

## Grundsätze zum Erhaltungsmanagement und der Typisierung von Straßenbaumaßnahmen

Die bestandsgleiche Erneuerung oder Instandsetzung von Straßen ist zunächst von einem zielgerichteten Um- und Ausbau aufgrund geänderter Verkehrsbedürfnisse zu unterscheiden.

### **Erneuerung / Instandsetzung**

Wiederherstellung der schadhaften Befestigung, ohne Veränderungen des Straßenquerschnittes bzw. der entwurfstechnischen Qualität

### **Um- und Ausbau**

Veränderter Straßenentwurf, Umgestaltung der Verkehrsflächen oder des Querschnittes entsprechend den geänderten Verkehrsbedürfnisse

Nicht nur durch Maßnahmen der Straßenerhaltung als Erneuerung oder Verbesserung können Straßenbaubeiträge anfallen, sondern insbesondere auch für den Um- und Ausbau. Bei alten, aber noch nicht fertiggestellten Straßen führt ein Ausbau oftmals zu dem Tatbestand einer erstmaligen Herstellung gemäß dem Baugesetzbuch. Daraus resultieren dann Erschließungsbeiträge.

Im Erhaltungsmanagement für sämtliche Verkehrsflächen muss grundsätzlich zwischen der operativen und der strategischen Ebene unterschieden werden (vgl. Abb. 2):

- Auf der strategischen Ebene werden die Zustandsentwicklung, die Wirkung und Wirtschaftlichkeit des Maßnahmenportfolios sowie Szenarien bei der Finanzplanung betrachtet.
- Auf der operativen Ebene steht das kurz- bis mittelfristige Bauprogramm im Focus; d.h. konkrete Maßnahmen, welche geplant und umgesetzt werden müssen.

### **Operative Ebene**

- Konkrete Umsetzung in Jahresscheiben
- Zeithorizont: bis 1-2 Jahre
- Finanzierung i.d.R. gesichert

### **Operatives Bauprogramm**

= kurzfristiges Projektmanagement

### **Strategische Ebene**

- Ermittlung des Bedarfes
- Folgebetrachtung (u.a. Beiträge)
- Abgleich mit der Finanzplanung, ohne Verbindlichkeit zur Umsetzung
- Zeithorizont: bis 5 und mehr Jahre

### **Bedarfsplanung im Erhaltungsmanagement Straßen- und Wegekonzert gemäß KAG**

Da Erhaltungsmaßnahmen in vielen Fällen mit erforderlichen Ausbaumaßnahmen kombiniert werden, fallen der Planungs- und Koordinierungsaufwand sowie die Baukosten und die daraus resultierenden Beiträge immer sehr unterschiedlich aus. Auch die Ausprägung und Ausdehnung des Bauvorhabens im Straßennetz kann sehr unterschiedlich sein. Insbesondere aus dem Radwegkonzept ergibt sich eine „Bedarfsplanung“ für den Um- und Ausbau von Straßen. Die Dritte und sehr wichtige Komponente sind die Maßnahmen der Leitungsträger, da diese idealerweise immer vor dem Straßenbau stattfinden sollten. Je konkreter die Maßnahmen geplant, koordiniert und abgestimmt werden, desto dynamischer wird dieses Multi-Projektmanagement. Fortschreibungen und Änderungsbedarfe ergeben sich dann monatlich, teils sogar im Wochentakt. Im Ergebnis enthält das Straßenbau-programm einer Großstadt ein umfangreiches und vielfältiges Portfolio an „Maßnahmentypen“, welche dann mit der Aktualisierung der Bauprogramme und den ggf. erforderlichen Einzelbeschlüssen konkretisiert werden.