

Fragen & Antworten

Zur Vermeidung von Missverständnissen ist den Fragestellungen voranzustellen, dass es sich bei der Netzkonzeption und der Ausbau- und Erhaltungsstrategie um zwei eigenständige Themengebiete handelt.

Die Netzkonzeption strukturiert das Staatsstraßennetz anhand seiner Verbindungsfunktion durch Überlagerung mit der Verkehrsstärke, also der Verkehrsbedeutung.

Die Ausbau- und Erhaltungsstrategie (AES) macht sich die Strukturierung der Netzkonzeption zu Nutze, um unterschiedliche Lösungsansätze bei der Erhaltung und dem Ausbau, der Mittelverteilung und dem Mittelbedarf, der Priorisierung von Planungs- und Personalkapazitäten, usw. zu berücksichtigen. Letztlich geht es darum, an der richtigen Stelle das Richtige zu tun.

Was ist Inhalt und Gegenstand der Netzkonzeption 2025?

Für die künftige funktions- und bedarfsgerechte Gestaltung der Staatsstraßen (Gesamtlänge Prognosenetz 2025 von rund 4.800 km) wurden im Rahmen der Erstellung einer landesweiten Netzkonzeption Kategorien gebildet. Dies erfolgte auf der Grundlage der zentralen Orte gemäß Landesentwicklungsplan, der Regionalpläne und der Verkehrsstärken (Prognosejahr 2025).

Die Kategorien stellen sich wie folgt dar: Netzklasse S1 (Kernnetz - hohe Verkehrsbedeutung), Netzklasse S2 (Erweitertes Kernnetz - mittlere Verkehrsbedeutung) und Netzklasse S3 (Sonstiges Netz - geringe Verkehrsbedeutung).

- Netzklasse S1 – das Kernnetz. Dieses übernimmt dabei überwiegend den großräumigen und überregionalen Verkehr. Diese Straßen haben i.d.R. eine Verkehrsbelastung mit mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag.
- Netzklasse S2 – das erweiterte Kernnetz. Dieses nimmt überwiegend den überregionalen und regionalen Verkehr auf, in der Regel bei geringerer Verkehrsbelastung als im Kernnetz.
- Netzklasse S3 – das sonstige Netz. Dieses nimmt überwiegend den regionalen und nähräumigen Verkehr, mit einer Verkehrsbelastung deutlich unterhalb des Durchschnitts, auf. Es verbindet meist kleinere Ortschaften miteinander.

Die Netzkonzeption sieht für das Prognosenetz 2025 (Staatsstraßen mit insgesamt rund 4.800 km einschließlich der Baulast in Gemeinden > 30.000 Einwohner) folgende Einteilung vor:

S1: 925 km; S2: 1.926 km; S3: 1.924 km. Die Konzeption wird derzeit auf 2030 fortgeschrieben.

FAQ zur Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030

Beispiele für je eine S1, S2, S3:

	S1	S2	S3
NL Bautzen	S 94 A4/AS Burkau - Bernsdorf	S 121 Niesky - Rothenburg	S 111 Bautzen - Weißenberg
NL Leipzig	S 24 Wermisdorf - Torgau	S 11 Wurzen – Bad Dübén	S 27 Dahlen - Strehla
NL Meißen	S 81 A4/AS DD-Flughafen - Rosenhain	S 178 Glashütte - Heidenau	S 165 Bad Schandau - Sebnitz
NL Plauen	S 289 Crimmitschau - Reichen- bach	S 304 Falkenstein - Klingenthal	S 297 Plauen – Reuth/S311
NL Zschopau	S 258 Scheibenberg - A72/AS Stollberg (West)	S 235 Zschopau - Freiberg	S 242 Burgstädt - Marsdorf

Was ist Inhalt und Gegenstand der Ausbau- und Erhaltungsstrategie?

