Stadt Plauen
Der Oberbürgermeister

Drucksachen Nr.: 404/2016

Datum: 02.08.2016

Informationsvorlage

Geschäftsbereich II
Fachgebiet Tiefbau

Beratungsfolge Ausschuss - Stadtrat	Termin	Tagesord-nungsart	TOP
Bürgermeisterberatung	01.08.2016	nicht öffentlich	
Stadtbau- und Umweltausschuss	15.08.2016	öffentlich	

Inhalt **Zustandsbericht der Straßen und Gehwege im Stadtgebiet Plauen**

Grundlage: **CDU Antrag, Registriernummer 97-16, vom 19.01.2016**

Beraten und abgestimmt:

Beschlüsse die aufzuheben bzw. zu ändern sind: **keine**

Verantwortlich für Durchführung: **FG Tiefbau**

Information:

Der Stadtbau- und Umweltausschuss nimmt die Information über den Zustand und den Wert der Verkehrsflächen der Stadt Plauen zur Kenntnis (Zustandsbericht der Straßen und Gehwege).

Sachverhalt/ Begründung:

Zustandsbericht Straßen- und Gehweginstandsetzung
Information über den Zustand und den Wert der Verkehrsflächen der Stadt Plauen

- **Bestandsdaten und Rahmenbedingungen**

Die Stadt Plauen als große Kreisstadt verfügt über folgendes Straßennetz:
(Grundlage der aufgeführten Zahlen ist das Geoinformationssystem und das Verkehrsmanagementsystem der Stadt Plauen)

- 299,3 km Gemeindestraßen
- 22,2 km Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen
- 9,0 km Ortsdurchfahrten von Staatsstraßen
- 43,5 km Feld- und Waldwege
- 222,9 km beschränkt öffentliche Wege

Σ 596,9 km (rd. 600 km) „Straßen“

Gemäß § 44, Sächsisches Straßengesetz, ist die Stadt Plauen Baulastträger der Gemeindestraßen und der öffentlichen Feld- und Waldwege, sowie als Gemeinde mit mehr als 30.000 Einwohner auch Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Staatsstraßen und Kreisstraßen.

Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Straßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern

All diese Aufgaben muss sie unter der Maßgabe des wirtschaftlichen Einsatzes der kommunalen Mittel erfüllen.

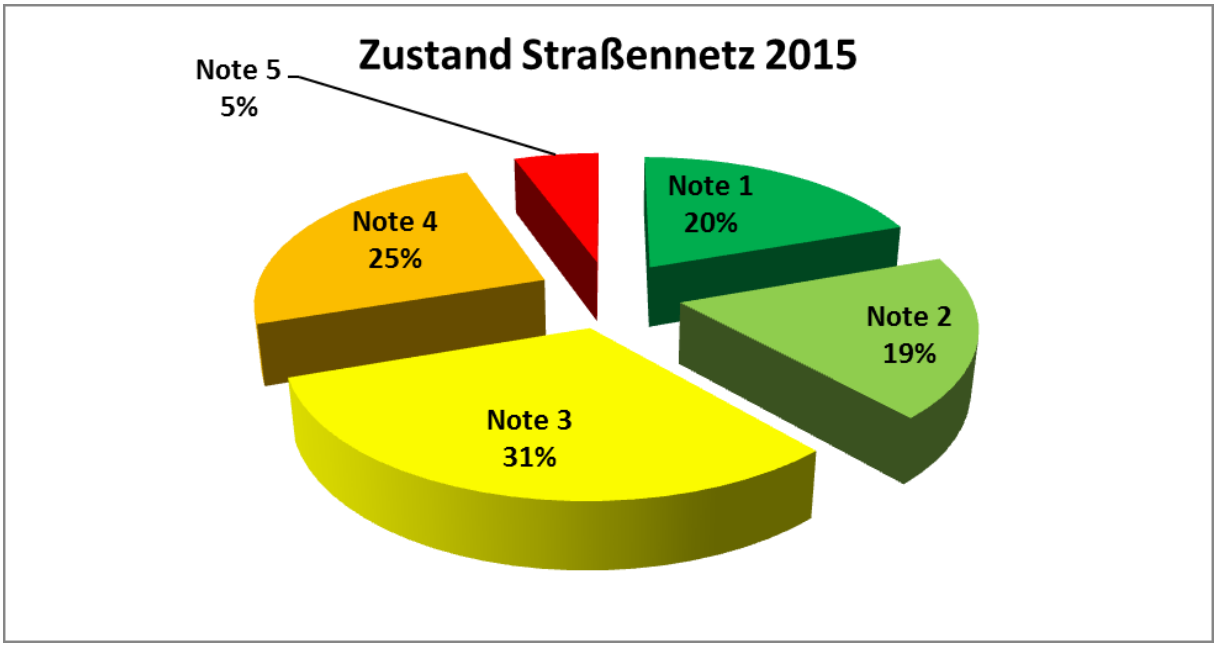
Die Bewirtschaftung der Flächen ist Aufgabengebiet folgender Abteilungen der Verwaltung:

