



## Informationsvorlage

## Drucksache Nr. 113/2011

Beratungsfolge		
Gremium	öffentlich	Sitzungsdatum
Bauausschuss	ja	11.07.2011

### Fortschreibung des Straßenkatasters zur systematischen Straßenerhaltung

#### I. Information

##### 1. Allgemeines

Das Tiefbauamt hat im Jahr 2006 im Rahmen eines Straßenkatasters erstmalig Wirtschafts- und Budgetberechnungen mit dem Ziel einer systematischen Straßenerhaltung unter ökonomischen Gesichtspunkten durchgeführt. Im Jahr 2008 wurde eine Neuberechnung der Wirtschafts- und Budgetpläne vorgenommen.

Abgesehen von den Straßenausbauten im Zuge des Neubaus des Räumlichen Bildungszentrums (RBZ) wurde in der Sitzungsvorlage das Sanierungsprogramm zur Straßenunterhaltung anhand rein bautechnischer Gesichtspunkte erstellt. Die letztendliche Dotierung der Maßnahmen unterliegt jedoch den Haushaltsplanberatungen 2012.

Die Straßendatenbank wird kontinuierlich weiterentwickelt und fortgeführt: Dazu werden unter anderem durchgeführte Maßnahmen in die Datenbank implementiert, die Einheitspreise der Maßnahmenkataloge an die Baupreisentwicklung angepasst und die entsprechenden Daten durch die Ergebnisse von Tragfähigkeitsmessungen und Straßenzustandserfassungen ergänzt und aktualisiert.

Auf der Grundlage der aktualisierten Daten wurden im Rahmen der Fortschreibung des Straßenkatasters im März/April 2010 die Wirtschafts- und Budgetpläne aktualisiert.

In den beigefügten Anlagen sind die Ergebnisse der Erhaltungsplanung für die Jahre 2012 und 2013 mit einer Aufstellung der Gesamtkosten (Stand 06/2011) dargestellt. Die Ergebnisse der GR-

Klausur vom 01.06.2011 im Hinblick auf die mittelfristige Planung wichtiger Investitionsobjekte wurde bei dieser Aufstellung berücksichtigt.

Für die Folgejahre wurde eine Straßenliste erstellt, die als Handlungsempfehlung zur mittelfristigen Maßnahmenplanung und als Koordinierungsgrundlage für Vorhaben von Leitungsträgern herangezogen werden kann. Sie enthält wegen diverser Unwägbarkeiten hinsichtlich Baupreis- und Wirtschaftsentwicklung, zusätzlicher Maßnahmen (z. B. Straßenbeleuchtung bei Maßnahmen des Vermögenshaushaltes) und abweichender Schadensentwicklungen, Vorhaben von Versorgungsträgern, etc. keine Kostenaufstellung und wird im Rahmen der Fortschreibung des Erhaltungsmanagements an diese Entwicklungen angepasst. Dadurch können sich im mittelfristigen Erhaltungsplan Änderungen hinsichtlich der Straßenauswahl ergeben.

## **2. Erläuterungen zur Erhaltungsplanung**

### **2.1 Grundlagen**

Die Grundlagen des Erhaltungsmanagements und die Programmsystematik wurden im Bericht von 2006 (Drucksache Nr. 162/2006) ausführlich erläutert. Da sich keine grundlegenden Änderungen ergeben haben, wird auf die erneute vollständige Darstellung verzichtet, allerdings wird der Einfluss der Wirtschafts- und Budgetpläne auf die Festlegung der Erhaltungspläne kurz beschrieben.

Zunächst werden Wirtschaftspläne für Vollausbau- und Belagserneuerungsmaßnahmen berechnet. Diese bilden den zehnjährigen Finanzbedarf zur wirtschaftlich optimalen Straßenerhaltung ohne Überschreitung der festgelegten Schadensgrenzwerte ab. Die Umsetzung dieser Erhaltungsstrategie ist in der Praxis aus mehreren Gründen – hauptsächlich sind dies der jährlich stark schwankende Finanzbedarf und die notwendige Koordinierung verschiedener Maßnahmen - oft nicht realisierbar. Der langjährige Finanzbedarf des Wirtschaftsplanes kann jedoch zur Festlegung eines Budgets herangezogen werden.

