



Wir beraten Sachsen.

Unabhängig, kompetent, nachhaltig.

**Beratende Äußerung**

BERATUNG

Erhaltung der staatlichen Straßeninfrastruktur



# **Erhaltung der staatlichen Straßeninfrastruktur**

Beratende Äußerung gem. § 88 Abs. 2 SäHO



**Inhaltsverzeichnis**

	<u>Seite</u>	
0	Zusammenfassung	7
1	Veranlassung der Beratenden Äußerung	8
A	Entwicklung der Staatsstraßeninfrastruktur	9
2	Einführung	9
3	Zustand der Straßeninfrastruktur	10
3.1	Straßen	10
3.1.1	Begriffe	10
3.1.2	Zustandsentwicklung	11
3.2	Ingenieurbauwerke	16
3.2.1	Begriffe	16
3.2.2	Zustandsentwicklung	17
4	Ausgabenentwicklung	22
5	Anlagevermögen	24
5.1	Straßen	25
5.2	Ingenieurbauwerke	26
6	Mittelbedarf für die Staatsstraßeninfrastruktur	28
B	Ursachen der Entwicklung	30
7	Fehlende Erhaltungsstrategie	30
7.1	Praktiziertes Erhaltungsmanagement	30
7.2	Erhaltung ohne Nachhaltigkeit	31
7.3	Umfang des Staatsstraßennetzes	33
8	Organisatorische und strukturelle Probleme	34
9	Fehlende Rückkopplung zwischen Bau- und Vermögensverwaltung	35
10	Fehlende Haushaltsklarheit und -systematik	36
C	Handlungsempfehlungen	37
11	Überprüfung des Straßennetzes	37
12	Vorrang der Erhaltung vor dem Neubau	37
13	Systematisches Erhaltungsmanagement	37
14	Vermögensrechnung als Arbeitsinstrument	38
15	Organisationsprüfung	38
16	Haushaltsklarheit	39

## **Anlagenverzeichnis**

- Anlage 1 Gegenüberstellung von Gesamt-, Gebrauchs- und Substanzwerten
- Anlage 2 Auswertung Gesamtwert 2013 nach Niederlassungen
- Anlage 3 Auswertung der Gesamtwerte der Staatsstraßen des ehemaligen Bereiches des Straßenbauamtes Chemnitz bzw. der jetzigen LASuV-NL Zschopau
- Anlage 4 Ausgaben für die Erhaltung von Staatsstraßen und Ingenieurbauwerken im Freistaat Sachsen - geordnet nach LASuV und Landkreisen
- Anlage 5 Haushaltsansätze und Ausgaben für den Staatsstraßenbau inkl. Ingenieurbauwerke, Einzelplan 07 (ohne Wiederaufbauhilfe Hochwasser)
- Anlage 6 Übersicht zum Straßeninfrastrukturvermögen
- Anlage 7 Haushaltsansätze und Ausgaben zur Erhaltung von Staatsstraßen und Ingenieurbauwerken
- Anlage 8 Zustandsnotenbereiche für Brückenbauwerke der Staatsstraßen von 2008 bis 2/2015 (Anzahl Teilbauwerke), Erfassung des SMWA

## **Abbildungsverzeichnis**

- Abbildung 1: Schematische Zusammenstellung der baulichen Maßnahmen
- Abbildung 2: Staatsstraßennetz und Zustandsklassenbereiche (Gesamtwert)
- Abbildung 3: 2013, Verteilung des Zustandsbereiches über dem Schwellenwert auf LASuV-NL in Tabellenform
- Abbildung 4: 2013, Verteilung der Staatsstraßen des Zustandsbereiches über dem Schwellenwert auf LASuV-NL als Grafik
- Abbildung 5: Ausgaben (bis 2013) und Haushaltsplanansätze (ab 2014) für Staatsstraßen und Ingenieurbauwerke (ohne Wiederaufbaumittel Hochwasser)
- Abbildung 6: Ausgaben und Haushaltsansätze 2014 bis 2016 sowie Abschreibungen des Straßeninfrastrukturvermögens
- Abbildung 7: Vermögensentwicklung - Staatsstraßen (Mio. €)
- Abbildung 8: Vermögensentwicklung - Ingenieurbauwerke (Mio. €)
  
- Bild 1: S 201 Abschnitt bei Rossau (Station 5044032-5044029, m 3600);  
Quelle: OnKo2 - Heller Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt
- Bild 2: S 202 Abschnitt Frankenberg - Sachsenburg (Station 5044013-5044018, m 1050); Quelle: OnKo2 - Heller Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt
- Bild 3: S 237 nahe Hetzdorfer Viadukt (Station 5145003-5144011, m 04540);  
Quelle: OnKo2 - Heller Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt
- Bild 4: Lage der S 237 im Straßennetz (Quelle: SMWA Straßenkarte Sachsen 2014)

**Tabellenverzeichnis**

- Tabelle 1: Entwicklung Gebrauchswert, Substanzwert und Gesamtwert der Staatsstraßen
- Tabelle 2: Staatsstraßennetz und Zustandsklassenbereiche
- Tabelle 3: Erhaltungsausgaben der LASuV-NL 2008 bis 2013
- Tabelle 4: Bedarf an jährlich zu erneuernden Straßendecken im Freistaat
- Tabelle 5: Zustandsnoten von Bauwerken
- Tabelle 6: Anzahl der Prüfungen von Ingenieurbauwerken
- Tabelle 7: Anzahl der geprüften Brücken in den Bestandsnotenbereichen
- Tabelle 8: Notenbereiche der Brücken
- Tabelle 9: Anzahl der geprüften Stützbauwerke und anderen Ingenieurbauwerke
- Tabelle 10: Notenbereiche der Stützbauwerke und anderen Ingenieurbauwerke
- Tabelle 11: Vermögen an Staatsstraße (T€)
- Tabelle 12: Vermögen Ingenieurbauwerke (T€)
- Tabelle 13: Haushaltsansätze 2015/2016 für Um- und Ausbau/Erweiterung/Neubau sowie Erneuerung (Mio. €) nach Aufgliederung durch den SRH

**Abkürzungsverzeichnis**

EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
Kap.	Kapitel
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LISt GmbH	LISt Gesellschaft für Straßenwesen und ingenieurtechnische Dienstleistungen mbH
NL	Niederlassung/-en
RI-EBW-PRÜF	Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076
SächsStrG	Straßengesetz für den Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßengesetz)
SRH	Sächsischer Rechnungshof
Tit.	Titel
Tit.Gr.	Titelgruppe

## 0 Zusammenfassung

Der Zustand der sächsischen Staatsstraßen ist unbefriedigend und bedarf dringend einer nachhaltigen Verbesserung. Im Jahr 2013 befanden sich rd. 42 % der Straßen in einem ungenügenden Zustand, der den Schwellenwert bereits überschritten hat. Ohne zeitnahes Gegensteuern wird sich der Zustand des sächsischen Straßennetzes weiter verschlechtern. Bei den Ingenieurbauwerken sind rund zwei Drittel aller Bauwerke in einem mindestens zufriedenstellenden Zustand.

Der Zustand hängt wesentlich von der Investitionshöhe ab. Die Investitionen für die Straßeninfrastruktur setzen sich aus den Ausgaben für den Um-, Aus- und Neubau sowie den auf die Erneuerung entfallenden Erhaltungsausgaben zusammen.

Die Ergebnisse der Zustandserfassungen im Freistaat Sachsen geben den Einfluss der Investitionshöhe auf den Straßenzustand wieder. Die Investitionen in den Jahren vor 2009 lagen deutlich über dem Durchschnitt, nach 2009 sanken sie wieder. Der Zustand der Staatsstraßen verbesserte sich vom Jahr 2005 zu 2009 und fiel 2013 wieder annähernd auf das Niveau von 2005 zurück.

Einen wesentlichen Einfluss auf den Zustand hat der (Erneuerungs-)Anteil der Erhaltungsausgaben je Straßenkilometer. Dies zeigt sich deutlich in den NL des LASuV. Die Straßen der NL mit den höchsten Erhaltungsausgaben pro km weisen die besten Zustandsnoten auf.

Die Investitionshöhe spiegelt sich auch im Vermögen wider. Das Vermögen sank seit seiner Erstbewertung 2006 stetig. Um den Vermögensverzehr aufzuhalten, sind Investitionen, die sich an der Höhe der jährlichen Abschreibung orientieren, notwendig.

Investive Erhaltungsmaßnahmen sind kostengünstiger als Um- und Ausbaumaßnahmen. Gegenüber diesen kann mit Erhaltungsmaßnahmen das 5- bis 6-fache an Straßenkilometern instand gesetzt werden. Der Erhaltung ist deshalb Vorrang vor dem Neu- und Ausbau einzuräumen. Nur so können die begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel am wirksamsten zur Verbesserung des Straßenzustandes eingesetzt werden.

Der Prämisse „Erhaltung vor Neubau“ wird im Doppelhaushalt 2015/2016 erstmals Rechnung getragen. Zwar liegen die Haushaltsansätze für die Erhaltung über denen für den Neu- und Ausbau, die Summe aus beiden Ansätzen bleibt jedoch weit unter den Abschreibungen. Der Vermögenserhalt ist damit nicht möglich. Mit der Unterfinanzierung wird sich auch der Straßenzustand weiter verschlechtern.

Um ein zukunftsorientiertes, dauerhaft leistungsfähiges und verkehrssicheres Straßennetz zu erhalten, empfiehlt der SRH:

- das Staatsstraßennetz auf seine zur Funktion notwendige Größe zu beschränken,
- die Erhaltung vor dem Neubau vorrangig zu verfolgen,
- den Nachholbedarf bei der Erhaltung abzubauen,
- ein systematisches Erhaltungsmanagement aufzubauen,
- eine bedarfsgerechte und vermögenserhaltende Finanzausstattung zu gewährleisten,
- zu überprüfen, wie die Personalverteilung angesichts der Aufgabenverlagerung zugunsten der Straßenerhaltung angepasst werden muss,
- Haushaltsklarheit und -systematik zu verbessern, indem die Erhaltungsmaßnahmen zutreffend veranschlagt werden.

## 1 Veranlassung der Beratenden Äußerung

Der Freistaat Sachsen verfügt über ein Staatsstraßennetz mit einer Länge von rd. 4.500 km sowie rd. 3.900 Brücken und anderen Ingenieurbauwerken. Das gesamte Straßeninfrastrukturvermögen ist lt. Vermögensrechnung mit rd. 3,9 Mrd. €<sup>1</sup> bewertet. Davon entfallen rd. 2,7 Mrd. € auf die Netzknotenabschnitte der Straßen und rd. 0,7 Mrd. € auf die Ingenieurbauwerke.

Seit dem Aufbau der sächsischen Straßenbauverwaltung ist viel Geld in die Straßeninfrastruktur geflossen. Die Ausgaben im Zeitraum von 1999<sup>2</sup> bis 2013 umfassen rd. 2,2 Mrd. €. Dennoch ist der Zustand der sächsischen Straßen noch immer unbefriedigend. Ziel muss jedoch ein leistungsfähiges, zukunftsorientiertes und verkehrssicheres Straßennetz sein.

In der Beratenden Äußerung werden die Entwicklung des Straßenzustands und die Ursachen für den aktuellen Zustand untersucht sowie Lösungsansätze für Verbesserungen aufgezeigt.

---

<sup>1</sup> Grundlage: Vermögensrechnung für das Infrastrukturvermögen des Freistaates Sachsen per 31.12.2013  
 Straßennetz: 2.715.015 T€  
 Ingenieurbauwerke: 682.486 T€  
 andere Bestandteile  
 (u. a. Grund und Boden): 502.529 T€

<sup>2</sup> 1999 erstmals Sammelansätze im Haushaltsplan.

## A Entwicklung der Staatsstraßeninfrastruktur

### 2 Einführung

Seit 1999 wurden rd. 1.633 Mio. € für den Um-, Aus- und Neubau aufgewendet. Rund 557 Mio. € bzw. etwa ein Drittel dieser Größenordnung flossen in die Erhaltung.

Erhaltungsmaßnahmen dienen der Bewahrung der Funktionstüchtigkeit und Verkehrssicherheit der vorhandenen Infrastruktur. Die Erhaltung unterteilt sich in betriebliche und bauliche Unterhaltung, Instandsetzung sowie Erneuerung. Eine Übersicht mit Beispielen zu typischen Erhaltungsmaßnahmen zeigt die Abbildung 1:

			Fahrbahnen	Bauwerke		
Erhaltung	Unterhaltung	Betriebliche Unterhaltung	Sofortmaßnahmen, z. B. Schlaglöcher, Reinigung, Winterdienst	z. B. Reinigung, Wartung und Pflege	Bauliche Erhaltung	Investitionen
		Bauliche Unterhaltung	Kleinere Reparaturen örtlich begrenzter Schäden, z. B. Rissanierung	Kleinreparaturen, z. B. kleine Ausbesserungsarbeiten		
	Instandsetzung		Wiederherstellen schadhafter Deckenbeläge in Spurbreite bis maximal 200 m Länge, Dünnschichten, Oberflächenbehandlungen	z. B. Wiederherstellen schadhafter Deckenbeläge in Fahrstreifenbreite bis 4 cm Dicke		
	Erneuerung		Neueinbau von Schichten über die gesamte Fahrbahnbreite im Hoch- oder Tiefeinbau	Bauliche Maßnahmen, die der Wiederherstellung des planmäßigen Zustandes dienen.		
Um- und Ausbau			Querschnittsveränderungen durch Anlegen zusätzlicher Fahrstreifen	-		
Neubau			Erst- oder Ersatzneubau von Verkehrsflächen	z. B. Erst- oder Ersatzneubau von Bauwerken		

Abbildung 1: Schematische Zusammenstellung der baulichen Maßnahmen

Die Unterhaltung dient vor allem der Benutzbarkeit, die Instandsetzung dem Erreichen der geplanten Lebensdauer. Unterhaltung und Instandsetzung wirken sich werterhaltend aber nicht wertsteigernd aus. Erst die Erneuerung hat investiven Charakter und erhöht das Infrastrukturvermögen, weil Erneuerungsmaßnahmen die reale Lebensdauer und rechnerisch die Abschreibungszeit der vorhandenen Straßen bzw. Bauwerke verlängern.

Um- und Ausbaumaßnahmen sowie der Neubau gehören nicht zu den Erhaltungsmaßnahmen. Sie sind Investitionen, die neues Vermögen schaffen.

Die Gesamtheit der Erhaltungsmaßnahmen und Investitionen wirkt sich auf den Zustand der Verkehrsinfrastruktur aus.

Die organisatorische Zuständigkeit für die Erhaltung ist im Freistaat Sachsen zweigeteilt. Im Ergebnis der Kreisgebietsreform wurden im August 2008 die betriebliche und bauliche Unterhaltung sowie die Instandsetzung der Bundes- und Staatsstraßen von der staatlichen Ebene auf die Landkreise und Kreisfreien Städte übertragen.<sup>3</sup> Die Erneuerung verblieb bei den Straßenbauämtern. Abgegrenzt sind die Zuständigkeiten und einzelnen Aufgaben der Erhaltung in der Sächsischen Straßenunterhaltungs- und Instandsetzungsverordnung vom 02.04.2009. Diese Verordnung ist Grundlage der Auswertungen des SRH.

In einem weiteren Schritt wurde auch die staatliche Straßenbauverwaltung umstrukturiert und zum 01.01.2012 aus den Straßenbauämtern und dem Autobahnamt das LASuV gebildet.

Das LASuV ist neben der Erneuerung für den Um-, Aus- und Neubau zuständig.

### **3 Zustand der Straßeninfrastruktur**

#### **3.1 Straßen**

##### **3.1.1 Begriffe**

Die Straßenbauverwaltung führt turnusmäßig alle 4 Jahre eine messtechnische Zustandserfassung und -bewertung der Staatsstraßen durch. Dabei werden auf der Grundlage der „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien zur Zustandserfassung und -bewertung von Straßen“ (ZTV ZEB-StB) die Zustandsmerkmale der Straßen mittels Befahrung gemessen und ausgewertet. Die Zustandsbewertung unterscheidet zwischen Gebrauchswert, Substanzwert und Gesamtwert.

Der **Gebrauchswert** wird aus den Zustandsmerkmalen allgemeine Längsunebenheit, Spurrinnen, fiktive Wassertiefe und Griffigkeit, die die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort beeinflussen, gebildet.

Der **Substanzwert** wird aus den Zustandsmerkmalen Spurrinntiefen, Unebenheiten, Risse und Flickstellen für Asphalt sowie Längs- und Querrisse, Eckabbrüche, Kantenschäden für Betondecken, die die Substanz der Befestigung beeinflussen, ermittelt.

Der **Gesamtwert** ergibt sich aus dem Gebrauchs- und Substanzwert. Der schlechtere Wert beider bestimmt die Note des Gesamtwerts.

---

<sup>3</sup> § 48 SächsStrG.

Die bei der Befahrung gemessenen Zustandswerte werden in Zustandsklassen von 1,0 bis 5,0 umgewandelt. Diese Werteskala fixiert drei Kennwerte.

1,5-Wert	Zustandswert von 1,5; entspricht bei den Ebenheitsmerkmalen den Toleranzen für die Abnahme der Bauleistungen.
Warnwert	entspricht einem Zustandswert von 3,5; charakterisiert einen Zustand, dessen Erreichen <u>Anlass</u> zu Analysen der Ursachen für die Zustandsverschlechterung und <u>zur Planung von</u> evtl. geeigneten <u>Maßnahmen</u> gibt.
Schwellenwert	entspricht einem Zustandswert von 4,5; charakterisiert einen Zustand, bei dessen Erreichen i. d. R. <u>Erhaltungsmaßnahmen oder Verkehrsbeschränkungen</u> eingeleitet werden sollen.

