

Tübingen, 17.01.2022

## **Städtische Infrastruktur**

### **Antrag**

Die Verwaltung wird beauftragt, die Sanierungsbedürftigkeit der städtischen

1. Straßen (gegliedert in Hauptverkehrsstraßen, Wohnsammelstraßen mit Busverkehr sowie Anliegerstraßen, kleinere Straßen und Wege)
2. Treppen
3. Radwege

zu evaluieren, in einer Prioritätenliste zu ordnen sowie einen 10-Jahres-Plan zur Abarbeitung des Sanierungsbedarfs aufzustellen. Darzustellen ist außerdem der gesamte Sanierungsbedarf in Euro sowie der zum Substanzerhalt erforderliche jährliche Mittelbedarf.

### **Begründung**

Die städtische Infrastruktur ist zum Teil in einem desolaten Zustand. Aus der Vielzahl der offensichtlichen Beispiele seien nur die Nordring-Auffahrt oder die Schlossbergstaffel genannt. Über Jahre hinweg unzureichende Unterhaltsmaßnahmen (wie erst jüngst vom ehemaligen Leiter des Tiefbauamts bestätigt) führen zu einem sich beschleunigenden Substanzverlust des Straßen- und Wegenetzes. Unzureichender Unterhalt führt nicht nur zu einer Gefährdung der Sicherheit und zu einer Komfortbeeinträchtigung aller Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, TüBus-Nutzer, Autofahrer), sondern in der Folge zu hohen Sanierungskosten. Beispielhaft sei auf eine entsprechende Untersuchung der Stadt Reutlingen verwiesen (Vorlage 20/028/03 für die Sitzung des Bau-, Verkehrs- und Umweltausschusses am 10.12.2020, Anlage).

Für den Hochbaubestand der Stadt Tübingen hat die Verwaltung dankenswerter Weise eine ähnlich umfassende und gut strukturierte Untersuchung erst kürzlich abgeschlossen, die als Anlage 2 zur Vorlage 29/20222 vorliegt. Den Zustand von Straßen über Treppen bis zu den Radwegen erleben die Bürgerinnen und Bürger in aller Regel sogar intensiver als den Hochbau und dessen mögliche Mängel und dies sogar meist täglich. Der Gemeinderat braucht daher das hier beschriebene Arbeitsmittel, um gemeinsam mit der Verwaltung die Priorität und Zuordnung städtischer Finanzmittel in den nächsten 10 Jahren sinnvoll gestalten zu können.

Für die Tübinger Liste  
Ernst Gumrich

|   |                  |                              |
|---|------------------|------------------------------|
| Stadt Reutlingen<br>66 Amt für Tiefbau Grünflächen und<br>Umwelt<br>Gz.: 66-3.3 Wg/MS/Ma/Sp | <b>20/028/03</b> | 08.11.2020                   |
| <b>Beratungsfolge</b>   | <b>Datum</b>     | <b>Behandlungszweck/-art</b> |
| BVUA  | 10.12.2020       | Kenntnisnahme öffentlich     |

### Mitteilungsvorlage

Zustandsbewertung der Straßen und weiterer Verkehrsflächen in Reutlingen 2019

### Bezugsdrucksache

15/028/03, 12/015/08, 10/117/01, 08/007/01, 07/005/105

### Kurzfassung

Mit der GR-Drs 15/028/03 wurde die Zustandsbewertung der Straßen und weiterer Verkehrsflächen in Reutlingen ein erstes Mal vorgestellt.

Nachfolgend eine Zusammenfassung der in 2018 und 2019 durchgeführten Befahrung und Zustandsbewertung der öffentlichen Straßen und Wege, ohne Ingenieurbauwerke (Brücken und Tunnel). Die Befahrung erfolgte durch das Ingenieurbüro GEO Net Solution GmbH, Leipzig.

Die Einteilung der Zustandsbewertung erfolgt in vier Zustandsklassen (**ZK 1-4**):

Die Aufteilung der Straßenflächen erfolgt nach sogenannten **Belastungsklassen (Bk32 bis Bk0,3)**.

Die Straßenflächen (incl. Wohnstraßen und Wohnwege) im Stadtgebiet Reutlingen sind ca. 17 % als befriedigend (ZK 2); ca. 40 % als ausreichend (ZK 3) und ca. 11 % als mangelhaft/ungenügend (ZK 4) einzustufen. Damit hat sich seit 2015 der Anteil der ausreichend bis ungenügenden Straßenflächen von 29 % auf 51 % erhöht.