- Fachgebiet Tiefbau einschließlich Straßenverwaltung und Vermessung (Unterhaltung, Sondernutzung, Investition)
- GAV –Straßenbauhof (Straßenaufsicht, Kleinstreparaturen, Straßenbeleuchtung)
- Verkehrsbehörde (Verkehrsrechtliche Anordnungen)

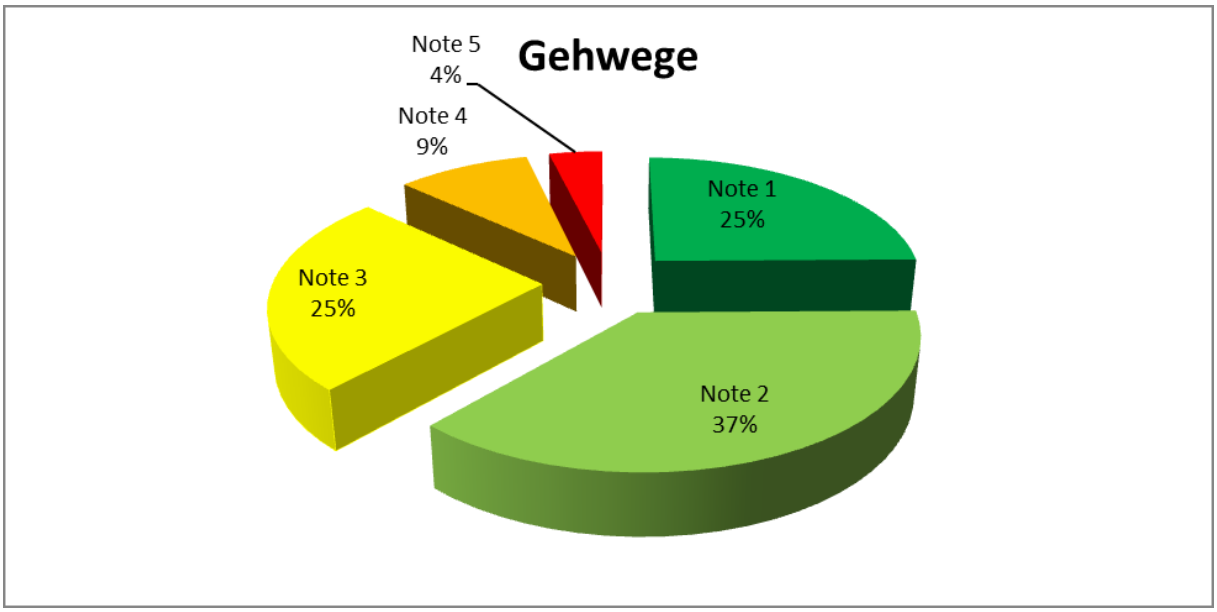
1. Zustandsbericht der Straßen entsprechend Zustandskategorien

2015	Gesamt-länge in km	Zustand - Straßennetz									
		Note 1		Note 2		Note 3		Note 4		Note 5	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Staatsstraße	**9,000**	2,806	31,2%	0,842	9,4%	3,950	43,9%	0,974	10,8%	0,428	4,8%
Kreisstraße	**22,200**	5,595	25,2%	5,886	26,5%	8,068	36,3%	2,434	11,0%	0,216	1,0%
Ortsstraße	**299,300**	56,294	18,8%	55,338	18,5%	91,777	30,7%	78,134	26,1%	17,756	5,9%
Summe	**330,500**	**64,696**	19,6%	**62,066**	18,8%	**103,795**	31,4%	**81,543**	24,7%	**18,401**	5,6%
		38,4%				61,6%					