Die Straßenbauverwaltung benötigt angesichts des Erhaltungszustandes der Staatsstraßen und der begrenzten Kapazitäten zwingend eine strategische Ausrichtung. Daher ist die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur auch ein Schwerpunktthema des Koalitionsvertrages. Die bedarfsgerechte Erhaltung der gesamten staatlichen Verkehrsinfrastruktur, entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung, hat Vorrang vor dem Neubau. Es gilt die Kaskade Erhaltung vor Ausbau, Ausbau vor Neubau.

Die Ausbau- und Erhaltungsstrategie enthält den Ausbau- und Erhaltungsbedarfs, eine Priorisierung innerhalb der Netzklassen zur Abarbeitung, eine Schätzung der Kosten sowie des Realisierungszeitraumes. Zudem ist es ein Leitfaden für die Straßenbauverwaltung, um ressourcengerecht und schwerpunktorientiert zu arbeiten.

Die Zielstellungen sind:

- die bedarfsgerechte Erhaltung aller Staatsstraßen (also aller Netzklassen) und
- der bedarfsgerechte Ausbau von Engstellen des Hauptnetzes der Staatsstraßen um die Erreichbarkeit aller Regionen und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Die Erhaltung wird in allen Netzklassen (S1, S2 und S3) bedarfsgerecht erfolgen und soll sich auf den vorhandenen Straßenraum beschränken. Mit der Fokussierung auf den vorhandenen Straßenraum soll der Aufwand andernfalls zu führender Baurechtsverfahren maßgeblich reduziert werden. Die regionalen Erhaltungsschwerpunkte werden nach Dringlichkeit gereiht und sind grundsätzlich in dieser Reihung zur Abarbeitung vorgesehen. Der streckenkonkrete und nach Priorität ausgewiesene Ausbaubedarf bildet den maßgebenden Handlungsrahmen bis 2030.

FAQ zur Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030

Mit der Umsetzung der Ausbau- und Erhaltungsstrategie lässt sich insbesondere in der Fläche und im ländlichen Raum die Erreichbarkeit der Orte sicherstellen. Durch die Budgetbemessungen bei der Straßenerhaltung werden vor allem für das sonstige Netz (Netzklasse S3) erstmals die Voraussetzungen für eine bedarfsgerechte Erhaltung geschaffen.

Die AES ist kein starres Instrument. Bei der praktischen Anwendung im Erhaltungsmanagement der Staatsstraßen werden sich neue Fragen und Herausforderungen ergeben. Dementsprechend ist eine kontinuierliche Weiterentwicklung der verwendeten Ansätze und Methoden sowie Anpassung an die unterschiedlichen Anforderungen vorzunehmen.

Was kostet künftig der Erhalt der Staatsstraßen pro Jahr? Wie verteilen sich die Mittel auf die drei Kategorien?

Im Rahmen der AES wurde der Mittelbedarf zur Erhaltung des status quo bei Straßen und Ingenieurbauwerken ermittelt. Die AES zeigt die erforderlichen Investitionsbedarfe zur Werterhaltung, zum sukzessiven Abbau des Werteverzehrs und für den zukünftig geplanten Ausbau auf.

Für die Staatsstraßen liegt der jährliche Bedarf bei ca. 40 Mio. Euro. Zusätzlich werden ca. 14 Mio. Euro/Jahr für Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel, Lärmschutzwände etc.) benötigt. Jeder Euro mehr trägt demzufolge zum Abbau des vorhandenen Erhaltungsrückstandes bei.

In Abhängigkeit der Haushaltszuweisungen ist für die Straßenerhaltung eine Budgetierung vorgesehen. Dabei sollen ca. 25 Prozent ins Kernnetz (S1), ca. 40 Prozent ins erweiterte Kernnetz (S2) und ca. 35 Prozent ins sonstige Netz (S3) investiert werden.

