

| <b>Beratungsfolge</b><br>Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt | <b>Sitzungstermin</b> |
|---|-----------------------|
| Haupt- und Finanzausschuss  | 20.06.2017            |
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr                                | 28.09.2017            |
| Haupt- und Finanzausschuss  | 10.10.2017            |
| Rat   | 17.10.2017            |

**Strategiekonzept Straßenbaumaßnahmen / Ökonomische Fehler vermeiden**  
**hier: Antrag der Fraktion WLH vom 31.03.2017**

**Beschlussvorschlag:**

Nach Beratung im Ausschuss

**Anlass der Vorlage**

Mit ihrem Antrag vom 31.03.2017 beantragt die WLH-Fraktion den o. g. Tagesordnungspunkt. Die Verwaltung sollte hierzu das im Stadtentwicklungs-, Umwelt- und Verkehrsausschuss vorgestellte Strategiekonzept auf den aktuellen Stand bringen.

**Ausgangslage**

In seiner Sitzung am 06.07.2005 wurde dem BVFA erstmalig ein von der Verwaltung erarbeitetes Straßensanierungsprogramm vorgestellt. Wesentliche Grundlage des Programms war das Straßenschadenskataster des Bauhofs. Es beschreibt das kommunale Anlagevermögen „Straße“ in ca. 400 Einzelabschnitten anhand von technisch begründbaren Kriterien, und erlaubt so eine -weitestgehend- objektive Beurteilung des Straßenzustands.

Der offensichtliche Sanierungsbedarf an den kommunalen Straßen wurde durch das Kataster bekräftigt und dokumentiert. Allein der nachgewiesene Investitionsstau belief sich zu diesem Zeitpunkt auf ca. 7,5 Mio Euro.

Die als dringend erkannten Maßnahmen wurden gewichtet und in einer Prioritätenliste zusammengefasst. Bis Ende 2011 sollten die dringendsten 29 Maßnahmen fertig gestellt werden. Auf eine weitere Jahreseinteilung der Projekte wurde 2005 noch verzichtet. Tatsächlich wurden davon aber bis heute lediglich 7,5 (!) (die Dieker Straße und die Eisenbahnstraße wurden in jeweils zwei Bauabschnitte aufgeteilt) Sanierungsmaßnahmen realisiert. Somit ist das gesamte Sanierungsprogramm in Verzug geraten und wird auch chronologisch längst nicht mehr planmäßig umgesetzt.

Einen Überblick über die ursprünglich geplanten und tatsächlich umgesetzten Projekte zeigt die nachfolgende Tabelle:

**Straßensanierungsprogramm**  
Stand Februar 2017  
Abgeschlossene Maßnahmen

| Nr. | Nr. aus 2005  | Straße von - bis                              | Zustand laut SSK | Abrechnungsart | Bedeutung | Kosten geschätzt<br>€ | Kosten realisiert<br>€ | Bauausführung geplant | Bauausführung realisiert | Kosten kumuliert geplant<br>€ | Kosten kumuliert realisiert<br>€ | Baukosten realisiert/Jahreskosten kumuliert aus 2005 |
|-----|---|---|------------------|----------------|-----------|-----------------------|------------------------|-----------------------|--------------------------|-------------------------------|----------------------------------|--|
| 1   | 1   | Steinkulle von DB - Steinstr.                 | 4,4              | BauGB          | ++        | 60.000                | 74.000                 | Ratsbeschl. 2002      | 2006                     | 60.000                        | 74.000                           | 945.000<br>7,83%                                     |
| 2   | 4   | Deller Straße Am Kauerb. - Schiemsb.          | 4,9              | BauGB          | ++        | 405.000               | 270.000                | 2007                  | 2006/2007                | 465.000                       | 344.000                          | 1.780.000<br>19,33%                                  |
| 3   | 3   | Kölner Straße Bahnhofstr. - Wilhelmstr.       | 4,2              | BauGB          | +++       | 445.000               | 430.000                | 2006                  | 2007/2008                | 910.000                       | 774.000                          |  |
| 4   | 9   | Eisenbahnstraße Bahnhof                       | 3,3              | KAG            | +++       | 94.000                | 130.000                | 2008                  | 2007/2008                | 1.004.000                     | 904.000                          |  |
| 5   | 38  | Eisenbahnstraße Bahnhof - Alte Ley            | 3,3              | KAG            | ++        | 78.000                | 78.000                 | ff                    | 2007/2008                | 1.082.000                     | 982.000                          | 2.714.000<br>36,18%                                  |
|     | 6   | Bismarckstraße Martin-Luther-Str. - Königstr. |                  |                |           | 170.000               | 197.000                | 2009                  | 2009                     | 1.252.000                     | 1.179.000                        | 3.665.000<br>32,17%                                  |
|     | 23  | Wilhelmstraße Bahnhofstr. - Thienh. Str.      |                  |                |           | 530.000               | 456.000                | 2009                  | 2009/2010                | 1.782.000                     | 1.635.000                        | 4.323.000<br>37,82%                                  |
|     | Von 2005 bis 2011 waren Ausgaben von 4.872.000 € für Sanierungsmaßnahmen im Straßensanierungsprogramm eingeplant. Hier endet die jährliche Kostenaufstellung. |   |                  |                |           |                       |                        |                       |                          |                               |                                  | 4.872.000<br>33,56%                                  |
|     | 7   | Königstraße Kaiserstr. - K.-A.-               |                  |                |           | 350.000               | 435.000                | 2010                  | 2014                     | 2.132.000                     | 2.070.000                        |  |
| 1   | 2   | Dieker Straße Neuer Markt -                   | 4                | 5              | 5         | 217.000               | 510.000                | 2012                  | 2016                     | 2.349.000                     | 2.580.000                        |  |