Die acht Zustandsklassen sind in vier Zustandsklassenbereichen zusammengefasst, die visuell durch unterschiedliche Farben kenntlich gemacht werden:

besser als 1,5-Wert	blau
zwischen 1,5 und Warnwert 3,5	grün
kritischer Bereich zwischen Warn- und Schwellenwert 4,5	gelb
Überschreitung des Schwellenwertes	rot

### 3.1.2 Zustandentwicklung

Der SRH hat die Zustandserfassungen und -bewertungen der Jahre 2005, 2009 und 2013 für den Freistaat Sachsen untersucht und ausgewertet. Die letzte Erfassung von 2013 wurde zudem getrennt nach den LASuV-NL, mit einer Vertiefung in der LASuV-NL Zschopau, betrachtet.

Der Zustand des Staatsstraßennetzes entwickelte sich von 2005 bis 2013 wie folgt:

Zustandsklassenbereiche	1,0 - 1,49	1,5 - 3,49	3,5 - 4,49	4,5 - 5,0
	in %			
Gebrauchswert				
2005	26,6	21,1	30,5	21,7
2009	30,8	18,8	30,6	19,9
2013	35,1	18,8	28,5	17,6
Substanzwert				
2005	30,5	8,5	21,6	39,3
2009	27,5	11,4	24,3	36,9
2013	25,2	11,6	21,5	41,7
Gesamtwert				
2005	19,0	17,9	21,9	41,2
2009	20,5	18,3	24,3	36,9
2013	20,2	16,4	21,6	41,8

↑  
Warnwert

↑  
Schwellenwert

Tabelle 1: Entwicklung Gebrauchswert, Substanzwert und Gesamtwert der Staatsstraßen

Die Länge des Staatsstraßennetzes änderte sich im Erhebungszeitraum nur unwesentlich. Die nachstehende Tabelle zeigt, in welche Zustandsklassenbereiche die Straßenkilometer fallen.

Zustandsklassenbereiche (Gesamtwert)	Straßenlänge (km) 2005	Straßenlänge (km) 2009	Straßenlänge (km) 2013
1,0 - 1,49	849	935	925
1,5 - 3,49	800	835	751
3,5 - 4,49	979	1.109	989
4,5 - 5,0	1.840	1.684	1.914
Länge des Staatsstraßennetzes	4.468	4.563	4.579

Tabelle 2: Staatsstraßennetz und Zustandsklassenbereiche

Grafisch dargestellt zeigt sich folgendes Bild:

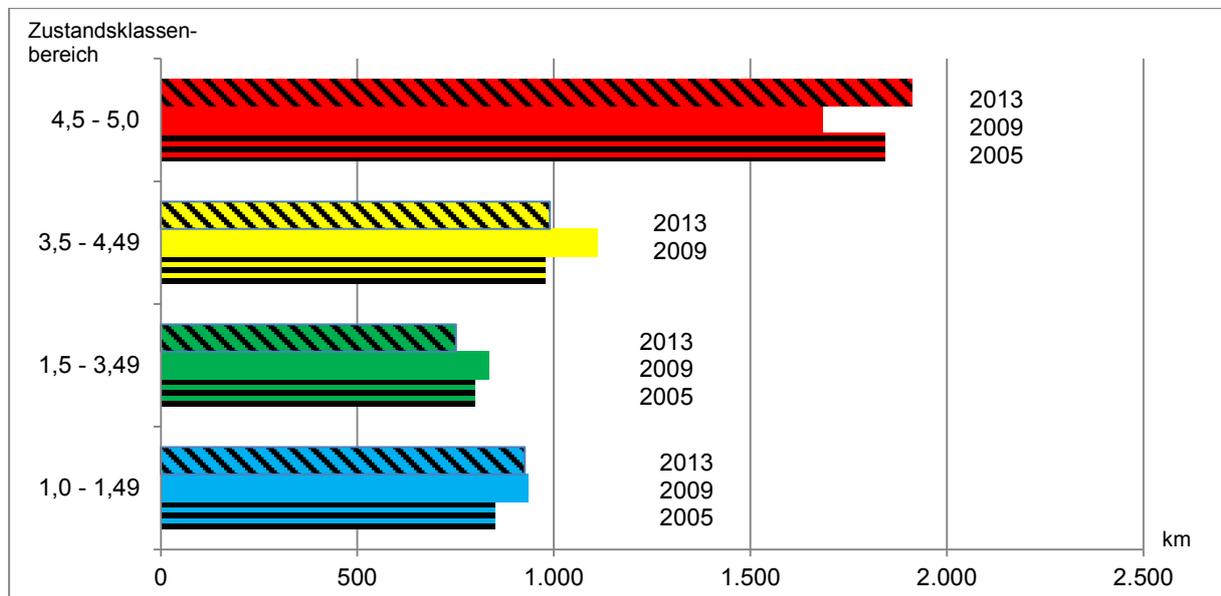


Abbildung 2: Staatsstraßennetz und Zustandsklassenbereiche (Gesamtwert)

Wie sich Gebrauchswert, Substanzwert und Gesamtwert über die Jahre entwickelten, kann detailliert aus Anlage 1 ersehen werden.

**Im Ergebnis zeigt sich, dass rd. 42 % der Staatsstraßen über dem Schwellenwert liegen. Dieser Anteil ist wesentlich zu hoch.**

Das SMWA strebt an, dass sich im Hauptnetz der Staatsstraßen bis 2025 keine Streckenabschnitte und Ingenieurbauwerke mehr in der schlechtesten Zustandsklasse befinden sollen.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Landesverkehrsplan Sachsen 2025, S. 44.

Vom Jahr 2005 zu 2009 verbesserte sich der Straßenzustand und fiel 2013 wieder annähernd auf das Niveau von 2005 zurück. Dabei weist der Gebrauchswert in fast allen Zustandsbereichen bessere Noten als der Substanzwert auf. So liegen beim Gebrauchswert rd. 50 % aller Straßen im blauen und grünen Zustandsklassenbereich. Beim Substanzwert sind das nur knapp 40 %. Dies lässt die Folgerung zu, dass in Sachsen die Erhaltungsmaßnahmen eine größere Auswirkung auf den Gebrauchs- als auf den Substanzwert haben. Für den Straßennutzer schlägt sich das in der Verkehrssicherheit z. B. der Griffigkeit des Straßenbelags sowie dem Fahrkomfort nieder. Beim Substanzwert dagegen liegen ca. zwei Drittel aller Staatsstraßen über dem Warnwert von 3,5. Wichtig für den Straßenzustand ist jedoch auch ein guter Substanzwert, da die Substanz der Straßenbefestigung, gekennzeichnet u. a. durch Risshäufigkeit und Unebenheiten, vor allem für die Erreichung der Lebensdauer einer Straße von Bedeutung ist.

Die Auswertung der letzten Zustandsbewertung von 2013 ergibt, dass der Straßenzustand der fünf LASuV-NL unterschiedlich ist. Die Staatsstraßen der NL Plauen weisen deutlich bessere Zustandsnoten als die der anderen NL auf, die schlechtesten Zustandsnoten sind in der NL Zschopau festzustellen. Zwischen beiden NL rangieren ohne große Abweichungen untereinander die Noten der NL Bautzen, Meißen und Leipzig (s. Anlage 2).

Deutlich werden die Unterschiede insbesondere bei den roten Bereichen mit Schwellenwertüberschreitungen.

Bereich	Anteil je LASuV-NL am Staatsstraßennetz		Schwellenwertüberschreitung bezogen auf das Netz der LASuV-NL (%)	Staatsstraßenlänge über dem Schwellenwert	
	(km) <sup>5</sup>	(%)		(km)	Anteil am Staatsstraßennetz (%)
NL Leipzig	763	16,7	44,0	336	17,5
NL Zschopau	1.255	27,4	50,0	627	32,8
NL Plauen	646	14,1	24,8	160	8,4
NL Meißen	849	18,5	39,6	336	17,6
NL Bautzen	1.066	23,3	42,8	456	23,8
<b>SACHSEN</b>	<b>4.579</b>	<b>100,0</b>	<b>41,8</b>	<b>1.914</b>	<b>100,0</b>

Abbildung 3: 2013, Verteilung des Zustandsbereiches über dem Schwellenwert auf LASuV-NL in Tabellenform

<sup>5</sup> Die für die Zustandserfassung befahrene Kilometerlänge kann abweichen. In der NL Zschopau beträgt die Differenz 78 km. Für die Verdeutlichung der vom SRH angesprochenen Problematik ist die Differenz vernachlässigbar.

Grafisch werden die Unterschiede noch augenfälliger:

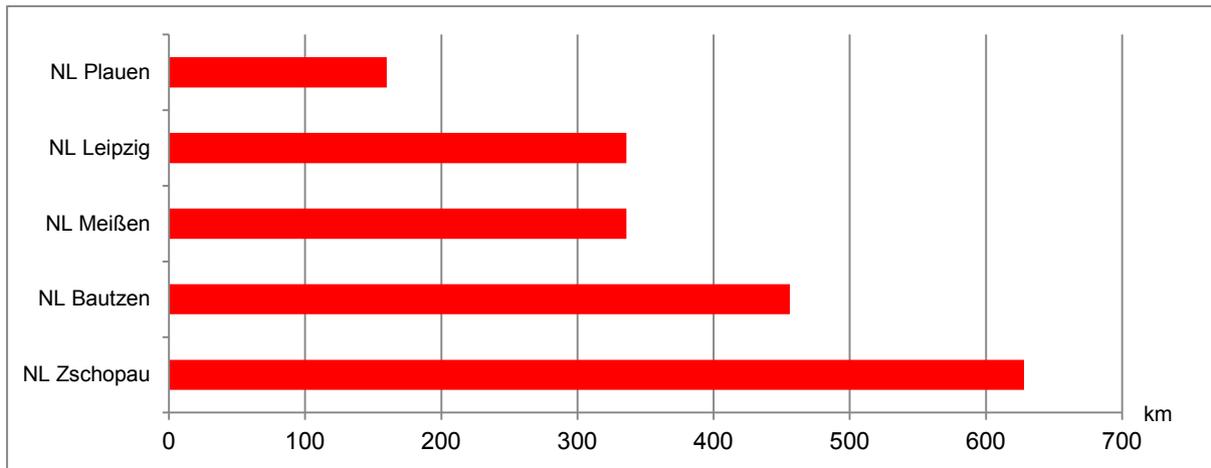


Abbildung 4: 2013, Verteilung der Staatsstraßen des Zustandsbereiches über dem Schwellenwert auf LASuV-NL als Grafik

In der NL Bautzen ist der Anteil der Straßenkilometer über dem Schwellenwert in etwa dreimal, in den NL Leipzig und Meißen in etwa doppelt so hoch wie in der NL Plauen. In der NL Zschopau ist der Anteil der Straßenkilometer in der schlechtesten Zustandsklasse mit 627 km fast viermal so hoch wie in der NL Plauen mit 160 km<sup>6</sup>. Der SRH wertete die Entwicklung der Gesamtwerte der NL Zschopau von 2005<sup>7</sup>, 2009 und 2013 gesondert aus. Festzustellen ist, dass der Anteil der Straßen über dem Schwellenwert stetig zugenommen hat. So befinden sich bspw. 14 Staatsstraßen mit über der Hälfte ihrer Straßenkilometer bei jeder Zustandsbewertung im roten Bereich. Seit einem Zeitraum von mindestens 9 Jahren ist hier der Schwellenwert überschritten (s. Anlage 3). Dies trifft z. B. auf Abschnitte der S 201 bei Rossau zu.



Bild 1: S 201 Abschnitt bei Rossau (Station 5044032-5044029, m 3600); Quelle: OnKo2 - Heller Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt

<sup>6</sup> Dies errechnet sich aus dem Anteil der Schwellenwertüberschreitung (NL Zschopau 50 %, NL Plauen 24,8 %) i. V. m. dem doppelten Anteil von Staatsstraßen der NL Zschopau gegenüber der NL Plauen.

<sup>7</sup> Staatsstraßen des Bereiches des ehemaligen Straßenbauamtes Chemnitz.

Der unterschiedliche Anteil an den roten Zustandsbereichen zieht die Frage nach den pro NL aufgewendeten Erhaltungsmitteln nach sich. Der SRH hat deshalb auf der Grundlage der Haushaltsrechnungen die Ausgaben für die Erhaltung zusammengestellt.<sup>8</sup> Die Zahlen sind in Anlage 4 weiter untersetzt. Folgende Mittel wurden in den Jahren 2008 bis 2013 in den LASuV-NL für die Erneuerung sowie den mittelbewirtschaftenden Landkreisen für die Unterhaltung und Instandsetzung ausgegeben:

	LASuV-NL				
	Bautzen	Meißen	Leipzig	Plauen	Zschopau
Ausgaben 2008 bis 2013 für Erhaltung (€)	35.447.611	41.512.949	29.848.104	38.890.729	44.530.578
km je NL	1.066,468	849,204	762,931	645,711	1.254,680
<b>Ausgaben für Erhaltung je km (€)</b>	<b>33.238</b>	<b>48.885</b>	<b>39.123</b>	<b>60.229</b>	<b>35.492</b>

Tabelle 3: Erhaltungsausgaben der LASuV-NL 2008 bis 2013 (Landkreiswechsel unberücksichtigt - keine Auswirkung auf Trendaussage)

Die Zahlen zeigen, dass die kilometerbezogenen Ausgaben für die Erhaltung deutlich differieren. Auffällig sind die gegenüber den anderen NL hohen Ausgaben in Plauen. Dagegen betragen die Ausgaben in der NL Zschopau nur 58 %. Im Bereich der NL Zschopau besteht der größte Erhaltungsnachholbedarf.

### **Die Zustandsnoten werden wesentlich von den Erhaltungsausgaben je Straßenkilometer beeinflusst.**

Der SRH hat die tatsächliche Erneuerungsleistung dem notwendigen Bedarf gegenübergestellt. Gemäß Anhang 11 der RPE-Stra 01<sup>9</sup> ist durchschnittlich nach 15 bis 20 Jahren die Deckschicht verschlissen und ihr Ersatz notwendig. Nach diesen Intervallen ergäbe sich auf Grundlage der Sächsischen Straßenunterhaltungs- und Instandsetzungsverordnung, Nr. 1.1 d folgender Erneuerungsbedarfsbedarf:

	Staatsstraßenlänge 2014	Zu erneuernde Straßenlänge	
		bei 20-jährigem Erhaltungsintervall	bei 15-jährigem Erhaltungsintervall
in km			
NL Leipzig	763	38	51
NL Zschopau	1.255	63	84
NL Plauen	646	32	43
NL Meißen	849	42	57
NL Bautzen	1.066	53	71
<b>SACHSEN</b>	<b>4.579</b>	<b>229</b>	<b>305</b>

Tabelle 4: Bedarf an jährlich zu erneuernden Straßendecken im Freistaat

<sup>8</sup> Istaussagen gemäß Haushaltsrechnungen der Jahre 2008 bis 2013 (ohne Berücksichtigung der separat veranschlagten Restleistungen der ehemaligen Straßenbauämter).

<sup>9</sup> Richtlinien für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Straßenbefestigungen.

Die Übersicht zeigt, dass im Freistaat jährlich zwischen 229 und 305 km Decken zu erneuern wären, davon allein in der NL Zschopau bis zu rd. 30 % bzw. auf einer Straßenlänge bis zu rd. 84 km.

In den Gesprächen mit dem SRH legten die Mitarbeiter der NL Zschopau dar, dass sie in ihrem Zuständigkeitsbereich maximal rd. 50 km Gesamtbauleistung pro Jahr für den Neu-, Um- und Ausbau sowie die Erhaltung von Staatsstraßen bewältigen könnten. Das heißt, selbst wenn die gesamte Bauleistung vollständig der Erneuerung zugutekäme, ergäbe sich noch immer ein Defizit von bis zu 34 km pro Jahr. Gemäß Bauprogramm entfällt jedoch nur ein Teil der Gesamtbauleistung von 50 km auf die Erneuerung, was bedeutet, dass das tatsächliche Defizit noch höher ausfällt.

**Derzeit kann der jährliche Erneuerungsbedarf (insbesondere in der NL Zschopau) nicht erfüllt werden. Die zur Erneuerung anstehenden Straßen müssen mit Instandhaltungsmitteln weiter funktionstüchtig gehalten werden. Der Nachholbedarf nimmt mit jedem Jahr weiter zu. Es besteht dringender Handlungsbedarf.**

## 3.2 Ingenieurbauwerke

### 3.2.1 Begriffe

Die Prüfung und Überwachung von Ingenieurbauwerken basiert auf der DIN 1076. Alle 6 Jahre ist eine Hauptprüfung durchzuführen, jeweils 3 Jahre nach der Hauptprüfung hat eine einfache Prüfung zu folgen. Nach jeder dieser Prüfungen wird eine Bauzustandsnote ermittelt. Die Bauzustandsnoten werden unter Berücksichtigung der Schadensauswirkung auf die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Konstruktion berechnet und folgenden sechs Zustandsnotenbereichen zugeordnet:

Notenbereiche	Zustand	Zustandskurzbeschreibung/Handlungsbedarf nach RI-EBW-PRÜF
1,0 - 1,4	sehr guter Zustand	Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit gegeben; laufende Unterhaltung erforderlich
1,5 - 1,9	guter Zustand	Standsicherheit und Verkehrssicherheit gegeben; Dauerhaftigkeit geringfügig beeinträchtigt; laufende Unterhaltung erforderlich
2,0 - 2,4	befriedigender Zustand	Standsicherheit und Verkehrssicherheit gegeben; Dauerhaftigkeit langfristig beeinträchtigt; laufende Unterhaltung, mittelfristige Instandsetzung und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit erforderlich
2,5 - 2,9	ausreichender Zustand	Standsicherheit gegeben; Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit beeinträchtigt; laufende Unterhaltung, kurzfristige Instandsetzung und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit erforderlich
3,0 - 3,4	nicht ausreichender Zustand	Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit beeinträchtigt; Dauerhaftigkeit nicht gegeben; laufende Unterhaltung, <b>umgehende Instandsetzung</b> und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit <b>erforderlich</b>
3,5 - 4,0	ungenügender Zustand	Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit bzw. Dauerhaftigkeit nicht gegeben; laufende Unterhaltung, <b>umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung</b> und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit <b>sofort erforderlich</b>

Tabelle 5: Zustandsnoten von Bauwerken

Ein Warnwert und ein Schwellenwert sind in der RI-EBW-PRÜF im Gegensatz zur Zustandsbewertung von Straßen nicht definiert. Nach vorherrschender Meinung<sup>10</sup> wird aber eine Zustandsnote von 2,5 als Warnwert und 3,5 als Schwellenwert herangezogen.

