

Niederschrift

über die Sitzung des Bauausschusses
am Mittwoch, dem 07. März 2007, um 16.00 Uhr,
im Sitzungssaal des Kreishauses, Herzberger Str. 5, 37520 Osterode am Harz

Anwesend:

I. Kreistagsabgeordnete

Wilhelm Berner, Osterode am Harz
Hans-Jürgen Gückel, Herzberg am Harz
Christa Hartz, Herzberg am Harz
Karl-Heinz Hausmann, Osterode am Harz
Manfred Keimburg, Osterode am Harz
Uwe Schrader, Osterode am Harz
Erich Sonnenburg, Badenhausen - i.V. des Abg. Edgar Hopfstock
Peter Stecher, Bad Sachsa
Fritz Vokuhl, Bad Lauterberg im Harz
Günter Wellerdick, Herzberg am Harz - Vorsitzender -
Walter Zietz, Bad Lauterberg im Harz - i.V. des Abg. Henning Kruse

II. Als Sachverständiger

Dipl.-Ing. Thomas Wittor

III. Von der Verwaltung

Landrat Bernhard Reuter
Erster Kreisrat Gero Geißreiter
Baudirektor Günter Jentsch
Kreisoberamtsrat Siegfried Pfister
Techn. Angestellter Dipl.-Ing. Andreas Marks
Protokollführerin Birgit Ehrenberg

Es fehlte

Eike Röger

Mitglied gem. § 47 Abs. 4 Satz 3 NLO

Vorgesehen ist für die Sitzung des Bauausschusses folgende

Tagesordnung:

1. Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Anträge zur Tagesordnung
3. Zustand der Kreisstraßen – Straßendatenerhebung 2006 – Vorstellung durch Herrn Dipl.-Ing. Thomas Wittor
4. Anfragen und Mitteilungen
5. Einwohnerfragestunde

Punkt 1:

Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende eröffnet die öffentliche Sitzung des Bauausschusses um 16.00 Uhr; er stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit fest.

Punkt 2:

Anträge zur Tagesordnung

Es werden keine Anträge zur Tagesordnung gestellt.

Punkt 3:

Zustand der Kreisstraßen – Straßendatenerhebung 2006 – Vorstellung durch Herrn Dipl.-Ing. Thomas Wittor

Der Landkreis Osterode am Harz hatte im Jahr 2002 das Ingenieurbüro Thomas Wittor mit einer Straßendatenerhebung für die Kreisstraßen beauftragt, die auch eine Beurteilung des Straßenzustandes einschloss. Im Jahr 2006 führte das Büro eine Nacherhebung durch. Die Ergebnisse dieser Nacherhebung stellt Herr Wittor in einem Vortrag vor. Danach muss festgestellt werden, dass der Zustand der Kreisstraßen sich durch zu geringen Mitteleinsatz permanent verschlechtert. Der Gutachter empfiehlt dem Landkreis dringend, dieser Entwicklung entgegen zu steuern. Die ausführliche Zusammenfassung der Straßendatennacherhebung ist dieser Niederschrift als Anlage beigefügt.

Im Anschluss an die Präsentation wird rege über das Ergebnis der Straßendatenerhebung diskutiert.

Punkt 4:
Anfragen und Mitteilungen

Herr Vokuhl fragt an, ob der Verwaltung bekannt sei, dass es Schwierigkeiten bei der Ausschilderung des Radwanderweges Weser – Harz – Heide im hiesigen Raum geben solle.

Herr Reuter wird den Hinweis an die zuständige Stabsstelle Regionalplanung und Bildung weitergeben.

Mitteilungen werden nicht gegeben.

Punkt 5:
Einwohnerfragestunde

Von der Einwohnerfragestunde wird kein Gebrauch gemacht.