Aktueller Sanierungsbedarf (Preisniveau 2020).

Sanierungsbedarf für Straßen: **137.787.000 €**  
Sanierungsbedarf für Gehwege: **60.928.443 €**  
Sanierungsbedarf für Feldwege: **69.399.647 €**

### Sachverhalt

Das Straßennetz der Stadt Reutlingen umfasst ca. 478 km Straßen, davon sind 12 km zum Teil mehrspurige Bundesstraßen 26 km Landesstraßen und 10 km Kreisstraßen. Weiterhin zählen zum Verkehrsnetz der Stadt Gehwege und Radwege, asphaltierte Wirtschaftswege und fünf Innenstadtplätze. Im System wurden bei der Begehung 2019 auch Feldwege/Wirtschaftswege erfasst, die als Radwege genutzt werden.

Das städtische Verkehrsinfrastrukturvermögen ist die „Lebensader“ der Stadt. Diese Funktion wirkt in viele Bereiche hinein, wie z. B. die Sicherstellung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger, unabhängig ob die Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Bus oder motorisiert erfolgt. Diese zentrale Funktion kann nur sichergestellt werden, wenn das Infrastrukturvermögen sich überwiegend in einem guten Zustand befindet. Dies ist in Reutlingen nur noch eingeschränkt der Fall.

...

Mit der GR-Drs 12/015/08 wurden die theoretischen Grundlagen eines strategischen Straßenmanagements und einer Straßendatenbank dargestellt. Mit der GR-Drs 15/028/03 wurden die Zustandsbewertung der Straßen und weiterer Verkehrsflächen in Reutlingen ein erstes Mal vorgestellt.

Nachfolgend eine Zusammenfassung, der in 2018 und 2019 durchgeführten Befahrung und Zustandsbewertung der öffentlichen Straßen und Wege. Die Befahrung erfolgte durch das Ingenieurbüro GEO Net Solution GmbH, Leipzig.

## 1. Grundlagen der Bewertung

### Zustandsklassen

Die Einteilung der Zustandsbewertung erfolgte in vier Zustandsklassen (**ZK**):

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>ZK 1</b> (1 bis 2,5)   | sehr guter bis guter Zustand  |
| <b>ZK 2</b> (2,5 bis 3,5) | befriedigend; deutlich erkennbare Schäden                             |
| <b>ZK 3</b> (3,5 bis 4,5) | ausreichend; substanzielle Schäden erfordern bereits Reparaturen      |
| <b>ZK 4</b> (4,5 bis 6)   | mangelhaft/ungenügend; Erhaltungsmaßnahmen müssen durchgeführt werden |

### Belastungsklassen

Die Aufteilung der Straßenflächen erfolgte nach der Belastung infolge von x-Millionen Achsübergängen im Jahr. Grundlage hierfür sind die sogenannten **Belastungsklassen (Bk)**, für deren Zuordnung die jeweilige Beanspruchung der Straße maßgebend ist. Die Belastungsklasse definiert sich aus dem Verkehrsaufkommen (Anteil Schwerverkehr). Die Zuordnung der Fahrbahnen erfolgte in:

#### **Hauptverkehrsstraßen**

- Bk32** Schnellverkehrs- und Bundesstraßen (z. B. Stuttgarter Straße, Karl-/Eberhardstraße, Konrad-Adenauer-Straße, Lederstraße, Bantlinstraße, Am Echazufer, Schieferstraße) 32,6 km.
- Bk10** Hauptdurchgangs- und Industriesammelstraßen (z. B. Württemberger Straße, Sickenhäuser Straße, Wannweiler Straße, Tübinger Straße, Justinus-Kerner-Straße) 69 km.
- Bk3,2** Buslinien; Industriestraßen; Ortsdurchfahrten; Fußgängerzone (z. B. Heinestraße, Lindachstraße, Pestalozzistraße, In Laisen, Ringelbachstraße, Hohe Straße) 34,2 km.
- Bk1,8** Gewerbe- und Sammelstraßen (z. B. Leiblstraße, Römersteinstraße, Metzinger Straße, Esslinger Straße, Betmauerstraße, Öschinger Straße) 174,5 km.

#### **Wohnstraßen und Wohnwege**

- Bk1,0** Wohnstraßen und **Bk0,3** - Wohnwege (z.B. Biberacher Straße, Wackersteinstraße, Hessenstraße, Winzerstraße, Lahnstraße) 220,8 km.