Die DIN 1076 - Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen - teilt in

- (1) Ingenieurbauwerke, dazu zählen
  - (1.1) Brücken,
  - (1.2) Verkehrszeichenbrücken,
  - (1.3) Tunnel,
  - (1.4) Trogbauwerke,
  - (1.5) Stützbauwerke,
  - (1.6) Lärmschutzwände,
  - (1.7) sonstige Ingenieurbauwerke (z. B. Rohr- und Bandstraßenbrücken, Regenrückhaltebecken aus Stahlbeton und Schachtbauwerke) und
- (2) andere Bauwerke (die keine Ingenieurbauwerke im Sinne dieser Norm sind, wie z. B. Durchlässe, einfache Rohr- und Peitschenmasten)

ein.

Die Bauwerksinformationsdatenbank wird im Auftrag der Straßenbauverwaltung von der LISt GmbH geführt. Laut LISt GmbH besitzt der Freistaat Sachsen per 03.11.2014

- 1.652 Brücken,
- 2.175 Stützbauwerke,
- 12 Verkehrszeichenbrücken,
- 10 Tunnel- und Trogbauwerke,
- 86 Lärmschutzwände.

### **3.2.2 Zustandsentwicklung**

Zuständig für die Prüfungen ist das LASuV. Die Hauptprüfungen werden meist von Ingenieurbüros durchgeführt, u. a. auch der LISt GmbH, die einfachen Prüfungen von den NL selbst. Die Ergebnisse und Zustandsnoten werden mit dem Programmsystem SIB-Bauwerke in der bei der LISt GmbH geführten Bauwerksdatenbank erfasst. Die Wertung der Prüfergebnisse als hoheitliche Aufgabe verbleibt beim LASuV.

---

<sup>10</sup> Günther Maerschalk, Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“, 26./27.06.2014, Technische Universität Berlin.

Aufbau und Erfassung begannen in den Jahren 1998/1999. Bei den Prüfungen der Ingenieurbauwerke überwogen in den Anfangsjahren die Brückenprüfungen (1.1). Ab dem Jahr 2009 hat sich die Anzahl der Brückenprüfungen der der anderen Ingenieurbauwerke (1.2 - 1.6) angenähert.

Die Anzahl der erfassten Prüfungen gab die LISt GmbH wie folgt an:

Jahr	Brücken (1.1)	Verkehrszeichenbrücken (1.2)	Tunnel- und Trogbauwerke (1.3/1.4)	Stützbauwerke (1.5)	Lärmschutzwände (1.6)	erfasste Prüfungen Ingenieurbauwerke (1.2 - 1.6)
2000	227	0	0	43	1	44
2001	281	0	0	110	1	111
2002	323	2	0	179	1	182
2003	293	8	1	169	4	182
2004	388	2	1	275	5	283
2005	385	3	2	247	5	257
2006	385	1	3	362	5	371
2007	407	8	0	243	7	258
2008	541	7	1	195	8	211
2009	478	1	1	407	11	420
2010	466	4	3	397	40	444
2011	569	7	0	506	16	529
2012	518	7	1	649	12	669
2013	551	14	6	517	18	555
<b>gesamt</b>	<b>5.812</b>	<b>64</b>	<b>19</b>	<b>4.299</b>	<b>134</b>	<b>4.516</b>

Tabelle 6: Anzahl der Prüfungen von Ingenieurbauwerken

Am höchsten ist die Anzahl der Brückenprüfungen. Deshalb werden die Brücken im Weiteren separat betrachtet. Zusammengefasst werden die Stützbauwerke einschließlich der Verkehrszeichenbrücken, Tunnel und Trogbauwerke sowie der Lärmschutzwände und im Folgenden als Stützbauwerke und andere Ingenieurbauwerke bezeichnet. Beide betrachtete Gruppen machen den Großteil aller Bauwerke aus.

### 3.2.2.1 Brücken

Die geprüften Brücken sind folgenden Bestandsnotenbereichen<sup>11</sup> zugeordnet:

Jahr	1,0 - 1,4	1,5 - 1,9	2,0 - 2,4	2,5 - 2,9	3,0 - 3,4	3,5 - 4,0	Prüfungsanzahl
2000	60	32	70	40	12	13	227
2001	70	60	75	45	21	10	281
2002	44	66	84	83	33	13	323
2003	47	60	81	65	22	18	293
2004	66	69	113	93	31	16	388
2005	47	61	127	100	38	12	385
2006	50	72	131	78	34	20	385
2007	46	93	134	89	27	18	407
2008	66	77	175	133	63	27	541
2009	70	97	164	93	29	25	478
2010	59	77	165	103	34	28	466
2011	75	100	198	118	53	25	569
2012	61	100	190	94	39	34	518
2013	54	90	220	112	40	35	551

Tabelle 7: Anzahl der geprüften Brücken in den Bestandsnotenbereichen

Das entspricht folgender prozentualer Verteilung:

Jahr	1,0 - 1,4	1,5 - 1,9	Notenbereich 1,0 - 1,9 (sehr guter/ guter Zu- stand)	2,0 - 2,4	Notenbereich 1,0 - 2,4 (unterhalb Warnwert)	2,5 - 2,9	3,0 - 3,4	Notenbereich 2,5 - 3,4 (Überschreitung Warnwert)	Notenbereich 3,5 - 4,0 (Überschreitung Schwellenwert)
in %									
2000	26	14	40	31	71	18	5	23	6
2001	25	21	46	27	73	16	7	23	4
2002	14	20	34	26	60	26	10	36	4
2003	16	20	36	28	64	22	8	30	6
2004	17	18	35	29	64	24	8	32	4
2005	12	16	28	33	61	26	10	36	3
2006	13	19	31	34	66	20	9	29	5
2007	11	23	34	33	67	22	7	29	4
2008	12	14	26	32	58	25	12	37	5
2009	15	20	35	34	69	19	6	25	5
2010	13	16	29	35	64	22	7	29	6
2011	13	18	31	35	66	21	9	30	4
2012	12	19	31	37	68	18	7	25	7
2013	10	16	26	40	66	20	7	27	6

↑ (2,5)  
Warnwert

↑ (3,5)  
Schwellenwert

Tabelle 8: Notenbereiche der Brücken

<sup>11</sup> Grundlage: Datenübermittlung durch die LISt GmbH.

Auswertend kann für das Jahr 2013 festgestellt werden:

Ab etwa dem Jahr 2008 sind die Brücken annähernd vollständig in der Bauwerksdatenbank erfasst. Erst ab diesem Jahr ist eine Auswertung voll aussagefähig. Die Verteilung der Zustandsnoten war jedoch auch schon in den Jahren vor 2008 ähnlich.

Die vorgeschriebenen Intervalle für die Hauptprüfungen und einfachen Prüfungen werden eingehalten.

Rund 6 % aller Brücken weisen einen Zustandswert über 3,5 auf, bei ihnen ist der Schwellenwert überschritten. Sie befinden sich in einem ungenügenden Zustand und erfordern sofortige Maßnahmen. Bei rund einem Viertel bis zu einem knappen Drittel der Brückenbauwerke ist der Warnwert überschritten, jedoch der Schwellenwert noch nicht erreicht. An ihnen sind kurzfristig Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich.

Der Anteil der Brückenbauwerke mit einem sehr guten bzw. guten Zustand ging von ca. 40 auf 26 % zurück. Um 9 % hat der Anteil von Brücken in einem befriedigenden Zustand zugenommen.

**Rund zwei Drittel aller Brückenbauwerke liegen unterhalb der Zustandsnote von 2,5 und befinden sich in einem mindestens zufriedenstellenden Zustand; die prozentualen Werte schwanken nur geringfügig. Dieser Anteil ist über die Jahre stabil.**

Das SMWA hält die Datengrundlage des SRH für unvollständig, da keine Auswertung über den Gesamtbrückenbestand der jeweiligen Straßenkategorie in den einzelnen Jahren herangezogen worden sei. Unabhängig davon bestätigt es jedoch die Richtigkeit der Aussage des SRH, dass zwei Drittel aller Bauwerke sich in einem mindestens befriedigenden Zustand befinden.

Eine vom SMWA im Nachgang zum Abschlussgespräch übergebene Erfassung der „Zustandsnotenbereiche für Brückenbauwerke der Staatsstraßen von 2008 bis 2/2015“ anhand der Anzahl der Teilbauwerke weist nur geringfügige Abweichungen von den vom SRH zugrunde gelegten Daten auf. Die größte Abweichung in Höhe von 3,5 % betrifft den befriedigenden Zustandsbereich, alle anderen Notenbereiche differieren um rd. 1 % (Anlage 8).

Die Datengrundlage des SRH umfasst die Ergebnisse der Haupt- und einfachen Prüfungen. Diese Werte spiegeln tendenziell die Zustandsentwicklung wider. Insofern sind die Ergebnisse des SRH schlüssig und werden durch die Daten des SMWA auch bestätigt.

### 3.2.2.2 Stützbauwerke und andere Ingenieurbauwerke

Hierzu gab die LISt GmbH folgende Daten an:

Jahr	1,0 - 1,4	1,5 - 1,9	2,0 - 2,4	2,5 - 2,9	3,0 - 3,4	3,5 - 4,0	Prüfungsanzahl
2000	9	8	6	6	4	11	44
2001	13	13	30	27	16	12	111
2002	27	18	29	53	27	28	182
2003	35	30	50	24	18	25	182
2004	59	52	93	48	17	14	283
2005	27	30	80	78	26	16	257
2006	23	56	97	122	30	43	371
2007	37	66	67	46	27	15	258
2008	30	41	61	52	13	14	211
2009	55	57	122	106	45	35	420
2010	45	97	123	114	32	33	444
2011	78	91	165	125	45	25	529
2012	56	66	205	216	72	54	669
2013	87	81	190	117	43	37	555

Tabelle 9: Anzahl der geprüften Stützbauwerke und anderen Ingenieurbauwerke

Die Stützwände und anderen Ingenieurbauwerke fallen in folgende Bestandsnotenbereiche:

Jahr	1,0 - 1,4		Notenbereich 1,0 - 1,9 (sehr guter/ guter Zu- stand)		2,0 - 2,4		Notenbereich 1,0 - 2,5 (unterhalb Warnwert)		3,0 - 3,4		Notenbereich 2,5 - 3,4 (Überschreitung Warnwert)		Notenbereich 3,5 - 4,0 (Überschreitung Schwellenwert)	
	1,0 - 1,4	1,5 - 1,9	2,0 - 2,4	2,5 - 2,9	3,0 - 3,4	2,5 - 2,9	3,0 - 3,4	2,5 - 2,9	3,0 - 3,4	2,5 - 2,9	3,0 - 3,4	2,5 - 2,9	3,0 - 3,4	3,5 - 4,0
in %														
2000	20	18	38	14	52	14	9	23	25					
2001	12	12	24	27	51	24	14	38	11					
2002	15	10	25	16	41	29	15	44	15					
2003	19	16	35	27	62	13	10	23	14					
2004	21	18	39	33	72	17	6	23	5					
2005	11	12	23	31	54	30	10	40	6					
2006	6	15	21	26	47	33	8	41	12					
2007	14	26	40	26	66	18	10	28	6					
2008	14	19	33	29	62	25	6	31	7					
2009	13	14	27	29	56	25	11	36	8					
2010	10	22	32	28	60	26	7	33	7					
2011	15	17	32	31	63	24	8	32	5					
2012	8	10	18	31	49	32	10	42	8					
2013	16	15	31	34	65	21	8	29	7					

↑ (2,5)  
Warnwert

↑ (3,5)  
Schwellenwert

Tabelle 10: Notenbereiche der Stützbauwerke und anderen Ingenieurbauwerke

Auswertend kann festgestellt werden:

Die prozentualen Schwankungen beim Warn- und Schwellenwert sind bei den Stützwänden und anderen Ingenieurbauwerken höher als bei den Brücken.

Die Anzahl der erfassten Prüfungen zeigt jedoch, dass in etwa erst seit 2011 annähernd alle Bauwerke in der Datenbank erfasst sind; erst ab diesem Jahr ist eine Auswertung sinnvoll. Die Zahlen von 2011 bis 2013 können aber aufgrund der Kürze des Zeitraumes nur eine Tendenz wiedergeben. Für diesen Zeitraum werden die vorgeschriebenen Intervalle für die Prüfungen eingehalten.

Der Anteil der Ingenieurbauwerke über dem Schwellenwert, welcher sich in einem ungenügenden Zustand befindet, beträgt 5 bis 8 %. Hier sind Sofortmaßnahmen erforderlich.

Der Anteil des Zustandsbereiches, bei dem der Warnwert überschritten, aber der Schwellenwert noch nicht erreicht ist, schwankt zwischen 29 und 42 %. Kurzfristige Instandhaltungsmaßnahmen sind notwendig.

**Zwischen der Hälfte und zwei Drittel aller Stützwände und anderen Ingenieurbauwerke liegen unterhalb der Zustandsnote von 2,5 und befinden sich mindestens in einem zufriedenstellenden Zustand.**

#### **4 Ausgabenentwicklung**

Mit der Untersuchung der Ausgabenentwicklung soll hinterfragt werden, ob sich Zusammenhänge zwischen der Höhe der Ausgaben und dem Zustand der Straßen und Ingenieurbauwerke ableiten lassen. Hinterfragt wird ebenfalls, ob dem von der Staatsregierung erklärten Ziel, künftig der Erhaltung Vorrang vor dem Neubau einzuräumen, in den Ansätzen des Doppelhaushaltes 2015/2016 entsprochen wird.

Für die Erhaltung sowie den Um-, Aus- und Neubau von Straßen und Ingenieurbauwerken sind von 1999 bis 2013 jährlich zwischen rd. 98,39 Mio. € und rd. 208,27 Mio. € verausgabt worden. Geplant für die Jahre 2014 bis 2016 sind Haushaltsmittel von rd. 174,57 Mio. € bis rd. 114,32 Mio. €. Eine detaillierte Zusammenstellung der Ausgaben ist in Anlage 5 enthalten. Die nachfolgende Abbildung 5 stellt den Mitteleinsatz für die Erhaltung, den Um- und Ausbau, die Erweiterung und den Neubau sowie für sonstige Ausgaben<sup>12</sup> dar. Eine klare

---

<sup>12</sup> Anlagen der Telematik, Leerrohrsysteme, Leistungen der LIST GmbH, Verkehrssicherheit, Betriebsanlagen.

Trennung zwischen Straßen und Ingenieurbauwerken ermöglicht die Haushaltsrechnung jedoch nicht, da die Ingenieurbauwerke i. d. R. in die Straßenbautitel integriert sind.

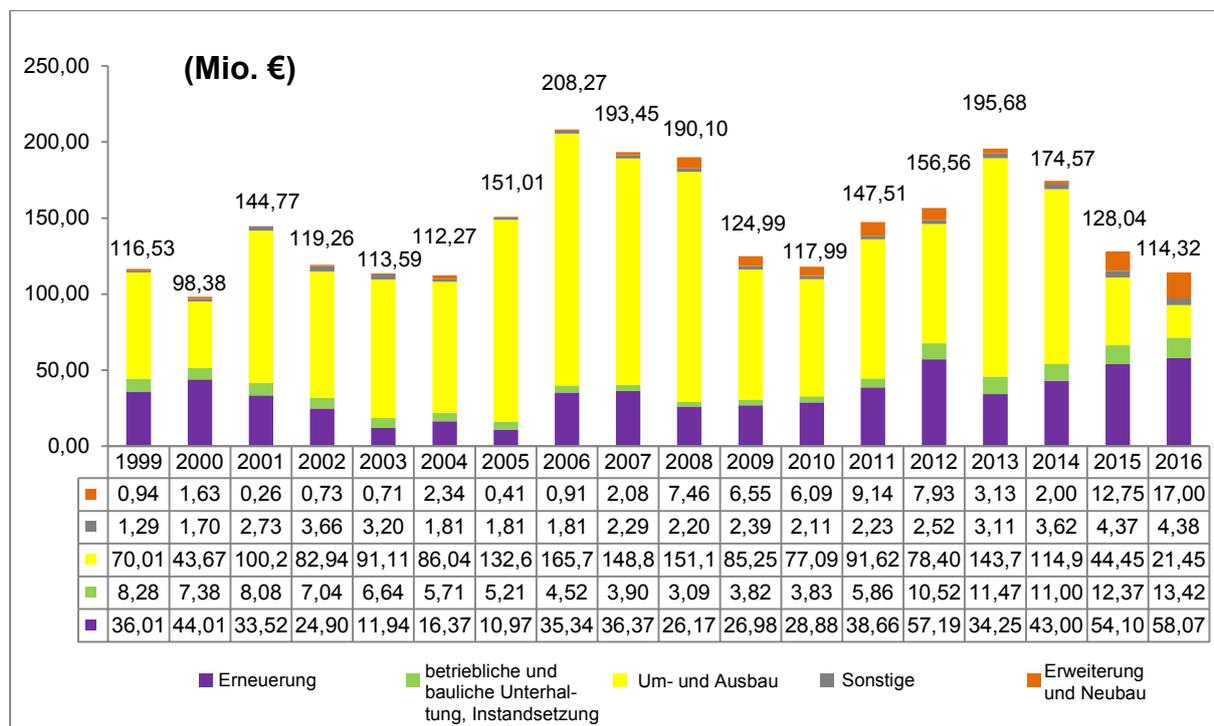


Abbildung 5: Ausgaben (bis 2013) und Haushaltsplanansätze (ab 2014) für Staatsstraßen und Ingenieurbauwerke (ohne Wiederaufbaumittel Hochwasser)

Auf den Um- und Ausbau entfielen von 1999 bis 2013 Ausgaben von durchschnittlich rd. 103,22 Mio. € pro Jahr. Für Erweiterung und Neubau sind durchschnittlich 3,35 Mio. € jährlich investiert worden; für die Erhaltung wurden durchschnittlich 37,13 Mio. € aufgewendet. Die durchschnittlichen Gesamtausgaben liegen bei rd. 146,02 Mio. €. Der Doppelhaushalt 2015/2016 sieht im Durchschnitt für den Um- und Ausbau rd. 32,95 Mio. €, für Erweiterung und Neubau rd. 14,87 Mio. € und für die Erhaltung rd. 68,97 Mio. € jährlich vor. Die geplanten Gesamtausgaben betragen durchschnittlich 121,17 Mio. €.

