



Straßenerhaltungsmanagement und Straßenausbauplanung

<i>Einbringer/in</i> Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	<i>Datum</i> 10.10.2023
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>		<i>Sitzungsdatum</i>	<i>Beratung</i>
Ortsteilvertretung Innenstadt (OTV In)	Beratung	25.10.2023	Ö
Ausschuss für Bauwesen, Klimaschutz, Umwelt, Mobilität und Nachhaltigkeit (BuK)	Beratung	07.11.2023	Ö
Hauptausschuss (HA)	Beratung	20.11.2023	Ö
Bürgerschaft (BS)	Beschlussfassung	04.12.2023	Ö

Beschlussvorschlag

Der Oberbürgermeister wird beauftragt,

1. Ansätze für ein **verbessertes Straßenerhaltungsmanagement** zu prüfen und unter Vorbehalt zukünftiger Haushaltssatzungen einzuführen. Zu den Straßen zählen in diesem Sinne auch **Geh- und Radwege**. Wesentlich für die Prüfung ist die Ermittlung etwaiger **finanzieller und personeller Bedarfe**. Das übergeordnete Ziel des Straßenerhaltungsmanagements soll die Schaffung von faktischen Entscheidungsgrundlagen für die zukünftige Straßenausbau- und Sanierungsplanung sowohl für die Stadtverwaltung als auch den politischen Raum und die Öffentlichkeit sein.

2. den zukünftigen Straßenausbau und Sanierungen in einem fortlaufenden langfristigen (z.B. 15 Jahre) **Investitions- und Erhaltungsplan** zu überführen. Dieser langfristige Investitions- und Erhaltungsplan soll unter anderem unter Maßgabe folgender Einflussfaktoren erstellt werden:

- Berücksichtigung der Informationen aus dem **Straßenzustandsmanagement**
- Berücksichtigung von planbaren Maßnahmen im Straßenuntergrund (**Leitungsnetze, kommunale Wärmeplanung**)
- Berücksichtigung der besonderen Bedeutung der **Sanierungsgebiete**
- Berücksichtigung des notwendigen Bedarfs des Ausbaus von **Anliegerstraßen** gemäß IV/07/0041 [1]
- Berücksichtigung von strategischen **verkehrs- und stadtplanerischen Zielstellungen**
- Annahmen über die mögliche Einwerbung von **Fördermitteln**

Ebenfalls sollte geprüft werden, ob die Priorisierung von Investitionen durch ein **Bürgerbeteiligungsverfahren** begleitet werden kann.

3. Sofern die Einführung eines systematischen Straßenerhaltungsmanagements sowie die Aufstellung eines langfristigen Investitions- und Erhaltungsplans gelingt, wird der Oberbürgermeister weiterhin beauftragt mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern Gespräche über künftige **Finanzierungsmodelle** aufzunehmen.

Sachdarstellung

Straßenerhaltungsmanagement

Insbesondere nach dem letzten Winter mit häufigen Wechseln zwischen Frost und Tauwetter sind viele Greifswalder Straßen dem Anschein nach oberflächlich in einem schlechteren Zustand als nach den mildereren Wintern der vergangenen Jahre. Der relativ kühle April hat zudem zeitnahe und dauerhafte Reparaturen erschwert.

Neben dieser temporären Problemlage hat die Universitäts- und Hansestadt Greifswald aber auch fortlaufend im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes (StrWG §11 (1)) für einen bedürfnisgerechte Unterhaltung der Straßen und Wege zu sorgen. Grundsätzlich sind die Einbringer auch der Auffassung, dass die UHGW dieser Verpflichtung nachgekommen ist. Wir sind für die Arbeit insbesondere der Mitarbeiter des Bauhofes dankbar.

