

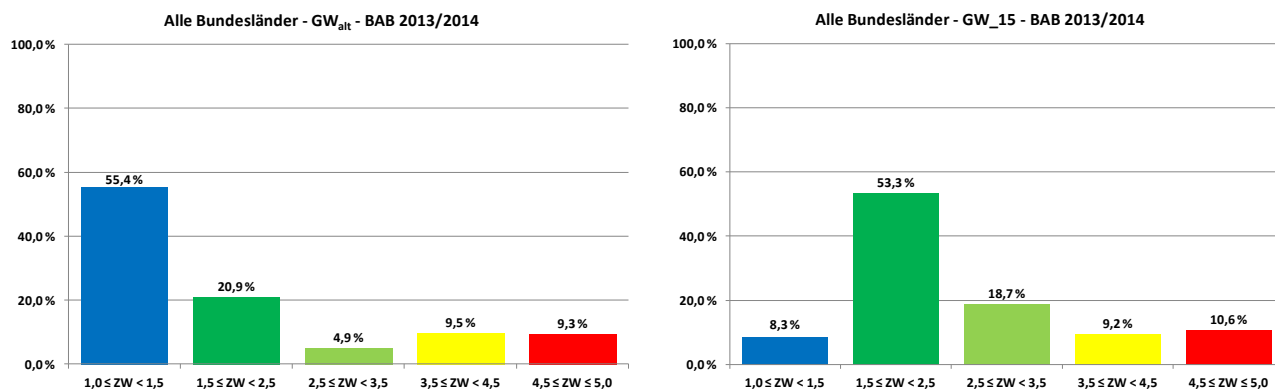
## Entwicklungen im Bereich Zustandserfassung und –bewertung (ZEB)

Im Rahmen der Planung von baulichen Erhaltungsmaßnahmen werden zunehmend weiterführende Analysen auf der Grundlage von ZEB Daten erforderlich. Die seit der Ersterfassung gesammelten Erfahrungen ermöglichen immer wieder neue Ansätze für eine kontinuierliche Weiterentwicklung sowohl des Gesamtsystems als auch einzelner Bereiche einschließlich der Messtechnik oder der Bewertung einzelner Merkmalsausprägungen.

Vor diesem Hintergrund wurden die Analyseverfahren hinsichtlich des mathematischen Ansatzes und unter Berücksichtigung straßenbautechnischer Entwicklungen überprüft. Auf Grundlage aktueller Erkenntnisse sowie optimierter Erfassungstechniken und Weiterentwicklungen in der Bautechnik war eine Anpassung in der ZEB erforderlich. Sie fanden letztendlich auch Eingang in die Verknüpfung und Gewichtung der Zustandswerte der Griffigkeit, der Ebenheit und der Substanzmerkmale (Oberfläche) zu den für die Beurteilung maßgeblichen Gebrauchs-, Substanz- und Gesamtwerten.

Die wissenschaftlichen Arbeiten wurden 2014 soweit abgeschlossen, dass erste Berechnungen nach dem fortgeschriebenen Verfahren durchgeführt wurden und die Eignung für den bundesweiten Einsatz in der ZEB nachgewiesen werden konnte. Ab 2015 wird das fortgeschriebene Bewertungsverfahren bei der ZEB der Bundesfernstraßen angewendet. Die Berechnungen bis zum Jahr 2014 beruhen somit noch auf der damaligen Wertesynthese.

**Abbildung 1:** Verteilung des bundesweiten Gesamtwertes nach der Wertesynthese bis 2014 (Gesamtwert alt –  $GW_{alt}$ ) und der Wertesynthese ab 2015 (Gesamtwert 15 –  $GW_{15}$ ) für die ZEB 2013/2014 auf BAB



Quelle: BMVI/BASt

In **Abbildung 1** sind beispielhaft die Ergebnisse für den Gesamtwert auf Bundesautobahnen im Bundesdurchschnitt nach der Wertesynthese bis 2014 und der Wertesynthese ab 2015 für die

Jahre 2013/2014 gegenübergestellt. Deutlich erkennbar ist die Verschiebung des blauen Bereiches (sehr gute Streckenabschnitte) zu den grünen Bereichen, wogegen die Verteilung im gelben und roten Bereich (schlechtere Streckenabschnitte) nahezu konstant bleibt. Dadurch wird eine praxisnähere Differenzierung der als gut zu bezeichnenden Streckenabschnitte erreicht.

Da zwischen den ZEB-Ergebnissen basierend auf der Wertesynthese bis 2014 und der Wertesynthese ab 2015 keine direkte Vergleichbarkeit mehr gegeben ist, wurden alle neuen Werte mit dem Index „\_15“ gekennzeichnet. Eine einfache Umrechnung zwischen den alten und neuen Werten ist nicht zulässig.