Es kann festgestellt werden, dass, wie die Abbildung 5 zeigt, von 1999 bis 2013 der Um-, Aus- und Neubau dominierte. Die Ausgaben für die Erhaltung betragen nur rund ein Drittel davon. Ab 2015 sinken die Mittel für den Um- und Ausbau stark. Für die Erweiterung und den Neubau steigen sie an. Insgesamt geht die Summe dieser beiden investiven Bereiche dennoch um rund die Hälfte zurück. Die Erhaltungsmittel dagegen werden auf fast das Doppelte des Durchschnitts aufgestockt.

**Der Prämisse der Staatsregierung, der Erhaltung Vorrang vor dem Neubau zu geben, wird 2015/2016 erstmals entsprochen.**

Zur Angemessenheit der Größenordnung der investiven Erhaltungsmittel verweisen wir auf Pkt. 6 der Beratenden Äußerung.

Eine Auswirkung der Ausgabenhöhe auf die Zustandsnoten wird insbesondere bei den Straßen sichtbar. In den Jahren 2006 bis 2008 waren die Ausgaben für den Um-, Aus- und Neubau überdurchschnittlich hoch. Dies schlägt sich 2009 in gegenüber 2005 verbesserten Zustandsnoten nieder. 2009 bis 2012 entsprechen die Ausgaben wieder der Größenordnung der Jahre vor 2006 und die Zustandsnoten 2013 fallen auf das Niveau von 2005 zurück.

Bei den Ingenieurbauwerken bleiben die Bestandsnotenbereiche weitgehend unverändert. Wegen der Integration in die Straßenbautitel fehlen jedoch für die Ingenieurbauwerke die separaten Ausgaben. Ein Zusammenhang zwischen Ausgabenhöhe und Bauwerkszustand kann deshalb hier nicht hergestellt werden. Erst die Zuhilfenahme der bauwerkskonkreten Vermögensrechnung lässt Rückschlüsse zu. Wir verweisen hierzu auf Pkt. 5.2 der Beratenden Äußerung.

## **5 Anlagevermögen**

In diesem Punkt wird untersucht, wie sich die Größenordnung der Ausgaben auf das Vermögen auswirkt.

Vermögenserhöhend wirken die Ausgaben für den Um-, Aus- und Neubau sowie der auf die der Erneuerung entfallende Anteil der Erhaltungsmaßnahmen. Diese Investitionen werden mittels Aktivierung dem Anlagevermögen zugerechnet. Vermögenmindernd wirken die Abschreibungen. Sie entsprechen dem jährlich durch Alterung und Verschleiß entstehenden Wertverlust.

Das Straßeninfrastrukturvermögen des Freistaates Sachsen wurde zum 31.12.2006 erstmals bewertet. Seitdem wird die Vermögensrechnung weiter konkretisiert und jeweils zum Jahresende fortgeschrieben. Per 31.12.2013 entspricht das Straßeninfrastrukturvermögen einem Wert von rd. 3.900 Mio. €; die Übersicht zum Endbestand der Straßeninfrastruktur ist in der Anlage 6 untersetzt.

Abbildung 6 stellt die Ausgaben für die Investitionen den Abschreibungen gegenüber. Die jährlichen Abschreibungen nähern sich in den letzten Jahren rd. 180 Mio. € an. In dieser Größenordnung sind sie hier auch für die Folgejahre 2014 bis 2016 unterstellt worden.

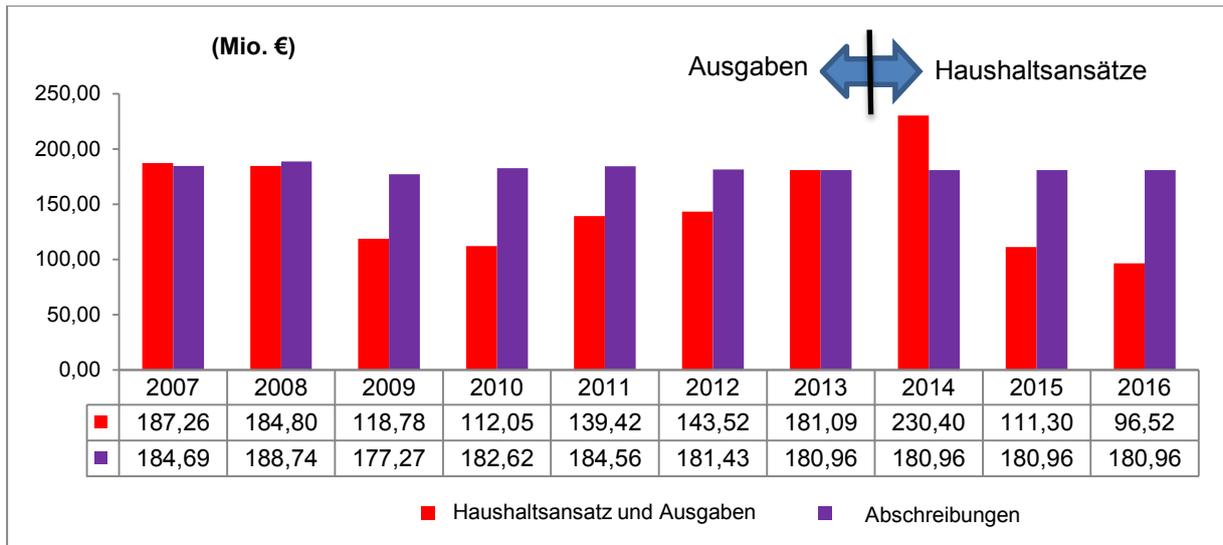


Abbildung 6: Ausgaben und Haushaltsansätze 2014 bis 2016 sowie Abschreibungen des Straßeninfrastrukturvermögens

Nur 2007, 2008 und 2013 sind die Höhe der Ausgaben und Abschreibungen annähernd gleich.

Die Vermögensentwicklung von 2007 bis 2013, getrennt für die Straßen und Ingenieurbauwerke, ist in den Folgepunkten dargestellt.

## 5.1 Straßen

Die Straßen sind nach Netzknotenabschnitten erfasst und bewertet. Die Abschreibungsdauer beträgt 30 Jahre.

Zum 01.01.2007 betrug der Vermögenswert der sächsischen Staatsstraßen rd. 2.820 Mio. €. Per 31.12.2013 ist er um rd. 200 Mio. € auf rd. 2.629 Mio. € zurückgegangen.

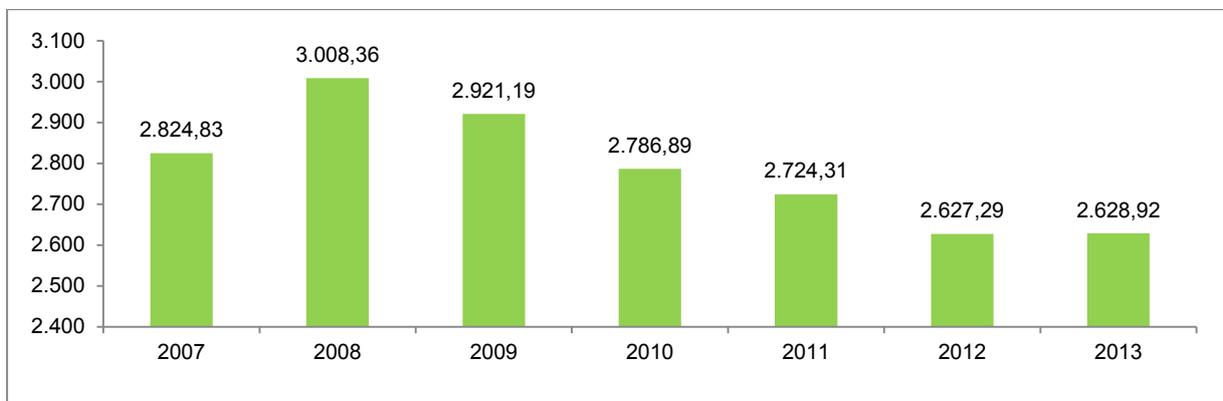


Abbildung 7: Vermögensentwicklung - Staatsstraßen (Mio. €)

Die jährlichen Fortschreibungen enthalten neben den Abschreibungen und aktivierten Investitionen auch Datenkorrekturen und -anpassungen.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Vermögenswert Bestand 31. Dezember	<b>2.820.108,16</b>	<b>2.824.836,08</b>	<b>3.008.358,87</b>	<b>2.921.196,00</b>	<b>2.786.853,20</b>	<b>2.724.308,70</b>	<b>2.627.289,10</b>
- Abschreibung	-162.369,33	-165.842,05	-154.877,79	-158.117,60	-158.392,20	-157.503,60	-156.626,10
- Abgänge Datenanpassung und Umwidmung	-134.634,34	-230.360,74	-35.565,39	-65.885,30	-48.735,00	-26.150,60	-21.311,10
+ Zugänge aus Umwidmungen und Netzknotenoperationen				59.811,60	42.631,40	24.474,70	61.227,50
+ aktivierte Investitionen, Neubauten, Anlagen im Bau aus Vorjahren	301.731,59	581.932,51	103.280,32	29.848,50	101.951,40	62.359,90	118.337,50
= Vermögenswert Endbestand 31. Dezember	<b>2.824.836,08</b>	<b>3.008.358,87</b>	<b>2.921.196,00</b>	<b>2.786.853,20</b>	<b>2.724.308,70</b>	<b>2.627.289,10</b>	<b>2.628.916,90</b>

Tabelle 11: Vermögen an Staatsstraßen (T€)

Die Zahlen der Tabelle 11 machen deutlich, dass der Vermögensrückgang nicht auf die Datenanpassungen zurückzuführen ist. Er resultiert vielmehr daraus, dass in jedem Jahr die Höhe der Investitionen hinter den Abschreibungen zurückgeblieben ist.

**Bei den Staatsstraßen ist die Höhe der Investitionen nicht ausreichend. Das Vermögen wird tendenziell verzehrt.**

## 5.2 Ingenieurbauwerke

Ingenieurbauwerke werden als Einzelbauwerke bewertet. Ihnen sind unterschiedliche Gesamtnutzungsdauern zugeordnet. Für Brückenbauwerke sind einheitlich 60 Jahre festgelegt.

Zum 01.01.2007 betrug der Vermögenswert der sächsischen Ingenieurbauwerke rd. 558 Mio. €, davon entfielen rd. 364 Mio. € bzw. rd. 62 % auf die Brücken. Per 31.12.2013 stieg der Vermögenswert auf rd. 682 Mio. € an. Davon sind rd. 496 Mio. € bzw. rd. 73 % den Brücken zuzurechnen.

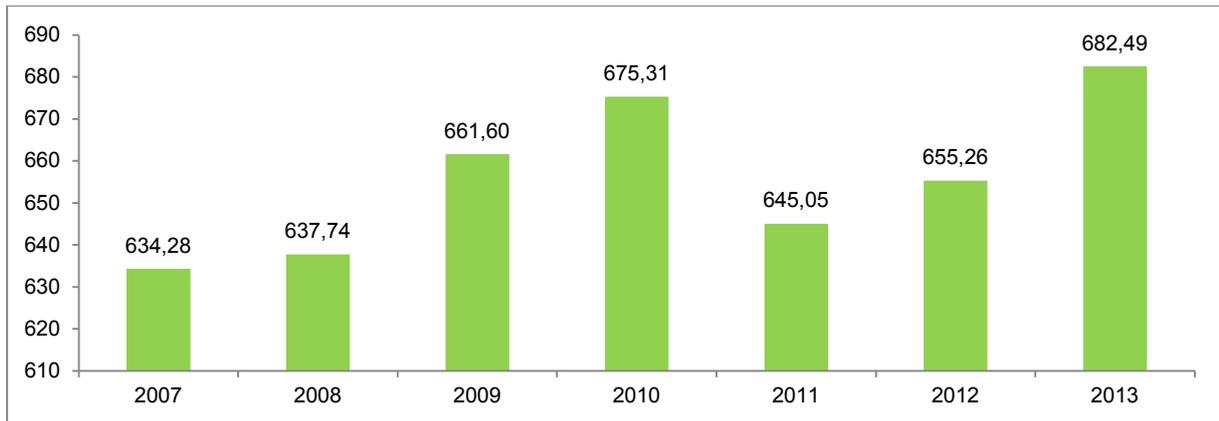


Abbildung 8: Vermögensentwicklung - Ingenieurbauwerke (Mio. €)

Auch bei den Ingenieurbauwerken sind Datenanpassungen erfolgt.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Vermögenswert Anfangsbestand 31. Dezember	<b>557.529,45</b>	<b>634.383,51</b>	<b>637.735,39</b>	<b>661.603,17</b>	<b>675.309,90</b>	<b>645.053,40</b>	<b>655.256,30</b>
- Abschreibung	-18.853,41	-20.748,67	-19.522,36	-21.244,40	-23.220,10	-20.085,40	-20.398,50
- Abgänge Rückbau, Umklassifizierung, Umwidmung und Datenanpassung	-10.544,54	-78.622,25	-3.952,26	-14.256,40	-77.708,60	-3.988,70	-1.588,90
+ Zugänge Neuauf- nahme, Neubau, Umwidmung, Teil- lung, Umklassifi- zierung und Da- tenanpassung	82.151,37	97.314,07	47.342,40	38.853,80	31.581,50	5.450,20	6.943,50
+ aktivierte Investi- tionen, Neubauten, Anlagen im Bau aus Vorjahren				10.353,70	39.090,80	28.826,90	42.273,50
= Vermögenswert Endbestand 31. Dezember	<b>634.283,51</b>	<b>637.735,40</b>	<b>661.603,17</b>	<b>675.309,90</b>	<b>645.053,40</b>	<b>655.256,30</b>	<b>682.486,04</b>

Tabelle 12: Vermögen Ingenieurbauwerke (T€)

2012 ist erstmals eine Wertsteigerung eingetreten, bei der die Investitionen die Abschreibungen übersteigen. Diese positive Entwicklung setzt sich 2013 fort.

**Bei den Ingenieurbauwerken entspricht die derzeitige Investitionshöhe den Abschreibungen. Es tritt kein Vermögensverzehr ein.**

**Dies spiegelt sich in dem weitgehend gleichbleibenden Niveau der unveränderten Zustandsnotenverteilung der Ingenieurbauwerke nieder.**

Auswertend kann festgestellt werden:

**Haushaltsansatz und Straßeninfrastrukturvermögen können nicht losgelöst voneinander gesehen werden. Um das Infrastrukturvermögen vor Wertverzehr zu bewahren, müssen die Haushaltsmittel für den Um-, Aus- und Neubau sowie für die Erneuerung (aktivierbare Investitionen) im Mittel der Höhe der jährlichen Abschreibungen entsprechen. Liegen die Aktivierungen unter den Abschreibungen, tritt ein Vermögensverzehr ein.**

## 6 Mittelbedarf für die Staatsstraßeninfrastruktur

Will der Freistaat Sachsen den Wert seiner Straßen und Ingenieurbauwerke erhalten, muss die Finanzierungslücke zwischen den bereitgestellten Mitteln und dem Wertverlust durch Abschreibungen geschlossen werden. Dazu müssten Haushaltsmittel für Investitionen in Höhe der jährlichen Abschreibungen bereitgestellt werden.

Im Doppelhaushaltsplan 2015/2016 sind für die Staatsstraßeninfrastruktur rd. 128 Mio. € bzw. rd. 114 Mio. € veranschlagt. Davon entfallen auf Um- und Ausbau/Erweiterung sowie Erneuerung, also auf die vermögenssteigernden (aktivierbaren) Investitionen, folgende Mittel:

		2015	2016
1	Haushaltsansätze Staatsstraßeninfrastruktur (ohne Wiederaufbaumittel Hochwasser)	128,03	114,32
2	davon Um- und Ausbau/Erweiterung/Neubau sowie Erneuerung	111,30	96,52
3	Um- und Ausbau, Erweiterung und Neubau (von Zeile 2)	57,20	38,45
4	Erneuerung (von Zeile 2)	54,10	58,07

Tabelle 13: Haushaltsansätze 2015/2016 für Um- und Ausbau/Erweiterung/Neubau sowie Erneuerung (Mio. €) nach Aufgliederung durch den SRH

Investitionen von rd. 111,30 bzw. 96,52 Mio. € stehen Abschreibungen von derzeit rd. 180 Mio. € gegenüber. Ein Wertverlust von rd. 68,70 Mio. € im Jahr 2015 und nochmals rd. 83,48 Mio. € 2016 würde zwangsläufig die Folge sein. Zum Vermögenserhalt hätten bei den Haushaltsansätzen für Um- und Ausbau/Erweiterung/Neubau von 57,20 bzw. 38,45 Mio. € Erneuerungen in Höhe von rd. 122 bzw. 141 Mio. € veranschlagt werden müssen.

Für die Straßen und Bauwerke bedeutet das, dass sich der Zustand verschlechtern wird. Der hohe Anteil von rd. 42 % der Straßen über dem Schwellenwert kann nicht abgebaut werden, sondern wird weiter zunehmen. Die Unterfinanzierung der Erhaltung kann zur Folge haben, dass die geplante Lebensdauer nicht erreicht wird und vorzeitige Ersatzneubauten notwendig werden.

