

## Straßenzustand der Gemeinde Havixbeck 2018/2019

### Aufbau eines Straßenkatasters

Die Gemeinde Havixbeck besitzt/verwaltet ein Straßennetz von ca. 150 Km Länge mit ca. 1350 Straßenabschnitten. Hiervon sind ca. 60 Km Innerortsstraßen und ca. 90 Km Wirtschafts- und Interessentenwege.

Bereits 2013 wurde ein digitales Wegekataster für die Dokumentation der Interessentenwege aufgebaut. 2014- 2017 wurde das Kataster mit den Kanaldaten, öffentl. Grünflächen, Baumstandorte, Straßenbeleuchtung erweitert.

Um künftig die Instandhaltung des Infrastrukturvermögens besser planen zu können wurde 2018 beauftragt, das Straßenkataster weiter auszubauen.

Hierfür sollten die Straßendaten in den vorhandenen Straßenabschnitten bzw. Teilflächen aufgeteilt werden (Knoten-Kanten-Modell).

### Grundsätze bei der Bewertung von Straßen, Wegen und Plätzen

Straßen, Wege und Plätze wurden grundsätzlich zu Anschaffungs-/Herstellungskosten bewertet und über die Nutzungsdauer abgeschrieben.

Die Bewertung dieser umfasste den Straßenkörper und das Straßenzubehör. (Der Grund und Boden, auf dem die Straße erstellt wurde, muss je nach Maßnahme gesondert bewertet werden.)

### Folgende Schritte waren dafür erforderlich:

- Einteilung der Verkehrsflächen nach Straßentypen und Zuordnung der Bauklassen
- Ermittlung von durchschnittlichen Herstellungskosten
- Einschätzung der Restnutzungsdauer
- Bewertung von Sonderschäden

Grundlage für die Bildung von Bauklassen war die Richtlinie zur Standardisierung des Oberbaus RStO 12.

### Bildung von Bauabschnitten

Die Bewertung der Verkehrsflächen erfolgte dann bei Bedarf bauabschnittsweise

### zum einen bei Fahrbahnen und angrenzenden Gehwegen aus folgenden Gründen:

- unterschiedlicher Trassenverlauf von Straße und Gehweg
- unterschiedlicher Bauzustand
- unterschiedliches Baujahr

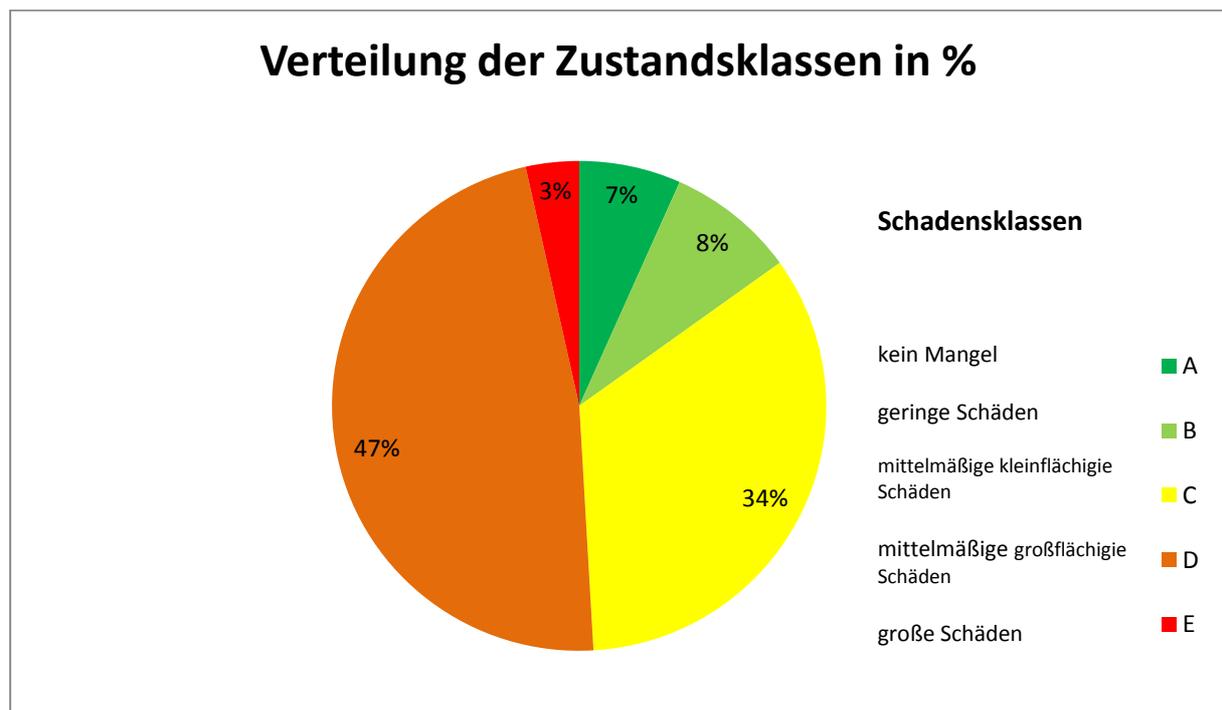
### und zum anderen bei Fahrbahnen ohne Gehwegen aus folgenden Gründen

- unterschiedlicher Bauzustand
- unterschiedliches Baujahr.