...

## 2. Auswertung

Nach der Bewertung der Befahrungsergebnisse und der Zuordnung in die Belastungsklassen, erfolgte eine überschlägige Ermittlung der aktuellen Kosten für Erhaltungsmaßnahmen in Abhängigkeit der jeweiligen Zustandsklassen. Die Erhaltungskosten wurden auf der Grundlage des Preisniveaus 2020 ermittelt.

Von den Straßen (incl. Wohnstraßen und Wohnwege) im Stadtgebiet Reutlingen ca. 17 % als befriedigend; ca. 40 % als ausreichend und ca. 11 % als mangelhaft/ungenügend einzustufen. Damit hat sich seit 2015 der Anteil der ausreichend bis ungenügenden Straßenflächen von 29 % auf 51 % erhöht.

Bei den weiteren Verkehrsflächen ergibt sich vor allem bei den Gehwegen und den Feldwegen ein hoher Erhaltungsaufwand. Das ca. 205 km umfassende Radwegenetz im Stadtgebiet, erstreckt sich größtenteils straßenbegleitend über Wohnstraßen und Feldwege. Der erforderliche Sanierungsumfang für diese Radwege wird derzeit aus den jeweiligen Straßen- und Feldwegabschnitten ermittelt.

Für den Radwegeanteil welcher in Kombination mit Gehwegen oder einzeln ausgewiesen ist, ergibt sich aktuell ein Sanierungsaufwand von ca. 12,2 Mio. €.

Für Verkehrsflächen, wie Busbuchten, Verbindungswege, Hauszugangswege, Treppen und Stellplätze, sind insgesamt ca. 12,4 Mio. € an Erhaltungs- und Sanierungskosten anstehend.

Dieser Mittelbedarf ist in dem Sanierungsumfang bei den Gehwegen und Feldwegen enthalten.

### **Zusammenfassung der Zustandsbewertung 2019 (Straßen, Geh- und Feldwege)**

|              | <b>Straßen und Wege</b> | <b>Gehwege</b>    | <b>Feldwege</b>   |
|--------------|-------------------------|-------------------|-------------------|
| ZK 1         | 32 % = 0 €              | 25 % = 0 €        | 10 % = 0 €        |
| ZK 2         | 17 % = 14,6 Mio €       | 19 % = 13,4 Mio € | 16 % = 10,4 Mio € |
| ZK 3         | 40 % = 81,0 Mio €       | 46 % = 37,7 Mio € | 48 % = 37,0 Mio € |
| ZK 4         | 11 % = 42,2 Mio €       | 10 % = 9,8 Mio €  | 26 % = 22,0 Mio € |
| <b>Summe</b> | <b>137,8 Mio €</b>      | <b>60,9 Mio €</b> | <b>69,4 Mio €</b> |

## 3. Ingenieurbauwerke

Zu dem Sanierungsbedarf an den Ingenieurbauwerken (Brücken und Tunnel) wird auf die GR-Drs 10/117/01 verwiesen. Die Ingenieurbauwerke waren nicht Gegenstand der Straßenbefahrung und werden nur zur Vollständigkeit aufgeführt. Hier wird eine Aktualisierung der Sanierungsaufwendungen vorbereitet.

...

Für die Instandsetzung und Erneuerung wurde seit 2015 z.B. mit der Sanierung der Erlenbach-Verdolung und der Brücke Schieferstraße/Sondelfinger Straße erhebliche Investitionen in die Sanierung getätigt. Der Tunnel in der Rommelsbacher Straße muss umfassend saniert werden, für diese zentrale Verkehrsachse sind ab 2023 umfangreiche Mittel erforderlich.

#### **4. Fazit**

Die in 2018 und 2019 durchgeführte zweite Befahrung und Bewertung der öffentlichen Straßen und Wege bestätigt den Trend, dass Reutlingen, wie andere Kommunen, in den vergangenen Jahren von der Substanz gezehrt hat und dabei die Unterhaltung und Sanierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur nicht in dem erforderlichen Rahmen durchgeführt hat.

Die Bund-Länder-Kommission hat für den Abbau des Investitionsstaus bei der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland für die nächsten 15 Jahre einen jährlichen Mehrbedarf von 7,2 Milliarden Euro ermittelt, zusätzlich zu den bisherigen Investitionen.

