

«GOOGLE STREETVIEW» Aktualisiert am 15.10.15, um 10:15 von Deborah Onnis

Olten zahlt knapp 30'000 Franken, damit Fahrzeug Strassenzustand erfasst



1/3

Das Fahrzeug, das den Strassenzustand misst, ist in den nächsten Tag in Olten unterwegs.

Quelle: Hansruedi Aeschbacher

Um den Zustand der Fahrbahnen in Olten zu erfassen, schickt die Stadt ein spezielles Fahrzeug auf die Piste. Die Stadt Olten zahlt für den Dienst knapp 30'000 Franken. von Deborah Onnis

[Kommentare \(1\)](#)

Er würde nicht sonderlich auffallen, wenn auf seinem Dach nicht eine ganze Reihe von elektronischen Geräten installiert wären: vier Kameras, vier GPS-Antennen, ein Sensor-Messgerät und ein 3D-Scanner. Damit fährt der kleine weisse Bus der imp Bautest AG und der deutschen Firma Lehmann und Partner GmbH während der nächsten Tage durch die Oltner Strassen, genauer 67 Kilometer.

Auf den städtischen, aber auch auf zwei Kantonsstrassen wird mit dem Fahrzeug der Zustand der Strassenoberfläche erfasst. Schlaglöcher, Spurrinnen, Abnutzung – alles wird mit der Genauigkeit von 0,5 Millimeter aufgezeichnet. Das Ergebnis sind 3D-Aufnahmen der Strasse und des Strassenraums, Fotografien und eine Strassennetzkarte mit grünen bis roten Markierungen. Grün bedeutet «Zustand gut», rot «sanierungsbedürftig».

Unterbruch wegen Regens

Auf dem Bildschirm, der im Businnern auf einem Schreibtisch steht, werden auf einer Strassennetzkarte von Olten die bereits befahrenen Strassen automatisch blau markiert. Es sind noch nicht viele. «Wir sind erst einen halben Tag gefahren», sagt Carsten Frey, Bereichsleiter bei imp Bautest AG, die in Zusammenarbeit mit der deutschen Firma die messtechnische Zustandserfassung von Strassen anbietet. Insgesamt 12 Stunden Arbeit vor Ort, schätzt er für den Oltner Auftrag.

Als es wieder weitergehen soll, fängt es an zu rieseln. Kleine Regentropfen kleben an der Frontscheibe und an den sensiblen Messgeräten. Die Bilder auf dem zweiten Bildschirm, vorne beim Fahrer, verschwimmen an kleinen Stellen. «Bei diesen Wetterbedingungen können wir keine Bilder aufnehmen, die der Kunde kaufen würde», sagt Frey. Trotzdem gibt es eine kleine Probefahrt.

Im Gegensatz zum Google-Streetview-Auto sitzt auf dem Fahrersitz ein Mensch. Sebastian Grau, 29-jähriger Messtechniker aus Deutschland, fährt an und wählt gleichzeitig auf dem Computerbildschirm gleich neben der Gangschaltung ein Programm mit einer etwas älteren Grafikdarstellung an. In Zahlenkästchen steigt die Zahl o langsam an. «Meine Aufgabe ist es, während der Fahrt stets sicherzustellen, dass alle Geräte richtig funktionieren.» Multitasking ist hier also gefragt.

Mehrheitlich sind auf dem Bildschirm die Bilder der vorderen zwei Kameras zu sehen. «So sehe ich, wenn mal Blätter oder Äste die Bildaufnahme stören.» Während der Fahrt blickt er abwechslungsweise nach vorne und auf den Bildschirm. Er switcht regelmässig von der Zahlenansicht auf die Bildansicht und tippt dabei eine Tastenkombination auf der Tastatur. Der Tacho zeigt rund 30 km/h an. «Auf der Kantonsstrasse können wir nicht schneller als 60 km/h fahren, da die sensiblen Geräte sonst die Daten nicht richtig erfassen könnten.»

Kunde kann Daten weitergeben

Auf dem Fahrzeugdach nehmen die Kameras an den vier Ecken jegliche Umgebung auf. Alle Daten werden auf insgesamt sechs Computern, die sich im Kofferraum des Fahrzeugs befinden, verarbeitet und werden auf eine entnehmbare Festplatte gespeichert. Diese landet dann im Büro der imp Bautest AG in Oberbuchsitzen und schliesslich beim Auftraggeber, der letztlich über die Daten frei verfügen kann. In diesem Fall ist es die Stadt Olten, die laut Marcel Dirlam, Tiefbau Stadt Olten, dafür insgesamt «knapp 30 000 Franken» bezahlt.

«Eine solche Zustandserfassung ist alle zehn bis fünfzehn Jahre fällig», sagt er. Die letzte Erfassung in Olten wurde laut ihm im Jahre 2003 durchgeführt. Neu sei dieses Jahr die Methode: «Früher waren noch Experten mit Papier und Kameras wochenlang zu Fuss unterwegs. Heute messen elektronische Geräte innerhalb weniger Tage alles günstiger und schneller aus.»

Die Karten und Bilder aus der Erfassung würden der städtischen Abteilung Tiefbau als Orientierung dienen, um die Sanierungsbedürfnisse und Kosten zu planen. Im besten Fall müsse man nicht warten, bis der Schaden gross ist. «Wir sind aber auch

flexibel», sagt Dirlam. Wenn eine Strasse saniert werden müsse, würden sie auch den Zustand der Kanalisation und der Werkleitungen wie Wasser- und Gasleitungen, Telefon- und Fernseekabel abklären. «Haben die Werke zum Beispiel vor, in drei Jahren die Leitungen zu erneuern, warten wir auch ab, um dann zusammenzuarbeiten.»

Es sei möglich, eine Sanierung für ein paar Jahre hinauszuschieben. Dies hätten sie seit der Budgetkürzung der Stadt auch schon getan. «Auch im Strassenbau wurde massiv gespart.» Trotzdem erwarte er einen guten Zustand der Strassen, da man früher gut in den Strassenbau investiert habe. Arbeiten zu lange hinausschieben sei aber nicht sinnvoll. «Sonst wird es mal richtig teuer», sagt Dirlam.

Mit den erhobenen Messdaten geht der Tiefbau davon aus, dass über die Jahre «das x-Fache» an Baukosten gespart werden kann, da die Sanierungsmassnahmen genauer abgestimmt werden könnten.

(Oltner Tagblatt)

Christen 15.10.15 | 14:55

[Kommentar melden](#)

Das Geld könnte gespart werden, da sowieso alles als Schrott definiert wird