Bei der Berechnung von Budgetplänen werden über den Betrachtungszeitraum gleichmäßig verteilte finanzielle Restriktionen vorgegeben und die daraus resultierenden Verschiebungen des optimalen Sanierungszeitpunktes ermittelt. Durch die Berechnung von Budgets von unterschiedlicher Höhe können verschiedene Finanzszenarien und deren Auswirkungen auf die Entwicklung des Straßenzustandes analysiert werden.

In einem weiteren Schritt werden die vorgeschlagenen Maßnahmen zu ausführungstechnisch sinnvollen Sanierungsabschnitten zusammengefasst und untereinander koordiniert. Als Ergebnis dieses Optimierungsprozesses werden die vorliegenden Erhaltungspläne für Straßen erstellt.

## 2.2 Berechnungsumfang

Das gesamte öffentliche Straßennetz von Biberach und den Ortsteilen Stafflangen, Ringschnait, Rißegg/Rindenmoos und Mettenberg, einschließlich der außerörtlichen Gemeindeverbindungsstraßen umfasst eine Länge von 155 km mit einer Fläche von ca. 920.000 m<sup>2</sup>.

Die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet haben eine Länge von ca. 31 km und 234.000 m<sup>2</sup> Fläche. Das bituminös befestigte Feldwegenetz hat bei einer Länge von ca. 76 km eine Fläche von 245.000 m<sup>2</sup>. Daneben gibt es weitere 270 km nicht befestigte Wirtschaftswege (Kies- bzw. Graswege).

Die Berechnung wurde unterteilt in Straßen bei denen ein Vollausbau notwendig ist und in Belagserneuerungsmaßnahmen, entsprechend der Zuordnung zu Vermögenshaushalt und Verwaltungshaushalt.

Die Berechnung der Vollausbaumaßnahmen bezieht sich auf rund 20 km Straßen mit einer Fläche von 110.000 m<sup>2</sup>. Dabei sind auch die Straßen in der Innenstadt, bei denen Vollausbaumaßnahmen notwendig sind, enthalten. Diese fallen zwar in den Bereich der Altstadtsanierung, werden aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr staatlich gefördert.

Im Bereich der Belagserneuerungen wurden für 810.000 m<sup>2</sup> Straßenfläche (127 km Länge) Erhaltungspläne aufgestellt.

Die Berechnungen enthalten auch Straßen, bei denen momentan keine Erneuerungsmaßnahmen möglich sind. Dies kann beispielsweise aufgrund sich gegenseitig beeinflussender Bauvorhaben der Fall sein. Sie sind dementsprechend für Sanierungen gesperrt, müssen aber zu gegebener Zeit im Rahmen der Planfortschreibung wieder voll in die Berechnung integriert werden. Dadurch können sich Verschiebungen in der mittelfristigen Planung ergeben.

Die klassifizierten Straßen sind in der Berechnung nicht berücksichtigt, da deren Erhaltung nicht in der Zuständigkeit der Stadt liegt. Das Feldwegenetz ist ebenfalls nicht enthalten, es wird gesondert erfasst und bewertet.

Anmerkung: Nach Zensus 2011 gehen voraussichtlich aufgrund der Einwohnerzahl die Kreis- und Landesstraßen in die Zuständigkeit der Stadt Biberach über.

## 2.3 Auswahl und Darstellung der Erhaltungsmaßnahmen

Für die **Belagserneuerungsmaßnahmen** werden nach dem Wirtschaftsplan im betrachteten Zehnjahres-Zeitraum insgesamt ca. 6.500.000 € benötigt. Daraus wird ein jährliches Budget von 650.000 € abgeleitet.

Berechnungen mit niedrigeren Budgets haben ergeben, dass es zu einem weiteren Anstieg von schadhafte Straßenabschnitten bei gleichzeitigem Wertverlust an Straßenkapital kommt. Höhere Budgets werden in der Berechnung nicht mehr vollständig ausgenutzt, da die zusätzlichen finanziellen Mittel hinsichtlich der Kapitalentwicklung der Straßen nicht mehr nutzbringend eingesetzt werden können, das bedeutet, dass trotz höherer Investitionen das Straßenkapital nicht weiter ansteigt. Daher basieren die weiteren Betrachtungen auf einem jährlichen Budget von 650.000 €.