Der Vorsitzende schließt die öffentliche Sitzung des Bauausschusses um 17.15 Uhr.

gez.
Günter Wellerdick

Vorsitzender

gez.
Bernhard Reuter

Landrat

gez.
Birgit Ehrenberg

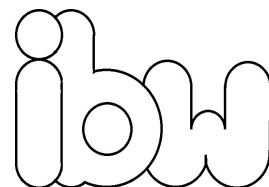
Protokollführerin

Genehmigt in der Sitzung des Bauausschusses am 7. Februar 2008

Ergebniszusammenfassung Straßendatennacherhebung 2006

Auftraggeber: Landkreis Osterode
Kreisstraßenverwaltung

Auftragnehmer: Ingenieurbüro Thomas Wittor
Hauptstraße 38 • 29356 Bröckel
Telefon: 0 51 44 / 9 31 31
E-Mail: ib-wittor@t-online.de



Im Mai und Juni 2006 fand die zweite Beurteilung des Straßennetzes im Landkreis Osterode statt. Im Jahre 2002 hatte es bereits eine Ersterhebung von Straßendaten auf Landkreisebene gegeben. Deren Werte sollten nun mit den aktuellen Nacherhebungswerten 2006 verglichen werden, um herauszufinden, ob und wie sich das Straßennetz in den vergangenen 4 Jahren verändert hat.

Da sich das Kreisstraßennetz weder vergrößert noch verkleinert hat, können die Daten beider Jahrgänge unmittelbar miteinander verglichen werden.

Die Darstellungs- und Interpretationsmöglichkeiten der Erhebungsdaten haben sich durch den Technologiefortschritt der letzten Jahre erheblich weiterentwickelt.

- Der Landkreis Osterode verfügt mittlerweile über ein Geo-Informationen-System, welches auf Intranet-Ebene nun unter anderem auch Auskünfte zum Zustand des Kreisstraßennetzes liefert. Die Zustandsverteilung der Straßen wird mit Hilfe von eingefärbten Linien lagerichtig in Kreiskarten oder vor hinterlegten Luftbildern angezeigt. Rote Linien signalisieren einen sehr schlechten Zustand, orangefarbene Linien einen schlechten. Hellgrün bedeutet "mittelmäßig", dunkelgrün "gut" und blaue Farben markieren die allerbesten, in der Regen neu gebauten Straßen.
- Die Straßendatenbank stellt kleine statistische Grafiken zur Verfügung, die die Verteilung des Zustandes und des Straßenalters aufzeigen. Unter Verwendung der gleichen Farbabstufungen wie im GIS, können die Anteile der sehr schlechten Straßen bis hin zu den sehr guten Straßen auf einen Blick erfasst werden. Hiermit lassen sich sehr schnell tendenzielle Entwicklungen aufzeigen.
- Ein zusätzliches Straßendatenbank-Modul kann mit Hilfe von sogenannten Strategiemodellen Zukunftsentwicklungen hochrechnen. Unter Annahme bestimmter zur Verfügung stehender Haushaltsmittel können 10-Jahres-Szenarien entworfen werden, die die Konsequenzen aus einer bestimmten Mittelbereitstellung hinsichtlich des Zustandes und des Straßenvermögens ausweisen. Ein

"Schlimmstenfalls-Szenario" zeigt, was passiert, wenn über die nächsten Jahre kein einziger Euro in die Erhaltung des Straßennetzes fließt. Ein "Bestenfalls-Szenario" berechnet, wie viel Geld notwendig wäre, damit netzweit jede nächste notwendige Instandsetzungsmaßnahme über die nächsten 10 Jahre ausgeführt werden könnte. Mit dem "Zur-Verfügung-gestellte-Haushaltsmittel-Szenario" kann überprüft werden, wie sich mit der Netzzustand und der Vermögenswert der Straßen über die nächsten 10 Jahre verändert. Im Umkehrschluss kann man auch berechnen, welche Haushaltsmittel notwendig wären, um den Zustandswert oder den Vermögenswert der Kreisstraßen über die nächste Dekade zu erhalten.

Die Darlegung der Ergebnisse gliedert sich in

- Zustandsgegenüberstellung
- Vermögensbewertung
- Zustands-, Vermögens- und Kostenszenarien über die folgenden 10 Jahre
- Empfehlung

Gegenüberstellung des Straßenzustandes von 2002 mit dem von 2006

Das mittlerweile neu von der FGSV eingeführte Verfahren zur Berechnung von Zustandsnoten ergäbe eine durchschnittliche Netzzustandsnote von 3,45. Wollte man dieses Ergebnis interpretieren, hieße das: Der FGSV-Warnwert ist erreicht und für das komplette Straßennetz müssen Planungsmaßnahmen eingeleitet werden, die in der nahen Zukunft als Baumaßnahme ausgeschrieben und anschließend durchgeführt werden müssten.

