Hauptverwaltungskonferenz	16.10.2018	nichtöffentlich vorberatend
Ausschuss für Wirtschaft, Finanzen und Personal	06.11.2018	öffentlich vorberatend
Kreisausschuss	22.11.2018	öffentlich vorberatend
Kreistag	06.12.2018	öffentlich zur Kenntnis

Betreff:

Kreisstraßenbauprogramm 2028

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag nimmt das als Anlage beigefügte Kreisstraßenbauprogramm 2028 zur Kenntnis. Die Entscheidung über die einzelnen Investitionsvorhaben wird nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel und die durch das Land Brandenburg bereitgestellten Förderleistungen im Rahmen des Steuerungskreislaufs jeweils mit der Haushaltsplanung gesondert getroffen.

Begründung:

Das Kreisstraßenbauprogramm (KSBP) soll den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung einen Überblick zum Zustand der Straßen und Brücken in der Baulast des Landkreis Potsdam-Mittelmark vermitteln und durch Transparenz einen Beitrag zur Prioritätensetzung der Kreisstraßenplanung bis 2028 ermöglichen. Darüber hinaus sollen die aktuellen Rahmenbedingungen für Bau und Unterhaltung der Kreisstraßen sowie die hieraus resultierenden Chancen und Risiken für das gesamte Kreisstraßennetz aufgezeigt werden. Dabei ist die kurz-, mittel- und langfristige Planung zur Entwicklung des Kreisstraßennetzes im Zusammenwirken mit den Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen zu sichern. Hierbei sind die gemeindlichen Erfordernisse mit zu berücksichtigen.

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Verteiler nach Beschlussfassung: FB 1, FD 17

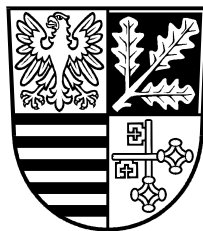
Landrat

1. Beigeordneter

Anlagen:

20181011082925.pdf	Kreisstrassenbauprogramm
20181011082937.pdf	Anlage1-Brücken
20181011082945.pdf	Anlage2_Netzkonzept
20181011082956.pdf	Anlage3_Investliste
20181011083002.pdf	Anlage4_Zustandsnoten
20181011083013.pdf	Anlage5_Brücken

Der Vorsitzende



**Kreistag
Potsdam-Mittelmark**

Beschluss (öffentlich)

Sitzung **22. Sitzung des Kreistages**
Sitzungsdatum **06.12.2018**

TOP 22.3.

Kreisstraßenbauprogramm 2028
(Beschluss Nummer: 2018/561)

Beschluss

Der Kreistag nimmt das als Anlage beigefügte Kreisstraßenbauprogramm 2028 zur Kenntnis. Die Entscheidung über die einzelnen Investitionsvorhaben wird nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel und die durch das Land Brandenburg bereitgestellten Förderleistungen im Rahmen des Steuerungskreislaufs jeweils mit der Haushaltsplanung gesondert getroffen.

Der Kreistag nimmt das Kreisstraßenbauprogramm 2028 zustimmend zur Kenntnis

Verteiler: FB 1, FD 17

Werner Große
Vorsitzender des Kreistages



Landkreis Potsdam-Mittelmark

Kreisstraßen- bauprogramm 2028



Kreisstraßenbauprogramm 2018 – 2028
des Landkreises Potsdam-Mittelmark

Inhalt

Einleitung	3
Bedeutung des Kreisstraßenbauprogramms	4
Bestandsüberblick	4
Kreisstraßenbau und Förderung	5
Instandhaltung von Straßen und Brücken	6
Hauptziel des Kreisstraßenbetriebes	7
Abstufung von Landesstraßen	7
Strategische Ziele	8
Darstellung Kreisstraßen und Brücken	9
<u>Anlagen:</u>	
- Übersicht Kreisstraßen und Brückenbauwerke	
- Netzkonzept Abstufung Grünes Netz	
- Investitionsplanung 2028	
- Entwicklung der Zustandsnoten	
- Zustandsnoten Brückenbauwerke	

Impressum

Landkreis Potsdam-Mittelmark

Fachbereich 1 - Innerer Service, Zentrale Steuerung und Schulmanagement

Fachbereichsleiter André Köppen

Niemöllerstraße 1

14806 Bad Belzig

Ansprechpartner

Landkreises Potsdam-Mittelmark

Fachbereich 1 - Innerer Service, Zentrale Steuerung und Schulmanagement

Fachdienst 17 - Kreisstraßenbetrieb

Fachdienstleiter Jan Bergler

Brücker Landstraße 22

14806 Bad Belzig

Tel.: 033841 / 91710

E-Mail: jan.bergler@potsdam-mittelmark.de

Einleitung

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für eine dynamische Volkswirtschaft. Damit kommt einer leistungsfähigen und optimal vernetzten Infrastruktur eine zentrale Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit als Basis für Wachstum, Arbeitsplätze und Wohlstand zu. Nahezu jeder ist hierbei auf Straßen angewiesen. Allein in Deutschland sind etwa 63,7 Millionen Kraftfahrzeuge und Anhänger (Stand 01.01.2018) zugelassen. Damit nehmen Straßen eine zentrale Rolle im Transport und Verkehr der Bundesrepublik Deutschland ein. Die Länge der Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen beträgt insgesamt 230.000 km (Stand 01.01.2017). Dazu kommen noch die Straßen aus kommunaler Trägerschaft (Gemeindestraßen), die hierin nicht berücksichtigt sind. An der Verkehrsleistung hat die Straße einen Anteil von 87% im Personenverkehr (Individualverkehr und öffentlicher Straßenverkehr) und 72% im Güterverkehr jeweils mit steigender Tendenz. Diese Zahlen belegen die Bedeutung der Straßen für unsere Gesellschaft.

Mit einer Fläche von 2.592 km² gehört der Landkreis Potsdam-Mittelmark zu einem der größten Landkreise Deutschlands. Er nimmt aufgrund seiner zentralen Lage und Nähe zur Metropolregion Berlin/Potsdam eine wichtige Funktion in der Bereitstellung und Bewirtschaftung von Transportwegen ein und verfügt im Land Brandenburg über das zweitgrößte Straßennetz nach der Uckermark.

Um dieses umfassende Straßennetz für jedermann in ausreichender Qualität aufrecht zu erhalten, sind sowohl Instandhaltungsmaßnahmen wie auch Investitionen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene notwendig. In der Baulastträgerschaft und damit in Verantwortung des Landkreises befinden sich die Kreisstraßen. Welche Investitionen bis 2028 notwendig sind, um das Kreisstraßennetz in einem guten Zustand zu erhalten, soll dieses Kreisstraßenbauprogramm verdeutlichen. Gleichwohl sollen auch mögliche Entwicklungen aufgezeigt werden um somit einen Beitrag zur Planungssicherheit für künftige Investitionen in die Kreisstraßen des Landkreises Potsdam-Mittelmark zu liefern.

Die Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms 2022 von 2012 ist vor dem Hintergrund der sich derzeit rasant ändernden Rahmenbedingungen wie steigenden Baupreisen, dem Fachkräftemangel, sinkenden Fördermittelzuweisungen, geplanten Abstufungen von Landesstraßen aus dem Grünen Netz, politischen Rahmenbedingungen sowie der zeitlichen Entwicklung erforderlich geworden.