Die Straßen, Wege und Plätze der Gemeinde Havixbeck sind nach folgenden Zustandsklassen sortiert worden:

- Zustandsklasse A: keine Schäden (Neubau)
- Zustandsklasse B: geringe Schäden (Unebenheiten im Längs- und Querprofil)
- Zustandsklasse C: mittelmäßige kleinflächige Schäden (Rissbildung in Deckschichten, mittlere Unebenheiten im Längs- und Querprofil, kleine Versätze in Rinnen- und Bordsteinanlagen)
- Zustandsklasse D: mittelmäßige großflächige Schäden (großflächige Netzrisse, Unebenheiten im Längs- und Querprofil, Versätze in Rinnen- und Bordsteinanlagen, geringe Schäden an Nebenanlagen, jedoch keine Unfallgefahr)
- Zustandsklasse E: große Schäden (größere Schlaglochbildung, Tragfähigkeitsschäden, große Unebenheiten im Längs- und Querprofil, größere Schäden an Nebenanlagen, Unfallgefahr)

Verteilung der Zustandsklassen nach der Straßenart und der Straßenfläche in m <sup>2</sup>					
Straßenart	Zustands-klasse A	Zustands-klasse B	Zustands-klasse C	Zustands-klasse D	Zustands-klasse E
Hauptverkehrsstraßen	7.902	6.187	7.198	21.180	
Anliegerstraßen	29.675	42.925	102.279	159.601	3.391
Wirtschaftswege befestigt		1.012	35.601	289	
Wirtschaftswege unbefestigt			978	5.519	
Interessentenwege befestigt	2230,9		24334,1	38624	4030
Interessentenwege unbefestigt			32151	57422	13381
<b>Straßenfläche gesamt in m<sup>2</sup></b>	<b>39.808</b>	<b>50.124</b>	<b>202.541</b>	<b>282.635</b>	<b>20.802</b>



## **„Auszüge aus den GPA-Bericht 2017:**

### **Straßenunterhaltung**

*Aufgrund des hohen Anlagenabnutzungsgrades und des hohen Anteils der Verkehrsfläche in den Zustandsklassen 4 und 5 erscheint fraglich, ob die eingesetzten Mittel ausreichen, um die Verkehrsflächen langfristig zu erhalten. Eine regelmäßige und ausreichende Unterhaltung ist notwendig, um die veranschlagte Nutzungsdauer zu erreichen. Diese Notwendigkeit ergibt sich aus § 75 Abs. 1 GO NRW. Bei zu geringer Unterhaltung besteht die Gefahr des vorzeitigen Wertverlustes. Dies würde den Haushalt durch außerplanmäßige Abschreibungen belasten und somit das Vermögen vorzeitig verringern.*

### **Feststellung**

*Aufgrund der geringen Belastung durch den Schwerlastverkehr können geringere Unterhaltungsaufwendungen vorübergehend vertretbar sein. Langfristig reichen diese jedoch nicht aus.*

### **Empfehlung**

*Die Gemeinde Havixbeck sollte auf Grundlage der Empfehlungen der FGSV die Wertentwicklung des Straßenvermögens aufmerksam beobachten. Nötigenfalls sollte sie die Unterhaltungsaufwendungen erhöhen, um die vorgesehene Gesamtnutzungsdauer tatsächlich zu erreichen.*

### **Straßeninvestitionen**

*Die Gemeinde Havixbeck benötigt ihre Verkehrsflächen, um ihre gemeindlichen Aufgaben langfristig erfüllen zu können. Sie muss daher in ausreichendem Maße in dieses bestehende Vermögen investieren. Nur so kann sie den Wert der Verkehrsflächen erhalten.*

*Die Gemeinde hat demnach im Jahr 2015 nicht in die bestehenden Verkehrsflächen reinvestiert, sondern lediglich in neues Vermögen investiert. Allerdings führt die Unterlassung von Re-investitionen mittel- bis langfristig zu höheren Aufwendungen und haushaltswirtschaftlichen Risiken.*

*Investive Maßnahmen haben gegenüber den großen Sanierungsmaßnahmen den Vorteil, dass die Kommune die Anlieger über KAG-Beiträge an deren Finanzierung beteiligen kann.*

### **Feststellung**

*Die Gemeinde Havixbeck investiert im Vergleichsjahr 2015 weniger in die Verkehrsflächen als drei Viertel der Vergleichskommunen. Die geringen Investitionen führen bei den bestehenden Verkehrsflächen zu einem Wertverlust.*

