

T/S

B e r i c h t

Beilage

zur Einladung für die 31. Sitzung des
Bau- und Vergabeausschusses am
22.02.2005

Straßenunterhalt im Stadtgebiet Nürnberg

A n m e l d u n g

zur Tagesordnung
des Bau- und Vergabeausschusses
am 22.02..2005
- öffentlicher Teil -

I. Sachverhalt:

Vorbemerkung

Straßennetze stellen ein Anlagevermögen von erheblichem Wert dar. Die Gesamtlänge aller Straßen in Nürnberg beträgt 1.103 km (= ca. 14 Mio m²). Der Neuwert allein von Straßenoberbau und Straßenunterbau, ohne Kunstbauwerke, Leit- und Sicherungseinrichtungen, liegt in der Größenordnung von 1,0 Milliarde €.

Rechtslage

Die Stadt Nürnberg hat gem. Art. 9 BayStrWG als Straßenbaulastträger stets für einen verkehrssicheren Zustand des Verkehrsnetzes zu sorgen. Die Erhaltungspflicht wird wesentlich konkretisiert durch die bundesrechtlich geregelte Verkehrssicherungspflicht, aus der sich die zivilrechtliche Haftung des Straßenbaulastträgers für Schäden nach dem BGB § 823 (Schadensersatzpflicht), § 836 (Haftung bei Einsturz eines Gebäudes) sowie § 839 (Haftung bei Amtspflichtverletzung) und eine strafrechtliche Verantwortung des jeweils zuständigen städtischen Personals ableitet.

2004 wurden 44 Schadensersatzforderungen an die Stadt gerichtet.

Nach Art. 74 der Gemeindeordnung (GO) ist die Stadt verpflichtet, alle ihre Vermögensgegenstände pfleglich und wirtschaftlich zu verwalten; mit anderen Worten: sie darf ihre Straßen nicht verkommen lassen.

Neben diesen rechtlichen Gründen ist vor allem zur Sicherung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes ein voll funktionsfähiges Straßennetz vorzuhalten.

Straßenzustand

Der Verschleiß der Straßenoberflächen hat in den letzten Jahren überproportional zugenommen. Die Gründe dafür sind

- der Schwerlastverkehr im Verkehrsmittelpunkt einer Region von 1 Mio. Einwohner
- Erhöhung der zulässigen Achslasten von 10 t auf 11,5 t
- Alterung der Straßen nach 30 – 40-jähriger Liegedauer
- Bündelung des Verkehrs auf leistungsfähige Verkehrsachsen infolge von Verkehrsberuhigungen
- vermehrte Aufgrabungstätigkeit der Spartenräger
- das zeitliche Hinausschieben sanierungsbedürftiger Umbaumaßnahmen.

Beispielhaft stehen hier die massiven Schäden der Südwesttangente und der Straßen in und um den Staatshafen Nürnberg, die in den 80´er Jahren gebaut wurden (Anlage 1).

Straßenunterhalt

Der Straßenunterhalt wird von 3 Säulen getragen:

- Städtisches Straßenwärterpersonal (Instandhaltung)
Die laufende Kontrolle und Wartung werden in Eigenleistung der Stadt durch die Straßenmeister und das Straßenwärterpersonal durchgeführt.
Die Instandhaltung ist Vorbedingung für die Aufrechterhaltung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Straßennetzes. Nachhaltige Substanzverbesserungen werden dabei nicht erzielt, es wird lediglich der vorzeitige Substanzverlust der öffentlichen Verkehrsflächen gebremst.
- Jährliche Unterhaltsmittel (Instandsetzung)
Die jährlich zur Verfügung stehenden Unterhaltsmittel sind für den Straßenunterhalt von zentraler Bedeutung. Die Mittel werden für den Einsatz der örtlichen Bauunternehmungen für bauliche Maßnahmen der Straßeninstandsetzung benötigt. Die Vergabe erfolgt in Form von Jahresausschreibungen bzw. beschränkten Ausschreibungen.
- MIP-Ansätze (Erneuerung)
Einzelvorhaben >250.000,- € des Um- und Ausbaues bzw. der Erneuerung von bestehenden Straßen sind in der Regel im MIP veranschlagt. Investitionen im bestehenden Straßennetz ersparen regelmäßig Unterhaltsaufwand, da der betroffene Straßenbereich im Rahmen der Investitionen in einen ordnungsgemäßen Zustand gesetzt wird.