**Mit den Haushaltsansätzen 2015/2016 ist der Vermögenserhalt nicht gewährleistet. Der Straßenzustand verschlechtert sich weiter.**

Das SMWA führt als weiteres Defizit, das der Erhaltung des Anlagevermögens entgegensteht, zu niedrige Ansätze für Verpflichtungsermächtigungen an. Diese reichten nicht aus, um die Bausaison effektiv auszunutzen. Die diesbezüglichen Recherchen des SRH für das Jahr 2013 zeigen, dass alle beantragten Verpflichtungsermächtigungen auch bewilligt worden sind. Das SMWA räumte ein, dass es das Problem der rechtzeitigen Beantragung in erforderlicher Höhe zuvorderst im eigenen Verantwortungsbereich lösen muss.

## **B Ursachen der Entwicklung**

Die heutige Situation hat unterschiedliche Ursachen. Neben finanziellen Grenzen resultiert sie auch aus Defiziten beim Erhaltungsmanagement sowie organisatorischen und strukturellen Problemen innerhalb der Straßenbauverwaltung. Nachfolgend wird auf diese Sachverhalte eingegangen.

### **7 Fehlende Erhaltungsstrategie**

#### **7.1 Praktiziertes Erhaltungsmanagement**

Eine systematische, vorausschauende Strategie zur Erhaltung der Staatsstraßen gibt es nicht. Das Pavement-Management-System<sup>13</sup>, das helfen kann, die Entwicklung des Straßenzustandes in Abhängigkeit vom Mitteleinsatz zu prognostizieren, wird nicht angewendet. Dazu fehlen noch immer flächendeckend straßenbautechnische Ausgangsdaten wie bspw. der Schichtenaufbau. Das von der Straßenbauverwaltung praktizierte Erhaltungsmanagement orientiert sich weitgehend an den verfügbaren Daten und aktuellen Erfordernissen wie:

- Ergebnissen der Frühjahrsbefahrungen des LASuV mit den Straßenmeistereien,
- Straßen- und Bauwerkszustand,
- vorhandene baureife Maßnahmen,
- Verkehrsbedeutung,
- Unfallschwerpunkten,
- verkehrstechnischen Verfügbarkeiten (gegenseitige Abhängigkeiten von Brücken- und Straßenbau, Umleitungsmöglichkeiten),
- Forderungen aus Politik, Kommunen und Bürgerschaft,
- anlassbedingten Sofortmaßnahmen.

---

<sup>13</sup> Das Pavement-Management-System liefert Vorschläge zu Art, Örtlichkeit, zeitlicher Dringlichkeit von Instandsetzungs-/Erneuerungsmaßnahmen durch Optimierung nach Nutzen-Kosten-Verhältnis im Rahmen des verfügbaren Budgets mit der Möglichkeit zur manuellen Einbindung von Aus-/Umbaumaßnahmen oder fest eingeplanten Erhaltungsmaßnahmen (Quelle: Internet [www.sep-maerschalk.de](http://www.sep-maerschalk.de)).

Unter Berücksichtigung dieser Maßgaben wird von den LASuV-NL die Liste der Erneuerungsmaßnahmen erarbeitet und in drei Kategorien eingeteilt:

- zeitnah zu realisierende Maßnahmen an Fahrbahnen,
- zeitnah zu realisierende Maßnahmen des konstruktiven Ingenieurbaus,
- Reservemaßnahmen.

Diese Liste dient als jährliches Erhaltungsprogramm.

### **Eine umfassende, vorausschauende Erhaltungsstrategie fehlt.**

SMWA und LASuV haben 2015 begonnen, die Grundlagen für ein systematisches Erhaltungsmanagement zu erarbeiten. Ziel sei, aus der Zustandserfassung und -bewertung der Straßen und Bauwerke sowie der künftigen Netzkonzeption 2025+ einen Leitfaden für die LASuV-NL zur einheitlichen Herangehensweise an die Erhaltung zu schaffen. Im Ergebnis sollen Aussagen zu Art und Umfang der jeweiligen Erhaltungsmaßnahme sowie zum Mittelbedarf getroffen werden können. Dieser Leitfaden soll zur Erarbeitung des Doppelhaushaltes 2017/2018 anwendungsbereit sein.

Zur Anwendung des Pavement-Management-Systems informierte das SMWA in seiner Stellungnahme, dass eine Software für ausgewählte Einzelstrecken getestet würde. Eine einheitliche Software für Bundes- und Staatsstraßen fehle noch, sei aber Anwendungsvoraussetzung.

## **7.2 Erhaltung ohne Nachhaltigkeit**

Das derzeitige Erhaltungsmanagement hat zur Folge, dass unwirtschaftliche Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden. Dies trifft bspw. auf die zum Kernnetz gehörende S 202 (Abschnitt Sachsenburg - Frankenberg) zu.



Bild 2: S 202 Abschnitt Frankenberg - Sachsenburg (Station 5044013-5044018, m 1050); Quelle: OnKo2 - Heller Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt

Durch Frostaufbrüche, wegbrechende Randstreifen und Verdrückungen befindet sich die Straße schon seit Langem über dem Schwellenwert (roter Bereich). An der Straße werden in jedem Jahr bauliche Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt, ohne dass eine nachhaltige Verbesserung erreicht worden ist.

Die Höhe der pro Straßenabschnitt bisher aufgewendeten Erhaltungsausgaben hat die LASuV-NL nicht parat. Diese müssten erst mit einem sehr hohen Arbeitsaufwand aus verschiedenen Ausgabelisten zusammengestellt werden. Ein Vergleich, ob die bisherigen Instandsetzungsausgaben den Mittelbedarf für eine grundlegende Erneuerung bereits überschritten haben, wird nicht geführt.

**Ein Kostenüberblick als Arbeitsinstrument fehlt.**

### 7.3 Umfang des Staatsstraßennetzes

Bei seinen Befahrungen hat der SRH Staatsstraßen angetroffen, die diese Funktion nicht erfüllen, so z. B. die S 237 Falkenau - Eppendorf.



Bild 3: S 237 nahe Hetzdorfer Viadukt (Station 5145003-5144011, m 04540); Quelle: OnKo2 - Heller Ingenieurgesellschaft mbH, Darmstadt

§ 3 Abs. 1 Abschn. 1 des SächsStrG definiert Staatsstraßen als Straßen, die innerhalb des Freistaates Sachsen untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Die S 237 erfüllt diese Voraussetzungen nicht. Die Straße erschließt wenige Anlieger, die Verkehrsbelegung ist deshalb gering. Die S 237 trägt den Charakter einer Gemeindeverbindungsstraße und müsste deshalb abgestuft werden.

**Der Freistaat unterhält Straßen, die nach ihrer Funktion und Verkehrsbedeutung keine Staatsstraßen sind. Als Folge der unzutreffenden Einstufung entstehen vermeidbare Ausgaben für die Erhaltung.**

Wie auf dem nachfolgenden Kartenausschnitt zu sehen, verlaufen außerdem in wenigen Kilometern Abstand von ihr zwei weitere Staatsstraßen, nördlich die S 207 und südlich die S 236.



Bild 4: Lage der S 237 im Straßennetz (Quelle: SMWA Straßenkarte Sachsen 2014)

Eine Parallelführung von Staatsstraßen ist auch an anderen Stellen im Netz anzutreffen. Dies zeigt, dass eine Überprüfung des Staatsstraßennetzes auf Redundanz und den zur Funktionalität ausreichenden Umfang notwendig ist.

### **Die Netzkonzeption ist zu überprüfen und anzupassen.**

Das SMWA hat erklärt, dass die Überarbeitung der Netzkonzeption begonnen worden sei. Dazu würden Gespräche mit den kommunalen Spitzenverbänden zum künftigen Netz geführt werden, u. a. zu den Fragen, welche Straßen nach Regelwerk auszubauen sind und welche nach bestehendem Standard instandgesetzt werden können. Die Verfahrensweise würde zuerst in einer LASuV-NL erprobt werden.

## **8 Organisatorische und strukturelle Probleme**

Neben den fachlichen Einflussgrößen wirken sich auch organisatorische und strukturelle Faktoren auf die Erhaltungstätigkeit aus.

So verfügen die NL des LASuV über keine separate Erhaltungsabteilung. Das Referat Erhaltungsmanagement ist der Abteilung konstruktiver Ingenieurbau zugeordnet. Neben dem Erhaltungsmanagement ist das Referat auch für erhaltungsfremde Aufgaben wie z. B. verkehrliche Belange und die Fachaufsicht über die Landkreise zuständig. Die Planung und Durchführung der Erhaltungsmaßnahmen findet in den Baureferaten der Abteilungen Planung und Straßenbau bzw. Konstruktiver Ingenieurbau statt.

Nach Auffassung des SRH ist bei der veränderten Zielsetzung „Erhaltung vor Neubau“, innerhalb der Baureferate eine der Bedeutung der Erhaltungsaufgaben angemessene Prioritätensetzung unerlässlich.

In den Baureferaten besitzen die EFRE-geförderten Maßnahmen und die Bundesstraßen Priorität. Danach folgen der Um- und Ausbau, Sonderprogramme und Sonderaufgaben wie die Hochwasserschadensbeseitigung. Erst nachrangig werden die Erhaltungsaufgaben abgearbeitet. Es fehle außerdem der Planungsvorlauf insbesondere für die Erhaltung.

Kennziffern als Arbeitsinstrument, die Aussagen zum Personaleinsatz im Verhältnis zu konkreten Erhaltungsaufgaben und Straßenkilometern treffen, gibt es nicht. Solche Aussagen wären jedoch hilfreich, um beurteilen zu können, in welchem Umfang welche Erhaltungsmaßnahmen pro Jahr durchgeführt werden können und letztendlich, um damit ein realistisches Erhaltungsprogramm aufstellen zu können. Das LASuV verschließt sich dem nicht, sieht sich aber aufgrund der genannten Prioritäten nicht zeitnah zur Erarbeitung von Kennziffern in der Lage.

## **9 Fehlende Rückkopplung zwischen Bau- und Vermögensverwaltung**

Wie in Pkt. 5 der Beratenden Äußerung erläutert, müssten zum Vermögenserhalt im Durchschnitt jährlich rd. 180 Mio. € investiert werden. In dieser Größenordnung verschleißt jährlich die Straßeninfrastruktur.

Seit dem Jahr 2007 führt der Freistaat Sachsen die Vermögensrechnung. Dennoch spielt sie bis heute in der Arbeit der Straßenbauverwaltung keine Rolle. Die Höhe der jährlichen Abschreibungen ist weder im SMWA noch im LASuV bekannt. Das SMWA sieht dies als Aufgabe des LASuV an, das LASuV verweist auf die LIST GmbH, die die Vermögensrechnung in seinem Auftrag bearbeitet. Eine Rückkopplung ist nicht zu erkennen. Dadurch bleiben Überlegungen zum Vermögenserhalt bzw. -verzehr bei der Planung der Haushaltsansätze außen vor.

**In der Straßenbauverwaltung muss die Vermögensrechnung als Arbeitsinstrument erkannt und genutzt werden. Dazu muss das Bewusstsein für den Zusammenhang zwischen Abschreibungen, Investitionshöhe und Vermögenserhalt ausgebildet werden.**

Das SMWA räumte ein, dass es sich künftig dieser Problematik bewusst werden müsse.

## 10 Fehlende Haushaltsklarheit und -systematik

Die Größenordnung der investiven Mittel für die Straßeninfrastruktur geht aus dem Haushaltsplan nicht klar hervor. Die Veranschlagung der Erhaltungstitel lässt nicht durchgängig erkennen, ob sie zur investiven Erneuerung oder nicht investiven Unterhaltung und Instandsetzung gehören.

Beispielsweise lautet der Tit. 0706/786 75 Erhaltung von Ingenieurbauwerken. Diese Titelbezeichnung ist nicht eindeutig. Die dazu erläuterten Leistungen sind gemäß der Leistungsabgrenzung des U/I-Kataloges der Erneuerung zuzuordnen. Die Titelbezeichnung sollte deshalb zutreffend Erneuerung von Ingenieurbauwerken heißen.

Zur Unklarheit trägt ebenfalls bei, dass auch die nichtinvestive Unterhaltung und Instandsetzung entgegen der Haushaltssystematik in der Hauptgruppe 7 als Investitionen ausgewiesen sind, so z. B. Tit. 780 84 - Kontrolle, Wartung und Pflege einschließlich Kleinreparaturen und Tit. 781 84 - Kleinere Maßnahmen zur Substanzerhaltung von Verkehrsflächen.

**Weil im Haushaltsplan die Größenordnung der Investitionen für die Straßeninfrastruktur nicht klar zu erkennen ist, fehlt der Legislative eine wichtige Entscheidungshilfe zur Beurteilung der Investitionshöhe im Verhältnis zur Vermögensentwicklung.**

Der SRH empfiehlt deshalb, künftig

- in den Titelbezeichnungen eindeutig die Erhaltungskategorie zu benennen und
- die Titel der der Haushaltssystematik entsprechenden Hauptgruppe zuzuordnen.

Das SMWA erklärte, dass es die Hinweise aufnehmen und die Umsetzungsmöglichkeiten prüfen wolle.

Bei der Unterhaltung und Instandsetzung differieren Haushaltsansätze und Inanspruchnahme seit Jahren erheblich (Anlage 7).

**Das LASuV sollte bedarfsgerechte Haushaltsansätze berücksichtigen.**

## **C Handlungsempfehlungen**

Der SRH sieht hinsichtlich einer leistungsfähigen und zukunftsorientierten Straßen- und Bauwerkserhaltung Verbesserungs- und Optimierungsbedarf und gibt nachfolgend Handlungsempfehlungen.

### **11 Überprüfung des Straßennetzes**

Das Staatsstraßennetz ist unter der Prämisse des § 3 Abs. 1 Abschn. 1 SächsStrG auf den zur Funktion ausreichenden Umfang zu überprüfen. Die Netzkonzeption ist entsprechend neu auszurichten. Die daraus resultierenden Umstufungen sind in einem angemessenen Zeitraum im Bauprogramm zu berücksichtigen und umzusetzen.

### **12 Vorrang der Erhaltung vor dem Neubau**

Der Erhaltung ist Vorrang vor dem Neu- und Ausbau einzuräumen. Beispielsweise betragen bei einer rechtzeitig durchgeführten Erhaltungsmaßnahme zur Erneuerung der Deck- und Binderschicht die Kosten rd. 0,15 - 0,20 Mio. €/km<sup>14</sup>, bei einer Neu- oder Ausbaumaßnahme dagegen rd. 1 Mio. €/km<sup>15</sup>. Mit gezielter Erneuerung können die begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel am wirksamsten zur Verbesserung des Straßenzustandes eingesetzt werden.

Die im Doppelhaushalt 2015/2016 begonnene neue Prioritätensetzung zugunsten der Erhaltung sollte weitergeführt werden.

### **13 Systematisches Erhaltungsmanagement**

In der sächsischen Straßenbauverwaltung muss zeitnah ein systematisches und wirtschaftliches Erhaltungsmanagement etabliert werden.

Aufgabe des Erhaltungsmanagementsystems sollte sein, aus den Zustandsdaten der Straßen- und Ingenieurbauwerke sowie den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ein Erhaltungsprogramm sowie darauf aufbauend ein effizientes Bauprogramm ableiten zu können. Das Erhaltungsprogramm als Rahmen sollte die Maßnahmeplanung und -optimierung

---

<sup>14</sup> Nach Angabe von SMWA und LASuV.

<sup>15</sup> Prüfung EFRE-Maßnahmen des SRH und nach Angabe der NL Zschopau.

enthalten und das jährliche Bauprogramm die Einzelmaßnahmen nach Dringlichkeit, Finanzierbarkeit und Durchführbarkeit.

Als Voraussetzung für ein Managementsystem müssen die Bestands- und Verkehrsdaten der Straßen vollständig erfasst werden.

Sukzessive müssen auch die Aufgaben einbezogen werden, die aus der Überprüfung des Staatsstraßennetzes und den damit verbundenen Umstufungen sowie aus dem zusätzlichen Nachholbedarf bei der Erhaltung resultieren.

Das Managementsystem sollte gewährleisten, dass beim Erreichen des Warnwertes zeitnah die Auswahl und Planung der Erhaltungsmaßnahmen in Angriff genommen werden kann, um bei Erreichen des Schwellenwertes mit der Realisierung beginnen zu können.

Für derartige Optimierungs- und Abwägungsprozesse steht mit dem vorhandenen Pavement-Management-System ein Arbeitsmittel zur Verfügung. Mit ihm lässt sich für einen definierten Zeitraum vergleichen, wie viel Mittel für einen angestrebten Erhaltungszustand aufgewendet werden müssen oder welcher Zustand bei Einsatz einer bestimmten Summe erzielt werden kann.

Der SRH hält deshalb die Anwendung des Pavement-Management-Systems für sinnvoll und empfiehlt die Einführung in Sachsen.

## **14 Vermögensrechnung als Arbeitsinstrument**

In der Straßenbauverwaltung muss das Bewusstsein für die Zusammenhänge zwischen Abschreibungen, Investitionshöhe und Straßenzustand ausgebildet werden. In die baufachliche Entscheidung müssen Überlegungen zum Vermögenserhalt Eingang finden. Dazu muss die Vermögensrechnung als Arbeitsinstrument genutzt werden.

## **15 Organisationsprüfung**

Dem SMWA muss vor dem Hintergrund der unumgänglichen Einführung eines strategisch orientierten Erhaltungsmanagements verbunden mit dem veränderten Aufgabenspektrum durch den Paradigmenwechsel zum Vorrang der Erhaltung vor dem Neubau untersuchen, welche Veränderungen in der Personalausstattung nötig werden und welche organisatori-

sche Struktur geeignet ist, die künftigen Aufgaben dauerhaft, qualitäts- und zeitgerecht erfüllen zu können.

Das SMWA hat mitgeteilt, dass für die Personalverteilung im LASuV ein Gutachten aus dem Jahr 2014 vorläge. Der steigende Erhaltungsbedarf sei dabei berücksichtigt worden und der Personalbedarf sei bekannt. Derzeit würden von der Staatskanzlei eine ressortübergreifende Evaluation der Aufgaben, Personal- und Sachausstattung durchgeführt.