Um eine Vergleichbarkeit der 2006er Daten zu jenen aus dem Jahr 2002 herstellen zu können, wurden die Nacherhebungsdaten 2006 mit dem alten Berechnungsverfahren bewertet:

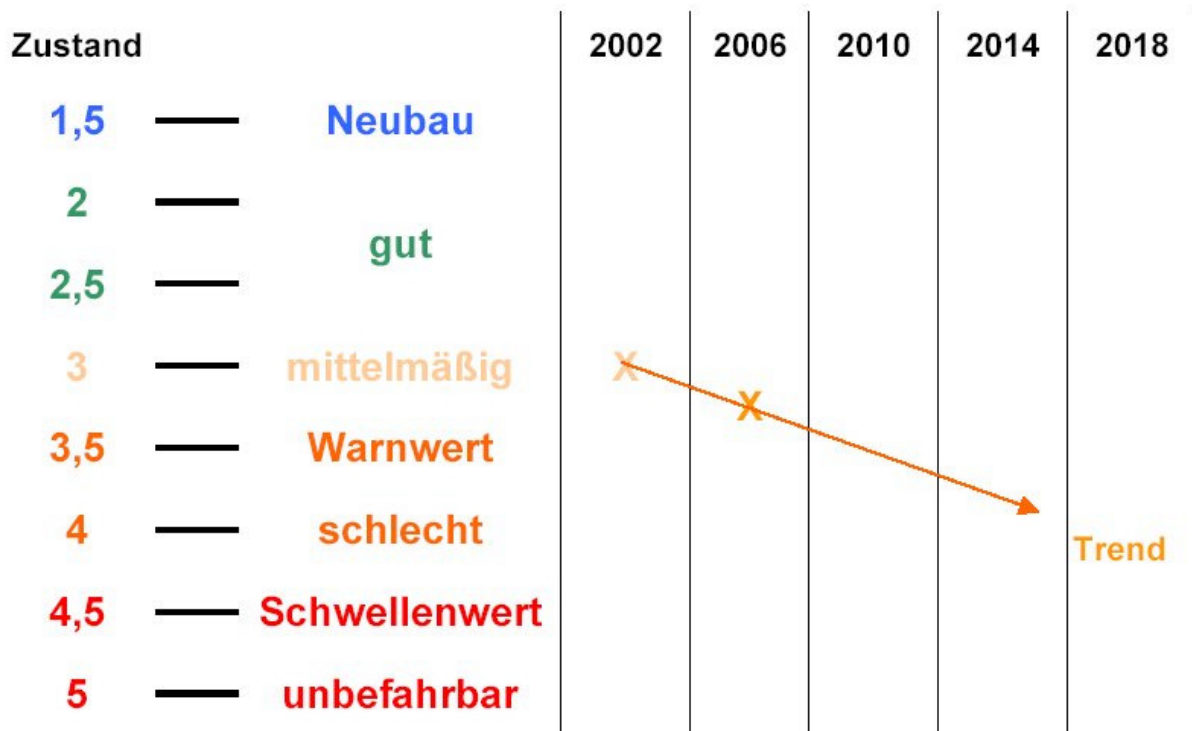
Jahr	2002	2006
Note	3,0	3,3

Gegenüber dem Jahr 2002 hat sich der Zustand der Straßen um 0,3 Punkte verschlechtert. Als Gründe hierfür kämen folgende Ursachen in Frage: Verkehrszunahmen, besondere meteorologische Einflüsse (z.B. große Niederschlagsmengen oder strenge Frostperioden) oder zu geringe Haushaltsmittel.