Als Folge der zurückgestellten Maßnahmen entstehen erhebliche Unterhaltungskosten. Allein für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in der Schillerstraße musste der Betriebshof in den letzten Jahren einen erheblichen finanziellen Aufwand betreiben. Die Lebensdauer der Straße wird dadurch jedoch keineswegs verlängert. Weitere, erhöhte Unterhaltungskosten in den Folgejahren sind unausweichlich, wenn die Straße nicht neu ausgebaut wird.

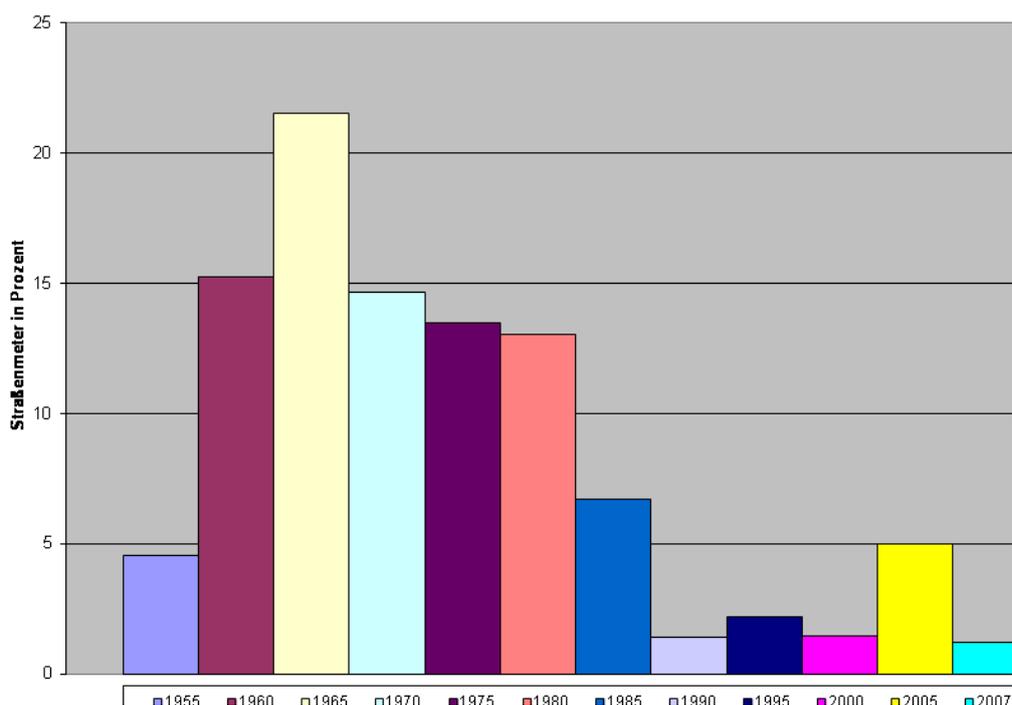
### Das Straßennetz in Haan

Der Zustand des kommunalen Straßennetzes in der Stadt Haan verschlechtert sich stetig und zusehends. Ein hoher Prozentsatz der Straßen ist bereits heute baulich nicht mehr zufriedenstellend. Steigende Verkehrsbelastungen infolge des wachsenden Schwerlastverkehrs mit immer höheren Tonnagen zehren an der Bausubstanz. Die unvermeidlichen Straßenaufbrüche zur Verlegung der Ver- und Versorgungsleitungen tragen ebenfalls in hohem Maße zur Zerstörung des Baukörpers bei.

Die Stadt Haan verfügt über ein kommunales Straßennetz von insgesamt ca. 80 km Länge. Als überörtliche Straßen kommen noch ca. 12 km Kreisstraßen und ca. 14,5 km Landes- und Bundesstraßen auf dem Haaner Stadtgebiet hinzu.

In den Vorkriegsjahren war das Netz noch wenig ausgebaut. Es beschränkte sich auf wenige Hauptverkehrswege. Erst in den 1950er und 1960er Jahren erfolgte mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung die wesentliche Erweiterung. Bis zum Jahr 1970 waren ca. 56 % der heutigen Straßenkilometer gebaut, bis 1980 bereits ca. 83 %. Danach schwächte sich der kommunale Straßenbau in Haan erstmals ab. Mit den Baugebieten „Brucherkotten“ und „Gewerbegebiet Haan-Ost“ erfolgte in den Achtzigern noch einmal eine kurze Wiederbelebung des Straßenbaus, bevor er im letzten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts fast gänzlich zum Erliegen kam. Einzig die Böttinger Straße und das Baugebiet „Wiedenhof“ konnten in diesem Zeitraum von der Verwaltung realisiert werden. Alle weiteren