

TOP 6

**Antwort der Verwaltung
auf die Anfrage der/des** : **Bündnis 90/Die Grünen-Ratsfraktion**

**für die Sitzung des
Ausschusses für Bauen, Planung
und Grundstücke am** : **18.06.2009**

THEMA : **Kostenminderungspotenziale bei der
Straßenunterhaltung**

Antwort erteilt : **Stadtbaurat Dienberg**

Zur Frage:

1. Entsprechend den Ermittlungen zur Vermögensbewertung sind rd. 4,6 Mio. m² befestigte Fläche in der Er- und Unterhaltungslast des Fachbereichs 66 (davon 2,6 Mio. m² Fahrbahnlflächen + 2,0 Mio. m² Seitenflächen)
2. Gemäß der Vermögensbewertung zur Einführung der Doppik (zum 01.01.2008) beträgt das Anlagevermögen „Straßen/Wege/Plätze“ der Stadt rd. 160 Mio. €.
3. Im Rahmen der Untersuchungen zur Vermögensbewertung und dem Pavement-Management wurde eine generelle, mittlere Lebensdauer von 40 Jahren angesetzt, nach dessen Ablauf eine vollständige Grunderneuerung (d.h. Herstellungskosten) einer Straße notwendig ist. Um diesen Zyklus zu erreichen, müssen naturgemäß erhaltende Maßnahmen (z.B. Oberflächenbehandlungen oder Deckschichtersatz (der oberen 4 cm nach Ablauf der Lebensdauer für Asphaltdeckschichten von 12 bis 15 Jahren)) durchgeführt werden.
4. Die Geschwindigkeit spielt keine Rolle, entscheidend ist die Verkehrsbelastung (insbesondere Schwerlastverkehr) für die Lebensdauer einer Straße.
5. Von der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen in Köln sind bundeseinheitliche Zustandskenngrößen (je nach Schadensbild) und dementsprechende Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen festgelegt worden, die auch durch FB 66 Anwendung finden.
6. Erfahrungsgemäß erhöhen sich die Erhaltungskosten mit steigendem Lebensalter der Straße.
7. Bei größeren Erhaltungsmaßnahmen (Deckschichtersatz) durch externe Firmen stehen durch intensiven Maschineneinsatz die Materialkosten im Vordergrund, während im „low-cost-sektor“ (Instandhaltung) die Lohnkosten überwiegen.

8. Die Mittel für reine Er- und Unterhaltungsmaßnahmen sind im Ergebnishaushalt im Sachkonto „Unterhaltung des sonstigen unbeweglichen Vermögens“ (Kostenträger: Gemeindestraßen - 5411120) des Budgets 66 bis 2013 eingestellt.

9. Diese Mittel sind in der Finanzplanung des investiven Haushaltes FB 66 bis 2013 dargestellt.

10. Die Finanzplanung der GEB und SWG ist in den jeweiligen Wirtschaftsplänen der Betriebe dargestellt. Die Erneuerung der Netze, einschl. der notwendigen Tief- und Oberflächenarbeiten, gehört zu den ständigen Aufgaben der Stadtwerke Göttingen und ist entsprechend in deren Netzentgelten einkalkuliert. Durch die Koordinierung aller Baumaßnahmen im Stadtgebiet entstehen den Stadtwerken und deren Kunden keine weiteren Kosten. Gleiches gilt für die Göttinger Entsorgungsbetriebe. Durch die ständigen Koordinierungsgespräche wird im Vorfeld für die Haushaltsberatungen des Fachbereiches 66 eine grobe Kostenübersicht möglich.

11. Es gibt Beispiele für eine Reduzierung/Änderung des Straßenraumes im vorhandenen Querschnitt (aktuell: Holtenser Landstraße, Theodor-Heuss-Straße, Friedländer Weg). Ein flächendeckender „Rückbau“ kann allein aus Kostengründen nicht erwogen werden.

12. Es wird grundsätzlich bei allen Straßenumbauten angestrebt, die Fahrbahn entsprechend der jeweiligen Straßenfunktion nur mit der verkehrstechnisch notwendigen Breite herzustellen. Die dabei gegebenenfalls gewonnenen Breiten kommen dann den Nebenanlagen (Geh – und Radwege, Parkbuchten, Grünflächen) zugute. Es ist aber auch möglich, dass eine Fahrbahn verbreitert werden muss, um z. B. Abbiegestreifen anzulegen. Eine Aussage, bei welchen Straßen in Zukunft die Fahrbahnbreite reduziert werden kann, ist daher pauschal nicht möglich. Dies kann erst im Rahmen der jeweiligen Umbauplanung festgelegt werden.

13. Das Anlagevermögen Straße ist, wie bereits ausgeführt, im doppischen Haushalt ab 2008 dargestellt. Die Wertminderung von Straßen wird über lineare Abschreibungen simuliert. Dieses Konzept unterstellt allerdings die Durchführung notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen. Werden diese nicht vorgenommen und kommt es dadurch zu einer übermäßigen Abnutzung der Straße, muss eine außerordentliche Abschreibung erfolgen. (Einen Sonderfall stellen Maßnahmen dar, die in einem Jahr zwar geplant, aber nicht durchgeführt wurden. In diesem Falle werden die Mittel zunächst einer Rückstellung zugeführt. Sollte nach drei Jahren die Maßnahme noch nicht durchgeführt worden sein, erfolgt eine ertragswirksame Auflösung der Rückstellung und gleichzeitig eine außerordentliche Abschreibung. Wird das Projekt in späteren Jahren doch umgesetzt, erhöht sich der Restbuchwert der Straße wieder)

Ziel einer vorbeugenden Erhaltungsstrategie (PavementManagement) sollte daher sein, den Vermögenswert zumindest im jetzigen Zustandsgrad zu erhalten.

Zusatz:

Das Straßeninformationssystem des FB 66 ist im SICAD-Info-System des FD Geoinformation dargestellt (Intranet der Stadt) und kann dort eingesehen werden, da es umfangreiche Datenmengen enthält (rd. 900 Straßen). Ohne das lizenzgeschützte Programm (externes Ingenieurbüro) ist die Datei nicht lesbar. Im Übrigen ist der Umfang (bei rd. 1.000 Straßen) in Papierform rd. 6.000 DIN-A4-Seiten stark.