

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 22. Februar 2011

**Grosser Stadtrat, Kleine Anfrage Hermann Schlatter
"Werden die Strassen der Stadt Schaffhausen rechtzeitig saniert?"
(Nr. 1/2011)**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

In einer Kleinen Anfrage vom 17. Januar 2011 stellt Grosstadtrat Hermann Schlatter Fragen zum Strassenunterhalt auf städtischen Strassen.

Effektiv ist es so, dass die in letzter Zeit vermehrt auftretenden sehr strengen Winter Auswirkungen auf den Aufwand für die Schneeräumung und die Glatteisbekämpfung haben. Dieser Mehraufwand, welcher mit einer Mehrbelastung für die Strassenoberflächen gleichzusetzen ist, wirkt sich dadurch auch auf die Qualität älterer Strassenabschnitte aus, indem die Frostwirkungen sowie der mechanische Abrieb durch die Schneepflüge intensiver auf die Oberflächen einwirken und somit vermehrt zu Schäden führen können.

Die Schäden zeigen sich hauptsächlich im vermehrten Auftreten von Schlaglöchern auf einigen älteren, bereits "angeschlagenen" Strassenabschnitten. Es gilt jedoch hinzuzufügen, dass diese in der Gesamtheit betrachtet nur einen kleinen Prozentsatz der städtischen Strassen ausmachen. Diese Schlaglöcher werden aus Sicherheitsgründen in der Regel sofort durch den städtischen Unterhaltungsdienst mit einem speziellen Reparaturmörtel behoben und werden, aufgrund der Dringlichkeit, nicht extern vergeben.

Solange sich der Aufwand des sofortigen Unterhalts in Grenzen hält, sowie die Sicherheit und die Gebrauchstauglichkeit der Strasse weiterhin gewährleistet sind, darf ein gewisser Prozentsatz des Strassennetzes einen "weniger guten" Zustand aufweisen. Kostentechnisch würde eine ständige Aufrechterhaltung eines neuwertigen Zustandes des gesamten Stadtnetzes in städtischen Verhältnissen zu höheren Kosten führen. Die Substanzerhaltung der Strassen muss allerdings gewährleistet sein.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Mit welchen Zusatzkosten muss für die notdürftige Instandstellung von Schlaglöchern in diesem Winter gerechnet werden und wie setzen sich diese Kosten zusammen?*

Die Kosten für die Reparatur von Schlaglöchern belaufen sich für das Rechnungsjahr 2010 auf rund Fr. 25'000.--. Das Tiefbauamt führt kein spezielles Konto für die Reparatur von Schlaglöchern, weshalb die angegebene Zahl eine Schätzung ist. Die Kosten sind aufgeteilt in je ca. 50% Materialkosten und 50% Personal- und Fahrzeugaufwand.

2. *Wie hoch sind die dafür, durchschnittlich, in den letzten Jahren entstandenen Kosten?*

Aufgrund der obengenannten Tatsache, dass es kein spezielles Konto betreffend der Reparatur von Schlaglöchern gibt, handelt es sich bei den folgenden Zahlen um Schätzungen aufgrund von Arbeitsrapporten:

2009: ca. Fr. 17'000.--
2008: ca. Fr. 8'000.--
2007: ca. Fr. 9'500.--

3. *Wurde geprüft, ob eine Auswärtsvergabe dieser a.o. Sanierung für die Stadt nicht kostengünstiger wäre?*

Strassenreparaturen sind definitionsgemäss kleine und eher einfachere Arbeiten, welche innert nützlicher Frist ausgeführt werden müssen. Sie gehören zum Auftrag des Unterhaltsdienstes. Überschlagsrechnungen zeigen, dass diese Arbeiten am kostengünstigsten durch die Mitarbeitenden des Werkhofes selbst erledigt werden. Grössere Flächen werden demgegenüber ausschliesslich durch dafür spezialisierte Unternehmungen ausgeführt. Gesamthaft werden Belagsarbeiten in der Stadt Schaffhausen zu über 95% von externen Bauunternehmungen ausgeführt.

4. *In welchem zeitlichen Rahmen (Lebensdauer) werden die städtischen Strassenbeläge (Tragschicht/Deckschicht) saniert/erneuert?*

Der Strassenoberbau neuer Strassen setzt sich aus dem *Kieskoffer*, sowie den bituminösen *Trag- und Deckschichten* zusammen. Die Lebensdauer dieser drei Oberbauteile einer Strasse ist unterschiedlich lang. Während ein Kieskoffer in der Regel mehrere Dutzend Jahre hält, ist die Tragschicht weniger lang haltbar. Am kürzesten ist die Lebensdauer der Deckschicht. Diese wird gelegentlich auch "Verschleisschicht" genannt, weil auf sie die stärksten Kräfte und Umwelteinflüsse einwirken. In der Regel beträgt die Lebensdauer der Deckschichten und damit auch der Erneuerungsrhythmus 10 bis 20 Jahre. Je nach Verhältnissen können weniger stark belastete Strassen auch mehr als 20 Jahre ohne grössere Instandhaltungsmassnahmen überstehen. Demgegenüber sind stark belastete Strassen oder solche, die starken Witterungseinflüssen unterliegen oder durch häufige Werkleitungsarbeiten beeinträchtigt werden intensiver im Unterhalt. Die Erneuerung erfolgt in der Regel im Rhythmus dieses Zyklus.