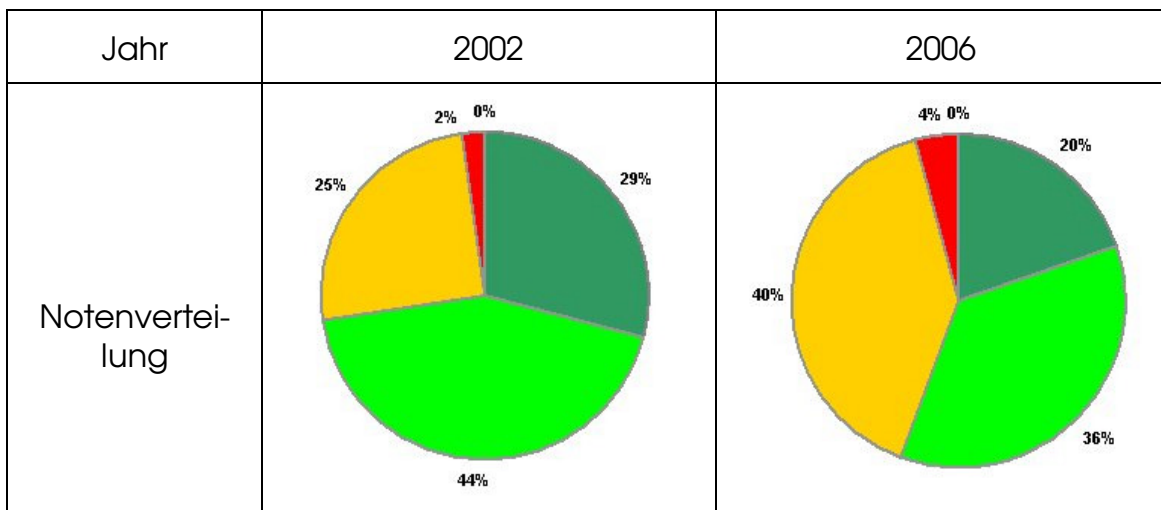
Da es im Vergleich zu 2002 kaum nennenswerte Veränderungen im Verkehr gegeben hat, wären folglich die beiden zuletzt genannten Ursachen genauer zu betrachten.

Basierend auf dem Arbeitspapier 9 der FGSV ließe sich dieser Sachverhalt auch in Form folgender Darstellung visualisieren:

Zustandsentwicklung 2002 / 2006



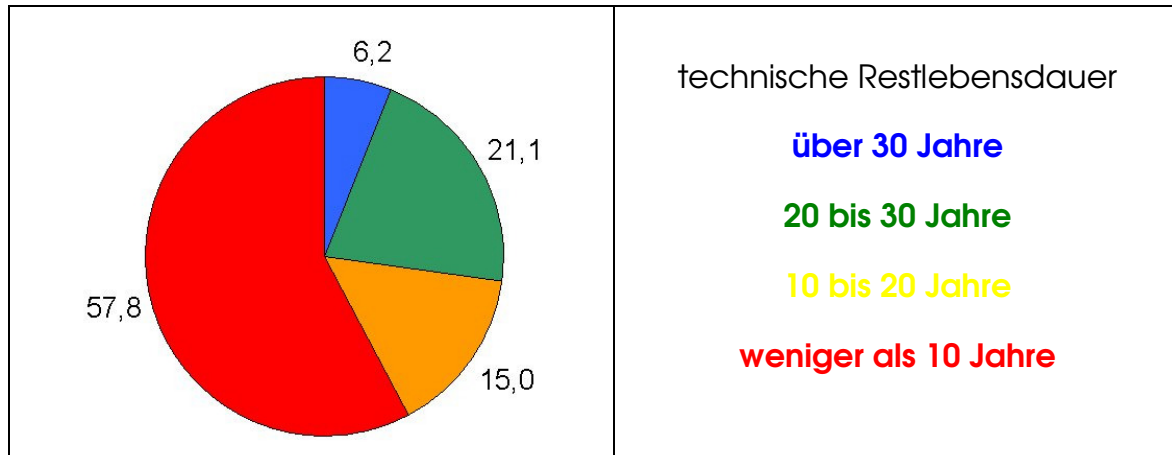
Die sehr plakative Aussage, das Kreisstraßennetz hätte sich verschlechtert, kann man bei genauerer Betrachtung jedoch noch untermauern, wenn man sich die Notenverteilung in den Erhebungsjahren anschaut:



Die Menge der guten (dunkelgrünen) Straßen hat sich von 29 auf 20 Prozent verringert. Die Menge der mittelmäßigen (hellgrünen) Straßen hat sich von 44 auf 36 Prozent verringert. Die Menge der schlechten (orangefarbenen) Straßen hat sich von 25 auf 40 Prozent erhöht. Die Menge der sehr schlechten / überfälligen (roten) Straßen hat sich von 2 auf 4 Prozent erhöht. Die Mengenbetrachtung erfolgt flächenorientiert.