Finanzbedarf der A+E-Strategie:

	Beibehalt des Status quo (jährlich)	Verbesserung des Zustandes (jährlich)
Erhaltung Straße:	rd. 40 Mio. €/Jahr	rd. 50,0 Mio. €/Jahr
Erhaltung Bauwerke:	rd. 14 Mio. €/Jahr	rd. 16,5 Mio. €/Jahr
Gesamt:	rd. 54 Mio. €/Jahr	rd. 66,5 Mio. €/Jahr
Ausbau:	rd. 20 – 25 Mio. €/Jahr (Ausbau von 175 km bis 2030; in Abhängigkeit Baurechtserlangung)	
Neubau:	entsprechend Ausweisungen LVP (in Abhängigkeit Baurechtserlangung)	

FAQ zur Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030

Mit der vorgesehenen Budgetierung wird damit erstmals gezielt dafür Sorge getragen, dass ca. 1/3 der Finanzmittel für die Erhaltung im sonstigen Netz (S3) zum Einsatz kommen. Somit lässt sich insbesondere in der Fläche und im ländlichen Raum die Erreichbarkeit der Orte sicherstellen.

Könnten Landkreise Staatsstraßen in ihre Baulast übernehmen?

Abstufungen sind nicht Gegenstand der Ausbau- und Erhaltungsstrategie. Unabhängig davon sind generelle Abstufungen in kommunale Baulast nicht vorgesehen. Im Einzelfall besteht die Möglichkeit, dass Straßenzüge des S3-Netzes von der kommunalen Ebene auf ihren Wunsch übernommen werden können. Hierbei sind die Regeln gemäß Sächsischem Straßengesetz zu beachten, d. h. die Straße muss durch den Freistaat Sachsen im gebotenen Umfang verkehrssicher und ordnungsgemäß unterhalten sein. Soweit dies nicht der Fall sein sollte, wird die Einstandspflicht im Regelfall in Form einer zweckgebundenen Geldzahlung an den neuen Baulastträger geleistet.

Welche baulichen Maßnahmen sind künftig bei Straßen der Kategorie S3 generell möglich?

Neben Maßnahmen der „Instandhaltung“, baulichen Maßnahmen kleineren Umfangs im Rahmen der regelmäßigen Unterhaltung durch die Landkreise, sind auch im S3-Netz Erhaltungsmaßnahmen im vorhandenen Straßenraum bis hin zur grundhaften Erneuerung vorgesehen. Bezüglich des Umfangs einer Erhaltungsmaßnahme im S3-Netz gibt es im Vergleich zu den Netzklassen S1 und S 2 keine Einschränkungen. In Einzelfällen kann sich auch zukünftig im S3-Netz ein Ausbaubedarf aufzeigen. Hierzu sind im Strategiepapier die wesentlichen Anforderungen formuliert.

Wie viel Geld hat der Freistaat 2016 und 2017 an die Landkreise für den Unterhalt der Staatsstraßen überwiesen? Wie viel Geld wird es 2018 sein?

Im Doppelhaushalt des Freistaates Sachsen standen bzw. stehen für die Landkreise für Unterhaltung und Instandsetzung der Staatsstraßen im Jahr 2016 rund 24,6 Mio. Euro sowie 23,1 Mio. Euro im Jahr 2017 zur Verfügung. 2018 stehen 22,2 Mio. Euro zur Verfügung. In den Jahren 2016 und 2017 wurden Ausgabemittel in Höhe von 24,1 Mio. Euro bzw. in Höhe von 22,5 Mio. Euro von den Landkreisen in Anspruch genommen.

Muss der Landtag darüber abstimmen?

Der Landtag muss nicht über die Ausbau- und Erhaltungsstrategie abstimmen. Sie soll der Straßenbauverwaltung als Arbeitsgrundlage dienen. Gleichzeitig werden Daten und Fakten aufgezeigt, die u. a. Grundlage zur Aufstellung der Haushaltspläne sind. Das Kabinett wurde davon unterrichtet. Der Haushalt wird letztlich vom Sächsischen Landtag verabschiedet.

FAQ zur Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030

Was bedeutet die Strategie für Sachsen?