Wolfgang Blasig
Landrat

Bedeutung des Kreisstraßenbauprogramms

Das Kreisstraßenbauprogramm (KSBP) soll den Entscheidungsträgern im Kreistag und in der Verwaltung einen Überblick zum Zustand der Straßen und Brücken in der Baulast des Landkreises Potsdam-Mittelmark vermitteln. Dabei ist die kurz-, mittel- und langfristige Planung zur Entwicklung des Kreisstraßennetzes im Zusammenwirken mit den Autobahnen sowie den Bundes- und Landesstraßen zu sichern. In diesem Planungsprozess sind die gemeindlichen Erfordernisse mit zu beachten.

Ein Ziel des alten KSBP 2022 war es, den Investitionsrückstau aus den zurück liegenden Jahren abzubauen. Dieses Ziel konnte nicht erreicht werden, weil der zwischenzeitliche Ausfall von Fördermitteln durch den Rückgang der Förderung auf 50% ab 2013 nicht kompensiert werden konnte. Ab 2016 ist die Förderung wieder auf 75% angestiegen, jedoch sind trotz entsprechender Fördermittelanträge nicht ausreichend Fördermittel zugewiesen worden, um den angefallenen Investitionsrückstau wirksam abzubauen. Mit dem neuen KSBP 2028 soll erreicht werden, einen weiteren Investitionsrückstau bei den Kreisstraßen weitestgehend zu verhindern. Denn die Bedeutung des Kreisstraßennetzes richtet sich nach den Bedürfnissen der gesamten Bevölkerung, den wirtschaftlichen Interessen, der Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Beachtung der touristischen Verhältnisse. Eine kontinuierliche Fortschreibung des KSBP kann nur unter Bezug zum Strategieprogramm des Landkreises unter Beachtung der Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Leitbildes PM 2025 und der demographischen Entwicklung erfolgen. Im Zusammenhang mit dem KSBP 2028 werden die Belange des Naturschutzes berücksichtigt und der typische Charakter der Brandenburger Alleen gepflegt und weiter entwickelt. Außerdem wird die Anlage von straßenbegleitenden Radwegen im Zuge der geplanten Baumaßnahmen an Kreisstraßen unter Berücksichtigung der Radwegekonzeption des Landkreises Potsdam-Mittelmark umgesetzt.

Das KSBP soll den Entscheidungsträgern Risiken und Chancen wie z.B. die Abstufung von Landesstraßen oder den Ausfall von Fördermitteln aufzeigen und strategische Handlungsoptionen darstellen sowie die Transparenz zur Prioritätensetzung der Kreisstraßenplanung bis 2028 erhöhen..

Bestandsüberblick

Die Zuordnung von überörtlichen Straßen in die Baulastträgerschaft des Landkreises erfolgte auf der Grundlage des Einigungsvertrags von 1990, dem ersten Brandenburgischen Straßengesetz von 1992 sowie den Amtsblättern für Brandenburg Nr. 58/1994 sowie Nr. 15/1995. Weiterhin sind die Umstufungsverfügungen von 1999 mit dem Verfahrensab-

schluss der Verwaltungsverfahren aus 2006 und dem beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan aus 2005 maßgebend.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark nimmt aufgrund seiner zentralen Lage und Nähe zur Metropolregion Berlin/ Potsdam eine wichtige Funktion in der Bereitstellung und Bewirtschaftung von Transportwegen ein. Diese Bedeutung lässt sich in Zahlen folgendermaßen ausdrücken:

1. 142 km Bundesautobahn (Anteil im Land Brandenburg 17,6%)
2. 240 km Bundesstraßen (Anteil im Land Brandenburg 8,7%)
3. 441 km Landesstraßen (Anteil im Land Brandenburg 7,7%)
4. 311 km Kreisstraßen (Anteil im Land Brandenburg 10,5%)

In der Baulastträgerschaft des Landkreis Potsdam-Mittelmark befinden sich 311 km Kreisstraßen, 50 km kreisstraßenbegleitende Radwege, 26 Brücken sowie 91 Durchlässe ab DN 500. Eine Übersicht der Kreisstraßen und Brückenbauwerke im Landkreis Potsdam-Mittelmark gibt die Anlage 1.

Seit der Wiedervereinigung 1990 wurden ca. 40% der Kreisstraßen neu ausgebaut und 25 Brückenbauwerke erneuert bzw. grundhaft instandgesetzt. Die Bestandsaufnahme der Straßen von 2013 wurde in 2015 ergänzt. Für die Brücken stammt die letzte Bestandsaufnahme aus 2017, ergänzend zu den regelmäßig alle 3 Jahre stattfindenden Brückenprüfungen.

Kreisstraßenbau und Förderung

Im Straßen- und Brückenneubau hat der Landkreis in den letzten Jahren Investitionssummen von durchschnittlich 3 bis 5 Mio. € jährlich aufgewendet. Die entsprechenden Baumaßnahmen wurden unter der Verwendung von Fördermitteln realisiert. Eine Besonderheit hierbei ist immer die Abwägung zwischen den finanziellen Möglichkeiten des Landkreises (Sicherung des Eigenanteils) und den zur Verfügung stehenden Fördermitteln des Landes Brandenburg. Die Fördermittel werden nach der „Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg (Rili KStB Bbg)“ bewilligt und basieren auf dem Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungsförderungsgesetz (GWHBFöG) des Landes Brandenburg sowie dem Entflechtungsgesetz des Bundes. Die drei genannten Vorschriften sind noch bis zum 31.12.2019 in Kraft. Zumindest die Förderrichtlinie RiLi KStB befindet sich derzeit in der Bearbeitung für den nachfolgenden Zeitraum ab 2020.

Nach §3 Abs. 3 Brandenburgisches Straßengesetz sind Kreisstraßen wie folgt definiert:

„Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten dienen oder zu dienen bestimmt sind. Sie sollen mindestens einen Anschluss an eine Bundes-, Landes- oder andere Kreisstraße haben.“

Der Ausbaustandard der Kreisstraßen ergibt sich aus der Bedeutung der Straße im Netz und der Verkehrsbelastung. Er ist geregelt in den einschlägigen Gesetzen und Richtlinien. Des Weiteren bestimmt der bauliche Zustand der Straßen und Brücken die Prioritätenplanung. Die Aufgaben des Kreisstraßenbetriebes sind in zwei Arbeitsgebiete (Produkte) gegliedert. Durch die Straßenbauverwaltung werden der Straßen- und Brückenneubau bearbeitet. Die Unterhaltung und Instandsetzung der Straßen und Ingenieurbauwerke ist das Aufgabengebiet der Kreisstraßenmeisterei. Die Anlage von Radwegen im Verantwortungsbereich des Kreisstraßenbetriebs bezieht sich ausschließlich auf kreisstraßenbegleitende Radwege.

Die Abweichungen in den Planzahlen vom alten KSBP 2022 zum neuen KSBP 2028 liegen zum einen in beantragten, jedoch bisher nicht ausgereichten Fördermitteln. Zum anderen standen nach der veränderten Fördermittelrichtlinie ab 2013 die zusätzlich erforderlichen Eigenmittel aus dem Kreishaushalt nicht zur Verfügung. Darüber hinaus wird im neuen KSBP 2028 den bereits genannten geänderten Randbedingungen Rechnung getragen, so dass insbesondere auch auf Grund der Baupreissteigerungen in den letzten beiden Jahren Verschiebungen bei der Maßnahmenplanung notwendig geworden sind.