2015	Gesamt-länge in km	Zustand - untergeordnetes Straßennetz									
		Note 1		Note 2		Note 3		Note 4		Note 5	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
böW	**222,900**	22,969	10,3%	136,959	61,4%	38,519	17,3%	17,504	7,9%	6,948	3,1%
Feld- und Waldweg	**43,500**	0,502	1,2%	2,264	5,2%	9,276	21,3%	20,604	47,4%	10,853	25,0%
Summe	**266,400**	**23,472**	8,8%	**139,224**	52,3%	**47,795**	17,9%	**38,108**	14,3%	**17,801**	6,7%
		61,1%				38,9%					



2. Zustandsbericht der Gehwege

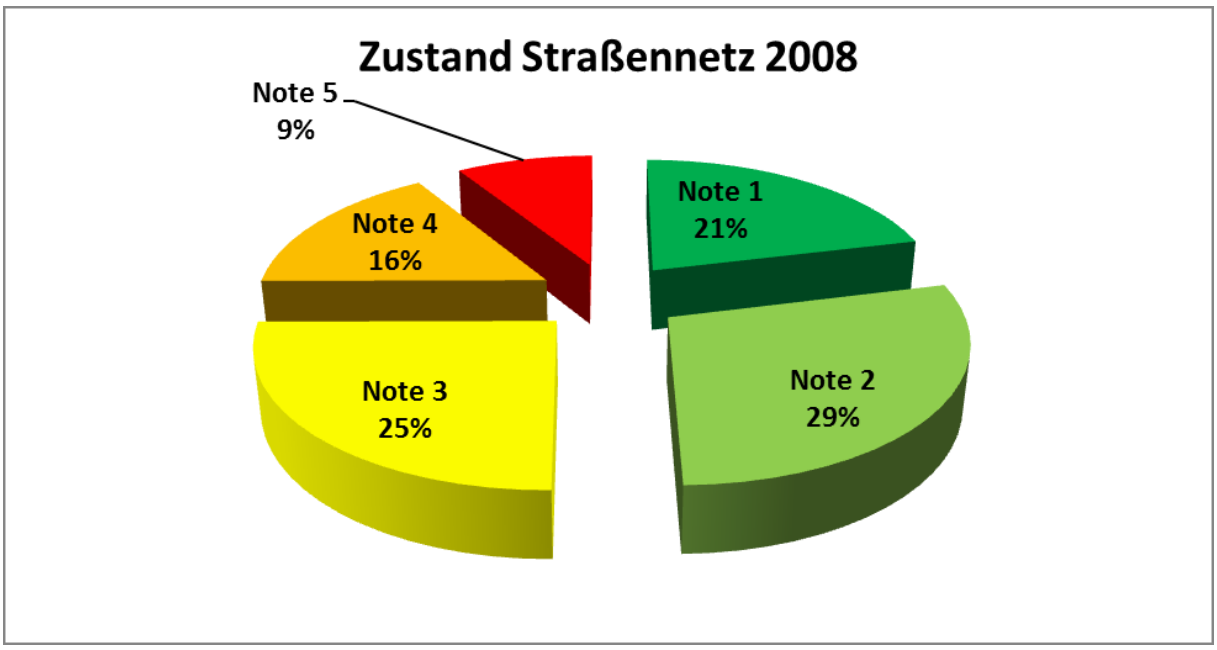


3. Entwicklung des Anlagevermögens der Straße und Gehwege, öffentlichen Plätze und Einrichtungen aufgeschlüsselt nach Jahresscheiben der letzten 56 Jahre

.1. Erfassung der Zustände zum 31.12.2008

Mit dem Ziel der Erstellung einer digitalen Straßendatenbank wurde begonnen 2005 die dafür notwendigen Datengrundlagen auf Grundlage des vorhandenen Geoinformationsystem zu entwickeln.
In der Folge wird sich in den Betrachtungen zunächst nur auf das Hauptnetz aus Staats-, Kreis- und Ortsstraßen bezogen.
Ab 2007 wurde die Anforderung der Bewertung der Verkehrsflächen zur Erstellung der Eröffnungsbilanz an das Fachgebiet Tiefbau gestellt.
Zwischen 2007 und 2009 wurden die gesamten Verkehrsflächen durch die Mitarbeiter (Tiefbau, Straßenverwaltung und Städtischer Bauhof) visuell begutachtet und bewertet.
Das Ergebnis der Begehung sehen Sie in der nachfolgenden Übersicht:

2008	**Gesamt-länge in km**	**Zustand - Straßennetz**									
		Note 1		**Note 2**		**Note 3**		**Note 4**		**Note 5**	
		km	%	km	%	km	%	km	%	km	%
Staatsstraße	**9,000**	2,903	32,3%	2,356	26,2%	2,875	31,9%	0,754	8,4%	0,112	1,2%
Kreisstraße	**22,200**	4,902	22,1%	10,066	45,3%	5,644	25,4%	1,507	6,8%	0,080	0,4%
Ortsstraße	**299,300**	62,241	20,8%	82,128	27,4%	74,483	24,9%	51,027	17,0%	29,415	9,8%
Summe I	**330,500**	**70,046**	21,2%	**94,551**	28,6%	**83,002**	25,1%	**53,289**	16,1%	**29,607**	9,0%
		49,8%				50,2%					



Grundlage der Straßenzustandsdaten ist E EMI 2003 (Empfehlung für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen 2003 von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen).
Anhand dieser Empfehlung wurden die Ausprägungen und die Gewichtung der einzelnen Merkmale festgelegt und am Ende eine Zustandsnote ermittelt. Bei dieser Erfassung wurden visuell die Schadensmerkmale wie Unebenheiten, Rissen, Schlaglöcher und defekte Straßenentwässerung aufgenommen und bewertet.
Diese Zustandsnote spiegelt sowohl den substantiellen Wert wieder als auch die Gebrauchstauglichkeit der jeweiligen Fläche.

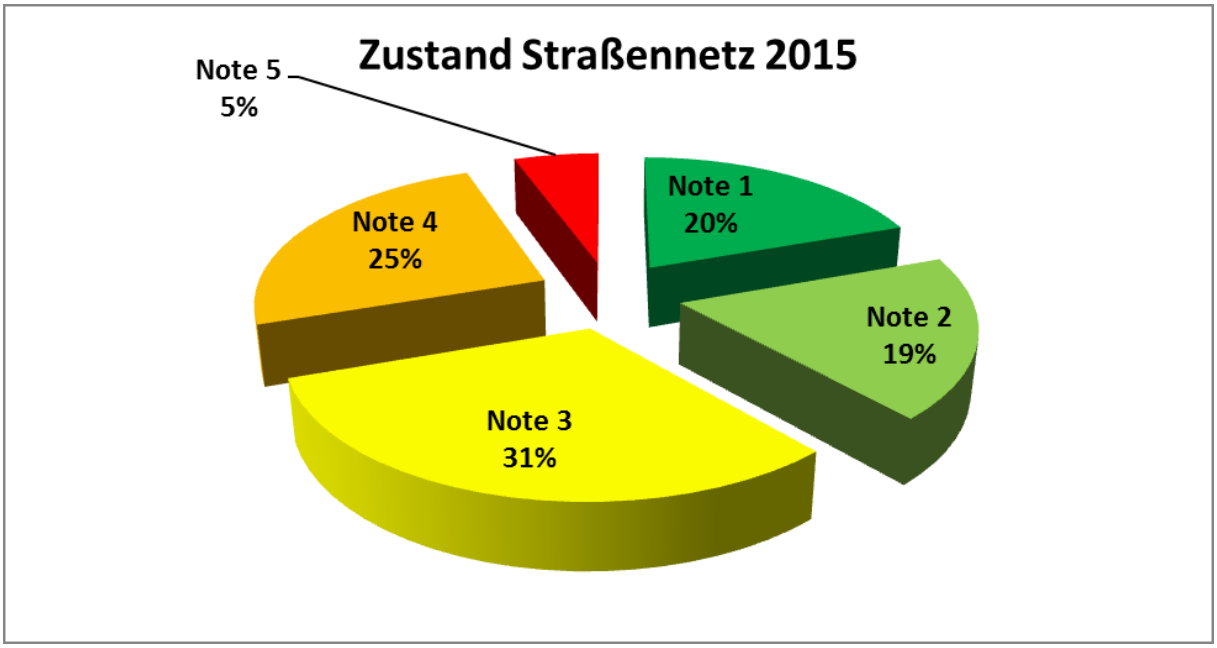
Man erkennt, dass das übergeordnete Straßennetz in einen relativ guten Zustand ist.
Zwei wesentliche Gründe hierfür liegen zum einen darin, dass vorrangig nach der Verkehrsbedeutung Straßensanierungen durchgeführt werden. Zum anderen waren auch die Förderprogramme der letzten 2 Jahrzehnte sehr stark an der Verkehrsbedeutung der einzelnen Straßen orientiert.