Erschließungsmaßnahmen erfolgten ausschließlich von Dritten (Zur Pumpstation, Hasenhaus, Am Steinenhaus usw.). Erst in den letzten Jahren wurden wieder einzelne Projekte, wie z. B. der Technologiepark Haan, die Kreisverkehre am Ginsterweg und an der Landstraße, oder auch die Polnische Mütze von der Stadt Haan voran getrieben. Einen Überblick über die bis zum Jahr 2006 hergestellten Straßenlängen gibt das folgende Diagramm wieder.

Diagramm 1: Verteilung der in der Stadt Haan gebauten Straßenmeter



### Bisherige Unterhaltung der kommunalen Straßen und Erweiterung des Haaner Netzes

Die Unterhaltung von Straßen lässt sich in die Bereiche „Bauliche Unterhaltung“, „Instandsetzung“, „Straßenerneuerung“ und „Netzerweiterung“ aufteilen.

### 1.) Bauliche Unterhaltung

Im Rahmen der baulichen Unterhaltung werden punktuelle, kleinflächige Reparaturen an Pflaster, Asphalt oder sonstigen Deckschichten ausgeführt. Außerdem werden Bordsteine, Rinnen oder Abläufe, sowie Pflaster- und Plattenbeläge reguliert.

Innerhalb der letzten sechs Jahre wurden hierfür folgende Mittel verausgabt:

| <b>Jahr</b>       | <b>Unterhaltungsmittel</b> |
|-------------------|----------------------------|
| 2011              | 173.000,- €                |
| 2012              | 150.000,- €                |
| 2013              | 170.000,- €                |
| 2014              | 160.000,- €                |
| 2015              | 170.000,- €                |
| 2016              | 170.000,- €                |
| <b>Im Mittel:</b> | <b>ca.166.000,-€/a</b>     |

Für 2017 sind Unterhaltungsmittel in Höhe von 180.000,- € veranschlagt. Damit wird lediglich die Verkehrssicherheit der Straßen aufrecht erhalten. Eine seriöse Straßenunterhaltung oder gar eine Verbesserung des Bestands ist damit nicht verbunden.

### 2.) Instandsetzung

Unter die klassische Instandsetzung fallen großflächige Maßnahmen wie

- Aufbringen von Dünnschichtbelägen oder
- Einbau von Deckschichten einschließlich Bordstein- und Rinnenregulierung.