Instandhaltung von Straßen und Bücken

Die Aufwendungen der Kreisstraßenmeisterei für Unterhaltung und Instandsetzung der Kreisstraßen und aller zugehörigen Fahrbahnteile belaufen sich auf ca. 2,5 Mio. € jährlich (einschl. Personal und Maschinentechnik). Ab 2019 sollen jährlich weitere 500T€ für Deckensanierungsmaßnahmen verwendet werden, um durch die Erneuerung von verschlissenen Asphaltdeckschichten einer tiefergehenden Zerstörung von Tragschichten und damit der Notwendigkeit von vorzeitigen grundhaften Erneuerungen vorzubeugen.

Der Aufwand für die Instandhaltung steht im engen Zusammenhang mit dem Neubau von Straßen und Brücken. Hier spielt der Investitionsrückstau an Straßen eine entscheidende Rolle. Der bestehende Rückstau kann aktuell nicht aufgearbeitet werden, weil die Bewilligung von Fördermitteln maßgeblich vom Land Brandenburg abhängig und seit Jahren rückläufig ist.

Ein weiteres Schwerpunktproblem sind die jährlichen nicht kalkulierbaren Aufwendungen des Winterdienstes und die Beseitigung der Winterschäden. Darüber hinaus sind die Pflege und Unterhaltung des Alleenbestandes ein fester Bestandteil unseres Aufgabengebietes. Hierbei findet der Ersatz abgängiger Baumbestände durch Neupflanzung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde große Beachtung. Seit mehreren Jahren werden im Rahmen des Alleenprogramms jährlich mindestens 100 Straßenbäume neu angepflanzt.

Hauptziel des Kreisstraßenbetriebes

Das Hauptziel des KSBP 2028 liegt zum einen in der Durchsetzung der Verkehrssicherungspflicht und zum anderen in der Befriedigung der Bedürfnisse der Bevölkerung hinsichtlich der individuellen Mobilität innerhalb des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Mit dem KSBP 2028 erhält der Landkreis Potsdam-Mittelmark die erforderliche Planungssicherheit für die Maßnahmenplanung bis 2028. Das Hauptziel ist nur zu erreichen, wenn die notwendigen finanziellen Mittel sowohl vom Fördermittelgeber als auch vom Landkreis bereitgestellt werden.

Abstufung von Landesstraßen

Grünes Netz

Im Land Brandenburg existieren innerhalb des Grünen Netzes aktuell ca. 2000 km Landesstraßen, die heute keine Bedeutung als Landesstraße nach dem BbgStrG mehr haben. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung beabsichtigt, diese Landesstraßen vsl. ab 2020 über einen Zeitraum von 10 Jahren in die Landkreise abzustufen. Für den Landkreis PM wäre das ein Anteil von ca. 130 km Straße (siehe Anlage 2). Inwieweit dann Kreisstraßen nach einer generellen Netzüberprüfung auf die kommunale Ebene abgestuft werden können ist offen. Grundsätzlich kann nach eingehender Prüfung der betroffenen Landesstraßen davon ausgegangen werden, dass diese zum größten Teil in einem sehr schlechten Zustand sind (Unterhaltungsrückstau). Wie die Ablöseregularien im Einzelnen aussehen ist momentan, auch innerhalb des Landesstraßenbetriebs, ungeklärt.

Die zusätzlichen jährlichen Unterhaltungsaufwendungen werden auf Grundlage der bisherigen Erfahrungswerte mit ca. 1,50€ pro m² eingeschätzt. Bei 130km Straße und einer durchschnittlich vorhandenen Querschnittsbreite von 6m ist somit von einem jährlichen Mehraufwand von ca. 1,2 Mio. € auszugehen. Es handelt sich hierbei nur um eine grobe Schätzung, da die Aufwendungen je nach Straßenzustand durchaus auch höher ausfallen können. Hierbei nicht berücksichtigt sind die zusätzlichen Investitionen, welche auf Grund des sehr desolaten Zustandes einiger Landesstraßen sofort notwendig wären.

Weitere Auswirkungen von Abstufungen

Aus den vorgenannten Punkten resultiert, dass der KSB extensiv erweitert werden muss. Dies betrifft außer dem Personal auch die Technik und insbesondere den Ausbau des vorhandenen Grundstückes in Michendorf zu einer Außenstelle, damit der nördliche Landkreis PM effizient bewirtschaftet werden kann. Die entsprechenden Kosten sind in der Haushaltsplanung 2019 vorgesehen. Darüber hinaus ist u.a. auf Grund des erhöhten Personal- und Technikbedarfs die Erweiterung des KSB-Geländes in Bad Belzig notwendig. Da die derzeitige Mietsituation des KSB in den Räumen der regiobus-Busgesellschaft auf Dauer nicht mehr möglich sein wird, plant der Landkreis den Erwerb der südlich des Geländes gelegenen Gewerbefläche und die Errichtung eines Sozial- und Verwaltungsgebäudes mit Büroräumen, Versammlungs- und Aufenthaltsraum sowie Sanitär- und Umkleideräume für die Straßenwärter. Außerdem ist der Ersatzneubau einer entsprechenden Fahrzeughalle vorgesehen.

Weiterhin ist völlig ungeklärt, wie nach den Abstufungen das neu entstandene Straßennetz bis hinunter auf die Kommunen wirken wird. Hier führt nur eine entsprechende Netzüberprüfung im gesamten Netz (Land/Kreis/Kommune) zur Klarstellung.

Strategische Ziele

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark soll ein lebenswerter Landkreis für Jung und Alt sein. Dieses Ziel ist in unserem Strategieprogramm 2019/2020 verankert. Optimale Mobilitätsangebote sind dabei ein Eckpfeiler der hohen Lebensqualität. Einen guten Wohnstandort zeichnet aus, dass Mittel- und Oberzentren mit ihren Arbeits-, Bildungs-, Freizeit- und Kulturangeboten sowie Beratungszentren schnell, zuverlässig und kostengünstig erreicht werden können.

Ein Indikator dafür ist der Zustand der Straßen in Baulastträgerschaft des Landkreises. In einem Zustandsnotensystem von 1-5 ist das Ziel die Zustandsnote im Gesamtdurchschnitt langfristig bei 2,5 zu halten. Dafür werden die für den kommunalen Straßenbau verfügbaren Fördermittel des Landes Brandenburg optimal genutzt, um die monetäre Belastung des Landkreises in einem vertretbaren Rahmen zu halten. Die Planung von Investitionen in Kreisstraßen erfolgt im Zuge der Gesamtinvestitionsplanung des Landkreises. Dabei wird im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung insbesondere auf die Absicherung des gem. Fördermittelrichtlinie vom Kreis zu leistenden Eigenmittelanteils geachtet. Je nach Verkehrsbedeutung, Verkehrsbelastung und Straßenzustand der einzelnen Kreisstraßen werden entsprechende Prioritäten für den Ausbau der Kreisstraßen festgelegt. Hierbei sind auch die zur Verfügung stehenden Eigenmittel des Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie evtl. geplante Gemeinschaftsbaumaßnahmen mit dem Land Brandenburg oder den Kom-

munen zu berücksichtigen. Bei den Neubaumaßnahmen wird der Mittelbedarf nach den erforderlichen Ausbaustandards wie Querschnittsbreiten, Straßenaufbau und Straßenausstattung geplant.