Ebenso ist ersichtlich, dass mehr als die Hälfte des Plauener Ortsstraßen, welchen den wesentlichen Teil des Straßennetzes ausmacht, sich in einem allgemeinen schlechten Zustand befindet.

.2. Fortschreibung 2015

Derzeit liegt eine indirekte Fortschreibung der Zustandsdaten vor, bei der die durchgeführten Sanierungs- bzw. Investitionsmaßnahme in die vorliegende Statistik eingearbeitet wurden.
Darüber hinaus wurden auf Grundlage der digitalen Straßendatenbank die vorhandenen Daten direkt flächenbezogen eingegeben und ausgewertet.

2015	**Gesamt-länge in km**	**Zustand – Straßennetz** *(zum Vergleich die Zahlen 2008)*									
		Note 1		**Note 2**		**Note 3**		**Note 4**		**Note 5**	
		km	% *(2008)*	km	% *(2008)*	km	% *(2008)*	km	% *(2008)*	km	% *(2008)*
Staatsstraße	**9,0**	2,806	31,2% *(32,3%)*	0,842	9,4% *(26,2%)*	3,950	43,9% *(31,9%)*	0,974	10,8% *(8,4%)*	0,428	4,8% *(1,2%)*
Kreisstraße	**22,2**	5,595	25,2% *(22,1%)*	5,886	26,5% *(45,3%)*	8,068	36,3% *(25,4%)*	2,434	11,0% *(6,8%)*	0,216	1,0% *(0,4%)*
Ortsstraße	**299,3**	56,294	18,8% *(20,8%)*	55,338	18,5% *(27,4%)*	91,777	30,7% *(24,9%)*	78,134	26,1% *(17,0%)*	17,756	5,9% *(9,8%)*
Summe I	**330,5**	**64,696**	19,6% *(21,2%)*	**62,066**	18,8% *(28,6%)*	**103,795**	31,4% *(25,1%)*	**81,543**	24,7% *(16,1%)*	**18,401**	5,6% *(9,0%)*
		38,4%				61,6%					



Aus den vorliegenden Zahlen und den darin erkennbaren Veränderungen lassen sich folgende Schlüsse ableiten.
Der gesunkene Anteil der Straße mit der Zustandsnote 5 zeigt eine Verbesserung der Straßenunterhaltung. Ebenso haben die in den letzten Jahren wohl eher milden Winter keine größeren Verschlechterungen herbeigeführt.
Dennoch ist eine allgemeine Verschlechterung deutlich, was einen weiteren Verfall der Ortsstraßen aufzeigt. Allein die derzeitigen Förderprogramme (Stadtumbau, RL KStb) sind nicht ausreichend diesem Verfall entgegenzuwirken.

- **Entwicklung des Anlagevermögens - Finanzielle Bewertung und Entwicklung**

Bei der Erstellung der Eröffnungsbilanz zum Stichtag 31.12.2012 wurden ursprüngliche Anschaffungs- und Herstellungskosten (= Neuwert) der Straßen, Wege und Plätze in der Stadt Plauen von etwa 192 Mio. € ermittelt.
Diese Zahl wurde teilweise aus den vorliegenden historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten ermittelt, zum großen Teil aber auf Grundlage von Ersatzwerten, die auf Grundlage der aktuellen Baukosten

kalkuliert wurden.
Nach Anpassung aufgrund der Zustandserfassung und durchgeführten Abschreibungen ergeben sich folgende Werte:

Jahr	Buchwert	Veränderung	
	in Mio. €	in Mio. €	%
31.12.2012	156,4	-	-
31.12.2013	151,6	- 4,8	3,07%
31.12.2014	147,1	- 4,5	2,97%
31.12.2015 (v)	140,8	- 6,3	4,28%

Bei einem städtischen Anlagevermögen von insgesamt etwa 549,4 Mio. € zum 31.12.2014 bedeutet das einen Wertanteil von rund 26%.
Das bedeutet mehr als ein Viertel des Vermögens der Stadt Plauen steckt in den Verkehrsflächen.

Betrachtet man die Entwicklung der Zahlen unter der Berücksichtigung, dass ca. 7 Mio. € Abschreibungen pro Jahr erfolgen, so wird deutlich, dass etwa 1,5 Mio. € pro Jahr an Investitionsmaßnahmen im Bereich Straßen, Wege und Plätze erfolgen.