Für Dünnschichtbeläge und Asphaltfeinbetondecken wurden bei der Stadt Haan seit dem Jahr 2011 ausgegeben:

| <b>Jahr</b>       | <b>Instandsetzungsmittel</b> |
|-------------------|------------------------------|
| 2011              | 155.000,- €                  |
| 2012              | 145.000,- €                  |
| 2013              | 80.000,- €                   |
| 2014              | 130.000,- €                  |
| 2015              | 75.000,- €                   |
| 2016              | 115.000,- €                  |
| <b>Im Mittel:</b> | <b>ca.117.000,- €/a</b>      |

Auch hier sind die eingesetzten Mittel keinesfalls auskömmlich. Sowohl die Unterhaltungs-, als auch die Instandsetzungsmittel sind konsumtive Gelder. Eine Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner an den Kosten ist, anders als bei den Investitionsmaßnahmen, hier ausgeschlossen.

## Straßenerneuerung

Die Erneuerung von Straßen umfasst mindestens

- den Einbau einer Deck- und Binderschicht, eventuell auch Tragschichten
- die Neupflasterung mit Tragschichteinbau.

Projekte dieser Art wurden in Haan vor 2004, bis auf wenige Ausnahmen (Böttinger Straße, Sedanstraße), so gut wie nicht in Angriff genommen. Erst seit 2004 wurden wieder Mittel in die Straßenerneuerung investiert. Die annähernd 20 Jahre dauernde Diskussion um die Sanierung der Hochdahler Straße ist hierfür ein beredtes Beispiel. Einen kurzen Schub erfuhr die Straßenerneuerung erst infolge des bereits erwähnten Sanierungsprogramms zum Abbau des Sanierungsstaus (vgl. Tabelle 1).

Hier sind die eingesetzten Mittel als investiv zu betrachten. Die Anwohnerinnen und Anwohner werden an den Ausbaurkosten gemäß dem Kommunalabgabengesetz beteiligt, so dass bei diesen Maßnahmen der städtische Haushalt nicht in voller Höhe belastet wird.

## Netzerweiterung

Eine wesentliche Erweiterung des kommunalen Straßennetzes durch die Stadt Haan ist seit der Erschließung des Baugebietes „Wiedenhof“ nicht mehr erfolgt. Einzig die Niederbergische Allee konnte bis heute fertig gestellt werden. Das Haaner Straßennetz verlängerte sich lediglich durch privat finanzierte Erschließungsgebiete wie z. B. „Hasenhaus“, „Tenger“, „Ludwigstraße“, „Pumpstation“ oder „Am Steinenhaus“.

## **Wirtschaftliches Erhaltungsmanagement**

Die Stadt Haan als kommunaler Straßenbaulastträger muss sich der Verpflichtung zum pfleglichen und wirtschaftlichen Umgang mit dem Anlagevermögen „Straße“ stellen. Um den Verkehrsteilnehmern jederzeit einen optimalen, verkehrssicheren Straßenzustand gewährleisten zu können, dabei aber die Gesamtwirtschaftlichkeit nicht außer Acht zu lassen, ist ein sinnvolles Erhaltungsmanagement erforderlich.

Ziel eines kommunalen Straßenbaulastträgers muss sein:

- Verkehrssicherer Straßenzustand für alle Verkehrsteilnehmer
- Wirtschaftliche Werterhaltung des Anlagevermögens „Straße“
- Minimale Belästigung infolge Lärm, Erscheinungsbild und Spritzwasser

Dabei spielen die Besonderheiten des kommunalen Straßennetzes mit seinen vielfältigen Aufgaben eine gravierende Rolle. Außerortsstraßen dienen zunächst dem fließenden Verkehr. Innerortsstraßen müssen dagegen weitaus umfangreichere Funktionen übernehmen. Neben der Verbindungsfunktion ist die Erschließungsfunktion ein wesentlicher Faktor. Die Straße bildet die Trasse für sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen.

Hinzu kommt, dass Straßen heute Aufenthalts- und Kommunikationsräume (Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigte Bereiche usw.) darstellen. Auf Grund ihrer Nutzungsstruktur werden an Innerortsstraßen erheblich höhere Qualitätsansprüche gestellt, als an Außerortsstraßen.