Als deutlichen Trend kann man also ablesen, dass es flächenanteilig immer weniger gute und immer mehr schlechte Straßen gibt.

Bezüglich der technischen Restlebensdauer kann man ebenfalls einen bedenklichen Effekt feststellen:



Bei 58 Prozent der Straßen liegt die Restlebensdauer unter 10 Jahren. Aus diesem Umstand lässt sich ein sehr hoher Mittelbedarf für die kommenden 10 Jahre ableiten. 15 Prozent der Straßen haben eine Restlebenserwartung von 10 bis 20 Jahren, immerhin 21 Prozent haben eine ausreichend hohe Lebenserwartung, aber nur 6 Prozent aller Straßen kann man als neu bzw. gut einstufen.

Die Idealverteilung läge bei je 25 Prozent. Dies würde signalisieren, dass immer ausreichend viel Geld in die Erneuerung investiert worden wäre. Der Erhaltungsaufwand pro Jahr für Straßennetze in der Idealkonstellation in € pro Quadratmeter läge beim Optimum (Erhaltungsaufwand = minimal).

Im Falle der untersuchten Kreisstraßen von Osterode sind aber vor dem Hintergrund der Altersverteilung in den nächsten 10 Jahren für über 50 Prozent aller Fahrbahnen grundhafte (teure) Neubaumaßnahmen zu finanzieren. Diese Investitionen sorgen zwar dafür, dass der Straßennetzzustand und das Straßenvermögen einen erheblichen positiven Schub erfahren werden, und es in der Zukunft eine Phase geben wird, in der nur sehr wenig Mittel in die Instandhaltung fließen müssen. Bis es soweit ist, muss jedoch erst einmal ein erheblicher Investitionsberg abgearbeitet werden.

Eine überaus schwierige Aufgabe, die zwischen Technikern und Kaufleuten noch für diverse Diskussionen sorgen dürfte.

Vermögensbewertung des Kreisstraßennetzes

Im Zuge der Datennacherhebung 2006 wurde auch eine Vermögensbewertung des Straßennetzes vorgenommen. Hierzu wurde jedem bewerteten Fahrbahn- und Seitenflächenteilstück ein Wiederherstellungswert pro Quadratmeter (Basisjahr 2006) und ein vermutliches Baujahr zugeordnet. Wertansätze für Grund- und Boden, sowie Ingenieurbauwerke und Inventar sind nicht eingerechnet worden. Bei den Seitenflächen sind nur diejenigen Rad- bzw. kombinierten Geh-/Radwege bewertet worden, die auch gem. LStat-Meldung dem Landesamt für Straßenbau in Hannover jährlich gemeldet werden.

Aus der Multiplikation von

$$\text{Verkehrsfläche} * \text{Wiederherstellungspreis}^{2006} * \text{Baupreisindex}$$

können Anschaffungs- bzw. Herstellkosten für das vermutliche Baujahr berechnet und im Rahmen einer Restwertermittlung verwendet werden. Entscheidend für den Restwert ist die Abschreibungsdauer.

Wählt man eine streng kaufmännische Betrachtungsweise, zieht man also das effektive Baujahr und eine nach der Niedersächsischen AfA-Tabelle vorgegebene Abschreibungsdauer von 30 Jahren für die Vermögensbewertung heran, so ergeben sich andere Vermögenswerte, als wenn man einen nutzwertorientierten Bewertungsansatz wählt. Ein derartiger Ansatz basiert auf der Annahme, dass der Wert einer Straße nicht 1 Euro betragen kann, wenn noch eine mehrjährige Restnutzungsdauer festgestellt werden kann. Nach dem nutzwertorientierten Bewertungsansatz steigt der Restvermögenswert mit steigender Restnutzungsdauer.