#### Änderungen gegenüber dem Erhaltungsplan 2011 (Verwaltungshaushalt):

Da im Haushalt 2011 nicht alle im Erhaltungsplan 2011 vorgesehenen Maßnahmen finanziert werden konnten, ergeben sich für die nachfolgenden Jahre entsprechende Verschiebungen in der Realisierung der Maßnahmen.

Die Sanierung der Birkendorfer Straße erfolgt nun im Jahr 2012.

Die Erhaltungsmaßnahmen in der Waldseer Straße<sup>1</sup>, in der Schönfeldstraße, im Stecherweg, Beim Aspen und Beim Wiesental werden auf die folgenden Jahre verschoben.

Aufgrund des fortgeschrittenen Schadensbildes in der Ehinger-Tor-Straße (Bereich Bismarckring – Schwanenstraße) wurden Anfang 2011 weitergehende Untersuchungen (Entnahme von Bohrkernen) veranlasst. Als Ergebnis der Bohrkernuntersuchung muss festgestellt werden, dass zur Behebung der Schäden eine grundhafte Sanierung erfolgen muss. Die einfache Durchführung einer Deckensanierung führt langfristig zu keinem wirtschaftlichen Ergebnis. Die Ehinger-Tor-Straße wird somit als Maßnahme im Jahr 2013 in den Erhaltungsplan (Vermögenshaushalt) aufgenommen.

Für die **Vollausbaumaßnahmen** werden nach dem Wirtschaftsplan im betrachteten Zehn-Jahres-Zeitraum insgesamt ca. 9.500.000 € für die Straßenwiederherstellung benötigt. Dabei fällt auf, dass etwa die Hälfte dieser Investitionen in 2011 bzw. 2012 getätigt werden müssten.

Berechnungen mit Budgets in verschiedenen Höhen haben gezeigt, dass ein Budget von mindestens 800.000 Euro pro Jahr erforderlich ist, um die betrachteten Straßen zu erneuern. Hierbei handelt es sich um die reinen Wiederherstellungskosten ohne Nebenkosten durch zusätzliche Maßnahmen wie Straßenbeleuchtung, Bepflanzung, Planungs- und Vermessungskosten etc. Bei diesem Budget ist allerdings zu beachten, dass etwa 15 % der Maßnahmen erst nach 2020 umgesetzt werden können und entsprechend ein höherer Aufwand für Verkehrssicherungsmaßnahmen notwendig ist. Durch eine Erhöhung des Budgets könnten die Maßnahmen in einem kürzeren Zeitraum realisiert werden.

Im Zuge des Neubaus des Räumlichen Bildungszentrums werden auch die Hans-Liebherr-Straße, die Wilhelm-Leger-Straße sowie ein neuer Kreisverkehr gebaut. Die mittelfristige Finanzplanung sieht für alle Ausbauten und Sanierungen im Jahr 2012 Ausgaben in Höhe von 1.735.000 € vor. Dieses Budget beinhaltet auch die Kosten der genannten Straßenbaumaßnahmen als Folge des Schulneubaus in Höhe von 1.500.000 €.

In den Jahren 2013 und 2014 stehen für Ausbauten und Sanierungen rund 500.000 € zur Verfügung.

Änderungen gegenüber dem Erhaltungsplan 2011 (Vermögenshaushalt):

Entsprechend der mittelfristigen Finanzplanung (GR-Klausur 01.06.11) wurde der Erhaltungsplan 2012 ff. geändert. Als zusätzliche Sanierungsmaßnahmen wurden die Hans-Liebherr-Straße, die Wilhelm-Leger-Straße und der Kreisverkehrsplatz aufgenommen. Aus dem Erhaltungsplan 2011 sollen die Keplerstraße, der Kraisweg sowie die in 2011 bereits begonnene Maßnahme in der Mörikestraße durchgeführt werden.

Die weiteren Maßnahmen verschieben sich auf die Jahre 2013 ff. In 2013 stehen nach der mittelfristigen Finanzplanung 500.000 € zur Verfügung, so dass in 2013 der 2. BA Umlandstraße und der Schmelzweg zum Ausbau vorgesehen werden.

Die ergänzten Erhaltungspläne sind in Anlage 1 bis 2 dargestellt.

Rechmann

Anlagen: bitte gesondert ausdrucken

Anlagen

1 VWH

2 VMH VMH chreibung