Der SRH sieht dem Ergebnis der Untersuchung mit Interesse entgegen.

## **16 Haushaltsklarheit**

Im Haushaltsplan muss die Größenordnung der Investitionen für die Straßeninfrastruktur klar zu erkennen sein. Bauunterhaltung oder Instandsetzung sind keine investiven Baumaßnahmen. Die Baumaßnahme sollte, übereinstimmend mit ihrer Zweckbestimmung, zutreffend der konsumtiven bzw. investiven Hauptgruppe gemäß Haushaltssystematik zugeordnet werden. Die Zweckbestimmungen zum Titel sollten konkret benennen, ob es sich um Unterhaltung, Instandsetzung oder Erneuerung handelt.

Für die Unterhaltung und Instandsetzung der Staatsstraßen sind bedarfsgerechte Haushaltsansätze zu finden.

Leipzig, den 22.03.2016

**Rechnungshof des Freistaates Sachsen**

Prof. Dr. Karl-Heinz Binus  
Präsident

Stefan Rix  
Vizepräsident

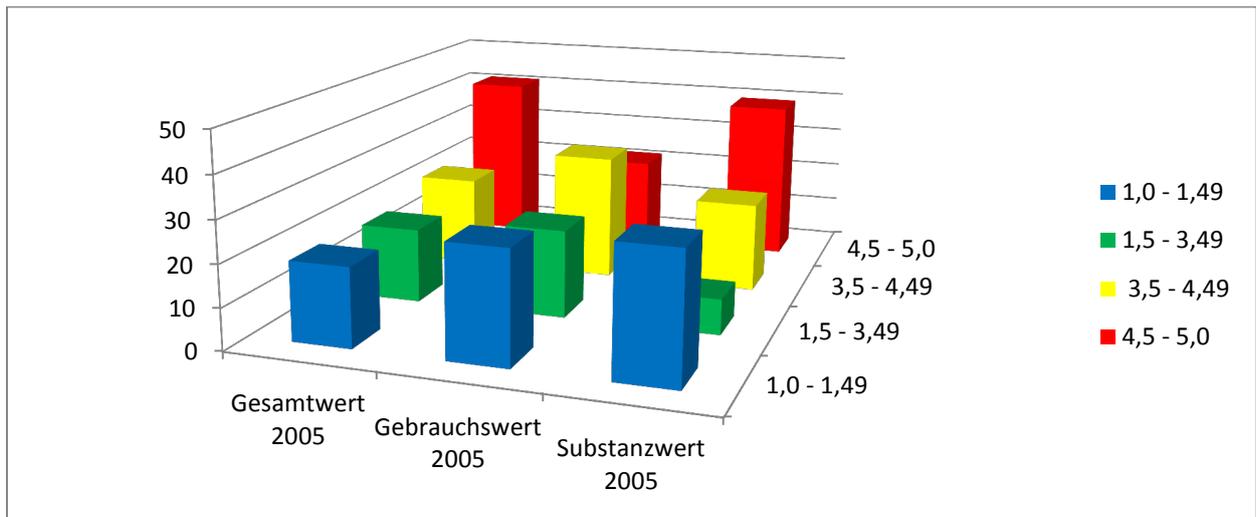
Dr. Wilfried Spriegel  
Rechnungshofdirektor

Peter Teichmann  
Rechnungshofdirektor

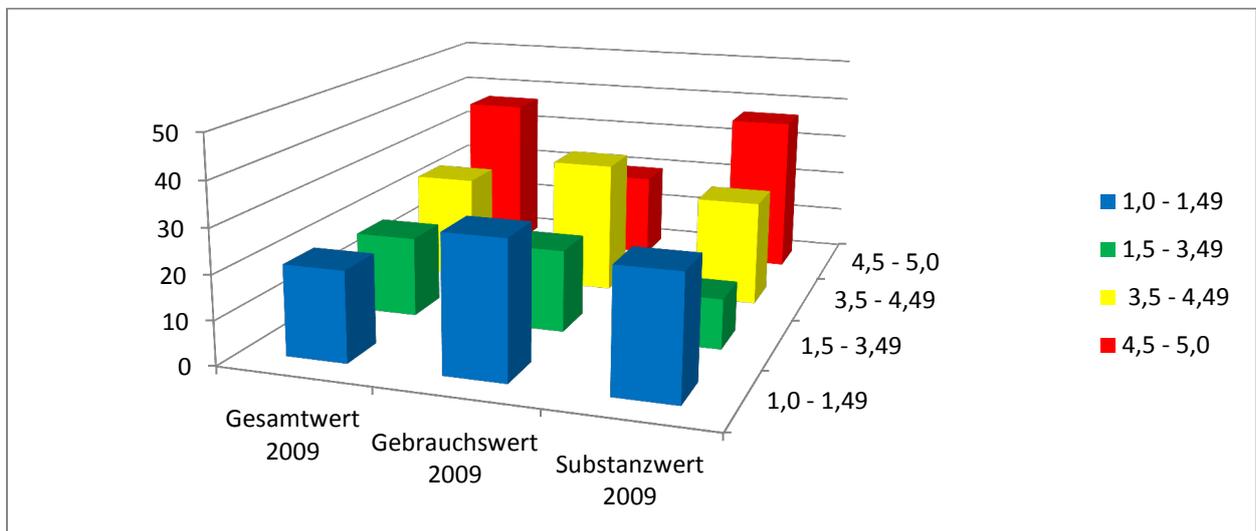
Gerold Böhmer  
Rechnungshofdirektor

# Anlagen

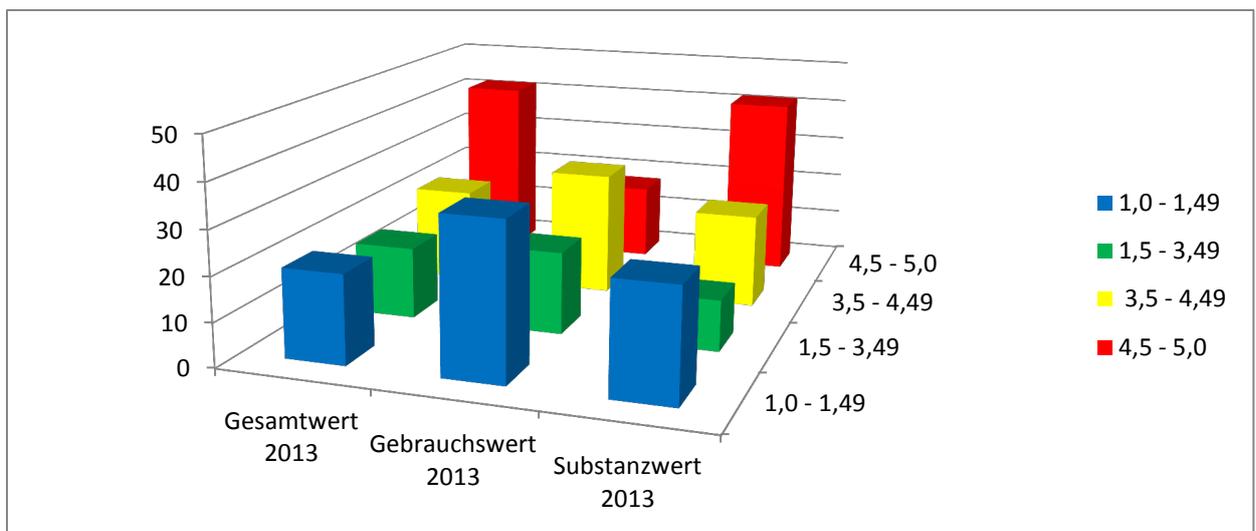
### Gegenüberstellung von Gesamt-, Gebrauchs- und Substanzwerten



Darstellung der Zustandsbewertung des Jahres 2005



Darstellung der Zustandsbewertung des Jahres 2009



Darstellung der Zustandsbewertung des Jahres 2013

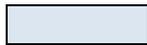
## Auswertung des Gesamtwertes 2013 nach Niederlassungen

<b>Zustandsklassen</b>	
<b>Zustandsklasse 1,0 bis 3,5</b>	
also <u>unter dem Warnwert</u>	
NL mit größtem Anteil: Plauen 53,4 % (günstig)	
Bautzen 37,7 %	
Leipzig 37,3 %	
Meißen 35,3 %	
NL mit kleinstem Anteil: Zschopau 27,3 % (ungünstig)	
Durchschnitt Sachsen 36,6 %	
<b>Zustandsklasse über 3,5 bis 5,0</b>	
also <u>über dem Warnwert</u>	davon unter dem Schwellenwert (also zwischen 3,5 und 4,5)
NL mit kleinstem Anteil: Plauen 46,7 % (günstig)	21,9 %
Bautzen 62,3 %	19,5 %
Leipzig 62,7 %	18,7 %
Meißen 64,6 %	25,0 %
NL mit größtem Anteil: Zschopau 72,7 % (ungünstig)	22,7 %
Durchschnitt Sachsen 63,4 %	
<b>Zustandsklasse 4,5 bis 5,0</b>	
also <u>über dem Schwellenwert</u>	
NL mit kleinstem Anteil: Plauen 24,8 % (günstig)	
Meißen 39,6 %	
Bautzen 42,8 %	
Leipzig 44,0 %	
NL mit größtem Anteil: Zschopau 50,0 % (ungünstig)	
Durchschnitt Sachsen 41,8 %	

**Auswertung der Gesamtwerte der Staatsstraßen des ehemaligen Bereiches des Straßenbauamtes Chemnitz bzw. der jetzigen LASuV-NL Zschopau**

S-Str. Nr.	2005	2009	2013	Bemerkungen
S 32	keine Bewertung möglich			Verlegung/Umfstufung
S 34				teilweise Verlegung/Umfstufung
S 36				2009 und 2013 Abschnitte saniert
S 44				
S 49				2013 Abschnitte saniert
S 57				insbesondere Landesgrenze Thüringen-Penig rot
S 184				
S 185				
S 188				Länge im betrachteten Bereich nur 2 km
S 189				
S 190				
S 194				Länge im betrachteten Bereich nur 3 km
S 195				
S 196				2013 kleiner Abschnitt saniert
S 197				
S 200				
S 201				Straßenzustand immer schlechter
S 202				Frankenberg-Sachsenburg immer schlecht
S 203				2013 Abschnitte saniert
S 204				2009 Oberlichtenau-Niederlichtenau saniert
S 205				
S 206				
S 207				teilweise Abschnitte 2009 und 2013 saniert
S 208				Straßenzustand immer schlechter
S 209				
S 210				
S 211				2013 kleinere Abschnitte saniert
S 212				
S 213				
S 214				
S 215				
S 216				
S 217				
S 218				
S 219				
S 221				2009 und 2013 Abschnitte saniert
S 222				
S 223				Straßenzustand immer schlechter
S 224				
S 225				
S 226				Länge im betrachteten Bereich nur 3 km
S 227				
S 228				2013 Abschnitte saniert
S 229				
S 230				
S 231				

S-Str. Nr.	2005	2009	2013	Bemerkungen
S 232				
S 235				2013 Abschnitte saniert
S 236				
S 237				
S 238			im Bau	Länge im betrachteten Bereich nur 3,5 km
S 240				Straßenzustand immer schlechter
S 241				
S 242				
S 247				Straßenzustand immer schlechter
S 250				

**Legende**

Gesamtwert überwiegend unter Schwellenwert 4,5



Gesamtwert überwiegend Schwellenwert 4,5 überschritten

**Gesamt 55 Staatsstraßen ausgewertet, davon**

2005 überwiegend rote Abschnitte 22 Staatsstraßen

2009 überwiegend rote Abschnitte 30 Staatsstraßen

2013 überwiegend rote Abschnitte 33 Staatsstraßen

2005/2009/2013 überwiegend rote Abschnitte 14 Staatsstraßen

2005/2009/2013 überwiegend blaue Abschnitte 12 Staatsstraßen

# Ausgaben für die Erhaltung von Staatsstraßen und Ingenieurbauwerken im Freistaat Sachsen

geordnet nach Zuständigkeit LASuV und Landkreise

(Euro)

Zweckbestimmung	Kapitel/Titel	Jahr	Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)					Landkreis Bautzen	Landkreis Görlitz	Landratsamt Meißen	Landkreis Sächsische Schweiz/Osterzgebirge	Erzgebirgs-kreis	Landkreis Leipzig	Landkreis Mittelsachsen	Landkreis Nordsachsen	Vogtlandkreis	Landratsamt Zwickau	Straßenbauamt Chemnitz/Döbeln	Straßenbauamt Plauen/Zwickau	
			Zentrale	NL Bautzen 1.066,468 km	NL Meißen 849,204 km	NL Leipzig 762,931 km	NL Plauen 645,711 km													NL Zschopau 1.254,680 km
betriebliche und bauliche Unterhaltung	<b>0706/780 84*</b>																			
	Kosten für Lieferungen und Leistungen der betrieblichen Unterhaltung im Direktaufwand	2008		177.022,08	356.243,11	127.766,70	172.856,61	304.760,82	50.739,66	30.554,50	27.710,42	274.321,67	65.390,23	33.256,19	48.111,58	57.926,84	18.497,62	75.544,01	170.300,01	1.099.519,01
		2009			2.239,24		-2.532,44		234.639,36	252.141,32	249.708,60	417.664,00	135.487,11	153.771,59	190.429,51	99.542,66	152.361,09	224.677,54	-758,55	
		2010			5.125,37		-3.713,19		213.933,94	204.143,68	255.146,73	428.829,26	186.164,32	167.958,04	214.305,22	81.557,87	143.368,23	233.925,26		
		2011			3.338,34		-1.300,19		339.662,68	172.667,21	433.740,77	393.889,83	183.366,43	139.416,64	237.386,36	83.431,42	169.902,98	262.981,62		
		2012			10.365,65				302.028,43	260.044,94	433.753,83	601.141,59	140.319,52	264.905,52	330.987,67	90.454,18	231.267,04	305.331,50		
		2013			7.931,67				288.144,79	191.350,95	444.712,76	378.588,81	397.584,56	185.328,58	513.234,54	154.301,37	159.941,98	304.289,68		
	Kosten für Lieferungen und Leistungen der baulichen Unterhaltung	2008																		
		2009							252.816,72	239.456,84	109.560,83	327.246,31	41.849,91	216.203,98	151.074,81	123.734,29	122.073,64	128.794,43		
		2010							298.243,75	154.936,02	119.346,83	197.423,89	189.820,57	155.732,70	278.387,87	60.859,51	116.720,63	129.115,80		
		2011							139.212,37	108.671,01	90.379,54	74.040,28	55.382,85	72.919,93	240.859,90	126.383,47	89.945,64	66.117,04		
		2012							275.723,14	415.614,11	331.751,30	427.343,95	190.154,54	550.445,63	327.069,51	535.101,20	226.388,68	191.336,67		
2013								214.806,00	219.457,47	42.466,87	61.335,62	683.252,87	179.614,17	248.106,99	179.293,42	51.778,56	35.050,06			
Instandsetzung	<b>0706/782 84*</b>																			
	Maßnahmen der Instandsetzung	2008																		
		2009																		
		2010																		
		2011							205.357,11	220.485,52	113.100,09	242.345,81	375.909,89	242.463,11	374.806,89	271.332,79	193.529,14	140.660,68		
		2012							850.454,01	739.706,92	225.691,45	281.202,32	447.367,20	206.452,61	752.903,70	107.236,62	258.660,15	212.655,34		
2013								1.366.589,41	683.938,63	540.925,96	1.217.136,05	686.330,36	394.600,00	472.811,39	349.879,05	325.391,11	497.228,32			
Erneuerung	<b>0706/783 75</b>																			
	Maßnahmen der Erhaltung	2008		211.400,00	1.398.021,88	546.220,21	1.765.334,49	741.348,72											3.426.573,01	2.384.631,32
		2009		1.017.913,89	3.058.664,39	2.726.005,42	3.292.441,17	2.604.825,92											1.203.327,84	
		2010		1.451.996,30	2.296.888,69	2.455.631,90	3.366.723,21	2.402.491,10												
		2011		336.589,73	373.329,98	3.684.777,80	4.894.455,13	2.947.030,51												
		2012		3.310.982,66	1.625.183,99	6.580.249,03	6.725.555,10	8.305.015,21												
		2013		1.084.309,26	1.026.585,02	1.987.402,50	2.311.557,78	8.543.018,04												
	Maßnahmen der Erneuerung, einschließlich Deckenbau	2008		1.961.006,31	3.030.267,30	-52.016,32	-41.380,83	1.471.436,64	31.750,06	29.795,65	1.678,92	99.865,34	30.024,99	19.104,50	28.821,75	13.992,76	81.752,24	44.944,48	973.607,07	-24.178,87
		2009		2.508.256,22	2.805.851,46	855.791,15	1.607.707,39	779.593,98	224.029,60	208.437,34	137.214,38	225.932,80	272.338,17	136.021,46	247.972,81	79.782,75	142.318,64	134.100,00	78.343,53	
		2010		1.443.783,21	1.779.948,31	1.268.526,03	1.690.023,18	1.962.707,73	215.539,06	208.434,84	129.170,16	220.934,54	270.100,00	212.300,00	276.170,25	74.208,36	149.904,23	166.547,90		
		2011		5.031.919,94	5.074.308,17	1.230.135,95	2.008.090,86	1.023.484,87								35.546,53				
		2012	394.280,54	5.542.456,55	7.625.946,69	7.255.036,86	2.926.270,82	3.954.847,42												
2013		510.600,29	1.526.467,79	1.477.408,39	1.857.517,14	2.391.537,68	205.732,93													
Ausgaben für Erhaltung von Staatsstraßen			<b>904.880,83</b>	<b>25.604.103,94</b>	<b>31.957.647,65</b>	<b>23.993.044,37</b>	<b>33.103.626,77</b>	<b>35.246.293,89</b>	<b>5.503.670,09</b>	<b>4.339.836,95</b>	<b>3.686.059,44</b>	<b>5.869.242,07</b>	<b>4.350.843,52</b>	<b>3.330.494,65</b>	<b>4.933.440,75</b>	<b>2.524.565,09</b>	<b>2.633.801,60</b>	<b>3.153.300,33</b>	<b>5.851.392,91</b>	<b>3.459.971,46</b>
Ausgaben für die Erhaltung je Kilometer Staatsstraße (€/km)			848,48	24.008,32	29.965,88	22.497,67	31.040,43	33.049,56												
Erhaltung Landkreise				5.503.670,09	3.686.059,44	3.330.494,65	2.633.801,60	4.350.843,52												
Ausgaben für Erhaltung von Staatsstraßen durch Niederlassungen und Landkreise				4.339.836,95	5.869.242,07	2.524.565,09	3.153.300,33	4.933.440,75												
Ausgaben für Erhaltung je Kilometer Staatsstraße durch Niederlassungen und Landkreise (€/km)				33.238,33	48.884,54	39.122,94	60.229,31	35.491,58												