Das Vermögen nach dem strengen kaufmännischen Ansatz beträgt per 31.12.2006 8.768.395 Euro. Die jährlichen Abschreibungen summieren sich auf 978.126 Euro, was bedeutet, dass das gesamte Vermögen in ca. 9 Jahren erschöpft sein würde.

Das Vermögen nach dem nutzwertorientierten Ansatz beträgt per 31.12.2006 12.454.683 Euro. Die jährlichen Abschreibungen summieren sich auf 733.630 Euro, was bedeutet, dass das gesamte Vermögen in ca. 17 Jahren erschöpft sein würde.

Welchem Ansatz der Landkreis Osterode folgen möchte, soll außerhalb dieses Papiers diskutiert werden. Eine Empfehlung für den einen oder anderen Ansatz erfolgt hier nicht.

Ein Hinweis an die Kämmerei an dieser Stelle soll dennoch ergehen:

Ohne ausführliche Informationen von Seiten der Kaufleute in Richtung Techniker kann die Einführung der Doppik nur mäßig gelingen. Die sich aus der Einführung der Doppik ergebenden Vorteile für die Zukunft müssen für den Techniker klar herausgestellt und begreiflich gemacht werden. Die allgemeine Beobachtung ist nämlich folgende: Die Einführung der Doppik wird bei vielen Technikern als unnötige und lästige Mehrarbeit empfunden, die wiederum Einfluss hat auf die Qualität der für die Doppik notwendigen Daten. Das heißt nichts anderes, als dass das mit ungeheuren Vorteilen verbundene doppelte Haushaltswesen mit Steuerungsgrößen startet, die einen Teil der Vorteile wieder aufheben.

Zukunftsszenarien aus dem Pavement-Management-Modul

Effektiv planen lässt sich nur mit genauer Kenntnis des Status quo. Wie viel habe ich wovon in welcher Qualität? Die Rede soll sein von aktuell 104.467 Metern bzw. 670.409 Quadratmetern Fahrbahnen aus Asphalt und Betonwerksteinen, die eine mittelmäßige Zustandsnote von 3,3 aufweisen und sich in den vergangenen Jahren bei einem durchschnittlichen jährlichen Etat von ca. 600.000 Euro um 0,3 Punkte verschlechtert haben.

Im Rahmen der Datenerhebung wurden auch die Einsatzzeitpunkt für zukünftige Maßnahmen festgelegt, so dass über einen Betrachtungszeitraum vom Jahr 2007 bis zum Jahr 2017 verschiedene Szenarien durch ein Pavement-Management-Modul aufgezeigt werden können.

Drei besonders markante Szenarien sollen im Folgenden aufgezeigt werden:

- Welche Haushaltsmittel wären im Durchschnitt pro Jahr nötig, um das derzeitige Straßenvermögen zu halten?
(Für dieses Szenario wurde nicht der (pessimistischere) kaufmännische Vermögensansatz gewählt, sondern der (optimistischere) nutzwertorientierte Ansatz.)
- Welche Haushaltsmittel wären im Durchschnitt pro Jahr nötig, um den derzeitigen Straßenzustand zu halten?
- Was passiert mit dem Straßennetz, wenn die gleichen Haushaltsmittel wie bisher fließen.

Es sei hier noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass diese Szenarien mit einem Status quo ansetzen, der als "mittelmäßig" (sehr nahe am Warnwert der FGSV) beschrieben werden muss. Ziele, wie z.B. "Vermögen halten" oder "Zustand halten", die sich an einem ohnehin niedrigen Niveau orientieren, muss man als "Minimal-Ziele" bezeichnen.