Ein weiteres Ziel ist die Überprüfung aller Kreisstraßen auf ihren Status einer Kreisstraße im Rahmen einer Gesamtnetzüberprüfung. Idealerweise hat dies durch den Landesbetrieb Straßenwesen im Rahmen der geplanten Abstufungen von Landesstraßen aus dem Grünen Netz (siehe vorn) zu erfolgen. In diesem Zusammenhang muss geprüft werden, ob und welche Straßen zukünftig in die Baulastträgerschaft der kreisangehörigen Städte, Ämter und Gemeinden übergehen oder möglicherweise ganz aufgegeben (entwidmet) werden können. Hierfür ist jedoch die politische Unterstützung der Mitglieder des Kreistages notwendig. Darüber hinaus sind die Entwicklungen im grünen Netz engmaschig zu überwachen. Das bedeutet, es werden grundsätzlich keine Landesstraßen vorab freiwillig und ohne adäquate Gegenleistung des Landes in die Baulastträgerschaft des Landkreises übernommen.

Darstellung von Kreisstraßen und Brücken

Investitionen bis 2028

In der Anlage 2 sind die geplanten Investitionen an den Kreisstraßen bis 2028 dargestellt. Grundlage für die Planung sind die aktuellen Haushaltsplanzahlen des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Dabei wurden auch sämtliche Randbedingungen wie Straßenzustand, Restnutzungsdauer, Kostenrechnung, Verkehrsbelastung, Netzwirkung sowie Anforderungen der Träger öffentlicher Belange berücksichtigt.

Entwicklung der Zustandsnoten

Der Zustand der Kreisstraßen im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird mit Hilfe der Zustandsnoten von 1 bis 5 bewertet. Hierbei bedeutet 1 den besten anzunehmenden Zustand unmittelbar nach Herstellung der Straße und 5 den schlechtesten Zustand, zu dem die Verkehrssicherheit nicht mehr durchgängig gewährleistet werden kann und die Straße spätestens grundhaft erneuert werden muss. Bei einer durchschnittlichen Nutzungsdauer der Kreisstraßen von 30 Jahren ergibt sich eine rechnerische Reduzierung der Zustandsnote von 0,133 pro Jahr und Straße. Es handelt sich hierbei um einen theoretischen Wert, welcher die verschiedenen Randbedingungen wie zusätzliche Belastungen der Straße durch Schwer- oder Umleitungsverkehre, Schädigung durch Umwelt- oder sonstige äußere Einflüsse, jedoch auch Reparatur- und Instandhaltungsmaßnahmen unberücksichtigt lässt und somit ausschließlich eine Aussage über eine notwendige grundhafte Erneuerung trifft.

Instandhaltungsmaßnahmen wie Oberflächenbehandlungen, Decken- und Rissanierungen oder Asphaltkonservierungen dienen ausschließlich dem Ziel über den gesamten Zeitraum

der Nutzungsdauer von 30 Jahren eine höchstmögliche Verkehrssicherheit bei gleichzeitig möglichst geringen Reparatur- und Instandhaltungskosten zu gewährleisten. Die über die Nutzungsdauer zunehmenden strukturellen Schwächen in den Tragschichten der Fahrbahn können durch diese Maßnahmen nicht beseitigt, sondern nur verzögert werden um somit einer vorzeitig notwendigen grundhaften Erneuerung vorzubeugen.

In der Anlage 3 ist die rechnerische Entwicklung der Zustandsnoten aller Kreisstraßen von 2018 bis 2028 unter Berücksichtigung der im Investitionsprogramm aktuell geplanten Baumaßnahmen dargestellt. Grundlage ist hierbei der in 2013 erfasste und in 2015 ergänzte Straßenzustand in den einzelnen Straßenabschnitten aller Kreisstraßen. Demnach beträgt die durchschnittliche Zustandsnote im gesamten Kreisstraßennetz 2,85 in 2018. Selbst unter Berücksichtigung aller geplanten Straßenbauvorhaben ist diese Zustandsnote nicht zu halten und wird bei den derzeitigen Randbedingungen (Baupreisentwicklung, Rückgang der Fördermittelzuweisung) in 10 Jahren bei ca. 3,5 liegen. Um die Straßenzustandsnote bei einem mittleren Wert konstant zu halten, wären bei 300km Straße und der angesetzten Nutzungsdauer von 30 Jahren ca. 10km Straße im Jahr grundhaft zu erneuern. Hierfür ist eine Erhöhung der Fördermittel und Bereitstellung der entsprechenden Eigenmittel sowie der entsprechende Personalbedarf notwendig.

Brücken im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Die Entwicklung der Brücken bis 2028 ist bei weiterhin regelmäßigen Instandhaltungsaufwand entsprechend den Ergebnissen der Brückenprüfungen unkritisch. Nach Abschluss des Ersatzneubaus der Planebrücke im Zuge der Erneuerung der K6928 - OD Ziezow in 2018 und Umsetzung des geplanten Ersatzneubaus K6929 - Wühlmühle I in 2019 befinden sich sämtliche Brückenbauwerke im Landkreis Potsdam-Mittelmark in einem guten bis sehr guten Zustand, so dass mittelfristig eine durchschnittliche Zustandsnote von 2,0 bis 2028 gesichert ist. Die Anlage 4 gibt einen entsprechenden Überblick über den Zustand der Brücken in der Baulast des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Hierbei befindet sich gem. aktuellem Stand die ehemalige Städtebahnbrücke an der K6926 nicht in der Baulast des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Die Holzbrücke an der K6928 (Radweg Schwanebeck) wurde abgerissen und durch einen Durchlass ersetzt, so dass sich aktuell 26 Brückenbauwerke in der Baulast des Landkreises Potsdam-Mittelmark befinden.

Fazit

Das größte Risiko, die Ziele des Kreisstraßenbauprogramms 2028 nicht zu erreichen, besteht auch weiterhin im Ausfall der notwendigen Fördermittel. Um jedoch eine durchschnittliche Straßenzustandsnote von 2,5 zu erreichen und langfristig zu halten, sind darüber hinaus weitere Anstrengungen nötig. Wie bereits dargelegt müssen hierfür mehr als 10km

Kreisstraßen pro Jahr erneuert werden. Hierfür ist eine weitere Erhöhung von Investitionen und Personal in den nächsten Jahren unumgänglich.

Ein weiteres Risiko ergibt sich aus der geplanten Abstufung von ca. 130km Landesstraßen aus dem Grünen Netz. Um dieser Gefahr zu begegnen sind für jeden Einzelfall die sich aus der Abstufung ergebende Netzwirkung zu überprüfen sowie durch fachlich qualifizierte Verhandlungen mit dem Land der volle Umfang an möglichen Ablöseregularien auszuschöpfen. Gleichwohl liegt hierin auch die Chance, im Zuge einer Gesamtnetzüberprüfung diejenigen Kreisstraßen, welche gem. Brandenburgischen Straßengesetz keine Funktion als Kreisstraße mehr haben, als Gemeindestraße abzustufen. Hierfür bedarf es jedoch insbesondere auch der Unterstützung aller politischen Gremien im Landkreis Potsdam-Mittelmark.

