Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Verkehrsflächen

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0140/2019
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr	26.03.2019	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

Wertentwicklung und Sanierungsbedarf städtischer Straßen

Inhalt der Mitteilung

Die Abteilung Verkehrsflächen wurde von 2001 bis 2007 als eigenbetriebsähnliche Einrichtung geführt und zum 1.1.2008 wieder in den allgemeinen Rechnungsbereich der Stadt reintegriert. Die Führung als eigenbetriebsähnliche Einrichtung erforderte eine Eröffnungsbilanz zum 1.1.2001 und nachfolgend Jahresabschlüsse und Lageberichte. Aufgrund fortwährender Anpassungen bis zum Jahresabschluss 2007 und gravierender Änderungen bei der Ermittlung der Grundstückswerte bei Rückführung in den Haushalt wurde ein Vergleich des bilanziellen Vermögens für den Zeitraum vom 31.12.2007 bis zum 31.12.2017 vorgenommen. Dabei muss unterschieden werden zwischen dem Wert der Grundstücke auf der einen Seite und dem Wert der baulichen Substanz, differenziert nach Straßen, Bauwerken und Ausstattung auf der anderen Seite.

Zum 31.12.2017 wurde den Verkehrsflächen eine Fläche von 3.832.328 m² zugeordnet, für die ein Wert von 117.405.887 € berechnet wurde. Dafür wurde trotz steigender Bodenpreise keine Änderung am 2008 definierten Einheitspreis für die unterschiedlichen Grundstückslagen vorgenommen. Dadurch ergab sich gegenüber dem Vergleichswert von vor 10 Jahren ein nur geringfügiger Unterschied, der auf interne Abgrenzungen bzw. Korrekturen zu anderen Bereichen der Stadt, An- und Verkauf von Flächen sowie die Übernahme der Erschließungsflächen neuer Wohn- und Gewerbegebiete zurückzuführen ist.

Der Wert zur Berechnung der baulichen Substanz wurde um drei Segmente bereinigt, um den Wertverlust durch Sanierungsstau bei den öffentlichen Straßen aufzuzeigen:

Gebäude (31.12.2017 = 1.634.382 €):

Den Verkehrsflächen zugeordnet sind die Immobilien städtischer Bauhof (Ferdinandstraße 23) und ehemaliges DRÄCO-Gelände (Tannenbergstraße 53-55, jetzt u.a. GL-Service). An beiden Gebäuden wurden in den vergangenen Jahren mit Ausnahme erforderlicher

Sanierungsarbeiten keine Erweiterungen oder Erneuerungen vorgenommen.

Bauwerke (31.12.2017 = 8.677.735 €):

Neben dem Straßentunnel (Inbetriebnahme 1989) zählen hierzu die Busbahnhöfe Gladbach und Bensberg, Stützwände und (überwiegend kleinere) Brücken im Stadtgebiet. Der Wert dieses Segments reduziert sich naturgemäß durch die Abschreibung der großen Bauwerke, die alle vor 2008 fertiggestellt wurden. Neben der in den vergangenen Jahren kontinuierlichen Erneuerung von Fußgänger-/Radfahrerbrücken steht in den nächsten Jahren die Sanierung bzw. Erneuerung der Stützwände Kürtener Straße und Schnabelsmühle sowie der Straßenbrücke An der Wallburg an.

Ausstattung (31.12.2017 = 17.776.626 €):

Hierzu zählen neben (städt.) Wartehallen, Wegweisern, Schildern und Pfosten insbesondere die Lichtsignalanlagen und die Straßenbeleuchtung. Aufgrund der kontinuierlichen Erneuerung und Modernisierung der Lichtsignalanlagen in den vergangenen 30 Jahren (Verkehrsabhängigkeit, ÖPNV-Beeinflussung, 10-Volt-Technik, LED) und der aktuellen Erneuerung der Straßenbeleuchtung stieg der bilanzielle Wert in diesem Segment an und wird auch in den kommenden Jahren eine gute Quote in Relation zum Anschaffungswert widerspiegeln.

