

V 529/2008

Die Unterhaltung von Straßen bindet erhebliche Finanzmittel. Nicht nur um die Verkehrssicherheit von Straßen, Wegen und Nebenflächen sicherzustellen, auch die zunehmende Alterung der Straßen erfordert eine immense Anstrengung um einen befriedigenden Zustand zu erhalten.

Eine Vielzahl von Maßnahmen, die zur Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung ergriffen werden, haben das gemeinsame Ziel, die Substanz und die Gebrauchstauglichkeit des Straßennetzes langfristig zu bewahren. Werden die anstehenden Arbeiten aus Geldmangel aufgeschoben, so sind die später erforderlichen Reparaturen (bis hin zur vollständigen Erneuerung) erheblich aufwendiger.

Daher ist es unerlässlich, dass der Finanzbedarf für die notwendige Straßenerhaltung bei geringer werdenden Mitteln nachvollziehbar offen gelegt wird und die benötigten Haushaltsmittel unter strikter Beachtung wirtschaftlicher Belange eingesetzt werden.

Des Weiteren führt eine mangelhafte Straßenerhaltung zu einem Kapitalverzehr in der Bilanz, die nur durch entsprechende Reinvestitionen ausgeglichen werden kann.

Einem solchen Kapitalverzehr kann nur mit einer innovativen Vorgehensweise zur systematischen und vorausschauenden Straßenerhaltung begegnet werden.

Im „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden“ von 2004 der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen) Kommission Kommunaler Straßenbau wird auf die richtige Erhaltungsstrategie hingewiesen. Eine Herauszögerung von Sanierungsmaßnahmen bis zur Zerstörung des Straßenkörpers und damit einhergehend die Erreichung eines nicht mehr verantwortbaren Zustandes im Hinblick auf die Sicherheit muss aus verschiedenen Gründen begegnet werden.

- Die Erfahrung zeigt, dass ca. 25 % höhere Kosten bezogen auf die Nutzungsdauer entstehen
- Die Sanierungskosten für den Gesamtaufbau fallen nicht nur punktuell an und müssen daher in einem hohen Maße teilweise auf die Anlieger verteilt werden.
- Der Zeitpunkt der endgültigen Zerstörung ist nicht kalkulierbar.

Eine Strategie der regelmäßigen Instandsetzung hat wesentliche Vorteile.

- Die durchschnittlichen Kosten der „normalen Unterhaltungsmaßnahmen“ sind geringer.
- Die Kosten für die Erneuerung der Deckschichten bzw. Deck- und Binderschichten fallen zwar häufiger an, sind aber preiswerter und ergeben längerfristig einen besseren Zustand des Straßenkörpers.
- Die Maßnahmen lassen sich zeitlich besser koordinieren und sind einfacher mit anderen Versorgungsträgern abzustimmen.
- Die Anliegerbeiträge sind geringer und voraussehbarer.
- Durch die Schadensklassifizierung der einzelnen Straßen und Straßenabschnitte kann Mithilfe der Daten leicht der Finanzbedarf über einen längeren Zeitraum erstellt werden. Gleichzeitig kann auch der Mehrbedarf genauer abgeschätzt werden, der zu einem späteren Zeitpunkt bei unterlassener Sanierung anfallen würde.

Daher empfehle ich, längerfristig eine Strategie der kontinuierlichen Instandsetzung anzustreben.

Hierzu gibt das o.g. Merkblatt eine Möglichkeit der Bedarfsermittlung an die Hand. Der Zustand der Straßen muss nach vorgegebenen Kriterien ermittelt und bewertet werden. Nach einem Bewertungskatalog ist eine Prioritätenliste zu erarbeiten. Nur so ist eine vorausschauende Planung und Abschätzung der vorhandenen Ressourcen bzw. benötigten Finanzen möglich. Der Erfassung des Straßenzustandes kommt als Planungsgrundlage eine zentrale Bedeutung zu. Die Forschungsgesellschaft hat hierzu Empfehlungen erarbeitet und in der EEMI 2003

(Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen) und verschiedenen Arbeitspapieren veröffentlicht. Hierbei wird als Kennzahl des Straßenzustandes ein Wert aus verschiedenen Parametern wie z.B. Spurrinnen, Ebenheit, Rissen und Griffigkeit nach einer vorgegebenen Rechenvorschrift ermittelt um eine größtmögliche Vergleichbarkeit der Werte zu erreichen.