Anlagen

Landkreis Potsdam-Mittelmark Fachdienst Kreisstraßenbetrieb



Übersicht Kreisstraßen und Brückenbauwerke



K 6901 - 3645 552
Teltow S-Bahn



K 6928 - 3842 806
Mörz I



K 6930 - 3942 801
Niemegek



K 6904 - 3644 800
Fahlhorst



K 6928 - 3842 805
Mörz II



K 6910 - 3643 801
Wentorfgraben



K 6928 - 3842 804
Ziezow



K 6915 - 3843 801
Niebelhorst I



K 6928 - 3841 806
Schwanebeck



K 6915 - 3843 803
Niebelhorst II



K 6929 - 3842 803
Wühlmühle I



K 6915 - 3843 802
Niebelhorst III



K 6929 - 3842 802
Wühlmühle II



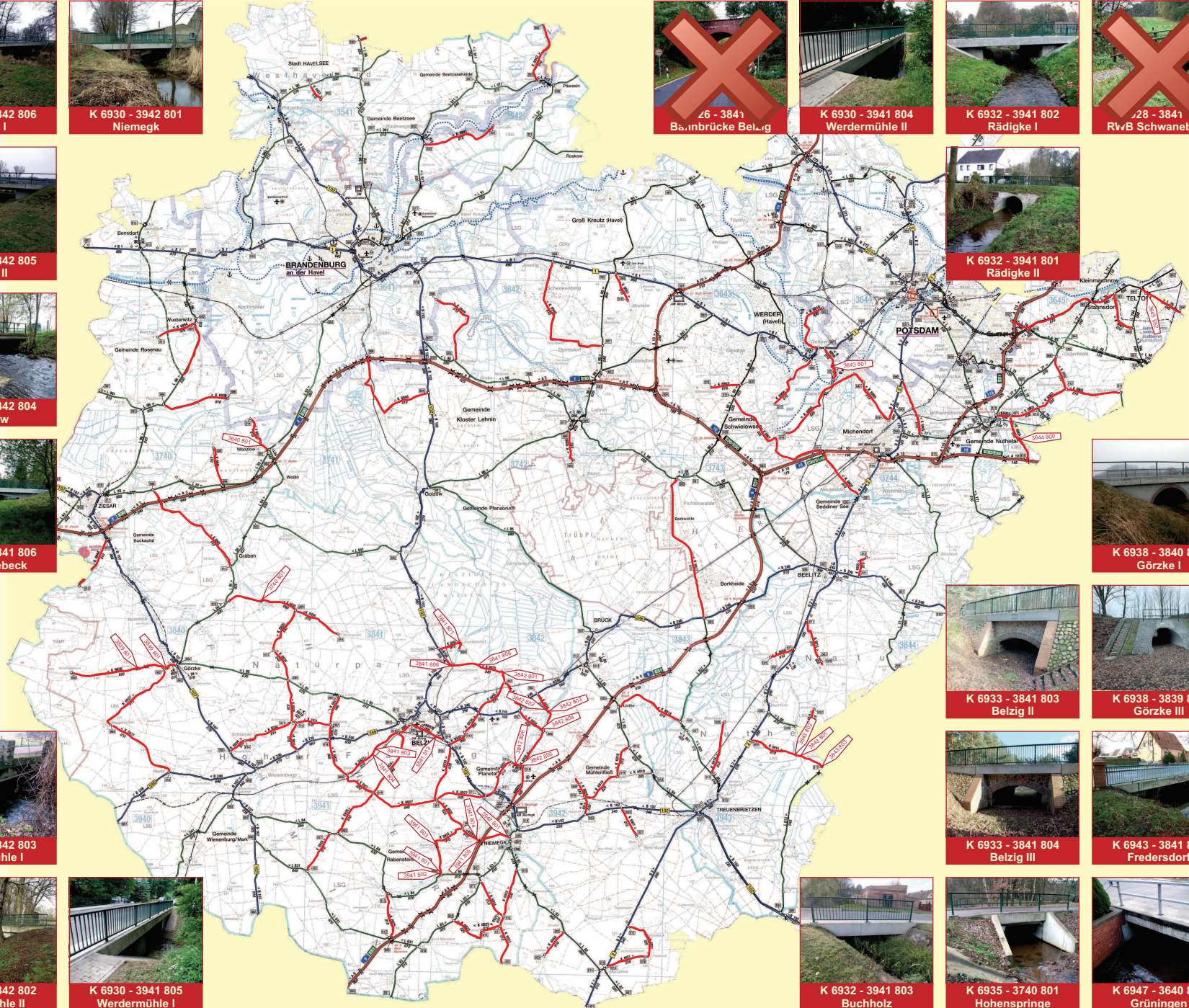
K 6928 - 3842 801
Baitz



K 6929 - 3842 802
Wühlmühle II



K 6930 - 3941 805
Werdermühle I



K 26 - 3841
Bainbrücke Belzig



K 6930 - 3941 804
Werdermühle II



K 6932 - 3941 802
Rädigke I



K 28 - 3841
RvB Schwanebeck



K 6932 - 3941 801
Rädigke II



K 6938 - 3840 801
Görzke I



K 6933 - 3841 803
Belzig II



K 6938 - 3839 801
Görzke III



K 6933 - 3841 804
Belzig III



K 6943 - 3841 801
Fredersdorf



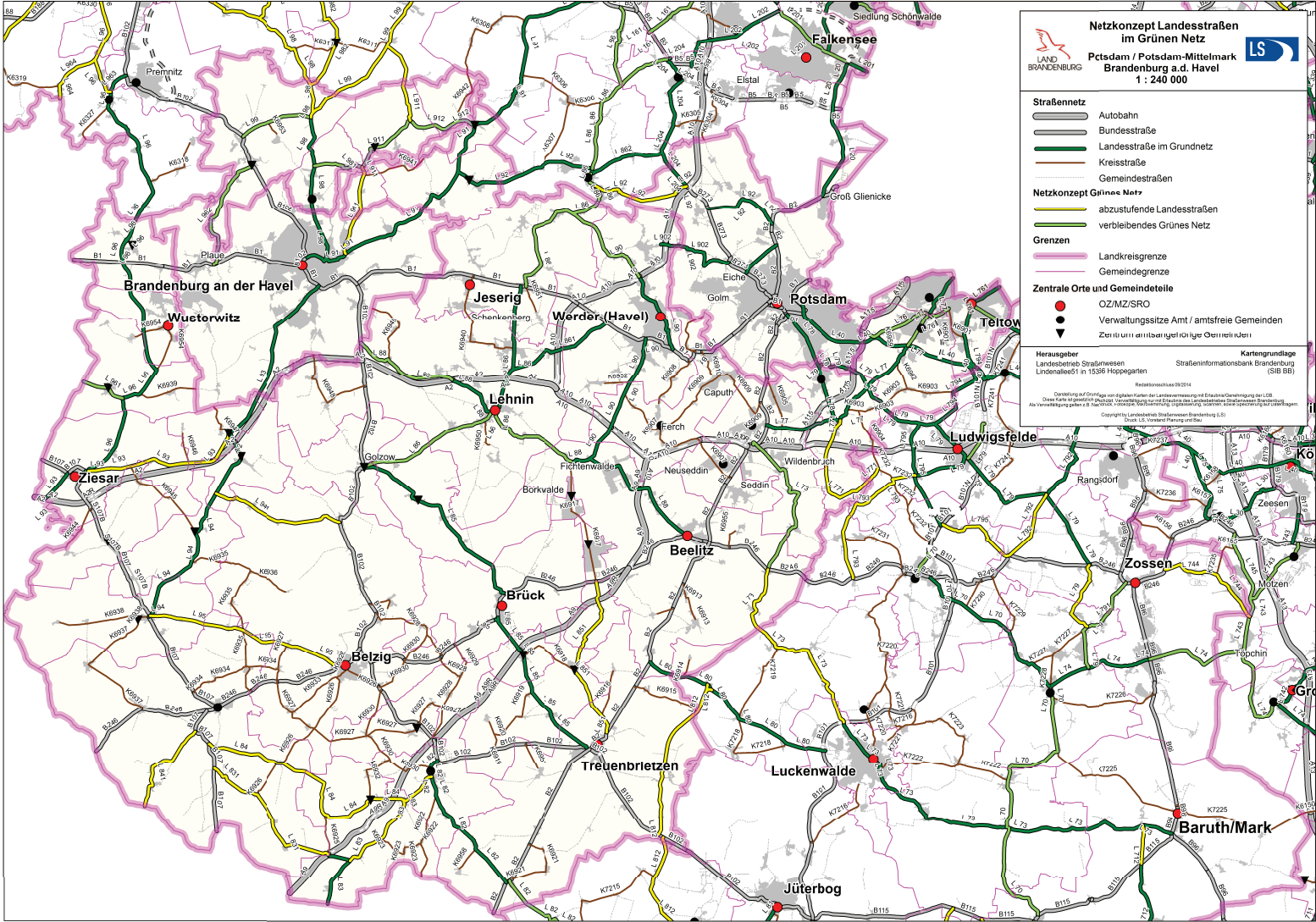
K 6932 - 3941 803
Buchholz




K 6935 - 3740 801
Hohenspringe



K 6947 - 3640 801
Grünigen



Netzkonzept Landesstraßen im Grünen Netz

LAND BRANDENBURG  **Potsdam / Potsdam-Mittelmark Brandenburg a.d. Havel**
1 : 240 000

Straßennetz

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße im Grundnetz
- Kreisstraße
- Gemeindestraßen

Netzkonzept Grünes Netz

- abzustufende Landesstraßen
- verbleibendes Grünes Netz

Grenzen

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze

Zentrale Orte und Gemeindefälle

- OZ/MZ/SRO
- Verwaltungssitze Amt / amtsfreie Gemeinden
- Zentren in amtsfreien Gemeinden

Herausgeber: Landesbetrieb Straßenwesen, Lindenallee 51 in 15356 Hoppegarten
Kartengrundlage: Straßeninformationsbank Brandenburg (SIB BB)
Reaktionsnummer 99 02 14
© 2014 Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (L 5)
Copyright © 2014 Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (L 5)
Dieses Karte ist geodätisch korrigiert und entspricht den Anforderungen der DIN 15279. Die Karte ist geodätisch korrigiert und entspricht den Anforderungen der DIN 15279. Die Karte ist geodätisch korrigiert und entspricht den Anforderungen der DIN 15279.

**Landkreis Potsdam-Mittelmark
FD17 - Kreisstraßenbetrieb
Straßenplanung 2028**

Stand: 21.09.2018

Straße Nr.	Bauvorhaben	Länge Abschnitt (m)	Planung gesamt	Plan 2018 Ausz.	Plan 2019 Ausz.	Plan 2020 Ausz.	Plan 2021 Ausz.	Plan 2022 Ausz.	Plan 2023 Ausz.	Plan 2024 Ausz.	Plan 2025 Ausz.	Plan 2026 Ausz.	Plan 2027 Ausz.	Plan 2028 Ausz.