Im Sinne der Haushaltsführung sollte die UHGW aber auch bestrebt sein, einen stetigen Werterhalt der Straßen und der Verkehrsinfrastruktur insgesamt zu gewährleisten und so die mögliche Nutzungsdauer der Anlagen wirtschaftlich zu maximieren. Dementsprechend besteht bereits seit vielen Jahren der politische Wunsch mittels eines Straßenzustandsberichts regelmäßig über den Zustand des Straßennetzes informiert zu werden.

Leider erfüllt der Straßenzustandsbericht in der bisherigen Form nicht die Anforderung, auch den politischen Gremien als nachvollziehbare Entscheidungsgrundlage für Investitionen und Werterhaltungsmaßnahmen zu dienen. Dem Bericht fehlen Abstufungen und eindeutige Kriterien. Die Darbietungsform als digitale Karte wirkt fortschrittlich, ist aber nicht maschinenlesbar und erschwert so einen Jahresvergleich. Es ist unmöglich abzuschätzen, ob dem Anspruch des Werterhalts durch die Arbeit der vergangenen Jahre genüge getan wurde und ebenso kann der tatsächliche Finanzbedarf für Erhaltungsmaßnahmen nicht abgeleitet werden.

Die Einbringer haben den Eindruck gewonnen, dass ein systematisches Straßenzustandsmanagement bislang nicht existiert und Werterhaltungsmaßnahmen sowie Investitionen vor allem auf Grundlage subjektiver Eindrücke erfolgen, die zweifelsfrei seitens der Stadtverwaltung auf fachlicher Expertise basieren. Entscheidungen auf dieser Grundlage können sachdienlich sein, es mangelt aber insgesamt an Transparenz gegenüber dem politischen Raum und der Öffentlichkeit. Gleichzeitig kann befürchtet werden, dass ein schleichender Wertverlust der Verkehrsinfrastruktur nicht bemerkt wird. Hierbei bestünde außerdem die Gefahr, dass sich Schäden ausweiten und dadurch nicht mehr durch Erhaltungsmaßnahmen kompensiert werden können, was größere Investitionsbedarfe nach sich zöge. Eine verbesserte Zustandserfassung beugt dieser Gefahr vor und sollte als Grundlage für eine effiziente Steuerung von Erhaltungsmaßnahmen und Investitionen dienen. Ein systematisches Straßenzustandsmanagement soll demnach vor allem ökonomisch nachhaltig wirken und trotz erwartbarer initialer und fortlaufender Kosten mittel- bis langfristig zu Einsparungen oder mindestens zu einem effizienteren Mitteleinsatz führen.

Eine bemerkenswerte Untersuchung dieser Zusammenhänge wurde durch den Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz im Jahr 2020 vorgelegt [2]. Der LRH hat hierbei die seiner Aufsicht obliegenden Gemeinden befragt und so die Güte der jeweils vorliegenden Straßenzustandsmanagements mittels eines eigens entwickelten Index erfasst. Besonders positiv ist hierbei die Stadt Worms aufgefallen, die nach eigenen Angaben die Software RoSy der Gesellschaft für Straßenanalyse mbH (gsa-mbh.de) verwendet. Worms sei daher hier als Best Practice Beispiel genannt. Eine weitere zu prüfende Variante könnte die Integration in die „Digitalisierungssoftware für das Tiefbau- und Grünflächenamt“ (siehe

nichtöffentliche Vorlage BV-V/07/0823 sein).

Vielfach wird die Verwendung IT-basierter Spezialsysteme als erforderlich angesehen, um ein effizientes Straßenerhaltungsmanagement zu etablieren. Die Einbringer halten diesen Weg ebenfalls für naheliegend, sehen aber auch in einer systematischen Erfassung des Straßenzustands unter dem Einsatz von Standardsoftware eine Alternative, die dann jedoch eine systematischere Herangehensweise erfordert. Entscheidender als der vermeintliche Digitalisierungsgrad ist daher die Effektivität des Systems und dessen Kosten-Nutzen-Relation. Unabhängig von der Art der Dokumentation sollte darauf geachtet werden, dass Daten, die dem Straßenzustandsmanagement entnommen werden können, möglichst barrierefrei vorliegen.

