

Beschlussvorlage: Kurz- und mittelfristiger Investitionsbedarf für Straßenerhaltung

Beratungsfolge	Termin	öff.	nöff.	Vorlagenart	Abstimmungsergebnis			
					einstimmig	für	gegen	Prot.verm.
BWA	15.07.2008	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>

Beteiligte Dienststellen

- I. **Antrag**
Eine stärkere Prioritätensetzung zugunsten der Bestandserhaltung der Straßen ist vorzusehen. Die finanziellen Voraussetzungen sind hierfür wesentlich zu verbessern. Die in der Begründung aufgezeigten jährlichen Bedarfswerte für die Straßenerhaltung sind anzustreben.

II. **Begründung**

1. **Ergebnis/Wirkungen**

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die städtische Infrastruktur ist nachhaltig zu erhalten und zu verbessern. Der Werteverfall ist durch rechtzeitige Erhaltungsmaßnahmen zur Substanzsicherung zu reduzieren und damit der Gebrauchswert wieder herzustellen.

Unter den bisherigen Rahmenbedingungen ist eine nachhaltige Erhaltung der Straßen zur Substanzsicherung und Wiederherstellung des Gebrauchswertes nicht gewährleistet. Von den städtischen Straßen mit einer Gesamtlänge von über 340 km können derzeit im Mittel jährlich weniger als 1 km ausgebaut bzw. erneuert werden. Dies bedeutet, dass von den Straßen in Erlangen unbeachtet der in den letzten Jahrzehnten gestiegenen und hierbei noch gar nicht berücksichtigten Verkehrsbelastungen und Erhöhungen der Tonnagen eine Haltbarkeit von über 300 Jahren erwartet wird. Dies ist realitätsfremd und verlagert den Erneuerungsbedarf in erhöhtem Umfang und in kaum vertretbarer Weise auf nachfolgende Generationen.

Bei dieser Entwicklung ist nicht nur absehbar, dass der momentane – bereits schlechte – Zustandsstatus nicht gehalten werden kann, es ist vielmehr davon auszugehen, dass sich der Verfall der Verkehrsanlagen noch beschleunigen wird.

Schlechte und unbefriedigende Fahrbahnbeläge, Beschilderungen mit Hinweis auf den verkehrsunsicheren Zustand sowie Einschränkungen der Tonnagen werden in nächster Zukunft auch in Erlangen alltäglich sein.

2. **Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Für das Bewahren und Erhalten einer ordentlichen Verkehrsinfrastruktur müssen deshalb dringendst mehr Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Die bisherige Entwicklung zu Lasten der Zukunft kann nur gestoppt werden, wenn die Haushaltsmittel in einer solchen Höhe bereitgestellt werden, dass die Substanz der Infrastruktur erhalten bleibt.

Vorrangig sind neben zusätzlichen Ausbaumitteln insbesondere wesentlich mehr Mittel für die Instandsetzung (Fahrbahndeckensanierungen) erforderlich. Durch eine rechtzeitige Instandsetzung kann die Gebrauchttauglichkeit auf Jahre kostengünstig wieder hergestellt werden und kostenintensive und vorzeitige Erneuerungen vermieden werden.

Der jährliche Erneuerungsbedarf **verkehrswichtiger** Straßen beläuft sich bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von ca. 50 Jahren auf ca. **2 km**. Der jährliche Erneuerungsbedarf **untergeordneter** Straßen beläuft sich bei einer durchschnittlichen Lebensdauer von ca. 80 Jahren auf ca. **3 km**. Unter

Zugrundelegung des Entwurfs der Kämmerei zum IP 2008 – 2012 ergibt sich für die Jahre 2008 – 2012 ein Durchschnittswert von ca. 0,7 km/Jahr (s. Anlage 1).

Für eine wirtschaftliche und nachhaltige Substanzerhaltung der Straßen sind alleine bei der Instandsetzungsmaßnahme „Erneuerung von Straßenbelägen“ etwa die **3-fachen** jährlichen Finanzmittel – mindestens 1,0 Mio € - erforderlich (s. Anlage 2).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die aufgezeigten Maßnahmen sind entsprechend den zur Verfügung gestellten HH-Mitteln in das Arbeitsprogramm des Tiefbauamtes aufzunehmen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Der grob abgeschätzte Investitionsbedarf für Straßen beläuft sich hierbei für die nächsten Jahre auf ca. 16 Mio €, wobei eine teilweise Refinanzierung aus staatlichen Fördermitteln (BayGVFG, Städtebauförderung) und Straßenausbaubeiträgen möglich ist. Die einzelnen Maßnahmen und die zugeordneten grob ermittelten Kostenansätze sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, wobei die Erkenntnisse der durchgeführten Zustandsbewertung noch nicht berücksichtigt sind.

Maßnahme	Gepl. Realisierungszeitraum		Baukosten Straßenbau (Grobschätzung!) ca.	Straßen- ausbaubei- träge ca.	Zuwendun- gen nach BayGVFG, Städtebau, usw. ca.	Eigenmittel ca.
	gem. Anmeldung Amt 66	gem. Entwurf von Amt 20				
	für den IP 2008-2012					
Mönaustraße	2011	2011	430.000 €	0 €	0 €	430.000 €
Stעדacher Straße	2010	nach 2012	800.000 €	0 €	0 €	800.000 €
P.-Gossen-Str. (BA I)	2009/2010	2010	1.900.000 €	200.000 €	900.000 €	800.000 €
P.-Gossen-Str. (BA IIa)	2012	2012	500.000 €	0 €	250.000 €	250.000 €
P.-Gossen-Str. (BA IIb)	2011	nach 2012	750.000 €	0 €	375.000 €	375.000 €
P.-Gossen-Str. (BA III)	nach 2012	nach 2012	1.600.000 €	0 €	860.000 €	740.000 €
P.-Gossen-Str. (BA IV)	nach 2012	nach 2012	1.900.000 €	160.000 €	930.000 €	810.000 €
Drausnickstraße	2012	2012	1.750.000 €	380.000 €	650.000 €	720.000 €
Goethe-/ Heuwaagstraße	2009	2009	1.940.000 €	805.000 €	480.000 €	325.000 €
Mozartstraße	2010/2011	2012	720.000 €	280.000 €	0 €	440.000 €
Krzig. Fr'auracher Str./Gundstr.	2010	2012	720.000 €	0 €	300.000 €	420.000 €
Pappenheimer/ H'aura- cher Straße	2009	2010	690.000 €	0 €	430.000 €	220.000 €
Universitätsstraße	2012	nach 2012	1.250.000 €	625.000 €	0 €	625.000 €
Gostenhofer Straße	2011	nach 2012	290.000 €	145.000 €	0 €	145.000 €
Am Pestalozziring	2009	nach 2012	440.000 €	220.000 €	0 €	220.000 €

Für eine wirtschaftliche und nachhaltige Substanzerhaltung der Straßen sind bei der Instandsetzungsmaßnahme „Erneuerung von Straßenbelägen“ ca. 1,0 Mio € jährlich erforderlich.