Der Substanzwert der kommunalen Straßen, bereinigt um diese Einzelsegmente, reduzierte sich im 10-Jahreszeitraum von Ende 2007 bis Ende 2017 um rund 10,7 Mio. € von ca. 74,9 Mio. € auf ca. 64,2 Mio. € und damit um rund 14,3 % bzw. durchschnittlich 1,43 % pro Jahr. Betrachtet man die einzelnen Jahreswerte, kann man feststellen, dass es in 2009/2010 eine Stagnation und 2012/2013 sogar eine Wertsteigerung gab. Die Analyse zeigt, dass 2009/2010 der Kreisverkehr Driescher Kreuz und 2012/2013 die Fußgängerzone Bergisch Gladbach aktiviert wurden und der jeweils hohe Einzelwert den Wertverlust in der Gesamtbilanz kompensierte. Dass die Aktivierung einer Einzelmaßnahme (die Fußgängerzone Bergisch Gladbach umfasst ca. 15.000 m² und damit nur 0,4 % der Verkehrsflächen im Stadtgebiet) überhaupt dazu führen kann, den bilanziellen Wertverlust des gesamten Anlagevermögens aufzuhalten, hängt zum einen damit zusammen, dass die Bilanz auf Grundlage der Anschaffungspreise erstellt wird, zum anderen aber auch, weil für ca. 60 % aller Verkehrsflächen keine Abschreibung mehr erfolgt.

Bei der Berechnung des Straßenvermögens wurden (soweit ermittelbar) Herstellungsjahr und Herstellungspreis sowie eine Abschreibungszeit von 40 Jahren und ein Abschreibungswert von 90 % zugrunde gelegt. Alle Straßen, die älter als 40 Jahre sind, werden mit einem Restwert von 10 % für die verbliebene Straßensubstanz geführt. Dadurch ergibt sich bei rund 3,8 Mio. m² Straßenfläche und einem aktuellen Substanzwert von 64,2 Mio. € ein m²-Wert von 16,75 € über die Gesamtfläche. Bedenkt man, dass der Substanzwert auch alle Neuinvestitionen der letzten 10 Jahre mit mindestens 75 % des jeweiligen Anschaffungspreises beinhaltet und der Durchschnittswert dennoch nicht einmal 10 % des aktuellen Neubaupreises entspricht, verdeutlicht dies den vorhandenen Nachholbedarf aufgrund fehlender Investitionen in der Vergangenheit.

Auswirkungen auf den Zustand der kommunalen Straßen

Die Fläche von 3,8 Mio. m² verteilt sich auf eine Länge von 397 km Straßen, Wege und Plätze. Dabei wiederum handelt es sich um 63 km Hauptverkehrsstraßen (überwiegend sog. klassifizierte Straßen, also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, innerhalb der Ortsdurchfahrten und damit in der Baulast der Stadt), 61 km Haupterschließungsstraßen, 221 km Anliegerstraßen, 5 km selbständige Geh- und Radwege und 2 km Fußgängerzone.

Eine Besonderheit stellen rund 45 km der Verbindungsstraßen und Wirtschaftswege im Außenbereich dar, die einen hohen Unterhaltungsaufwand für die Fahrbahnen aber auch die Nebenanlagen erforderlich machen.

Hauptverkehrsstraßen

Das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt weist Verkehrsbelastungen von ca. 10.000 Kfz/d bis über 25.000 Kfz/d und einen teilweise hohen Schwerlastverkehrsanteil auf. Während sich die Nebenanlagen (Fuß- und Radwege, Parkstreifen) in einem überwiegend ausreichenden Zustand befinden, zeigen sich bei diesen Straßen gravierende Schäden in den Fahrbahnen. Insbesondere bei spurgeführtem Verkehr (Mittelinseln) und in Kreuzungsbereichen bilden sich Spurrinnen und Verwerfungen, weil der vorhandene Straßenaufbau nicht den Anforderungen an die Verkehrsbelastung entspricht. Der bestehende Aufbau stammt überwiegend aus den 60-er und 70-er Jahren und wurde seitdem entweder gar nicht erneuert (z.B. Alte Wipperfürther Straße, Paffrather Straße, Sander Straße und Altenberger-Dom-Straße) oder wurde (im Zuge von Umgestaltungsmaßnahmen) lediglich mit einer neuen Verschleißschicht versehen (z.B. Odenthaler Straße, Bensberger Straße, Dolmanstraße). Hier kann der langfristig erforderliche Zustand nur mit einer vollständigen Erneuerung des gebundenen Oberbaus (Asphaltschichten) erreicht werden.