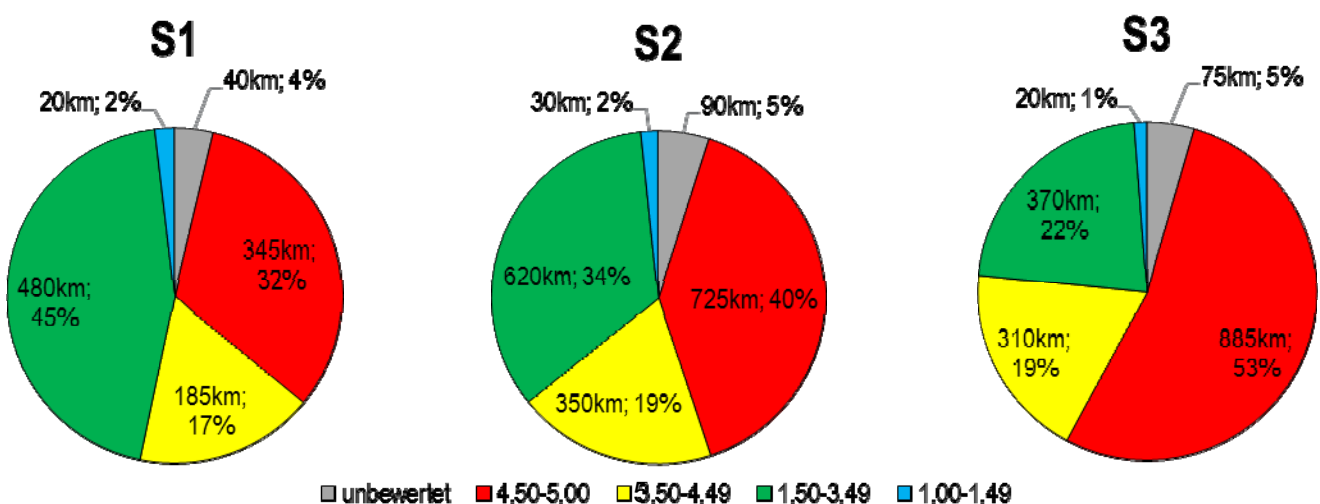
- Steuergelder werden gezielter und bedarfsgerecht eingesetzt
- Erhaltungsmaßnahmen insbesondere im S3-Netz wird zukünftig eine deutlich höhere Priorität beigemessen
- Insgesamt können so mehr Staatsstraßen jedes Jahr - besonders im ländlichen Raum - erhalten werden.
- Es gibt klare und nachvollziehbare Kriterien. Das Motto „Wer am lautesten ruft, bekommt seine Straße gebaut“ ist vom Tisch.

Wer definiert die Einzelmaßnahmen? Wer legt fest, wann wo in welcher Kategorie gebaut wird?

Bei der Erhaltung von Straßen sorgen die mittelfristigen Bauprogramme mit einem 4-jährigen Betrachtungszeitraum für die nötige Kontinuität bei der Aufarbeitung der Erhaltungsrückstände-Mängel und bilden die Grundlage für die jährlichen Bauprogramme. Die Erhaltungsschwerpunkte wiederum werden aus den Daten der aktuellsten Zustandserfassung abgeleitet und in dem mittelfristigen Programm definiert. Daraus resultierende Einzelmaßnahmen und den Erhaltungsumfang legt das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) fest. Die vordringlichen Ausbaubereiche werden im laufenden Jahresarbeitsprogramm des LASuV geplant und umgesetzt.

Wie wird der Zustand der Straßen erfasst? In welchem Rhythmus, wie technisch?

In einem Turnus von vier Jahren wird eine netzweite Messkampagne zur Zustandserfassung und -bewertung durchgeführt. Die enthaltenen Daten beruhen auf den Messergebnissen aus 2013. Demnach sind rund 45 Prozent des Staatsstraßennetzes der schlechtesten Zustandsklasse (Zustandsnote 4,5 - 5) zuzuordnen. Die erfassten Zustandswerte werden in Notenbereiche zwischen 1 (sehr gut) und 5 (sehr schlecht) unterteilt. Seit Januar 2018 liegen die Ergebnisse der Straßenzustandserfassung 2017 vor. Bis Mitte dieses Jahres wird die Aktualisierung der Datengrundlagen auf Karten und elektronisch abgeschlossen.