Grundvoraussetzung für Unterhaltungsstrategie ist die Zustandserfassung der Fahrbahnen. Das Ingenieurbüro Franz Fischer hatte bereits im BA Straßen am 15.11.2007 am Beispiel Gymnich eine entsprechende Datenerfassung vorgestellt.

Mithilfe einer Befahrung durch ein spezielles, mit Kameras ausgestattetes Fahrzeug erfolgt eine Aufnahme aller Straßen. Die Auswertung und Klassifizierung der Bilder wird dann in Übersichtsplänen dargestellt.

Hierzu liegt ein Angebot des Ingenieurbüros vor, wonach die Befahrung über die nächsten 6 Jahre verteilt in verschiedenen Ortsteilen kalkuliert werden kann. Die Kosten betragen pro Jahr zwischen 8.000 € und 12.000 €, entsprechend der Straßenlängen der zu erfassenden Straßen. Es ergibt sich ein Wert von ca. 0,30 € pro Kilometer, im Vergleich zu der Kanalbefahrung mit etwa 3 €/km somit 1/10 des Wertes.

Die Ausführung durch das Ingenieurbüro Fischer hat den Vorteil, dass fast alle Straßenkarten im Datenbestand bereits vorhanden sind und die noch nicht erfassten Straßen problemlos übernommen werden können. Außerdem verfügt das Büro über genügend Erfahrung.

Auf der Grundlage dieser Zustandserfassung und -bewertung kann ich dann über den gesamten Straßenbestand Aussagen über künftigen Bedarf treffen.

Mit diesen Daten ist eine Planung zu erstellen, die in einem dritten Schritt in ein Erhaltungsprogramm mündet.

Im „Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden“ wurden Durchschnittswerte für den Finanzbedarf der kommunalen Straßen, Wirtschaftswege und Nebenanlagen ermittelt.

Mit diesen Vorgaben ergibt sich unter den angegebenen Voraussetzungen ein Finanzbedarf für das Stadtgebiet von Erfstadt von ca. 2,8 Mio € pro Jahr (hochgerechnet auf den Preisindex 2007) für die Unterhaltung der städt. Straßenverkehrsanlagen (Fahrbahnen, sonstige Verkehrsflächen und sonstige Anlagenteile) und ein Personalbedarf von 8 Mitarbeitern, alleine für die Sicherung der qualitativ hochwertigen Ausführung der städtischen Baumaßnahmen und intensiven Überwachung der Fremdfirmen und Versorgungsträger. Dieses ist eine wesentliche Voraussetzung für die Langlebigkeit der Verkehrswege. Nach dem derzeitigen Stand der Finanzlage ist eine solche Erhöhung des Personalbestandes zur Zeit nicht möglich. Darum ist es umso dringlicher geboten, sich auf die Hilfe von kompetenten Partnern für die Planungen und Bauüberwachungen zu stützen um eine größtmögliche Effektivität zu erzielen.

Durch die dargestellte „maschinelle“ und zeitlich gestreckte Grundlagenermittlung ist es möglich, die Kosten einer standardmäßigen Straßenunterhaltung kostengünstig, in einem überschaubaren Zeitraum und wirtschaftlich vernünftig voranzuplanen. Im Rahmen der erforderlichen Verkehrssicherheit ist dann auch eine vorausschauende Maßnahmenplanung möglich.

Ohne eine vorausschauende Planung der Straßenunterhaltung und die Unterstützung der politischen Gremien ist zu befürchten, dass die Substanz der Stadtstraßen in Zukunft erheblichen Schaden nimmt und sich ein Sanierungsstau größeren Ausmaßes ergeben wird.

V286/2009

Nach einer Forderung der Gemeindeprüfungsanstalt ist die Bewertung des Vermögens der Straßen neu durchzuführen. Diese Bewertung hat nach anderen Kriterien als in der Eröffnungsbilanz des Eigenbetriebes Straßen zu geschehen.