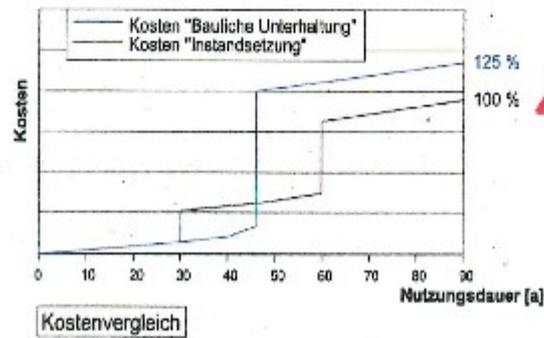
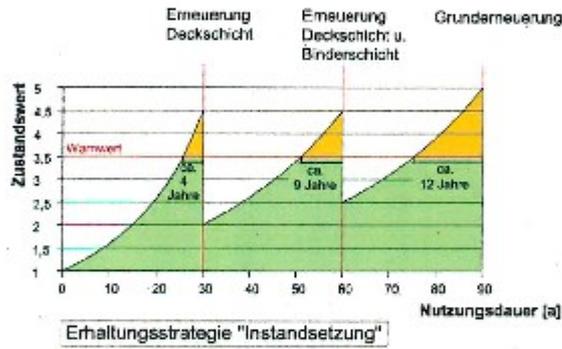
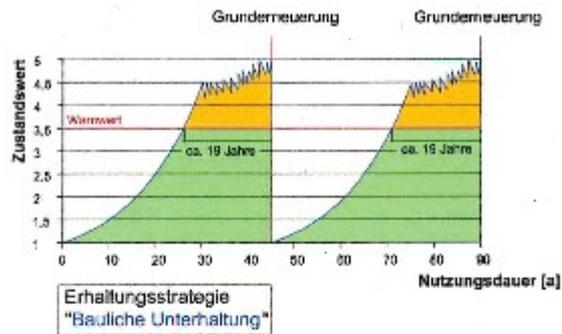
Der Erhaltungsaufwand ist nicht zuletzt wegen vieler Kleinflächen, Einbauten, Problemen mit Anliegern und privaten Zufahrten erheblich höher als auf der freien Strecke.

Die konsequente Überwachung und Qualitätskontrolle sowohl der Versorgungsträgermaßnahmen, als auch der eigenen Erhaltungs- und Neubauprojekte, ist dabei zwingende Voraussetzung. Daneben gehört zu einem erfolgreichen Erhaltungsmanagement nicht nur die einmalige Erfassung und Bewertung des Straßenzustandes, sondern auch die kontinuierliche Pflege der Bestandsdaten, sowie ein Controlling der im Stadtgebiet mit der Unterhaltung/Sanierung der Ver- und Entsorgungsleitungen beauftragten Tiefbaufirmen.

Straßen unterliegen aber auch ohne zustandsstörende Aufgrabungen einem Werteverzehr und können ohne Grundsanierung nur zeitlich begrenzt genutzt werden. Selbst innerhalb der planmäßigen Nutzungsdauer können Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich werden.

Die Nutzungsdauer einer Straße wird in Fachkreisen zwischen 45 und 60 Jahren angesetzt. Ohne rechtzeitige Investition in eine Sanierung ist nach Ablauf dieser Zeitspanne eine kostspielige Grunderneuerung notwendig. Werden jedoch frühzeitig Maßnahmen zur Straßenerhaltung ergriffen, kann der Lebenszyklus einer Straße entscheidend verlängert werden.

Gemäß der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) verlängert sich die Nutzungsdauer einer Straße von 45 auf 90 Jahre, sofern nach etwa 30 Jahren die Deckschicht (konsumtive Ausgabe) und nach weiteren 30 Jahren die Deck- und Binderschicht (investive Maßnahme) erneuert werden. Gesamtwirtschaftlich betrachtet können auf diese Weise, wie das nachfolgende Diagramm zeigt, erhebliche Kosten eingespart werden. Grundsätzlich gilt für alle Straßenerhaltungsmaßnahmen der Leitspruch: „Je früher, desto besser“. Der systematischen Instandsetzung mit problemangemessenen Budgets ist demnach immer der Vorzug gegenüber der „reaktiven“ Schadensbehebung zu geben. Die folgenden Diagramme aus dem Merkblatt der FGSV machen die Unterschiede bei den verschiedenen Strategien deutlich erkennbar:



## Konsequenz des bisherigen Verhaltens

Bei der Stadt Haan wurde in der Vergangenheit kein stringentes Straßenerhaltungsmanagement betrieben. Der Wert des kommunalen Anlagevermögens beläuft sich gem. Wertermittlung der Kämmererei auf ca. 33,7 Mio. € (ohne Brücken). Im NKF wird die Lebensdauer der Haaner Straßen mit 50 Jahren angesetzt, so dass die Höhe der Abschreibungen 2,0 % p.a. beträgt. Aktuell hat die Stadt Haan in 2016 rd. 1,1 Mio. € abgeschrieben.

Um den damaligen Sanierungsstau in Höhe von ca. 7,5 Mio. € abzubauen, hatte die Verwaltung dem Fachausschuss im Juni 2005 das erste grobe Sanierungsprogramm vorgestellt. Das Programm enthielt einen Maßnahmen-, Kosten- und Zeitplan der 66 Einzelprojekte umfasste. Bisher konnte dieses Programm jedoch aus finanzwirtschaftlichen Gründen nicht „eins zu eins“ umgesetzt werden. Es wurden lediglich die ersten Einzelbaumaßnahmen realisiert (7,5 aus 16).

Wie notwendig die Straßenerneuerungen in der Stadt Haan tatsächlich sind, macht der Vergleich mit den Daten deutlich, die die FGSV veröffentlichte. Demnach sind für die Unterhaltung von 100 km Straßen ca. 6,8 Mitarbeiter erforderlich. Der finanzielle Bedarf, einschließlich Personalkosten, liegt heute bei ca. 1,30 €/ m<sup>2</sup> Straßenfläche.

Auf die Haaner Verhältnisse übertragen bedeutet das inkl. Personalkosten:

| Netzlänge | Fläche   | Mitarbeiter            |           | Unterhaltungsmittel    |  |  |
|-----------|----------|------------------------|-----------|------------------------|--|--|
|           |          | Erforderlich nach FGSV | Bestand   | Erforderlich nach FGSV | Mittelwert der Bauausgaben seit 2011 einschl. Straßen-erneuerung | Mittelwert der Bauausgaben seit 2011 ohne Straßen-erneuerung |
| [km]      | [Mio qm] | [Stellen]              | [Stellen] | [Mio €]                | [Mio €]  | [Mio €]  |
| 80        | 1        | 6,8                    | 5,5       | <b>1,3</b>             | <b>0,44</b>  | 0,28   |

Damit ist klar erkennbar, dass die für ein werterhaltendes Erhaltungsmanagement erforderlichen Mittel bisher nicht zur Verfügung standen.

Die tatsächlichen Abschreibungssätze wurden bei weitem nicht erreicht. Ein „echter“ Abbau des aufgelaufenen Sanierungsstaus ist damit in keinster Weise verbunden.

Für eine nachhaltige, wirtschaftliche Verbesserung des Netzes wären demnach weitere Mittel erforderlich. Keinesfalls würden die in den Bereichen „Bauliche Unterhaltung“ und „Instandsetzung“ bereitgestellten Mittel von durchschnittlich 0,28 Mio. € (ohne. Personalkosten) ausreichen.

Sollte sich das Verhalten der Stadt Haan im Hinblick auf die Straßenerneuerung nicht kurzfristig ändern, wird der Werteverzehr am Infrastrukturvermögen „Straße“ weiter voranschreiten, und sich der Straßenzustand weiter spürbar verschlechtern.