*Ein Grund für die niedrige Investitionsquote ist laut Aussage der Gemeinde deren Strategie, Verkehrsflächen stärker zu unterhalten und somit weniger zu investieren.*

### **Empfehlung**

*Dem Werteverzehr sollte die Gemeinde mit gezielten Reinvestitionen entgegenwirken. Dabei sollte sie die Anlieger über KAG-Beiträge an der Finanzierung beteiligen.“*

Berechnungsbeispiel KAG aus den Straßensanierungskonzept 2016, Anlage zum Ratsprotokoll 08.12.2016								
Verkehrsfläche - und Anlagen	Maßnahme	Fläche	EP	Brutto	KAG-Beitrag	Beitragspflichtige	Gemeinde	
Hauptverkehrsstraße, Fahrbahn	Komplettausbau	1000 m <sup>2</sup>	140,00 €	140.000,00 €	10%	14.000,00 €	126.000,00 €	
Hauptverkehrsstraße, Fahrbahn	Deckenausbau	1000 m <sup>2</sup>	50,00 €	50.000,00 €	0%	- €	50.000,00 €	
Hauptverkehrsstraße, Gehweg	Komplettausbau	1000 m <sup>2</sup>	140,00 €	140.000,00 €	50%	70.000,00 €	70.000,00 €	
Hauptverkehrsstraße, Gehweg	Gehwegregulierung	1000 m <sup>2</sup>	45,00 €	45.000,00 €	0%	- €	45.000,00 €	
Haupterschließungsstraße, Fahrbahn	Komplettausbau	1000 m <sup>2</sup>	140,00 €	140.000,00 €	60%	84.000,00 €	56.000,00 €	
Haupterschließungsstraße, Fahrbahn	Deckenausbau	1000 m <sup>2</sup>	50,00 €	50.000,00 €	0%	- €	50.000,00 €	
Haupterschließungsstraße, Gehweg	Komplettausbau	1000 m <sup>2</sup>	140,00 €	140.000,00 €	80%	112.000,00 €	28.000,00 €	
Haupterschließungsstraße, Gehweg	Gehwegregulierung	1000 m <sup>2</sup>	45,00 €	45.000,00 €	0%	- €	45.000,00 €	
Hauptgeschäftsstraße, Fahrbahn	Komplettausbau	1000 m <sup>2</sup>	140,00 €	140.000,00 €	70%	98.000,00 €	42.000,00 €	
Hauptgeschäftsstraße, Fahrbahn	Deckenausbau	1000 m <sup>2</sup>	50,00 €	50.000,00 €	0%	- €	50.000,00 €	
Hauptgeschäftsstraße, Gehweg	Komplettausbau	1000 m <sup>2</sup>	140,00 €	140.000,00 €	80%	112.000,00 €	28.000,00 €	
Hauptgeschäftsstraße, Gehweg	Gehwegregulierung	1000 m <sup>2</sup>	45,00 €	45.000,00 €	0%	- €	45.000,00 €	
Anliegerstraße, Fahrbahn	Komplettausbau	1000 m <sup>2</sup>	140,00 €	140.000,00 €	80%	112.000,00 €	28.000,00 €	
Anliegerstraße, Fahrbahn	Deckenausbau	1000 m <sup>2</sup>	50,00 €	50.000,00 €	0%	- €	50.000,00 €	
Anliegerstraße, Gehweg	Komplettausbau	1000 m <sup>2</sup>	140,00 €	140.000,00 €	80%	112.000,00 €	28.000,00 €	
Anliegerstraße, Gehweg	Gehwegregulierung	1000 m <sup>2</sup>	45,00 €	45.000,00 €	0%	- €	45.000,00 €	
Hinweis:								
Es handelt sich um reine Bruttokosten der Baustelle ohne Nebenkosten und Kleinleistungen. Die angegebenen Richtwerte entsprechen denen einer „normale“ Projekten.								
Die Baukosten richten sich natürlich auch nach Faktoren, wie Größe der Maßnahmen, Schwierigkeitsgrade (z.B. Bauen unter Verkehr, Pflasterrinnen, Einbauten wie Schächte, Abläufe, Bankette, Schutzeinrichtungen).								
Ferner hat der Baugrund Stabilität, Schadstoffbelastung sowie der Grundwasser einen erheblichen Einfluss auf die Baukosten.								
Ergänzung: Die angegebenen Baukosten sind mit dem Baukostenindex zu aktualisieren.								

Die Gemeinde wird den Empfehlungen der GPA folge leisten und bei Bedarf den Unterhaltungsaufwand erhöhen.

Bei der Aufstellung des zukünftigen Straßenunterhaltungsprogramms wird das in 2019 fertiggestellte Straßenkataster eine große Hilfestellung und Leitfaden bieten.

Des Weiteren müssen die Maßnahmen der Straßenunterhaltung mit deren der Kanalunterhaltung, unter Berücksichtigung der Planungen Dritter (Strom, Gas, Wasser, Telekommunikation) abgeglichen werden.