Um einen Werterhalt zu erreichen sind jährliche Investitionen in Größenordnung der Abschreibungen erforderlich.
Diese Investitionen in Höhe von etwa 7 Mio. € entsprechen in etwa auch den Ergebnissen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, die einen Werk von 10,20 €/m veranschlagt, die zur Erhaltung des Straßennetzes jährlich erforderlich sind. Für die Stadt Plauen mit den aufgeführten knapp 600km (einschließlich Beschränkt öffentlichen Wegen, Feld- und Waldwegen) geht es um einen Betrag von etwa 6.120.000 €.

Um den Werteerhalt langfristig zu gewährleisten sollte doppelt so viele finanzielle Mittel eingesetzt werden wie bisher.

Straßen, Wege und Plätze werden gemäß den haushaltsrechtlichen Vorschriften mit Anschaffungs- und Herstellungskosten bzw. den Projektkosten (Planung und Bau) bilanziert und linear auf 40 Jahre abgeschrieben. Zuschreibungen erfolgen nur bei Erneuerungs- bzw. Ausbaumaßnahmen. Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen finden bilanziell keine Berücksichtigung.
Die erfolgten Abschreibungen dienen der Dokumentation des Werteverzehrs über die Nutzungsdauer hinweg und sollen nach Erwirtschaftung der Wiederbeschaffung des Anlagegutes dienen.
Mit Hilfe der Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen soll die Nutzungsdauer des Anlagegutes erreicht bzw. verlängert werden, so dass nach Ablauf der bilanziellen Nutzungsdauer das Anlagegut weiter genutzt werden kann.
Ziel ist also die tatsächliche Nutzungsdauer der Verkehrsflächen über die bilanzielle hinaus zu verlängern.

4. Vorstellung verschiedener Sanierungsvarianten der Straßen und Gehwege; kurz-, mittel- und langfristig

- **Maßnahmen und Maßnahmenarten (Mittelverwendung)**

Es stehen verschiedene Erhaltungsmaßnahmen zur Verfügung. Diese Maßnahmen haben aber neben der Erhaltung der Verkehrsfläche unterschiedliche Auswirkung, sowohl finanziell als auch in Bezug auf die Dauerhaftigkeit der Verbesserung.

Allgemein sind Erhaltungsmaßnahmen Maßnahmen, die der Erhaltung der Substanz und des Gebrauchswertes von Verkehrsflächenbefestigungen einschließlich der Nebenflächen sowie der Umweltverträglichkeit dienen.

Man unterscheidet in die betriebliche Erhaltung, wozu die Kontrolle und Wartung der Verkehrsflächen zählen.

Zu Arbeiten der betrieblichen Erhaltung gehört unter anderen folgenden Leistungen:

- Bankettschneiden
- Straßenabläufe reinigen
- sonstige Reinigungsarbeiten
- Absperren von Gefahrenstellen
- Freischneiden von Lichtraumprofilen und Sichtdreiecken.

Diese Arbeiten werden zum überwiegenden Teil durch den Städtischen Bauhof erledigt bzw. koordiniert und kontrolliert.
Neben der betrieblichen Erhaltung ist aber auch die bauliche Erhaltung Aufgabe des Baulastträgers nach § 9 SächsStrG.
Dazu zählen die bauliche Unterhaltung (Ziel ist der Substanzerhalt), wie zum Beispiel das Flicken von Schlaglöchern, Fugenverguss oder kleinflächige Reparaturarbeiten.
Ebenso gehört die Instandsetzung, was das Ziel des Substanzerhalts auch zur Verbesserung der Oberflächeneigenschaften (Ebenheit und Griffigkeit) hat. dazu zählen Maßnahmen wie Oberflächenbehandlungen, dünne Asphaltschichten bis hin zur Erneuerung einzelner Asphaltschichten.
Als letzte Maßnahmenkategorie, die zur baulichen Erhaltung gehören ist die Erneuerung. Dabei erfolgt die vollständige Wiederherstellung der Verkehrsflächenbefestigung.