K 6936	K 6935 Verlorenwasser - Weitzgrund	3200	1.250.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	OL Reppinichen	1055	1.700.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	125,0	1525,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K 6937	OL Reetz	710	1.150.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	25,0
	Reppinichen , Görzke K 6938	4480	4.850.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	150,0	3465,0	1135,0
K 6939	OL Viesen - Stgr Brandenburg	2286	2.900.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0	150,0	1350,0	1350,0	0,0	0,0	0,0
	OL Rogasen (Denkmalschutz)	188	320.000,00 €	20,0	270,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	OL Trechwitz, zusätzl. Regenwasserreinigungsanlage		35.000,00 €			35,0								
K 6940	L 911-Lünow	4975	5.375.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	150,0	2200,0	1625,0	1325,0	0,0	0,0
K 6942	L 912/OL Bagow - OL Riewend - Krgr. HVL	4148	4.900.000,00 €	0,0	0,0	150,0	150,0	2350,0	2250,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K 6943	OD Fredersdorf	745	1.280.000,00 €	40,0	0,0	600,0	600,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K 6944	B 107 - Dretzen	3289	1.875.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K 6945	1. BA L 93/freie Str-OE Steinberg	1095	1.200.000,00 €	175,0	525,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K 6946	freie Strecke/L 93-OE Boecke	2256	2.475.000,00 €	0,0	0,0	0,0	75,0	100,0	1350,0	950,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K 6950	OA Lehnin-OE Radel	1733	1.900.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0	87,5	1737,5
K 6954	OA Wusterwitz-OE Warchau	1662	1.800.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	87,5
K 6955	B 246-Schlunkendorf	1460	1.600.000,00 €	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	75,0
K 6960	OD Stahnsdorf	2500	8.500.000,00 €	1680,0	4170,0	2000,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Anpassung Gesamtschule TKS		260.000,00 €			60,0	200,0							
	SUMME			5930,5	10027,5	10406,8	10233,0	6880,0	6100,0	7750,0	7675,0	7150,0	6812,5	8200,0
	SUMME Gesamtausgaben			5930,5	10027,5	10406,8	10233,0	6880,0	6100,0	7750,0	7675,0	7150,0	6812,5	8200,0
	SUMME Fördermittel			3903,3	7147,3	8974,6	7596,3	4537,5	3750,0	5250,0	5175,0	4650,0	4312,5	5700,0
	SUMME Eigenanteil			2027,3	2880,2	1432,2	2636,8	2342,5	2350,0	2500,0	2500,0	2500,0	2500,0	2500,0