## Bisherige und zukünftige Ausrichtung

Im Rahmen der Eröffnungsbilanz für das NKF wurden sämtliche Straßenabschnitte bewertet. Das Ergebnis ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

| Bewertungsklasse | Bezeichnung             | Anteil* | Nutzungsdauer | Anzahl Straßenabschnitte |
|------------------|-------------------------|---------|---------------|--------------------------|
| 1 - 1,4          | neuwertiger Zustand     | 90%     | 54            | 11                       |
| 1,5 - 2,4        | guter Zustand           | 80%     | 48            | 149                      |
| 2,5 - 3,4        | mittlerer Zustand       | 55%     | 33            | 251                      |
| 3,5 - 4,4        | ausreichender Zustand   | 30%     | 18            | 58                       |
| 4,5 - 5,4        | schlechter Zustand      | 10%     | 6             | 11                       |
| 5,5 - 6          | sehr schlechter Zustand | 5%      | 3             | 0                        |

\* Anteil der Wiederherstellungskosten

Gesamtnutzungsdauer 60 Jahre und lineare Verteilung

Danach hätten innerhalb der nächsten 18 Jahre 69 Straßenabschnitte das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und einer Erneuerung bedurft. Im Schnitt wären also ca. vier Straßenabschnitte pro Jahr grundlegend zu sanieren. Dieses Ziel wurde in der Vergangenheit weit verfehlt.

Mit der Sanierung dieser Flächen darf nicht weiter gewartet werden. Insbesondere die in den 1950er und 1960er Jahren hergestellten Straßen sind abgängig und müssen jetzt erneuert werden. Andernfalls wird der ohnehin schon große Sanierungsstau weiter erhöht und die Verkehrssicherheit kann nur noch unter erheblichem Mittelaufwand gewährleistet werden.

## Das Straßensanierungsprogramm der Stadt Haan

Alle sanierungsbedürftigen Straßenabschnitte im Stadtgebiet werden vom Betriebshof erfasst und in einem Kataster verwaltet. Die Maßnahmen werden priorisiert, kostenmäßig geschätzt, und zu einem Straßensanierungsprogramm (s. Anlage) zusammengestellt. Die Kosten für die Einzelmaßnahmen können z. Zt. nur grob angenommen werden, da keine Erkenntnisse über die zukünftige Gestaltung und den notwendigen Ausbaufwand (Stärke des Oberbaus) bekannt sind. Bei der Beurteilung der Dringlichkeit werden neben dem technischen Zustand der Straßen auch Faktoren wie deren Verkehrsbedeutung und Auswirkung auf das gesamte Stadtbild berücksichtigt. Der Frage ob es sich um einen erstmaligen Ausbau oder eine Sanierungsmaßnahme handelt, wurde in den letzten Jahren nur eine untergeordnete Rolle beigemessen. Um eine gewisse "Stadtteilsanierung" erreichen zu können, sollten räumlich beieinander liegende Maßnahmen in einer zeitnahen Abwicklung abgearbeitet werden. Diese Strategie wurde vom SUVA jedoch ab dem Jahr 2015 geändert, und die Maßnahmen für eine erstmalige Erschließung wurden in der Rangfolge nach oben geschoben. Bei diesen Projekten liegt der Eigenanteil der Stadt Haan an den Baukosten gemäß dem Baugesetzbuch bei lediglich 10 %, so dass der städtische Haushalt weitaus geringer belastet wird, als bei den klassischen Sanierungsfällen die nach dem Kommunalabgabengesetz zu behandeln sind. Hier zahlt die Stadt einen Mindestanteil von 50 % der Baukosten. Diese Vorgehensweise ist zwar fiskalisch nachvollziehbar, entspricht aber nicht den Bedingungen für ein

sinnvolles Straßenerhaltungsmanagement, da die notwendigen Straßenerneuerungsmaßnahmen noch weiter geschoben werden.

Das Anlagevermögen „Straße“ hat seit der Eröffnungsbilanz im Jahre 2004 um ca. 5 Mio € abgenommen. Den kumulierten Abschreibungen von 9,7 Mio. € stehen nur 4,7 Mio. € „neu(gemacht)e“ Straßen gegenüber. Dieser Werteverzehr ist Folge der mangelnden Investitionen in die Straßenkörper der Stadt Haan. Vor dem Hintergrund der Fakten ist ein Verzicht auf die notwendigen Investitionen in annähernder Höhe der Abschreibungen (2016 rd. 1,1 Mio. €) bei den Straßenerneuerungen auch kurzfristig nicht mehr zu rechtfertigen.

**Finanz. Auswirkung:**

Siehe Sachverhalt

*Verfasser: Herr Mering, Leiter Tiefbauamt*

**Anlagen:**

Antrag der Fraktion WLH vom 31.03.2017  
Straßensanierungsprogramm\_Stand Februar 2017