Mittelfristige Ausbau- und Sanierungsplanung

Neben Optimierungen beim Erhalt von Infrastruktur steht die Universitäts- und Hansestadt Greifswald außerdem vor großen investiven Herausforderungen. Über Bedarfe im Bereich der Anwohnerstraßen informierte die Stadtverwaltung bereits 2021. Offenkundig hatte das mittlerweile abgeschaffte Prinzip der Straßenausbaubeiträge zu Widerständen beim Ausbau von Anliegerstraßen und letztlich zu einem Investitionsstau geführt. Eine zielführende politische Debatte, wie dieser Stau nach dem Wegfall der Straßenausbaubeiträge abgebaut werden könne, blieb jedoch aus. Die Einbringer sind der Ansicht, dass die betroffenen AnwohnerInnen früher oder später eine Antwort erhalten müssen, wann mit einem Ausbau ihrer Straßen zu rechnen ist.

Unter anderen Voraussetzungen besteht in den zwei verbleibenden Sanierungsgebieten (Innenstadt und Fleischervorstadt) die Pflicht städtebauliche Mängel zu beheben. Auch hier wäre ein grober Fahrplan für die Abarbeitung wünschenswert. Da unterschiedliche Investitionsgebiete letztlich der Knappheit derselben Ressourcen (Haushaltsmittel, Arbeitskraft) unterliegen. Zahlreiche Nebenbedingungen beeinflussen diese Prioritätsentscheidungen. Die im Beschlusstext aufgeführte Liste zu beachtender Faktoren ist hier eindeutig nicht abschließend. Das Ziel einer Ausbau- und Sanierungsplanung muss sein, diese Faktoren transparent darzustellen, sodass im politischen Raum und in der Öffentlichkeit nachvollziehbar ist, warum bestimmte Maßnahmen kurzfristig erfolgen und andere aufgeschoben werden.

Finanzierungsmodelle

Mit dem bereits erwähnten Wegfall der Straßenausbaubeiträge entfiel für die Kommunen eine wichtige Finanzierungsquelle. Das Land MV kompensiert diesen Wegfall bislang unzureichend, beispielsweise mit 500.000 Euro für das Haushaltsjahr 2023. Insgesamt entsteht der Eindruck, dass Kommunen finanziell durch den Infrastrukturerhalt stark gefordert und mitunter überlastet sind.

Die Einbringer gehen nicht davon aus, dass das Land MV bestrebt ist sich finanziell stärker zu engagieren. Dennoch können Verhandlungen z.B. im Rahmen weiterer Novellen des Finanzausgleichsgesetzes dazu genutzt werden den erhöhten Planungsaufwand und die damit verbundene qualitativ hochwertigere Aufgabenerfüllung durch die Gemeinde zu koppeln und dementsprechend stärker zu honorieren.

[1] <https://greifswald.sitzung-mv.de/public/vo020?VOLFDNR=1002111&refresh=false>

[2]

https://rechnungshof.rlp.de/fileadmin/rechnungshof/Weitere_Veroeffentlichungen/Gutachten_Erhaltungsplanung_Gemeindestrassennetze__2020_.pdf

Finanzielle Auswirkungen

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen (Ja oder Nein)?	HHJahr
Ergebnishaushalt	nein	
Finanzhaushalt	nein	

	Teil- haushalt	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Bezeichnung	Betrag in €
1				

	HHJahr	Planansatz HHJahr in €	gebunden in €	Über-/ Unterdeckung nach Finanzierung in €
1				

	HHJahr	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto Deckungsvorschlag	Deckungsmittel in €
1			

Folgekosten (Ja oder Nein)?

	HHJahr	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Planansatz in €	Jährliche Folgekosten für	Betrag in €
1					

Auswirkungen auf den Klimaschutz

Ja, positiv	Ja, negativ	Nein
		x

Begründung:

Anlage/n

Keine