Die Bewertung der Straßen ist unter anderem auch anhängig vom Straßenzustand. Dieser Zustand sollte eigentlich in den nächsten Jahren über eine Kamerabefahrung ermittelt werden. Da die bilanzielle Neubewertung aber nun kurzfristig erfolgen soll, ist es notwendig, diese Arbeiten vorzuziehen und in die Bewertung der Straßen mit einfließen zu lassen. Somit können die ohnehin erforderlichen Straßenbegutachtungen sofort durchgeführt werden.

V313/2013

Nach einer Klassifizierung der Bestandszustände aller Straßen in den Jahren 2009/ 2010 und der daraus resultierenden Neubewertung nach NKF für den Kernhaushalt ist es notwendig die Daten durch eine erneute Erfassung des Straßenzustandes fortzuschreiben. Nur so ist eine objektive Aufstellung einer zukünftigen Sanierungsplanung zu gewährleisten.

Mit Hilfe einer umfangreichen, längerfristigen Planung des Straßenneubaus, der Straßensanierung und der Straßenunterhaltung sowie der hiermit verbundenen Finanzplanung ist es möglich nicht nur den Mittelabfluss für die Investitionen zu optimieren. Auch die Abstimmung mit weiteren Straßenbaulastträgern, dem Landesbetrieb Straßen NRW, dem Rhein- Erft- Kreis und den Versorgungsträgern kann dann effektiver koordiniert werden.

Hierzu ist ein ausgereiftes Straßenmanagementsystem erforderlich um die erfassten Ergebnisse auswerten, verständlich darstellen und umsetzen zu können. Die hierfür ausgewählte Software ist für diese Aufgaben konzipiert. Sie kann bei entsprechendem Bedarf auch für andere Aufgaben erweitert werden. (Wie zum Beispiel für die Organisation und Überwachung von Aufbruch- und Sperrgenehmigungen oder Sondernutzungserlaubnissen, Beschilderung o.ä.).

Das vom Ing.-Büro Fischer angebotene System enthält neben der Installierung der Software, der Datenübernahme und der Datenpflege des Programms auch die Möglichkeit einer zukünftigen Straßenbewertung (zu Fuß per Laptop), die dann 2014 ggf. bereits durchgeführt werden könnte. Um die aufzubringenden Mittel zu strecken, habe ich in den Wirtschaftsplänen 2012 und 2013 jeweils 20.000 € eingestellt.

Die Leistungen sowie die zugehörigen Mittelbereitstellungen sollen in fünf Stufen: erfolgen.

Stufe 1: Aufbau der Grundfunktionen einer PMS 44.000,00 € aus den bisherigen WP 2012/ 2013

Stufe 2: Straßenzustandsbewertung 29.000,00 € aus dem künftigen WP 2014

Stufe 3: Anbindung der Städtischen Dienste 12.700,00 € aus dem künftigen WP 2015

Stufe 4: Anbindung der Kämmerei 10.000,00 € aus dem künftigen WP 2015

Stufe 5: Pflege des PMS 7.300,00 € aus dem künftigen WP 2015/ usw

Als Folgekosten nach der beschriebenen Investition werden ab 2015 jährlich etwa 7.300€ für die Pflege und die Datenübernahme durch das Ingenieurbüro anfallen, welche dann nach Aufwand abgerechnet werden.

Es ist beabsichtigt eine langfristige Sanierungs- und Finanzierungsplanung zu erstellen um somit die vorhandenen Mittel optimal, zielgerecht und sparsam einsetzen zu können..

Das Ingenieurbüro Franz Fischer GmbH hat bereits eine erste Zustandserhebung sowie Bewertung des städtischen Straßennetzes zu meiner vollsten Zufriedenheit durchgeführt. Alle erforderlichen Datensätze liegen dem Büro bereits vor. Die Grundzüge eines Pavement Management Systems (PMS) haben Mitarbeiter des Ingenieurbüros im Betriebsausschuss Straßen bereits dargestellt, Ich kann daher die Beauftragung eines digitalen Pavement Management Systems (PMS) an das v.g. Ingenieurbüro uneingeschränkt empfehlen.