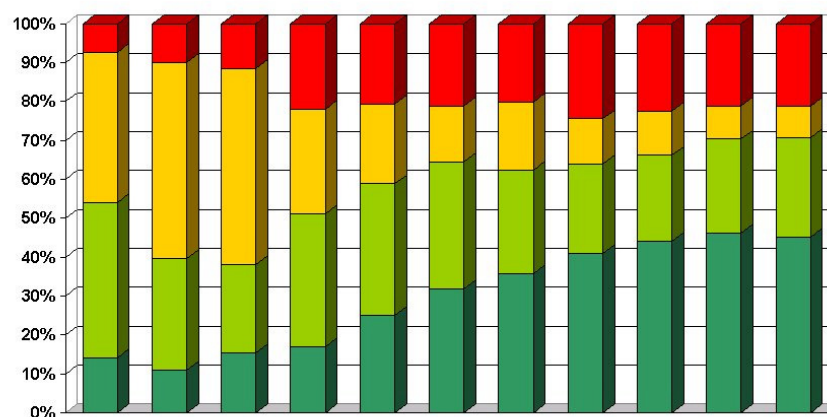
Mit Zielvorstellungen, wie sie bereits in der Schweiz existieren, können diese Minimal-Ziele nicht verglichen werden. Der Geschäftsbereich Werterhaltung (!) des Tiefbauamts Zürich nennt z.B. folgende Ziele, an die alle Bautätigkeiten auszurichten sind (Auszug aus dem Kolloquium "Straßenerhaltung in den Kommunen 2005" (FGSV 002/85)):

- Die jährliche Summe der realisierten Maßnahmen zur Werterhaltung ist in Franken (Kosten) und Flächen (Leistung) auszuweisen.
- Der durchschnittliche jährliche Wertverlust am Straßennetz aus betrieblicher Sicht ist auszuweisen.
- Die Zustandsentwicklung des gesamten Straßennetzes über die Zeit (Wirkung) ist zu dokumentieren.
- Es ist aufzuzeigen, wie der Erhaltungsauftrag nachhaltig wahrgenommen wird (intergenerative Gerechtigkeit).

Besonders dem letzten Punkt sollte auch hier in der Bundesrepublik viel mehr Betrachtung als in der Vergangenheit geschenkt werden.

Die nachfolgende Grafik veranschaulicht das Szenario "Vermögen halten". Soll das Vermögen in 10 Jahren noch den gleichen Wert wie heute aufweisen, müssten jährlich ca. 3 Mio Euro Haushaltsmittel bereitgehalten werden. Man kann erkennen, dass sich bei diesem Etat der Zustandswert auf ca. 2,9 verbessert.

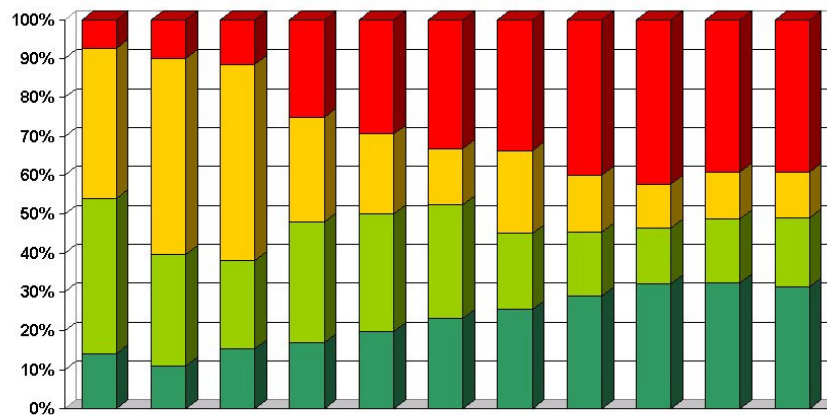
Szenario "Vermögen halten"



im Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Netzzustandsverlauf	3,35	3,54	3,46	3,38	3,23	3,13	3,08	3,03	2,96	2,86	2,89
Vermögensverlauf	11,40	13,51	13,75	15,50	15,35	14,62	13,94	13,29	12,65	12,07	11,69
Kostenverlauf	0,16	4,43	4,24	3,17	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	1,67

Soll sich der Zustandswert in den kommenden 10 Jahren nicht wesentlich verändern, würden pro Jahr durchschnittlich 2 Mio Euro für den Straßenerhalt benötigt. Der Vermögenswert würde sich bei dieser Investitionssumme allerdings im Betrachtungszeitraum um 20 % verringern.