Vergleicht man die Wirkungen der einzelnen Maßnahmen ist folgendes festzustellen:

Maßnahmenart	durchschnittliche Kosten pro m²	Bauliche Bewertung	Bilanzielle Bewertung
Bauliche Unterhaltung	8,50	Substanzerhalt, es wird versucht den Zustand zu halten *Verbesserung von Note 2 auf Note 1 bzw. Verbesserung um einen Notenpunkt (5 auf 4)*	Aufwand in der Ergebnisrechnung
Instandsetzung	30,00	Neben dem Substanzerhalt ist auch eine Verbesserung der Oberflächeneigenschaften *Verbesserung von Note 3 auf Note 1*	Aufwand in der Ergebnisrechnung
Erneuerung	100,00	Wiederherstellung der ursprünglichen Oberflächeneigenschaften *Verbesserung von Note 4 auf Note 1*	Entscheidung im Einzelfall, ob eine Aktivierung der Kosten erfolgt
Ausbau oder Neubau	120,00	Erweiterung der vorhandenen Verkehrsfläche, Neuanlage bzw. Grundhafte (komplett) Erneuerung einer Verkehrsfläche *Verbesserung von Note 5 auf Note 1 (Herstellung in der Qualität der Note 1)*	Aktivierung der Kosten in der Anlagenbuchhaltung, Abschreibung als Aufwand und Wertminderung in den Folgejahren

Finanzbedarf unter Berücksichtigung der Zustandsdaten

Legt man die genannten Erfahrungswerte zugrunde, bekommt man auf folgende Werte:

	2008		2015		Differenz	
	Länge	Nachholbedarf	Länge	Nachholbedarf	Länge	Nachholbedarf
Note 1	70,05		64,70		-5,35	- €
Note 2	94,55	4.420.238,78 €	62,07	2.901.586,60 €	-32,48	- 1.518.652,17 €
Note 3	83,00	11.412.719,52 €	103,80	14.271.851,67 €	20,79	2.859.132,15 €
Note 4	53,29	29.308.890,48 €	81,54	44.848.381,86 €	28,25	15.539.491,38 €
Note 5	29,61	19.540.408,59 €	18,40	12.144.445,08 €	-11,21	- 7.395.963,51 €
	330,49	64.682.257,37 €		74.166.265,21 €		9.484.007,85 €

Das bedeutet, der Erhaltungsrückstau ist in den letzten 7 Jahren um ca. 9,5 Mio. € gestiegen.

Unterschied zwischen Bilanz und Rückstau

Die vorliegenden Daten zeigen zum einen, dass der bilanzielle Anlagenwert jährlich um etwa 5 Mio. € etwa abnimmt, wohingegen der substanzielle Wert um 1,4 Mio. € pro Jahr sinkt.

Diese Differenz erklärt sich daraus, dass die Instandhaltungsmaßnahmen keine Berücksichtigung in der Bilanz finden, jedoch den Substanzwert der Straße steigern.
Hinzu kommt, dass bei der derzeitigen Fortschreibung der Zustandswerte nur die nachweislichen Verbesserungen berücksichtigt wurden. Erst eine neue Erfassung der Flächen zeigt den tatsächlichen Verschleiß durch Belastung und Witterung auf.

- **Ausblick und Fortschreibung der Daten**

Wie schon angedeutet ist die Durchführung einer Folgeinventur erforderlich.
In Rücksprache und Abstimmung mit der Finanzverwaltung ist zur Minimierung des zusätzlichen Aufwandes, den eine solche Erfassung mit sich bringt, auf folgendes geeinigt worden.
Es wird keine einmalige Gesamterhebung durchgeführt. Jedes Jahr werden 20% des Straßennetzes durch die Mitarbeiter der Stadtverwaltung aufgenommen und die Daten ausgewertet.
Das bedeutet, dass innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren, das gesamte Straßennetz erhoben ist und damit die haushaltsrechtlichen Belange erfüllt sind.

- **Finanzierung von Straßenbaumaßnahmen**

Für die Erfüllung der Aufgaben der Straßenerhaltung stehen der Stadt Plauen verschiedene Mittel zur Verfügung.

Zum einen wird durch den Freistaat Sachsen für Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen Zuweisungen gem. Sächsischen Finanzausgleichgesetz (Straßenlastenausgleich) ausgereicht.
Das bedeutet konkret eine Summe von rund 1.060.000 € pro Jahr.
In der Stadt Plauen werden davon für die betriebliche Erhaltung etwa 460.000 € eingesetzt (Budget Jahresvertrag der Straßenunterhaltung), so dass für die bauliche Erhaltung nur etwa 600.000 € zur Verfügung stehen. Die verbleibenden 460.000 stehen der GAV für Winterdienst, Reinigungsleistungen, Mahdarbeiten und Kleinreparaturen sowie den vorgeschriebenen Kontrolltätigkeiten zur Verfügung.

