

Beratungsfolge Vorlage ist für alle hier angegebenen Sitzungen bestimmt	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr	20.01.2015
Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr	03.03.2015

## **Straßensanierungsprogramm**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Die Priorisierung der Straßenbaumaßnahmen wird zugunsten der gemäß dem BauGB abzuwickelnden Projekte geändert.

### **Sachverhalt:**

#### **Anlass der Vorlage**

Anlässlich der ersten Sitzung im Jahr 2015 möchte die Verwaltung auf die aktualisierte Liste zum Straßensanierungsprogramm hinweisen. Die 2005 angenommene jährliche Preissteigerung von 1,5 % pro Jahr ist aufgrund von extremen Preissteigerungen, u.a. im Bitumenbereich, nicht mehr aktuell. Deshalb wurde eine weitere Spalte in die Tabelle eingefügt. Hier ist die Preissteigerung über den Baupreisindex des Landes NRW berücksichtigt. Dieser liegt deutlich über der durchschnittlichen Steigerungsrate von 1,5%/a. Bezogen auf das Jahr 2005 ergibt sich für das Jahr 2015 ein Faktor von  $111,6/80,8 = 1,381$ .

#### **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. 7,4 Mio Euro.

Die als dringend erkannten Maßnahmen wurden gewichtet und in einer Prioritätenliste zusammengefasst. Von den bis Ende 2014 über 30 vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen wurden bisher lediglich 8 (!) realisiert. Somit ist das gesamte Sanierungsprogramm in Verzug geraten und wird auch chronologisch nicht mehr planmäßig umgesetzt.

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

Nr. aus 2005	Straße von - bis	Kosten geschätzt €	Kosten realisiert €	Bauausführung geplant	Bauausführung realisiert	Kosten kumuliert geplant €	Kosten kumuliert realisiert €	Tats. Baukosten realisiert/ Jahreskosten kumuliert aus Programm 2005 (ohne Steigerungsrate)
1	<b>Steinkulle</b> von DB - Steinstr.	60.000	74.000	2002	2006	60.000	74.000	945.000 <b>7,83%</b>
4	<b>Deller Straße</b> Am Kauerb. - Schiensb.	405.000	270.000	2007	2006/2007	465.000	344.000	1.780.000 <b>19,33%</b>
3	<b>Kölner Straße</b> Bahnhofstr. - Wilhelmstr.	445.000	430.000	2006	2007/2008	910.000	774.000	
9	<b>Eisenbahnstraße</b> Bahnhof	94.000	130.000	2008	2007/2008	1.004.000	904.000	
38	<b>Eisenbahnstraße</b> Bahnhof - Alte Ley	78.000	78.000	ff	2007/2008	1.082.000	982.000	2.714.000 <b>36,18%</b>
6	<b>Bismarckstraße</b> Martin-Luther-Str. - Königstr.	170.000	197.000	2009	2009	1.252.000	1.179.000	3.665.000 <b>32,17%</b>
23	<b>Wilhelmstraße</b> Bahnhofstr. - Thienh. Str.	530.000	456.000	2009	2009/2010	1.782.000	1.635.000	4.872.000 <b>33,56%</b>
7	<b>Königstraße</b> Kaiserstr.- K.-A.-Jung-Platz	350.000	440.000	2008	2014	2.132.000	2.075.000	

Als Folge der zurückgestellten Maßnahmen entstehen erhebliche Unterhaltungskosten. Allein für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in der Schillerstraße und Königstraße musste der Bauhof in den letzten Jahren erheblichen finanziellen Aufwand betreiben. Die Lebensdauer der Straßen wird dadurch jedoch keineswegs verlängert. Weitere, erhöhte Unterhaltungskosten in den Folgejahren sind unausweichlich, wenn die Straße nicht neu ausgebaut wird. Um weitere Kosten zur Erhaltung zu vermeiden, ist die Erneuerung der aufgeführten Straßen notwendig.

## **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 Entsorgungsleitungen 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. 11 km Kreisstraßen und ca. 14,5 km Landesstraßen 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. In den letzten Jahren wurden wieder einzelne Projekte umgesetzt.