Straßenwärterstellen

Der Personalbestand des Jahres 1980, damals noch 120 Stellen, wurde bis 2004 auf 82 reduziert. Durch vermehrte Motorisierung und Geräteausstattung wurde versucht, gegenzusteuern.

Im gleichen Zeitraum ist das städtische Straßennetz um 100 km auf nunmehr 1.103 km angewachsen.

Jährliche Unterhaltsmittel

In der Fachliteratur wird davon ausgegangen, dass für die jährliche, laufende Instandsetzung des Straßennetzes 0,6 bis 0,75 €/m² benötigt werden. Bezogen auf das Stadtgebiet Nürnberg mit einer Straßenfläche von ca. 14 Mio. m² würde dies ca. 9 Mio. € pro Jahr bedeuten.

Die Mittelzuweisungen für den Straßenunterhalt lagen in den letzten Jahren ständig deutlich unterhalb des Mindestbedarfs (Anlage 2). Dies führte zu einem Anwachsen von Straßen in schlechtem Zustand. Bereits eine moderate Anhebung der Mittelausstattung von derzeit 4,5 Mio € auf 6 Mio € würde zu einer Verbesserung der Situation führen.

Aufgrund der knappen Haushaltsmittel können vermehrt nur die Straßen in das Unterhaltsprogramm aufgenommen werden, bei denen die Verkehrssicherheit nicht mehr in vollem Umfang gewährleistet ist.

Das Schadensbild ist oftmals soweit fortgeschritten, dass eine Totalerneuerung unvermeidbar wird. Dies trifft aktuell für die Bayernstraße zu (Anlage 1).

Die Erneuerung einer Deckschicht, deren Haltbarkeit bei durchschnittlicher Verkehrsbelastung mit 15 – 20 Jahren zu veranschlagen ist, kostet ca. 20,-- €/m², eine Totalerneuerung jedoch den 4-fachen Betrag.

Daher ist es erforderlich, bereits dann tätig zu werden, wenn sich bei einer äußerlich noch intakten Fahrbahn offene Nähte, Haarrisse oder kleinere Ausbrüche zeigen. Rechtzeitige Vorsorgemaßnahmen am Straßennetz tragen dazu bei, den Bürger erst zu einem späteren Zeitpunkt und in geringerem Umfang zur Beitragszahlung nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) heranzuziehen.

Verspätet durchgeführte Erhaltungsmaßnahmen gehen zu Lasten der Substanz und erfordern im Endeffekt zu einem späteren Zeitpunkt wesentlich höhere Aufwendungen. Nur wenn es gelingt, für die Straßenerhaltung ausreichende Mittel bereitzustellen, ist dieser Prozess aufzuhalten.

Als Beispiel für den großen Nachholbedarf im Straßenunterhalt ist eine Liste von sanierungsbedürftigen Straßen als Anlage beigefügt (Anlage 3).

MIP-Ansätze

Die Investitionsmaßnahmen des MIP sind aufgrund der angespannten Haushaltslage der Stadt 2004 zurückgegangen. Der MIP-Rahmen hat sich von 12 – 14 Mio. € in 2002/2003 auf 7,5 – 9,6 Mio. € in 2004/2005 reduziert (Anlage 3).

Mit den MIP-Jahresansätzen können nur eine geringe Anzahl der notwendigen Maßnahmen bzw. nur Teile davon durchgeführt werden. Somit nehmen die sanierungsbedürftigen Straßenabschnitte, insbesondere bei den Hauptverkehrsstraßen, kontinuierlich zu.

Wichtige Vorhaben wie z.B. Sanierung der Bayernstraße und der Südwesttangente konnten noch nicht im MIP aufgenommen werden.

Fazit:

Durch verzögerte Unterhaltsmaßnahmen erhöht sich der finanzielle Aufwand. Die Verkehrsflächen können nicht mehr schadlos Beanspruchungen und Witterungseinflüssen widerstehen. Dies führt zur Schadensausweitung bis hin zur Zerstörung des Bauwerkes. Um dies zu verhindern sind aus fachlicher Sicht jährliche Unterhaltsmittel in Höhe von mindestens 6 Mio € erforderlich. Bei der MIP-Fortschreibung muss versucht werden, schadhafte Hauptverkehrsstraßen vermehrt zu berücksichtigen.

- II. Beilagen: - Fotos von Straßenschäden
- Entwicklung der Unterhaltsmittel und der Straßenbauinvestitionen im MIP
- Liste von sanierungsbedürftigen Straßen

III. Beschlussvorschlag: entfällt, da Bericht

IV. Herrn OBM

V. Ref. VI

Nürnberg,
Referat VI