FAQ zur Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030

- Der Zustandswert 1,0 - bezeichnet den idealen Zustand (theoretischer Wert)
- Der Zustandswert 3,5 wird mit Warnwert bezeichnet und beschreibt den Zustand, dessen Erreichen Anlass zu intensiver Beobachtung, zur Analyse der Ursachen für den schlechten Zustand und gegebenenfalls zur Planung von geeigneten Maßnahmen ist.
- Der Zustandswert 4,5 wird mit Schwellenwert bezeichnet und beschreibt einen Zustand, bei dessen Erreichen die Einleitung von baulichen oder verkehrsbeschränkenden Maßnahmen geprüft werden muss.

Die Erfassung und Bewertung des Zustandes von Ingenieurbauwerken erfolgt regelmäßig im Rahmen der Bauwerksprüfung nach DIN1076. Hierbei wird alle sechs Jahre eine Hauptprüfung bzw. jeweils zwischen zwei Hauptprüfungen alle drei Jahre eine einfache Prüfung durchgeführt. Im Ergebnis der Bauwerksprüfung wird eine Zustandsnote für das jeweilige Bauwerk ermittelt. Diese Zustandsnote setzt sich aus den Teilbereichen Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zusammen.

Der Zustand wird zwischen 1,0 und 4,0 in sechs Bereiche eingeteilt. Den schlechtesten Zustandsnotenbereichen (3,0-3,4 und 3,5 bis 4,0) wurden im Jahr 2017 rund 12 Prozent der Brückenbauwerke (nach Anzahl) und 11 Prozent der Stützbauwerke (nach Anzahl) des Staatsstraßennetzes zugeordnet.

Im Sommer wurde angekündigt, dass durch das Programm kürzere Bauzeiten realisiert werden sollen, da es mehr Vollsperrungen geben wird. Ist dem noch so?

Zur Erreichung der Ziele ist auch erforderlich, die Bausaison auszunutzen, vorzugsweise unter Vollsperrung zu bauen und die Baulängen zu maximieren. Dafür sind Voraussetzungen zu schaffen, z. B. Übernahme der baustellenbedingten Mehrkosten für die Schülerbeförderung durch das Land.

Wird durch neue Strategie mehr gebaut?

Die Ausbau- und Erhaltungsstrategie wurde für die Straßenbauverwaltung als Arbeitsinstrument erarbeitet, um mit den bereitstehenden Ressourcen so effizient als möglich zu agieren. Ein Mehr an Baumaßnahmen ist von vielen Randbedingungen abhängig. Beispielsweise ist die Kapazität erforderlicher Umleitungsstrecken begrenzt. Ein erhebliches Mehr an Baustellen mindert zudem die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer, betroffener Anlieger und Gewerbetreibender.

FAQ zur Ausbau- und Erhaltungsstrategie 2030

Was sind die nächsten Schritte?

Seit Anfang 2018 ist die Ausbau- und Erhaltungsstrategie als interne Handlungsvorgabe in der Straßenbauverwaltung eingeführt. Die vordringlichen Ausbauabschnitte werden bereits im laufenden Jahresarbeitsprogramm des LASuV geplant und entsprechend umgesetzt.

Für den Bereich der Erhaltung liegen seit Januar die Ergebnisse der Straßenzustandserfassung 2017 vor. Bis Mitte dieses Jahres wird die Aktualisierung der Datengrundlagen auf Karten und elektronisch abgeschlossen. Darauf setzt dann das mittelfristige Erhaltungsbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2022 auf.

Definition Ausbau und Erhaltung

Erhaltungsmaßnahmen sind die Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung sowie jede Verbesserung des Straßenzustandes innerhalb des vorhandenen Straßengrundstücks ohne Erfordernis eines Baurechtsverfahrens.

Ausbau bedeutet: Veränderungen der vorhandenen Straßen mit oder ohne Kapazitätserhöhung, welche Grunderwerb sowie Baurecht erfordern. Das heißt: Alle Maßnahmen, die über eine reine Erhaltung hinausgehen und kein Neubau sind.