### 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 innerhalb der letzten 20 Jahre, bis auf wenige Ausnahmen, so gut wie nicht in Angriff genommen. Erst seit 2004 wurden wieder Mittel in die Straßenerneuerung investiert. Einen kurzen Schub erfuhr der Straßenbau erst infolge des bereits erwähnten Sanierungsprogramms zum Abbau des Sanierungsstaus.

### Netzerweiterung

Bis auf die Niederbergische Allee im Technologiepark Haan ist eine Erweiterung des kommunalen Straßennetzes durch die Stadt Haan seit der Erschließung des Baugebietes „Wiedenhof“ nicht mehr erfolgt. Das Straßennetz verlängerte sich lediglich durch privat finanzierte Erschließungsgebiete wie z. B. „Hasenhaus“, „Tenger“ oder „Altes Walzwerk“.

## **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.

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 und nach weiteren 30 Jahren die Deck- und Binderschicht erneuert werden. Gesamtwirtschaftlich betrachtet können auf diese Weise 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.

## **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 Kämmerei auf ca. 35,8 Mio € (Stand 31.12.2013, vgl. 38,7 Mio. € (Stand 2005)). Im NKF wird die Lebensdauer der Haaner Straßen mit 60 Jahren angesetzt, so dass die Höhe der Abschreibungen ca. 1,7 % p.a. beträgt. Dies entspricht einer notwendigen Abschreibung in Höhe von ca. 600.000,- €. Um den damaligen Sanierungsstau in Höhe von ca. 7,4 Mio. € abzubauen, hat 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 (8 von mehr als 30).

## **Zukünftige Ausrichtung**

Innerhalb der nächsten 15 Jahre werden ca. 60 Straßenabschnitte das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht haben, und einer Erneuerung bedürfen. Im Schnitt sind also ca. 4 Straßenabschnitte pro Jahr grundlegend zu sanieren.

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.

Vor dem Hintergrund der Fakten ist ein Verzicht auf die notwendigen Investitionen in annähernder Höhe der Abschreibungen (ca. 600.000,- €) bei den Straßenerneuerungen auch kurzfristig nicht zu rechtfertigen.

In Anbetracht der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten der Stadt Haan, und den dringend erforderlichen Sanierungsmaßnahmen, ist zu überlegen, wie die begrenzten Spielräume am sinnvollsten genutzt werden können. Daher hat die Verwaltung in der als Anlage beigefügten Tabelle die Spalte „Abrechnungsart“ hinzugefügt. Je nach Ausbauzustand der zu sanierenden Straße, werden die Anlieger zu Beiträgen veranlagt. Bei Maßnahmen die auf Grundlage des KAG abgerechnet werden, beträgt der von den Anliegern zu finanzierende Anteil maximal 50 %. Bei einem erstmaligen Ausbau einer Straße der nach dem BauGB berechnet wird, liegt der Kostenanteil für die Anlieger dagegen bei maximal 90 %. Das bedeutet, dass sich die Stadt hier lediglich mit ca. 10 % beteiligen muss.

Deutlich werden die Auswirkungen der Abrechnungsart an den Beispielen „Dieker Straße“ und „Neustraße“. Bei der „Dieker Straße“ läge der von der Stadt aufzubringende Eigenanteil bei geschätzten 60 %, das entspricht ca. 356.000,- €. Für die „Neustraße“ wären von der Stadt hingegen nur ca. 20.000,- bis 30.000,- € zu tragen.

Um der Verschlechterung des allgemeinen Straßenzustandes entgegenzuwirken ist es zwingend notwendig Straßensanierungsmaßnahmen in den nächsten Jahren durchführen zu können. Die BauGB-Projekte sind daher vorzuziehen.

Verfasser: Thorsten Fischer, Tiefbauamt

**Finanz. Auswirkung:**

siehe Sachverhalt

**Anlagen:**

Anlage 1: Liste Straßensanierungsprogramm Stand: Dezember 2014