StraÙe	Länge	Zustandsnote	Gewichtete Note bei 30 Jahre Nutzdauer										
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
K6901	2.930	1,52	1,92	2,05	1,79	1,92	2,05	2,19	2,32	2,45	2,59	2,72	2,85
K6902	2.278	1,46	1,86	1,99	2,12	2,26	2,39	2,52	2,66	2,79	2,92	3,05	3,19
K6903	8.493	1,42	1,82	1,95	1,93	2,06	2,19	2,33	2,46	2,59	2,73	2,86	2,99
K6904	3.238	1,77	2,17	2,30	2,43	2,56	2,70	2,83	2,96	3,10	3,23	3,36	3,50
K6905	3.848	1,47	1,87	2,00	2,13	2,26	2,40	2,53	2,66	2,80	2,93	3,06	3,20
K6907	12.001	2,03	2,43	2,57	2,20	2,33	2,46	2,60	2,73	2,86	3,00	3,13	3,26
K6908	4.395	1,68	2,08	2,22	1,33	1,40	1,53	1,67	1,80	1,93	2,06	2,20	2,33
K6909	9.661	2,28	2,36	2,49	2,62	2,76	2,73	2,85	2,98	3,11	3,24	3,38	3,51
K6910	5.744	2,52	2,92	3,06	3,19	3,32	3,46	3,59	3,72	3,85	3,99	4,12	4,25
K6913	2.976	2,52	2,92	3,05	3,18	3,31	3,45	3,58	1,00	1,00	1,00	1,13	1,27
K6914	1.334	1,82	2,22	2,35	2,48	2,61	2,75	2,88	3,01	3,15	3,28	3,41	3,55
K6915	5.189	2,69	3,09	3,22	3,36	3,49	3,62	3,76	3,89	4,02	4,16	4,29	4,42
K6916	3.479	2,62	3,02	3,15	3,28	3,41	3,55	3,68	3,81	3,95	4,08	4,21	4,35
K6917	9.707	1,33	1,73	1,86	2,00	2,13	2,26	2,40	2,53	2,66	2,80	2,93	3,06
K6918	4.855	3,58	3,98	1,00	1,00	1,00	1,13	1,27	1,40	1,53	1,67	1,80	1,93
K6919	6.095	3,12	3,52	2,48	2,56	2,69	2,83	2,96	3,09	3,23	3,36	3,49	3,62
K6920	997	3,42	3,82	3,95	4,08	4,21	4,35	4,48	4,61	4,75	4,88	5,01	5,15
K6921	5.513	3,30	3,70	3,83	3,96	3,08	3,16	3,25	3,39	3,52	3,03	3,16	3,30
K6922	6.504	3,42	2,75	2,88	2,39	1,27	1,40	1,53	1,67	1,80	1,93	2,06	2,20
K6923	4.152	3,47	3,87	4,00	4,13	4,26	4,40	4,53	4,66	4,80	4,93	5,06	5,20
K6925	3.050	2,52	2,92	1,97	2,11	2,24	2,37	2,51	2,64	2,77	2,91	3,04	3,17
K6926	14.548	2,56	2,66	2,67	2,80	2,93	3,07	3,20	3,33	3,47	3,60	3,73	3,86
K6927	19.572	2,89	2,82	2,92	3,05	2,85	2,97	3,10	3,23	3,37	3,50	3,63	3,76
K6928	16.188	2,38	2,30	2,43	2,56	2,70	2,83	2,96	3,10	2,53	2,64	2,77	2,91
K6929	2.837	3,40	3,80	2,97	3,05	3,19	3,32	3,45	3,59	3,72	3,85	3,99	4,12
K6930	15.318	2,32	2,55	2,68	2,81	2,94	3,08	3,21	3,34	2,46	2,55	2,63	2,76
K6932	4.305	3,31	3,71	3,84	3,97	4,10	4,24	4,37	4,50	4,64	4,77	4,90	5,04
K6933	4.311	2,95	3,35	3,48	3,61	3,74	3,88	4,01	4,14	4,28	4,41	4,54	4,68
K6934	5.056	2,90	3,30	3,44	3,57	3,70	3,83	3,97	4,10	4,23	4,37	4,50	4,63
K6935	15.120	3,24	3,64	3,77	3,90	4,04	4,17	4,30	4,43	4,57	4,70	4,83	4,97
K6936	3.260	3,92	4,32	4,45	4,58	4,71	4,85	4,98	5,11	5,25	5,38	5,51	5,65
K6937	10.949	2,86	2,88	3,01	3,15	3,28	3,41	3,55	3,69	3,82	3,96	4,09	4,23
K6938	6.919	2,10	2,50	2,63	2,76	2,90	3,03	3,16	3,30	3,43	3,56	3,70	3,83
K6939	4.364	2,62	3,02	3,15	2,77	2,91	3,04	3,17	1,56	1,63	1,76	1,89	2,03
K6940	8.746	2,51	2,91	3,04	3,17	3,31	3,44	3,57	3,70	3,84	3,97	4,10	4,24
K6941	4.975	2,92	3,32	3,45	3,58	3,71	3,85	3,98	1,00	1,00	1,00	1,13	1,27
K6942	4.148	3,24	3,64	3,77	3,91	4,04	1,00	1,00	1,13	1,27	1,40	1,53	1,67
K6943	2.247	2,95	3,35	3,48	1,90	1,96	2,09	2,22	2,35	2,49	2,62	2,75	2,89
K6944	3.289	3,52	3,92	4,05	4,18	4,31	4,45	4,58	4,71	4,85	4,98	5,11	5,25
K6945	7.474	2,47	2,87	2,47	2,61	2,74	2,87	3,01	3,14	3,27	3,40	3,54	3,67
K6946	2.251	2,77	3,17	3,30	3,43	3,56	3,70	1,00	1,00	1,13	1,27	1,40	1,53
K6947	2.708	1,97	2,37	2,50	2,63	2,76	2,90	3,03	3,16	3,30	3,43	3,56	3,70
K6948	7.344	1,76	1,90	2,04	2,17	2,30	2,43	2,57	2,70	2,83	2,97	3,10	3,23
K6949	5.566	2,05	2,45	2,59	2,72	2,85	2,98	3,12	3,25	3,38	3,52	3,65	3,78
K6950	2.117	2,54	2,94	3,07	3,21	3,34	3,47	3,61	3,74	3,87	4,00	4,14	4,28
K6951	1.988	1,27	1,67	1,80	1,93	2,06	2,20	2,33	2,46	2,60	2,73	2,86	3,00
K6952	1.862	2,82	3,22	3,35	3,48	3,61	3,75	3,88	4,01	4,15	4,28	4,41	4,55
K6953	1.073	2,47	2,87	3,00	3,13	3,26	3,40	3,53	3,66	3,80	3,93	4,06	4,20
K6954	6.220	2,43	2,83	2,96	3,10	3,23	3,36	3,50	3,63	3,76	3,90	4,03	4,16

Planung 2018 - 2028

Planung bis 2028

Straße	Länge	te	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
K6955	1.480	3,07	3,47	3,60	3,73	3,86	4,00	4,13	4,26	4,40	4,53	4,66	4,80
K6956	1.166	1,82	2,22	2,35	2,48	2,61	2,75	2,88	3,01	3,15	3,28	3,41	3,55
K6957	2.075	1,92	2,32	2,45	2,58	2,71	2,85	2,98	3,11	3,25	3,38	3,51	3,65
K6958	1.864	2,02	2,42	2,55	2,68	2,81	2,95	3,08	3,21	3,35	3,48	3,61	3,75
K6959	398	1,92	2,32	2,45	2,58	2,71	2,85	2,98	3,11	3,25	3,38	3,51	3,65
K6960	10.992	3,02	2,73	2,84	2,95	3,08	3,21	3,35	3,48	3,61	3,74	3,88	4,01
K6961	535	2,39	2,79	2,93	3,06	3,19	3,33	3,46	3,59	3,72	3,86	3,99	4,12
Alle	309.724	2,52	2,85	2,85	2,89	2,98	3,05	3,13	3,11	3,21	3,32	3,43	3,50

Landkreis Potsdam-Mittelmark, FD Kreisstraßenbetrieb
Niemöllerstraße 1, 14806 Bad Belzig