5. *Wie verhält sich der Erneuerungszyklus der Werkleitungen im Verhältnis zum darüber gelegenen Strassenbelag?*

Auch Werkleitungen haben unterschiedliche Lebensdauern. In der Regel werden für die Leitungen die folgenden Werte angenommen:

- Kanalisation: 60 bis 100 Jahre
- Wasserleitungen: 60 bis 80 Jahre
- Stromleitungen: 60 bis 80 Jahre (Kabel kürzere Lebensdauer)
- Gasleitungen: 60 bis 80 Jahre
- Telekomleitungen: 60 bis 80 Jahre (Kabel kürzere Lebensdauer)

6. *Sieht der Stadtrat eine Möglichkeit, die Koordination zwischen Strassen- und Werkleitungssanierung inskünftig zu verbessern?*

Für Werkleitungen und für die Kanalisation bestehen regelmässig nachgeführte Zustandsbewertungen, welche für die Koordination der Bauarbeiten die wichtigste Grundlage sind. Die Bauvorhaben werden in der Regel ein bis zwei Jahre im Voraus mit den Städtischen Werken abgesprochen und koordiniert. Das konkrete Bauprogramm für das nächstfolgende Budget wird jeweils im Mai erstellt. Mit allen beteiligten Werkleitungsbetreibern führt das städtische Tiefbauamt zudem monatliche Koordinationssitzungen durch. Auf den aktuellen Baustellen finden Besprechungen im Wochenrhythmus statt. Der Stadtrat erachtet dies für die Bewältigung der Aufgabe als hinreichend.

7. *Wäre es nicht aus volkswirtschaftlicher Sicht kostengünstiger, sanierungsbedürftige Strassen rechtzeitig einer Gesamterneuerung zu unterziehen?*

Volkswirtschaftlich gesehen sollte die Erneuerung der Werkleitungen, wie auch die Erneuerung des Strassenoberbaus zum (finanziell) optimalen Zeitpunkt mit der richtigen Massnahme festgelegt werden können. Dies wird von allen Beteiligten angestrebt und auf der Grundlage der Zustandsbewertungen der Werkleitungen wird dies auch so im Voraus geplant. Aufgrund unterschiedlicher Zustandsdaten der Werkleitungen und der Strasse selbst, ist dies allerdings in städtischen Verhältnissen weit schwieriger, als es z.B. bei Überlandstrassen ohne Werkleitungen der Fall ist.

Auch ist der Nachweis einer tatsächlich kostengünstigeren Ausführung nicht einfach zu erbringen. Die Frage der Rechtzeitigkeit muss deshalb relativiert werden. Es darf in Kauf genommen werden, dass ein gewisser Prozentsatz des Strassennetzes auch einen sog. kritischen Zustand aufweisen kann, solange die Verkehrssicherheit gewährleistet ist, der Reparaturaufwand nicht allzu hoch liegt und die Erneuerung der Strasse in Koordination mit den Erneuerungen der Werkleitungen in absehbarer Zeit (innert 2 bis 5 Jahren) bevorsteht. Wichtig ist, dass gesamthaft über das ganze Strassennetz die Substanzerhaltung gewährleistet werden kann. Mit den für den Unterhalt bzw. die Erneuerung von Strassen im mehrjährigen Mittel durchgeführten Massnahmen wird dies erreicht.

8. *Wenn ja, warum wird dies nicht (rechtzeitig) gemacht?*

Der Stadtrat ist der Meinung, dass über die Jahre und über das gesamte Strassennetz der Stadt Schaffhausen die Belagssanierungen bzw. Belagserneuerungen zum Zweck der Substanzerhaltung und zur Erreichung der Gebrauchstauglichkeit rechtzeitig und in der gewünschten Qualität durchgeführt wurden.

9. *Welche Mittel und Massnahmen müssten insgesamt eingesetzt bzw. eingeleitet werden, um vernachlässigte Strassen auf dem Stadtgebiet einer rechtzeitigen Sanierung zu unterziehen?*

Der jährliche Wertverlust an den städtischen Strassen wurde 2005 (Interpellation E. Zehnder, jährlicher Wertverlust von Strassen) auf rund 3.5 Mio. Franken geschätzt. Dieser Wert dürfte auch heute noch gültig sein. In der Stadt wurden im Mittel der letzten Jahre jährlich via Budget Strassenbau (Kontonummer 620, Strassenverkehrsanlagen) ein Volumen von ca. 2.5 Mio. Franken investiert. Dazugerechnet werden müssen dann noch die Beteiligungen der Werkleitungsbetreiber, wenn diese, ebenfalls Arbeiten im Strassenraum ausführen. Im Mittel der Jahre wird der oben genannte Wert von 3.5 Mio. Franken damit erreicht.

10. *Welche Erkenntnisse hat die im Budget 2010 enthaltene "Erfassung der Strassenflächen auf dem Stadtgebiet" (Zustandserfassung), im Budgetbetrag von Fr. 45'000.- gebracht?*

Der im Budget 2010 des Stadtrates enthaltene Betrag "Erfassung der Strassenflächen auf dem Stadtgebiet" (Zustandserfassung) in der Höhe von Fr. 45'000.- wurde auf Antrag der GPK gestrichen. Somit wurde keine umfassende und systematische Zustandserfassung der städtischen Strassen gemacht.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATES



Thomas Feurer
Stadtpräsident



Christian Schneider
Stadtschreiber