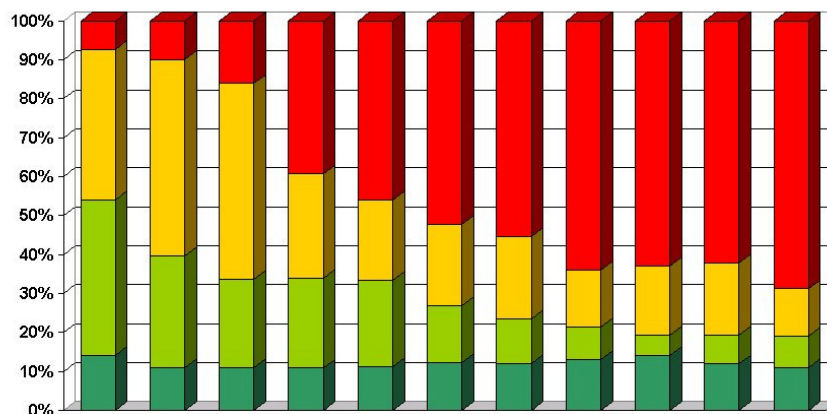
Szenario "Zustand halten"



im Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Netzzustandsverlauf	3,35	3,55	3,48	3,45	3,51	3,53	3,53	3,52	3,50	3,48	3,49
Vermögensverlauf	11,40	13,22	13,40	12,66	11,96	11,32	10,73	10,16	9,61	9,11	8,82
Kostenverlauf	0,16	3,84	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	1,67

Ein Zukunftsetat, der im Mittel dem entspricht, was in den vergangenen Jahren für die Straßenerhaltung bereitgestellt wurde (ca. 600.000 Euro), ergibt folgendes Szenario: Der Zustand wird schlechter und das Vermögen nimmt weiter ab, weil besonders Mittel für den grundhaften Ausbau (dem jetzigen Vermögenshaushalt) fehlen.

Szenario "Haushalt wie bisher"



im Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Netzzustandsverlauf	3,35	3,55	3,65	3,83	4,00	4,10	4,16	4,22	4,27	4,30	4,32
Vermögensverlauf	11,40	11,47	10,79	10,11	9,48	8,91	8,38	7,88	7,40	6,97	6,53
Kostenverlauf	0,16	1,04	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60

"Teure" Ziele, wie z.B. das der intergenerativen Gerechtigkeit, können sich bei der heutigen Kassenlage nicht ad hoc als Primärziel etablieren. Weniger teure Ziele, wie z.B. "Vermögen halten" oder wenigstens "Zustand halten" stellen aber Minimalziele dar, deren Außerachtlassung die jetzige "Problemgröße" nur noch weiter ansteigen lässt. Leider muss zum derzeitigen Zeitpunkt festgestellt werden,

dass sich mit dem derzeitigen Status quo bei zwei Faktoren zukünftig ohne ausreichende Haushaltsmittel nicht eine lineare, sondern progressive Verschlechterung einstellen wird:

- Die zur Verfügung stehenden Gelder für den Erhalt des überalterten Straßennetzes vom Landkreis Osterode werden anteilig immer mehr für kleinflächige Flickarbeiten und immer weniger für Neubaumaßnahmen verwendet werden können. Bei gleichbleibenden Haushaltsmitteln werden die (vermögensunwirksamen) Ausgaben für Flickarbeiten progressiv ansteigen.
- Der Zustandswert des Straßennetzes sich wird ebenfalls (mit Verweis auf die einschlägigen Untersuchungsergebnisse der FGSV) progressiv verschlechtern.

Empfehlung

Die bislang bewilligten Gelder reichen bei weitem nicht aus, um auch nur eines der beiden Minimalziele "Vermögen halten" oder "Zustand halten" zu erreichen. Da man vor dem Hintergrund der allorts knappen Haushaltskassen bei der Zielauswahl Augenmaß walten lassen sollte, ist folglich aber für das Erreichen des "kleinen Minimalzieles" "Zustand halten" eine Etataufstockung auf 2 Mio Euro pro Jahr unumgänglich.