Ausgaben zur Erhaltung von Ingenieurbauwerken

Zweckbestimmung	Kapitel/Titel	Jahr	Zentrale	NL Bautzen	NL Meißen	NL Leipzig	NL Plauen	NL Zschopau	Landkreis Bautzen	Landkreis Görlitz	Landratsamt Meißen	Landkreis Sächsische Schweiz/Osterzgebirge	Erzgebirgs-kreis	Landkreis Leipzig	Landkreis Mittelsachsen	Landkreis Nordsachsen	Vogtlandkreis	Landratsamt Zwickau	Straßenbauamt Chemnitz/Döbeln	Straßenbauamt Chemnitz/Zwickau			
Erneuerung	0706/786 75	Erhaltung von Ingenieurbauwerken	2008		808.982,48	3.029.007,62	97.988,03	898.721,79	627.960,00														
			2009		614.407,98	516.370,90	491.113,82	627.329,30	386.014,10														
			2010		842.503,99	1.522.973,84	179.291,49	2.227.819,40	2.065.114,86														
			2011		1.380.497,54	1.818.287,60	1.623.438,72	4.071.237,02	3.125.594,87														
			2012		830.193,66	2.059.939,46	1.577.512,28	1.726.976,25	3.277.026,96														
			2013		1.825.073,19	1.947.075,31	2.849.332,36	1.424.588,82	3.178.061,85														
				6.301.658,84	10.893.654,73	6.818.676,70	10.976.672,58	12.659.772,64											67.075,37	2.466.058,50			

Haushaltsansätze und Ausgaben für den Staatsstraßenbau inkl. Ingenieurbauwerke, Einzelplan 07 (ohne Wiederaufbauhilfe Hochwasser)

(Quelle: Haushaltsrechnungen und Haushaltspläne)

		Ausgaben														Haushaltsansätze				
(Euro)		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Kapitel	Titel																			
0706	780 02	Bau von Staatsstraßen einschließlich Ingenieurlösungen aus EFRE-Mitteln Förderzeitraum 2000 - 2006			63.501.952,55	56.163.520,28	70.218.139,78	71.556.259,92	120.186.852,65	134.341.606,73	98.326.979,49	47.302.593,36	42.063.351,83							
0706	780 73	Vergabe von Ingenieurlösungen u. ä.	12.973.560,67	13.366.984,09	11.706.568,02	8.344.377,47	5.377.412,23	6.538.065,03	5.635.652,61	8.898.149,23	7.771.036,02	7.627.467,71	8.026.521,65	8.453.840,24	10.382.491,49	10.916.926,98	9.810.933,92	10.000.000,00	12.500.000,00	11.500.000,00
0706	770 75	Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Staatsstraßen			331.044,05		166.369,73	56.445,07	21.889,06	19.722,40	12.340,05	57.798,90	187.948,18	86.051,56	19.312,60	3.295,21	2.188,53	150.000,00	150.000,00	150.000,00
0706	780 75	Um- und Ausbaumaßnahmen einschließlich Ingenieurbauwerke mit Baukosten von mehr als 2.500,0 TE	29.482.617,87	10.450.712,38	4.760.123,48	2.126.288,08	3.776.549,53	900.868,31	658.128,40	6.699.941,79	6.748.340,73	5.013.567,23	5.031.590,82	3.833.636,23	1.089.699,87	2.013.173,03	2.855.067,29	6.600.000,00	6.790.000,00	5.985.000,00
0706	781 75	Um- und Ausbaumaßnahmen mit Baukosten bis 2.500,0 TE	15.494.299,46	13.365.371,25	13.849.687,14	10.491.526,96	2.313.896,57	1.549.994,86	1.462.716,52	10.140.276,67	9.791.326,21	6.170.084,23	1.781.203,88	2.927.460,97	2.959.139,74	4.960.941,06	5.602.768,70	9.300.000,00	1.300.000,00	1.600.000,00
0715	780 01	Bau von Staatsstraßen einschließlich Ingenieurlösungen								19.915.818,11	78.571.860,76	25.080.446,57	58.828.940,77	74.236.414,25	58.690.932,20	119.991.084,07	65.069.900,00	21.500.300,00	0,00	
0720	780 01	Bau von Staatsstraßen einschließlich Ingenieurlösungen														0,00	22.772.000,00	***	***	
0706	782 75	Maßnahmen bei Kreuzungen von Staatsstraßen mit Eisenbahnen	3.315.811,89	447.323,19	498.921,94	1.227.411,08	2.185.240,29	2.679.259,88	904.198,01	337.288,59	196.565,82	1.088.188,35	-486.498,75	209.549,52	1.389.750,40	886.130,50	3.063.321,53	200.000,00	210.000,00	210.000,00
0706	787 75	Grundwerb im Zusammenhang mit dem Bau der Staatsstraßen	8.128.023,58	5.544.612,03	5528372,68	4.364.079,54	7.072.777,25	2.757.434,65	3.740.223,15	5.262.172,16	6.055.398,98	5.342.860,11	3.543.350,13	2.664.813,28	1.482.392,22	850.310,01	2.228.767,12	500.000,00	1.500.000,00	1.500.000,00
0706	788 75	Maßnahmen zum Umweltschutz, zur Landschaftspflege und Verkehrsicherungsgepflicht	612.939,04	490.861,43		220.574,45	0,00	0,00					25.328,52	81.407,23	60.978,72	79.878,34	161.504,67	350.000,00	500.000,00	500.000,00
		<b>Um- und Ausbau</b>	<b>70.007.252,51</b>	<b>43.665.864,37</b>	<b>100.176.669,86</b>	<b>82.938.137,86</b>	<b>91.110.385,38</b>	<b>86.038.327,72</b>	<b>132.609.659,40</b>	<b>165.699.157,57</b>	<b>148.817.805,41</b>	<b>151.174.420,65</b>	<b>85.253.242,83</b>	<b>77.085.699,80</b>	<b>91.620.179,29</b>	<b>78.401.587,33</b>	<b>143.715.635,83</b>	<b>114.941.900,00</b>	<b>44.450.300,00</b>	<b>21.445.000,00</b>
0706	742 01	Erichtung und Unterhaltung von Anlagen der Telematik an Bundesfern- und Staatsstraßen sowie Planungen an sonstigen Straßen											45.564,56	60.055,93	124.615,96	435.052,32	629.626,38	500.000,00	515.000,00	530.000,00
0706	770 02	Ausgaben Leerrohrsysteme für Breitbandverkabelung																250.000,00	100.000,00	100.000,00
0706	780 05	Leistungen der LÖB GmbH für die sächsische Straßenbauverwaltung gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag			2.709.566,51	3.194.738,15	1.811.806,58	1.813.170,30	1.808.282,97	2.287.852,96	2.203.697,59	2.340.552,23	2.049.773,29	2.101.270,01	2.087.772,11	2.460.228,55	2.500.000,00	2.500.000,00	2.500.000,00	
0706	773 75	Verbesserung der Verkehrs- und Motorsicherheit																	500.000,00	500.000,00
0706	789 75	Neu-, Um- und Erweiterungsbaueinrichtungen kleinerer Betriebsanlagen (Straußhalten u. ä.)	1.294.473,24	1.698.790,98	2.732.449,30	945.582,22	3.027,01	0,00									24.633,00	374.100,00	750.000,00	750.000,00
0706	771 75	Sonstige Neubau/Verlegung mit Baukosten von mehr als 2.500,0 TE	1.294.473,24	1.698.790,98	2.732.449,30	3.655.148,73	3.197.765,16	1.811.806,58	1.813.170,30	1.808.282,97	2.287.852,96	2.203.697,59	2.386.116,79	2.109.829,22	2.225.885,97	2.522.824,43	3.114.487,93	3.624.100,00	4.365.000,00	4.380.000,00
0706	772 75	Neubau/Verlegung mit Baukosten bis 2.500,0 TE														0,00	0,00	0,00	0,00	12.000.000,00
0706	772 75	Neubau/Verlegung mit Baukosten bis 2.500,0 TE														0,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00	1.000.000,00
0706	785 75	Bau von Radwegen	936.415,00	1.629.680,46	256.188,04	728.292,74	705.861,26	2.341.299,83	408.016,31	906.334,54	1.167.296,76	471.888,46	537.234,89	457.571,38	1.522.574,26	810.552,83	472.074,74	1.000.000,00	4.000.000,00	4.000.000,00
0715	780 02	Bau von Staatsstraßen im Rahmen des Hochwasserschutzinvestitionsprogramms - Teil Ingenieurbauwerke								909.341,64	6.986.684,47	6.011.934,00	5.631.344,35	7.618.152,13	7.117.036,00	2.655.342,04				
		<b>Erweiterung und Neubau</b>	<b>936.415,00</b>	<b>1.629.680,46</b>	<b>256.188,04</b>	<b>728.292,74</b>	<b>705.861,26</b>	<b>2.341.299,83</b>	<b>408.016,31</b>	<b>906.334,54</b>	<b>2.076.638,40</b>	<b>7.458.572,93</b>	<b>6.549.168,89</b>	<b>6.088.915,73</b>	<b>9.140.726,39</b>	<b>7.927.588,83</b>	<b>3.127.416,78</b>	<b>2.000.000,00</b>	<b>12.750.000,00</b>	<b>17.000.000,00</b>
0706	783 75	Maßnahmen der Erhaltung einschließlich Döckerbau	12.121.002,83	14.951.526,57	7.945.688,96	4.513.234,33	2.931.219,34	3.772.017,75	575.424,65	6.325.435,11	9.063.484,25	10.473.529,63	13.903.178,63	11.973.731,20	12.236.183,15	26.546.985,99	14.952.872,80	12.000.000,00	20.425.000,00	20.215.000,00
0706	784 75	Maßnahmen der Erhaltung einschließlich Döckerbau	14.264.260,24	21.450.551,57	17.279.716,31	10.710.610,05	6.958.152,57	8.017.292,28	8.447.767,97	24.233.347,83	19.271.290,90	10.443.691,68	14.403.486,32	10.068.297,80	21.168.838,88	7.969.264,22	16.000.000,00	15.000.000,00	18.000.000,00	
0706	786 75	Erhaltung von Ingenieurbauwerken	9.156.138,92	7.613.231,20	8.286.110,54	9.614.697,38	2.050.353,83	4.585.302,61	1.940.772,04	4.779.305,76	8.034.440,42	7.995.793,79	2.635.236,10	6.837.703,58	12.019.055,75	9.471.648,61	11.324.131,53	15.000.000,00	18.671.800,00	19.855.100,00
		<b>Erneuerung</b>	<b>36.001.401,99</b>	<b>44.015.309,34</b>	<b>33.511.515,83</b>	<b>24.898.541,76</b>	<b>11.939.725,74</b>	<b>16.374.612,64</b>	<b>10.963.964,66</b>	<b>35.338.088,70</b>	<b>36.369.215,57</b>	<b>26.169.795,41</b>	<b>26.982.106,41</b>	<b>28.879.732,58</b>	<b>38.658.725,22</b>	<b>57.187.473,48</b>	<b>34.246.268,35</b>	<b>43.000.000,00</b>	<b>54.096.800,00</b>	<b>58.070.100,00</b>
0706	780 84	Kosten für Lieferungen und Leistungen der betrieblichen Unterhaltung im Direktaufwand	8.284.032,01	7.378.790,73	8.084.714,71	7.036.593,68	6.637.542,80	5.707.018,01	5.213.500,32	4.520.221,89	3.901.427,54	3.089.521,06	2.109.371,03	2.130.744,73	2.418.484,09	2.970.599,87	3.025.409,69	6.600.000,00	7.968.500,00	9.023.100,00
0706	781 84	Kosten für Lieferungen und Leistungen der betrieblichen Unterhaltung betriebliche und bauliche Unterhaltung	8.284.032,01	7.378.790,73	8.084.714,71	7.036.593,68	6.637.542,80	5.707.018,01	5.213.500,32	4.520.221,89	3.901.427,54	3.089.521,06	3.822.182,81	3.831.332,30	3.482.396,12	6.441.528,60	4.940.571,72	9.000.000,00	10.368.500,00	11.423.100,00
0706	782 84	Maßnahmen der Instandsetzung													2.379.991,03	4.082.330,32	6.534.830,28	2.000.000,00	2.000.000,00	2.000.000,00
		<b>Instandsetzung</b>													<b>2.379.991,03</b>	<b>4.082.330,32</b>	<b>6.534.830,28</b>	<b>2.000.000,00</b>	<b>2.000.000,00</b>	<b>2.000.000,00</b>

Zusammenfassung

		Ausgaben														Haushaltsansätze			
(Euro und Mio. €)		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	Um- und Ausbau	70.007.252,51	43.665.864,37	100.176.669,86	82.938.137,86	91.110.385,38	86.038.327,72	132.609.659,40	165.699.157,57	148.817.805,41	151.174.420,65	85.253.242,83	77.085.699,80	91.620.179,29	78.401.587,33	143.715.635,83	114.941.900,00	44.450.300,00	21.445.000,00
	Um- und Ausbau	70,01	43,67	100,18	82,94	91,11	86,04	132,61	165,70	148,82	151,17	85,25	77,09	91,62	78,40	143,72	114,94	44,45	21,45
	Sonstige	1.294.473,24	1.698.790,98	2.732.449,30	3.655.148,73	3.197.765,16	1.811.806,58	1.813.170,30	1.808.282,97	2.287.852,96	2.203.697,59	2.386.116,79	2.109.829,22	2.225.885,97	2.522.824,43	3.114.487,93	3.624.100,00	4.365.000,00	4.380.000,00
	Sonstige	1,29	1,70	2,73	3,66	3,20	1,81	1,81	1,81	2,29	2,20	2,39	2,11	2,23	2,52	3,11	3,62	4,37	4,38
	Erweiterung und Neubau	936.415,00	1.629.680,46	256.188,04	728.292,74	705.861,26	2.341.299,83	408.016,31	906.334,54	2.076.638,40	7.458.572,93	6.549.168,89	6.088.915,73	9.140.726,39	7.927.588,83	3.127.416,78	2.000.000,00	12.750.000,00	17.000.000,00
	Erweiterung und Neubau	0,94	1,63	0,26	0,73	0,71	2,34	0,41	0,91	2,08	7,46	6,55	6,09	9,14	7,93	3,13	2,00	12,75	17,00
Erhaltung	Erneuerung	36.001.401,99	44.015.309,34	33.511.515,83	24.898.541,76	11.939.725,74	16.374.612,64	10.963.964,66	35.338.088,70	36.369.215,57	26.169.795,41	26.982.106,41	28.879.732,58	38.658.725,22	57.187.473,48	34.246.268,35	43.000.000,00	54.096.800,00	58.070.100,00
	Erneuerung	36,00	44,02	33,51	24,90	11,94	16,37	10,96	35,34	36,37	26,17	26,98	28,88	38,66	57,19	34,25	43,00	54,10	58,07
	betriebl. und baul. Unterhaltung	8.284.032,01	7.378.790,73	8.084.714,71	7.036.593,68	6.637.542,80	5.707.018,01	5.213.500,32	4.520.221,89	3.901.427,54	3.089.521,06	3.822.182,81	3.831.332,30	3.482.396,12	6.441.528,60	4.940.571,72	9.000.000,00	10.368.500,00	11.423.100,00
	betriebl. und baul. Unterhaltung	8,28	7,38	8,08	7,04	6,64	5,71	5,21	4,52	3,90	3,09	3,82	3,83	3,48	6,44	4,94	9,00	10,37	11,42
	Instandsetzung														2.379.991,03	4.082.330,32	6.534.830,28	2.000.000,00	2.000.000,00
	Instandsetzung													2,38	4,08	6,53	2,00	2,00	2,00
	Erhaltung	44.285.434,00	51.394.100,07	41.596.230															



