

Marl, 27.11.2013

Zentraler Betriebshof - Straßenbau

(zuständiges Fachamt)

Sitzungsvorlage Nr. 2013/0419

Bezugsvorlage Nr. 2013/0409

Öffentliche Sitzung

Berichtsvorlage

Beratungsfolge:	
Rat	28.11.2013

Betreff: Antwort der Verwaltung zur Anfrage der Fraktion Bürgerliste WIR für Marl betr. Reparaturstau an Immobilien und Verkehrswegen

Anlagen

keine

Sachverhalt

Zu der Anfrage der Bürgerliste wir für Marl nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zur Frage 1:

Wie hoch ist der aktuelle Reparaturstau an städtischen Fahrradwegen?

Eine Betrachtung der Nebenanlagen an Straßen in finanzielle Hinsicht – hier im Besonderen der städtischen Radwege – ist in der Vergangenheit nicht vorgenommen worden.

Erst im Zuge des Neuen Kommunalen Finanzmanagements NKF wurde eine Bestandsaufnahme und Vermögensbewertung durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass sich die Nebenanlagen (Geh- und Radwege, Parkstreifen, Grünstreifen) überwiegend in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand befinden.

Daran hat sich in den letzten Jahren nur wenig geändert, da die Erneuerung von Nebenanlagen meist nur in Verbindung mit wenigen Zuschussmaßnahmen des Straßenbaus durchgeführt wurde.

Bei den Nebenanlagen konnte bzw. war lediglich die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Substanzverbessernde Investitionen wurden überwiegend bei den Fahrbahnen der verkehrswichtigen Straßen vorgenommen. Hier wurde in 2008 erstmals das Straßenbaunotfallsfortprogramm aufgelegt, in dem die Sanierungsmaßnahmen der verkehrswichtigsten Straßenfahrbahnen in einem Gesamtvolumen von ca. 20 Mio. € aufgeführt wurden.

Bei der Sanierung der Rad- aber auch der Gehwege ist zu berücksichtigen, dass die Schadensursache insbesondere bei Radwegen entlang von Alleenstraßen in der Regel durch die angehobenen Wurzelbereiche der gealterten Straßenbäume zu begründen ist.

Dass bedeutet, dass bei einer Sanierung der Radwege an Alleen häufig auch der Baumbestand zu prüfen und gegebenenfalls zu ersetzen ist. Eine einfache Sanierung mittels Entfernen des Belags und Ersetzen durch eine wurzelschonende wassergebundene Decke scheidet meist wegen erhöhter Unterhaltungskosten aus.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass bei den fahrbahnbegleitenden Radwegen, den kombinierten Geh- und Radwegen und den selbstständig geführten Radwegen mit einem schlechtem bis sehr schlechtem Zustand bei einer Gesamtfläche von ca. 170.000 m² und einem erforderlichen Sanierungsaufwand von 80,- € / m² ein Sanierungserfordernis in Höhe von ca. 13,6 Mio. € besteht.

Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass bei einer grundlegenden Erneuerung der Nebenanlagen mit der finanziellen Beteiligung der Anlieger auf der Grundlage des KAG (Kommunales Abgabengesetz) und der zugehörigen Satzung in der Größenordnung von 20% bis 75% der anrechenbaren Kosten zu rechnen ist.

Zur Frage 2:

Wie hoch ist der augenblickliche Reparaturstau an städtischen Straßen?

Wie bereits unter Frage 1 ausgeführt wurde über den Straßenzustand und den erforderlichen Sanierungsaufwand in der Vorlage Nr. 2008/0551 am 13.11.2008 im Rat berichtet. Für die grundlegende Erneuerung der Fahrbahnbereiche der Straßen (ohne Nebenanlagen) wurde ein erforderlicher Mittelbedarf von ca. 64 Mio. € ermittelt.

Dieser Bedarf reduziert sich auf ca. 37 Mio. € für die Erneuerung der Haupterschließungs- und Hauptsammelstraßen.

Diese Größenordnung aus dem Jahr 2008 wird sich nicht grundlegend geändert haben.

Das aktuelle Straßennotfallsfortprogramm beinhaltet derzeit 20 Sanierungsmaßnahmen mit einem Volumen von 14,3 Mio. €.

Stellungnahme des Amtes für Gebäudewirtschaft bzgl. des Reparaturstaus an städtischen Immobilien:

Der verwendete Begriff „Reparaturstau“ beschreibt einen Zustand, bei dem eine Sache (Gebäude, Gebäudeteile, technische Anlagen usw.) repariert werden muss, weil daran ein Schaden entstanden ist. Solche Schäden werden im Rahmen der Bauunterhaltung kontinuierlich beseitigt.

Demzufolge ist der gegenwärtige Reparaturstau nur so hoch, wie alle derzeit beauftragten und noch nicht abgearbeiteten Reparaturaufträge.

Aus Sicht des Fachamtes wird aber davon ausgegangen, dass sich die Anfrage aber im Wesentlichen auf die Höhe des Instandhaltungsbedarfes städtischer Immobilien bezieht.

Im Jahre 2003 hat der damalige Stadtbetrieb Immobilienwirtschaft eine Instandhaltungsprognose erarbeitet. Diese wurde letztmalig im Jahr 2008 ergänzt bzw. dem Baupreisindex angepasst. Nach Auflösung des Stadtbetriebes Immobilienwirtschaft (2009) wurde die Prognose nicht mehr fortgeführt, da dies künftig auf der Grundlage eines modernen Gebäude-Management-Programms (sog. Facility – Management – Software) erfolgen sollte. Durch die seinerzeitigen hohen unter Fristsetzung stehenden Bautätigkeiten (wie z.B. KP –II Maßnahmen, Brandschutzrettungspläne, Einführung Offener Ganztag usw.) konnte weder die Beschaffung des Programms noch die Fortführung der Prognose erfolgen. Seit Anfang 2013 befindet sich nunmehr das geforderte Programm im Echteinsatz. Derzeit wird die Prognose aus 2008 unter Einbeziehung aller Faktoren (z.B. Energiesparverordnung (EnEV 2014), neuer Technikstand in den unterschiedlichen Gewerken, Baupreisindex, Abgleich bereits durchgeführter Instandhaltungsmaßnahme, aufzugebene bzw. künftig aufzugebende Gebäude usw.) fortgeschrieben und soll innerhalb des 1. Quartals 2014 fertig gestellt werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt lässt der aktuelle Bearbeitungsstatus noch keine konkrete, belastbare Aussage zu, es ist jedoch davon auszugehen, dass der maßgebliche Instandhaltungsstau in einem höheren zweistelligen Millionenbereich liegen wird.