Bauwerksverzeichnis
der Brücken
im Landkreis Potsdam - Mittelmark

Schweigekategorie

Straßennummer	Bauwerksname	Bauwerksnummer	System	Baujahr	gekennzeichnete Anlage / erlangt	Felder	Stützweite [m]	Breite [m]	Fläche [m²]	Fahrbahnbreite	Bauwerkswert [t/m²]	Tragfähigkeit	MLC Ein- / Zweibahn Verkehr	zu beschildern mit den Verkehrszeichen	Bemerkungen	letzte Bauwerksprüfung	nächste Bauwerksprüfung	Zustandsnote		Baubuch nach 58b	
																		alt	neu		
3 1	K 6901 Tellow S-Bahn	3645 552	Spannbetonplattenbalken	2004	S-Bahn	2	26,80	25,60	686,08	246,5	52,98	60/30			2 Teilbauwerke mit getrennten Prüfberichten, Bw-Buch beim LS	H 2015	E 2018		2,5/2,2	ja	
1 2	K 6905 Fahlhorst	3644 801	Stahlbetonplatte	2007	Berliner Graben	1	8,78	11,00	96,58	6,50	100,00	DIN Fb				E 2015	H 2018	1,7	1,8	ja	
1 3	K 6910 Wentorfgraben	3643 801	Stahlbeton - Plattenbalken	2010	Wentorfgraben	1	13,50	8,50	114,75	7,00	100,00	DIN Fb				H2 2015	E 2018	1,1	2,0	ja	
1 4	K 6915 Niebelhorst I	3843 801	Rahmenfertigteile	1975	Bardenitzer Fließ	1	2,56	8,40	21,50	6,00	86,70	30/30			Ablauf Gewährleistung 11/2018	E 2016	H2 2018	2,0	1,7	ja	
1 5	K 6915 Niebelhorst II	3843 803	BTC Fertigteile	1975	Nutgraben	1	8,70	8,00	69,60	6,00	100,00	30/30				E 2016	H 2019	1,3	1,5	ja	
1 6	K 6915 Niebelhorst III	3843 802	Stahlbetonplatte	2013	Nieplitz	1	10,95	8,00	87,60	6,50	86,40	DIN Fb			Ablauf Gewährleistung 11/2018	E 2015	H2 2018	2,0	1,2	ja	
2 7	K 6926 Bahnbrücke	3841 807	Gewölbe		Kreisstraße K 6926	1									keine Bauwerksunterlagen vorhanden, Bestandsaufnahme, Bw-Buch, Skizzen erforderlich		H 2017			nein	
1 8	K 6928 Baltz	3842 801	Stahlbetonrahmen	2017	Baltzer Bach	1	8,84	9,75	86,19	6,50	65,93	LM1			Ablauf Gewährleistung 2021	H1 2018	E 2018	2,5	2,4	ja	
1 9	K 6928 Mörz I	3842 806	Stahlbetonplatte (BTC)	2000	Plane	1	13,80	10,00	138,00	6,50	100,00	60/30	50/50-100				E 2014	H 2017	1,8	1,8	ja
1 10	K 6928 Mörz II	3842 805	Stahlbetonplatte	2000	Flutergelände	1	8,50	10,00	85,00	6,50	100,00	60/30	50/50-100				E 2014	H 2017	2,0	2,0	ja
1 11	K 6928 Ziezow	3842 804	Stahlbetonplatte (BTC)	1983	Plane	1	8,70	6,50	56,55	5,50	100,00	30/30			Neubau in Planung	H 2013	nach Neubau	2,7	2,7	ja	
1 12	K 6928 Schwanebeck	3841 806	Stahlbetonrahmen	2014	Fredersdorfer Bach	1	11,07	9,50	105,17	6,50	56,68	DIN Fb				H1 2014	E 2017	2,7	1,2	ja	
1 13	K 6928 Radweg Schwanebeck	3841 808	Stahlbetonplatte		Graben	1	5,00	2,00	10,00	2,00	100,00	5 kN/m²			keine Bauwerksunterlagen vorhanden, Bestandsaufnahme, Bw-Buch, Skizzen erforderlich		H 2017			nein	
1 14	K 6929 Wühlmühle I	3842 803	Walzträger in Beton-Durchlass	1920	Plane	1	4,40	4,66	20,50	4,00	71,11	16/16			Neubau in Planung	H2014	E 2017	3,8	3,8	ja	
1 15	K 6929 Wühlmühle II	3842 802	Stahlbetonplatte	1999	Plane	1	5,80	4,50	26,10	3,50	83,3 L	60/0				E 2015	H 2018	2,1	2,1	ja	
1 16	K 6930 Niemegek	3942 801	Stahlbetonplatte	2000	Funda	1	6,50	10,00	65,00	6,50	83 L	60/30	50/50-100				E 2015	H 2018	1,9	1,3	ja
1 17	K 6930 Werdermühle I	3941 805	Stahlbetonplatte	2003	Plane	1	5,83	9,25	53,93	6,50	94 L	60/30	50/50 - 100				E 2016	H 2019	1,7	2,1	ja
1 18	K 6930 Werdermühle II	3941 804	Stahlbetonplatte	2003	Fischereibach	1	6,20	9,25	57,35	6,50	100,00	60/30	50/50 - 100				E 2016	H 2019	1,4	2,2	ja
1 19	K 6932 Buchholz	3941 803	Walzträger in Beton	1930	Bach	1	3,15	7,60	23,94	5,80	67 R	60/30			langfristig Neubau	E 2016	H 2019	2,3	2,3	ja	
1 20	K 6932 Rädigke I	3941 802	Stahlbetonplatte	2004	Plane (Freifließ)	1	5,55	8,70	48,29	6,50	100,00	60/30				H 2015	E 2018	1,4	1,3	ja	
1 21	K 6932 Rädigke II	3941 801	Wellstahnröhre Joesel Alpine MHK	2004	Plane (Müherfließ)	1	2,57	8,70	22,36	6,50	100,00	60/30				H 2015	E 2018	1,3	2,2	ja	
1 22	K 6933 Belzig II	3841 803	Gewölbe Ziegelmauerwerk	1928	Flutergelände	1	3,23	6,50	21,00	4,00	100,00	60/30				H2 2016	E 2019	1,3	1,3	ja	
1 23	K 6933 Belzig III	3841 804	Gewölbe Ziegelmauerwerk	1928	Flutergelände	1	3,23	6,50	21,00	4,00	100,00	60/30				H2 2016	E 2019	1,1	1,1	ja	
1 24	K 6935 Hohenspringe	3740 801	Stahlbeton-Rahmenfertigteile	1999	Verlorenwasser	1	3,25	8,00	26,00	6,50	100,00	60/30				E 2016	H 2019	1,2	1,3	ja	
1 25	K 6938 Gorzke I	3840 801	offener Rahmen	2005	Graben	1	3,75	11,00	41,25	6,00	100,00	60/30				E 2014	H 2017	2,3	2,3	ja	
1 26	K 6938 Gorzke III	3839 801	Gewölbe	1910	Flutergelände	1	4,02	9,00	36,18	4,20	100,00	60/30				H1 2014	E 2017	2,2	1,3	ja	
1 27	K 6943 Fredersdorf	3841 801	Stahlbetonplatte	1999	Fredersdorfer Bach	1	5,80	10,00	58,00	6,00	83,00	60/30				E 2015	H 2018	1,6	2,3	ja	
1 28	K 6947 Grünigen	3640 801	Stahlbetonplatte	1994	Verlorenwasser	1	3,95	8,54	33,73	7,50	100,00				langfristig Neubau	E 2016	H 2019	1,1	1,1	ja	

aufgestellt: Potsdam, 31.07.2017
Ingenieur- und Sachverständigenbüro Naumann

U: Unterhaltungsmaßnahmen
G: Maßnahmen im Rahmen der Gewährleistung
S: Sofortmaßnahmen