Übersicht 3.1 - Straßeninfrastruktur - Gesamtübersicht Anfangsbestand

Straßeninfrastrukturvermögen	Anfangsbestand			Zugang												
				AiB aus Vorjahren	Neubauten		Investitionen in Bestandsobjekte inkl. Ersatzneubauten		Investition gesamt	Ankäufe		Nebenhaushalte		Datenanpassung, Umwidmungen	Zugang gesamt	
	Anz.	Fläche	Wert	Wert	Anz.	Wert	Anz.	Wert	Wert	Anz.	Wert	Anz.	Wert	Wert	Anz.	Wert
	1	2	3	4	5	6	7	8	9=6+8	10	11	12	13	14	15	16=4+9+11+13+14
<b>II. Straßeninfrastrukturvermögen</b>																
<b>1. Grund und Boden (Summe)</b>	25.647	55.397.066,89	53.324.142,86	4.804.758,46	0	0,00	0	885.516,51	885.516,51	429	338.480,15	0	0,00	2.954.251,27	2.397	8.983.006,39
<i>Straßen und Ingenieurbauwerken</i>	25.647	55.397.066,89	53.324.142,86	4.804.758,46	0	0,00	0	885.516,51	885.516,51	429	338.480,15	0	0,00	2.954.251,27	2.397	8.983.006,39
<i>Nebenanlagen und Immobilien</i>	0	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0	0,00	0,00	0	0,00
<b>2. Bauwerke (Summe)</b>	7.346	38.617.697,55	3.350.863.198,29	50.059.173,87	88	1.471.802,42	1.028	112.069.142,16	113.540.944,58	0	0,00	0	0,00	102.466.607,05	317	266.066.725,50
<i>Straßen (Netzknotenabschnitt)</i>	2.652	34.449.955,13	2.627.289.127,02	32.434.446,57	18	337.481,77	666	85.565.556,66	85.903.038,43	0	0,00	0	0,00	61.227.491,08	70	179.564.976,08
<i>Rad-/Gehwege (Netzknotenabschnitt)</i>	525	3.516.940,32	55.124.322,73	878.243,98	8	0,00	12	1.279.380,55	1.279.380,55	0	0,00	0	0,00	33.273.928,98	99	35.431.553,51
<i>Rast- / Parkplatz</i>	2	1.106,00	29.466,23	0,00	0	0,00	0	0,00	0,00	0	0,00	0	0,00	0,00	0	0,00
<i>Brückenbauwerke</i>	1.622	313.473,10	474.254.238,58	12.236.453,85	13	6.923,10	194	17.492.866,23	17.499.789,33	0	0,00	0	0,00	2.706.248,31	24	32.442.491,49
<i>Verkehrszeichenbrücken</i>	12	0,00	358.489,82	0,00	0	0,00	1	24.036,34	24.036,34	0	0,00	0	0,00	0,00	0	24.036,34
<i>Tunnel / Trogbauwerk</i>	10	8.002,00	11.511.689,08	173.220,01	0	0,00	1	86.590,50	86.590,50	0	0,00	0	0,00	0,00	0	259.810,51
<i>Lärmschutz-/Schutzbauwerk</i>	56	22.711,00	5.646.464,56	0,00	0	0,00	1	7.436,49	7.436,49	0	0,00	0	0,00	1.478.683,79	15	1.486.120,28
<i>Stützbauwerk</i>	1.780	285.316,00	163.485.436,12	3.962.169,81	32	1.127.397,55	122	7.156.495,59	8.283.893,14	0	0,00	0	0,00	2.758.574,63	70	15.004.637,58
<i>Lichtsignalanlagen</i>	303	0,00	2.209.485,10	122.333,48	6	0,00	25	237.796,51	237.796,51	0	0,00	0	0,00	58.803,00	14	418.932,99
<i>Sonstige / andere Bauwerke</i>	404	20.194,00	10.954.479,05	252.306,17	11	0,00	6	218.983,29	218.983,29	0	0,00	0	0,00	962.877,26	25	1.434.166,72
<i>Gebäude der Straßenmeistereien</i>	0	0,00	0,00						0,00						0	0,00
<i>davon Verwaltungsgebäude</i>	0	0,00	0,00						0,00						0	0,00
<i>Kfz-/Lager-/Waschhallen und Werkstätten</i>	0	0,00	0,00						0,00						0	0,00
<b>3. Anlagen im Bau (Summe)</b>			409.437.496,01	0,00	0	0,00	0	0,00	76.129.747,76	0	0,00	0	0,00	0,00	0	76.129.747,76
<i>Straßen und Ingenieurbauwerke</i>			407.631.263,81						76.129.747,76							76.129.747,76
<i>Nebenanlagen und Immobilien</i>			0,00													0,00
<i>Grundstücke Kreisfreie Stadt Dresden und Landkreis Freiberg</i>			1.806.232,20													0,00
<b>Gesamt</b>			3.813.624.837,16	54.863.932,33					190.556.208,85		338.480,15			105.420.858,32		351.179.479,65

Werte: in EUR; Fläche: in Quadratmeter

Anzahl: beim Grund und Boden handelt es sich bei der Anzahl um Flurstücke, bei den Straßen beziehungsweise den Geh-/Radwegen handelt es sich um Netzknotenabschnitte; bei den übrigen Bauwerken um die Stückzahlen der jeweiligen Bauwerke

AiB aus Vorjahren: im laufenden Haushaltsjahr aktivierte Anlagen im Bau

Quelle: Vermögensrechnung 2013



## Übersicht 3.1 - Straßeninfrastruktur - Gesamtübersicht Endbestand

Straßeninfrastrukturvermögen	Abgang							Laufende Abschreibung	außerordentliche Abschreibung	Endbestand				
	Nebenhaushalte		Datenanpassung, Umwidmungen	sonstige Abgänge		Abgang gesamt				Wert	Wert	Anzahl	Fläche	Wert
	Anzahl	Wert	Wert	Anzahl	Wert	Anzahl	Wert							
1	2	3	4	5	6	7=2+3+5	8	9	10	11	12			
<b>II. Straßeninfrastrukturvermögen</b>														
<b>1. Grund und Boden (Summe)</b>	0	0,00	2.499.305,57	35	7.940,39	828	2.507.245,95	0,00	0,00	27.216	56.804.309,48	59.799.903,29		
<i>Straßen und Ingenieurbauwerken</i>	0	0,00	2.499.305,57	35	7.940,39	828	2.507.245,95	0,00	0,00	27.216	56.804.309,48	59.799.903,29		
<i>Nebenanlagen und Immobilien</i>	0	0,00	0,00	0	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0	0,00	0,00		
<b>2. Bauwerke (Summe)</b>	0	0	24.891.729,60	10	624.348,40	110	25.516.078,00	180.964.883,84	0,00	7.553	41.940.495,63	3.410.448.961,95		
<i>Straßen (Netzknotenabschnitt)</i>	0	0	20.736.614,66	3	574.480,56	27	21.311.095,22	156.626.097,39	0,00	2.695	36.950.231,71	2.628.916.910,49		
<i>Rad-/Gehwege (Netzknotenabschnitt)</i>	0	0	1.561.325,19	0	0,00	25	1.561.325,19	2.921.610,85	0,00	599	4.324.924,82	86.072.940,20		
<i>Rast- / Parkplatz</i>	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	4202,94	0,00	2	1.106,00	25.263,29		
<i>Brückenbauwerke</i>	0	0	556.574,58	0	0,00	7	556.574,58	10.301.478,68	0,00	1.639	316.487,10	495.838.676,81		
<i>Verkehrszeichenbrücken</i>	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	13.749,13	0,00	12	0,00	368.777,03		
<i>Tunnel / Trogbauwerk</i>	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	219.265,02	0,00	10	8.002,00	11.552.234,57		
<i>Lärmschutz-/ Schutzbauwerk</i>	0	0	0,00	0	0,00	0	0,00	247.363,18	0,00	71	26.595,00	6.885.221,66		
<i>Stützbauwerk</i>	0	0	1.019.323,17	4	13.025,59	23	1.032.348,76	9.616.590,99	0,00	1.807	293.527,00	167.841.133,95		
<i>Lichtsignalanlagen</i>	0	0	5.442,56	3	36.842,25	4	42.284,81	322.681,81	0,00	313	0,00	2.263.451,47		
<i>Sonstige / andere Bauwerke</i>	0	0	1.012.449,44	0	0,00	24	1.012.449,44	691.843,85	0,00	405	19.622,00	10.684.352,48		
<i>Gebäude der Straßenmeistereien</i>						0	0,00		0,00	0		0,00		
<i>davon Verwaltungsgebäude</i>						0	0,00		0,00	0		0,00		
<i>Kfz-/Lager-/Waschhallen und Werkstätten</i>						0	0,00		0,00	0		0,00		
<b>3. Anlagen im Bau (Summe)</b>							54.863.932,33		921.661,66			429.781.649,78		
<i>Straßen und Ingenieurbauwerke</i>							53.057.700,13		921.661,66			429.781.649,78		
<i>Nebenanlagen und Immobilien</i>							0,00		0,00			0,00		
<i>Grundstücke Kreisfreie Stadt Dresden und Landkreis Freiberg</i>							1.806.232,20					0,00		
<b>Gesamt</b>							82.887.256,28	180.964.883,84	921.661,66			3.900.030.515,03		

Werte: in EUR; Fläche: in Quadratmeter

Anzahl: beim Grund und Boden handelt es sich bei der Anzahl um Flurstücke, bei den Straßen beziehungsweise den Geh-/Radwegen handelt es sich um Netzknotenabschnitte; bei den übrigen Bauwerken um die Stückzahlen der jeweiligen Bauwerke

AiB aus Vorjahren: im laufenden Haushaltsjahr aktivierte Anlagen im Bau

(€)

Zweckbestimmung nach SächsStrUVIO	Kapitel/Titel	Erläuterung gemäß Haushaltspläne	Jahr	Haushaltsansatz	Vorjahresrest/ Vorgriff	Gesamtsoll	Ausgaben	MiA/MeA
betriebliche Unterhaltung	0706/780 84*	Kosten für Lieferungen und Leistungen der betrieblichen Unterhaltung im Direktaufwand  <i>Unterhaltungsarbeiten und Leistungen im Direktaufwand durch Unternehmen sowie Ausgaben für Bau- und Unterhaltungsstoffe und für Straßenzubehör an Staatsstraßen, für die betriebliche Unterhaltung nach dem Leistungsheft des Bundes</i>	2005	6.600.000,00	0,00	6.600.000,00	5.213.500,32	1.386.499,68
			2006	6.600.000,00	0,00	6.600.000,00	4.520.221,89	2.079.778,11
			2007	7.500.000,00	0,00	7.500.000,00	3.901.427,54	3.598.572,46
			2008	7.500.000,00	0,00	7.500.000,00	3.089.521,06	4.410.478,94
			2009	5.500.000,00	0,00	5.500.000,00	2.109.371,03	3.390.628,97
			2010	5.500.000,00	0,00	5.500.000,00	2.130.744,73	3.369.255,27
			2011	5.500.000,00	479.088,63	5.979.088,63	2.418.484,09	3.560.604,54
			2012	5.500.000,00	0,00	5.500.000,00	2.970.599,87	2.529.400,13
			2013	6.600.000,00	496.572,42	7.096.572,42	3.025.409,69	4.071.162,73
			Zwischensumme	56.800.000,00	975.661,05	57.775.661,05	29.379.280,22	28.396.380,83
			2014	6.600.000,00				
2015	7.968.500,00							
2016	9.023.100,00							
bauliche Unterhaltung	0706/781 84*	Kosten für Lieferungen und Leistungen der baulichen Unterhaltung  <i>Materialkosten aus Eigenleistungen der Straßenmeistereien für die bauliche Unterhaltung sowie Fremdleistungen der baulichen Unterhaltung (Rissanerierung, planmäßige Flickung der Fahrbahn, Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit von Gräben, Bankett u. ä.)</i>	2005					
			2006					
			2007					
			2008					
			2009	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00	1.712.811,76	287.188,24
			2010	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00	1.700.587,57	299.412,43
			2011	1.500.000,00	0,00	1.500.000,00	1.063.912,03	436.087,97
			2012	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00	3.470.928,73	1.470.928,73
			2013	2.400.000,00	759.071,27	3.159.071,27	1.915.162,03	1.243.909,24
			Zwischensumme	9.900.000,00	759.071,27	10.659.071,27	9.863.402,12	795.669,15
			2014	2.400.000,00				
2015	2.400.000,00							
2016	2.400.000,00							
Instandsetzung	0706/782 84*	Ausgaben für großflächige bzw. großumfängliche Maßnahmen, die der Instandsetzung (z. B. Fahrbahndeckschicht an Ingenieurbauwerken, an Nebenanlagen und Ausstattungen) dienen	2005					
			2006					
			2007					
			2008					
			2009					
			2010					
			2011	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	2.379.991,03	1.379.991,03
			2012	1.500.000,00	465.999,21	1.965.999,21	4.082.330,32	2.116.331,11
			2013	2.000.000,00	0,00	2.000.000,00	6.534.830,28	4.534.830,28
			Zwischensumme	4.500.000,00	465.999,21	4.965.999,21	12.997.151,63	8.031.152,42
			2014	2.000.000,00				
2015	2.000.000,00							
2016	2.000.000,00							
Erneuerung	0706/783 75	Ausgaben für die Erneuerung - auch grundsätzliche - von Fahrbahnen (Maßnahmen des Hoch- und Tiefbaus) ohne wesentliche Änderungen in Grund- und Aufriss	2005	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	575.424,65	424.575,35
			2006	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	6.325.435,11	5.325.435,11
			2007	1.400.000,00	0,00	1.400.000,00	9.063.484,25	7.663.484,25
			2008	2.000.000,00	2.287.015,75	4.287.015,75	10.473.529,63	6.186.513,88
			2009	7.000.000,00	0,00	7.000.000,00	13.903.178,63	6.903.178,63
			2010	7.000.000,00	0,00	7.000.000,00	11.973.731,20	4.973.731,20
			2011	11.000.000,00	0,00	11.000.000,00	12.236.183,15	1.236.183,15
			2012	9.500.000,00	584.857,11	10.084.857,11	26.546.985,99	16.462.128,88
			2013	12.000.000,00	0,00	12.000.000,00	14.952.872,60	2.952.872,60
			Zwischensumme	51.900.000,00	2.871.872,86	54.771.872,86	106.050.825,21	51.278.952,35
			2014	12.000.000,00				
	2015	20.425.000,00						
	2016	20.215.000,00						
	0706/784 75	Erneuerung aller Straßenbestandteile (z. B. Fahrbahn, Lichtsignalanlagen, Schutzblanken, Markierung)	2005	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	8.447.767,97	7.447.767,97
			2006	2.000.000,00	9.000.000,00	11.000.000,00	24.233.347,83	13.233.347,83
			2007	14.000.000,00	4.523.096,44	18.523.096,44	19.271.290,90	748.194,46
			2008	14.000.000,00	2.422.730,81	16.422.730,81	7.700.471,99	8.722.258,82
			2009	6.500.000,00	3.322.730,81	9.822.730,81	10.443.691,68	620.960,87
			2010	5.000.000,00	0,00	5.000.000,00	10.068.297,80	5.068.297,80
			2011	10.000.000,00	0,00	10.000.000,00	14.403.486,32	4.403.486,32
			2012	9.000.000,00	3.596.513,68	12.596.513,68	21.168.838,88	8.572.325,20
			2013	16.000.000,00	1.122.518,78	17.122.518,78	7.969.264,22	9.153.254,56
			Zwischensumme	77.500.000,00	23.987.590,52	101.487.590,52	123.706.457,59	22.218.867,07
			2014	16.000.000,00				
	2015	15.000.000,00						
	2016	18.000.000,00						
	0706/786 75	Ausgaben für den Ersatzneubau, den Umbau und die Instandsetzung von Ingenieurbauwerken zur Wiederherstellung und Erhaltung der Tragfähigkeit	2005	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	1.940.772,04	940.772,04
			2006	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00	4.779.305,76	3.779.305,76
			2007	8.000.000,00	0,00	8.000.000,00	8.034.440,42	34.440,42
			2008	8.000.000,00	0,00	8.000.000,00	7.995.793,79	4.206,21
			2009	14.000.000,00	335.206,21	14.335.206,21	2.635.236,10	11.699.970,11
			2010	14.000.000,00	1.670.750,83	15.670.750,83	6.837.703,58	8.833.047,25
			2011	10.246.100,00	0,00	10.246.100,00	12.019.055,75	1.772.955,75
2012			11.596.700,00	0,00	11.596.700,00	9.471.648,61	2.125.051,39	
2013			12.500.000,00	0,00	12.500.000,00	11.224.131,53	1.275.868,47	
Zwischensumme			80.342.800,00	2.005.957,04	82.348.757,04	64.938.087,58	17.410.669,46	
2014			15.000.000,00					
2015	18.671.800,00							
2016	19.855.100,00							

Zustandsnotenbereiche für Brückenbauwerke der Staatsstraßen von 2008 bis 2/2015 (Anzahl Teilbauwerke)

Anlage 8

Bauzustandsnotenbereich	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1,0 - 1,4	158 10,7%	162 10,8%	184 11,5%	192 12,0%	186 11,7%	190 11,9%	190 11,7%	184 11,3%
1,5 - 1,9	228 15,4%	244 16,3%	263 16,5%	263 16,5%	269 17,0%	264 16,5%	261 16,1%	271 16,7%
2,0 - 2,4	455 30,7%	467 31,2%	516 32,4%	520 32,6%	540 34,0%	584 36,5%	629 38,8%	633 39,0%
2,5 - 2,9	342 23,1%	352 23,5%	361 22,6%	359 22,5%	349 22,0%	330 20,6%	316 19,5%	325 20,0%
3,0 - 3,4	180 12,1%	163 10,9%	163 10,2%	159 10,0%	152 9,6%	140 8,7%	136 8,4%	127 7,8%
3,5 - 4,0	120 8,1%	110 7,3%	108 6,8%	103 6,5%	91 5,7%	94 5,9%	89 5,5%	82 5,1%
<b>Summe TBW</b>	<b>1483</b>	<b>1498</b>	<b>1595</b>	<b>1596</b>	<b>1587</b>	<b>1602</b>	<b>1622</b>	<b>1622</b>

Quelle: SMWA





**Herausgeber:**

Sächsischer Rechnungshof

**Redaktion:**

Sächsischer Rechnungshof

**Gestaltung und Satz:**

Sächsischer Rechnungshof

**Redaktionsschluss:**

22. März 2016

**Bezug:**

Sächsischer Rechnungshof

Diese Veröffentlichung kann kostenfrei bezogen werden bei:

Sächsischer Rechnungshof

Schongauerstraße 3, 04328 Leipzig

Telefon: +49 341 3525-1015

Telefax: +49 341 3525-1999

E-Mail: [poststelle@srh.sachsen.de](mailto:poststelle@srh.sachsen.de)

[www.rechnungshof.sachsen.de](http://www.rechnungshof.sachsen.de)

**Verteilerhinweis**

Diese Informationsschrift wird vom Sächsischen Rechnungshof im Rahmen seiner verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Information des Sächsischen Landtages und der Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern im Zeitraum von sechs Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinarbeit des Herausgebers zu Gunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist. Erlaubt ist jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

**Copyright**

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdruckes von Auszügen und der fotomechanischen Wiedergabe, sind dem Herausgeber vorbehalten.