Dies deckt sich mit den Gegebenheiten in Reutlingen, der Schwerpunkt der Unterhaltung vollzieht sich derzeit, wegen der höheren verkehrlichen Bedeutung, auf den Hauptverkehrsstraßen. Aufgrund der vorhandenen Mittelansätze im Haushalt können die nachrangigen Straßen und Wege nur noch verkehrssicher gehalten werden. Die Konsequenz ist ein höher werdender Investitionsstau für das Straßen- und Wegenetz, mit der Folge, dass ein höherer Finanzbedarf für kleinflächige, nicht substanzerhaltende Maßnahmen eingesetzt werden muss.

Nach der Erhebung des aktuellen Zustandes des Straßen- und Wegenetzes in Reutlingen sind ca. 17 % als befriedigend (ZK 2), ca. 40 % als ausreichend (ZK 3) und ca. 11 % als mangelhaft/ungenügend (ZK 4) einzustufen. Das ist eine signifikante Verschlechterung des Zustandes der kommunalen Verkehrsinfrastruktur in den letzten 5 Jahren, da sich seit 2015 der Anteil der ausreichend (ZK 3) bis ungenügenden (ZK 4) Straßenflächen von 29 % auf 51 % erhöht hat.

Im Haushalt stehen derzeit für die reine Unterhaltung der Gesamtfläche der Hauptverkehrsstraßen, Wohnstraßen, Wohnwege und der weiteren Verkehrsflächen (ca. 5,832 Mio. m<sup>2</sup>) ca. 1,83 Mio. €/p.a. zur Verfügung. Für den Erhalt, Neubau und Betrieb der Verkehrsanlagen sind durchschnittlich im Ergebnishaushalt und dem Finanzplan zusätzlich ca. 7,1 Mio. €/p.a. eingestellt.

Die aktuelle Erhebung des Sanierungsbedarfs für die kommunale Verkehrsinfrastruktur ergibt einen Substanzverlust von ca. 60 Mio. € seit 2015. Trotz einer jährlichen Investition in das Straßen- und Wegenetz von ca. 9 Mio. €/p.a. (Ergebnishaushalt und Finanzplan) hat sich der Sanierungsbedarf seit 2015 von ca. 207 Mio. € auf 268 Mio. € erhöht. Die aktuellen Zahlen zeigen für die nächsten 10 Jahre eine Tendenz auf, dass sich, bei gleichbleibender Mittelbereitstellung, der Anteil der ZK 3 und ZK 4-Flächen (ausreichend bis ungenügend) drastisch erhöhen wird. Mit der Konsequenz, dass sich ein beschleunigender Substanzverlust des Straßen- und Wegenetzes einstellt und die Sanierungskosten auf ca. 500 Mio. € (ohne Baupreisindex) steigen.

Das Amt für Tiefbau, Grünflächen und Umwelt kann in den nächsten Jahren, auf Grundlage der aktuellen Mittelbereitstellung, nur noch einen anteiligen Substanzerhalt im Hauptstraßennetz (Bk32 und Bk10) sicherstellen und bei dem Anteil des Straßennetzes, welches für die Buslinien eingesetzt wird.

...

Für die restlichen Netzanteile (Gewerbe- und Sammelstraßen; Wohnstraßen, Wohnwege und Feldwege) müssen die Mittel zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden. Dies ist insofern von Bedeutung, da die Wohnstraßen mit den Feldwegen das Hauptgerüst (ca. 80 %) des Radwegenetzes stellen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Mittelbedarf, welcher nicht dem Substanzerhalt dient, stetig ansteigt und zwischenzeitlich den Großteil der Sanierungsmittel aufbraucht.

Die zu geringe finanzielle Ausstattung für den Substanzerhalt des Straßen- und Wegenetzes bewirkt, dass nicht der Straßenzustand die Priorisierung der Sanierung des Straßen- und Wegenetzes festlegt, sondern der Sanierungsbedarf der Leistungsträger.

Zur Sicherstellung der aktuellen Straßen- und Wegequalität (nicht Verbesserung), ist die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln, zu den vorhandenen Mittelbereitstellungen (Durchschnittswert 2017 bis 2019), für das Straßen- und Wegenetz für die nächsten 10 Jahre in Höhe von 60 Mio. €, zuzüglich dem erforderlichen Personalbedarf, erforderlich.

Diese Thematik muss sich im Rahmen der Aufstellung des nächsten Doppelhaushalts der Diskussion und Priorisierung stellen.

gez.

Valin

**Anlage**