Für Erneuerungs- und Investitionsmaßnahmen sind Förderungen nach der Richtlinie „Kommunaler Straßen- und Brückenbau“ (RL KStB) möglich.
Dieses Förderprogramm wurde 2016 novelliert.
Bis zu diesem Zeitpunkt gab es nur projektbezogene Anteilsförderungen in Höhe von 75% (Straßen) bis 90% (besonders bedeutsame Vorhaben). Diese Mittel wurden aber überwiegende nur für die Erhaltung von verkehrswichtigen Verkehrsflächen gewährt, was den relativ hohen Anteil an sanierten Straßen bei den Staats- und Kreisstraßen erklärt.
Mit der Neuauflage der Richtlinie hat sich einiges grundlegend geändert.
Das zur Verfügung gestellte Budget wird aufgeteilt. Etwa die Hälfte wird pauschal nach Straßennetzlänge zugeteilt, die übrige Hälfte ist weiterhin eine projektbezogene Förderung.
Darüber hinaus werden jetzt auch Straßen aus dem untergeordneten Verkehrsnetz gefördert.
Zu beachten dabei ist, dass je verkehrswichtiger die Straße ist, desto höher ist die Förderquote. Diese Quote schwankt zwischen 70% für Anliegerstraße, 80% für Hauptverkehrsstraßen, 90% für Gemeinschaftsmaßnahmen mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr sowie 100% für Maßnahmen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz.
Dazugekommen ist, dass Planungskosten auch bei Straßenbaumaßnahmen anteilig förderfähig geworden sind.

Weiterhin werden 50% der im Freistaat zur Verfügung gestellten Mittel pauschal als 90%-Förderung für Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt.

Aufgrund der Änderung der Förderung des kommunalen Straßenbaus ergibt sich nunmehr die Möglichkeit auch verstärkt das untergeordnete Straßennetz instand zu setzen. Ebenso ist durch die budgetierte Zuweisung eine langfristigere Planung möglich. Nachteilig ist, dass das neue Förderprogramm vorerst nur für zwei Jahre aufgelegt wurde und 2017 ausläuft.

In Stadtumbaugebieten werden auch die dafür geltenden Förderprogramme zur Gegenfinanzierung von Straßenbauprogrammen in Anspruch genommen. Hier können je nach Programm und Kombination Förderungen in Höhe von 66% - 90% erreicht werden.

Im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen wird aber auch immer wieder versucht, die Versorgungsträger an den jeweiligen Vorhaben zu beteiligen und durch Kostenteilung die finanzielle Belastung für die Stadt Plauen zu reduzieren.

Eine in der Stadt Plauen nicht genutzte Finanzierungsmöglichkeit ist die Beteiligung der Bürger bzw. Anlieger an den Maßnahmen in Form der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen. Lediglich verfügt die Stadt Plauen über eine Erschließungsbeitragssatzung zur erstmaligen Herstellung eines ortsüblichen Ausbauzustandes, was bisher nur für den Neubau von Verkehrsanlagen praktiziert wurde.
Ebenso besteht rechtlich die Möglichkeit Erschließungsbeiträge für Maßnahmen zu erheben, bei der eine vorhandene Verkehrsfläche in den ortsüblichen ausgebaut wird einschließlich dazugehöriger Entwässerung und Beleuchtung. Ein Beispiel hierfür wäre, wenn eine Ortsstraße mit einer Schotterdecke, die in einem sehr schlechten Zustand ist, entsprechend der umliegenden Straßen neu gebaut wird, einschließlich der dazugehörigen Entwässerungseinrichtung und Beleuchtung.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die im Durchschnitt der letzten Jahre pro Jahr etwa 10 Mio. € angesetzten Haushaltsmittel im Bereich Tiefbau nicht überwiegend der Erhaltungsmaßnahmen für das Straßennetz dienten. Es stecken in diesen Ausgaben Großprojekte wie zum Beispiel Erschließung Gewerbegebiet Oberlosa, Verknüpfungsstelle Reichenbacher Straße und Maßnahmen zur Hochwasserschadensbeseitigung.

Um eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsnetze zu erreichen sind die aufgeführten 6,1 Mio. € allein für die Erhaltungsmaßnahmen jährlich erforderlich. Die Abschreibungen auf das Anlagevermögen können nicht erwirtschaftet werden.
Das bedeutet bei einer Förderquote von durchschnittlich 75% einen Eigenanteil der Stadt Plauen von etwa 1,6 Mio. €.

_____ _____

Ralf Oberdorfer Levente Sárközy