Anliegerstraßen

Der Straßenzustand der Anliegerstraßen, im Stadtgebiet überwiegend Wohnstraßen in zusammenhängenden Quartieren, stellt sich sehr unterschiedlich dar. Während sich die Einzelstraßen, die (meist nach dem Kanalbau) in den 80-er und 90-er Jahren erneuert wurden und die zeitgleich neu erschlossenen Siedlungsgebiete (z.B. Hebborner Feld, Moitzfeld Auf der Höhe, Paffrath Steinenkamp und Im Dählchen) in einem recht guten Zustand befinden, gibt es noch eine sehr große Anzahl älterer Siedlungsgebiete, die in den 50-er und 60-er Jahren entstanden sind und einen nicht mehr vertretbaren Unterhaltungsaufwand erforderlich machen, um lediglich die Verkehrssicherheit zu gewährleisten (z.B. Siedlungen Eschenbroich, Krabb oder Heidkamp). Hier müssen in den kommenden Jahren massive Investitionen erfolgen, die sich zu einem großen Teil nach dem KAG (zum Teil noch nach dem BauGB) refinanzieren.

Verbindungsstraßen im Außenbereich und Wirtschaftswege

Dieses Segment macht mit einer Straßenlänge von ca. 45 km einen großen Teil des städtischen Straßennetzes aus und befindet sich fast ausnahmslos in einem schlechten Zustand. Es handelt sich zu einem Teil um nur sehr gering frequentierte Verbindungsstraßen ohne Gehwege und meist mit offenen Gräben für die Oberflächenentwässerung, bei denen Begegnungsverkehr nur durch Ausweichen auf die Bankette möglich ist (z.B. im Bereich Oberholz, Unterholz, Risch, Kuckelberg und im östlichen Stadtgebiet zwischen Moitzfeld, Herkenrath und Bärbroich). Ein Teil dieser Straßen wurde Anfang der 60-er Jahre im Zuge eines Landesprogramms (sog. „Grüner Plan") mit einer Asphaltdecke versehen, die meisten Straßen erhielten jedoch lediglich eine dünne Anspritzdecke, bei der eine Bitumenemulsion aufgetragen und Splitt eingewalzt wurde. Dieses Verfahren war auch in Bergisch Gladbach bis vor ca. 10 Jahren Standard und wird seitdem von einer Ausbesserung kleinerer Flächen mit Heißasphalt abgelöst. Beide Verfahren stellen nur eine Notlösung zum Erhalt der Verkehrssicherheit dar und sind/waren höchst unwirtschaftlich. Mittel- und langfristig kann hier nur durch eine vollständige Erneuerung mit Heißasphaltdecken im Fertigereinbau („Tragdeckschicht") Abhilfe geschaffen werden. Priorität sollte dabei auf den stärker befahrenen Straßen liegen, die (zum Teil sogar überörtliche) Verbindungsfunktion haben wie Voiswinkeler Straße, Bücheler Weg, Hombacher Weg oder Wildphal/Oberkülheim.

Die Wertentwicklung des Straßenvermögens soll in der Ausschusssitzung anhand von aussagekräftigen Grafiken dargestellt und der oben beschriebene Zustand der Straßen anhand von Beispielfotos erläutert werden. Dabei wird auch auf die unterschiedlichen Schadensbilder, mögliche Lösungswege und spezifische Auswirkungen auf die einzelnen Nutzergruppen eingegangen.