

Stuttgart, 15.11.2011

## Bericht zur Straßenerhaltung einschließlich Straßenentwässerungsanlagen

### Mitteilungsvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	29.11.2011
Verwaltungsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich	30.11.2011

### Bericht:

Mit den zusätzlich bereitgestellten Mitteln (GRDRs 389/2011) konnten in den Sommerferien 2011 bereits Abschnitte der Cannstatter Straße, der Heilbronner Straße, der Talstraße und der Augsburgener Straße erneuert werden. In der Cannstatter Straße wurde dabei ein lärmärmer Asphalt eingebaut. Weitere Maßnahmen werden zurzeit vorbereitet und werden in 2012 ausgeführt.

In diesem Bericht wird die Situation bei der Straßenerhaltung dargestellt und insbesondere auf den Mittelbedarf in den nächsten beiden Jahren eingegangen.

### Allgemeines

In das Anlagevermögen der Stadt Stuttgart sollte kontinuierlich investiert werden, um den Wert zu erhalten. Seit der Einführung der Kommunalen Doppik wird auch der erforderliche Reinvestitionsbedarf ersichtlich. Das vom Tiefbauamt verwaltete Infrastrukturvermögen der Stadt, das neben Straßen und Wegen auch Ingenieurbauwerke (z. B. Tunnel und Brücken), Straßenzubehör (z. B. Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen) und auch Gewässerbauwerke (z. B. Dämme) und Brunnen beinhaltet, weist einen Restbuchwert zum 31.12.2010 von rd. 1,5 Mrd. € aus. Auf das vom Tiefbauamt verwaltete Infrastrukturvermögen entfallen rd. 60 Mio. € Abschreibungen im Jahr. Diese umfassen rund die Hälfte der im städtischen Haushalt enthaltenen Abschreibungen.

Im Rahmen des Haushaltssicherungskonzeptes 2009 müssen seit dem

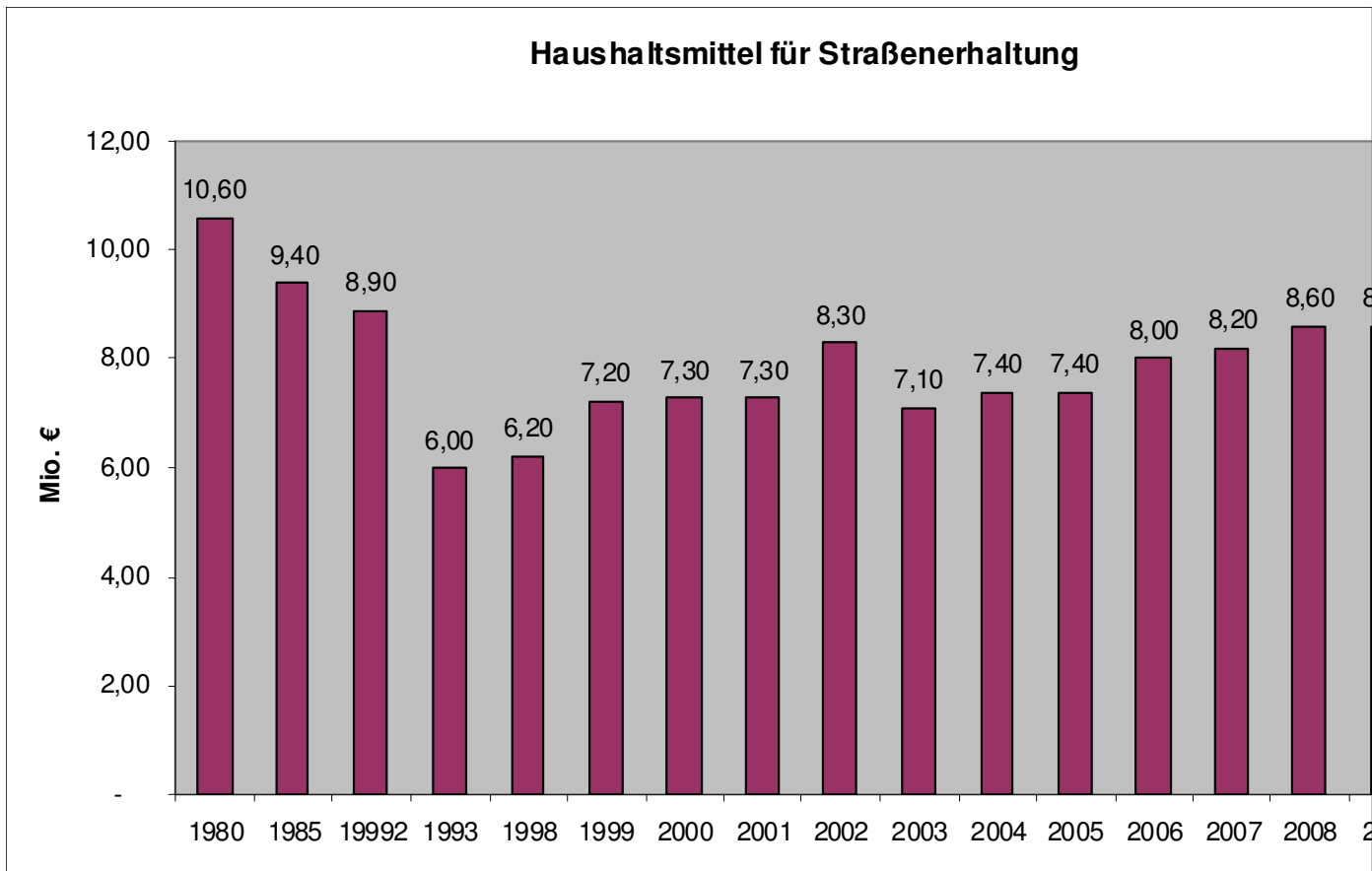
Doppelhaushalt 2010/2011 vom Tiefbauamt im Ergebnishaushalt 5,5 Mio. €/Jahr eingespart werden. Um diese Einsparungen erbringen zu können, war es notwendig, im Unterhaltungsbereich der öffentlichen Infrastruktur 20% der verfügbaren Mittel zu kürzen. Die dringend erforderlichen Maßnahmen zur Unterhaltung des umfangreichen Infrastrukturvermögens der Stadt können dadurch nicht mehr ausreichend durchgeführt werden.

Dabei steigen die Anforderungen an die Infrastruktur ständig. Die Verkehrsbelastung erhöht sich, die Anlagen brauchen eine aufwändigere Steuerung und gesetzliche Vorgaben zwingen zu Investitionen in Betriebs- und Arbeitssicherheit. Es ist deshalb dringend erforderlich, die Haushaltskürzungen im Bereich der baulichen Unterhaltung für die Infrastruktur zurückzunehmen. In Teilbereichen müssen die Ausgaben darüber hinaus gesteigert werden, da schon in der Vergangenheit zu wenig Mittel vorhanden waren oder Aufgaben hinzugekommen sind.

### **Strategie für die Straßenerhaltung**

Über den Zustand des Stuttgarter Straßennetzes und den daraus resultierenden Mittelbedarf wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik zuletzt in GR Drs. 865/2009 am 10. November 2009 berichtet (Niederschrift Nr. 496/2009). Ein gesonderter Bericht über die Stuttgarter Stäffele erfolgte am 7. Dezember 2009 im Verwaltungsausschuss (GR Drs. 1002/2009). Im März dieses Jahres wurde im Ausschuss für Umwelt und Technik und im Verwaltungsausschuss mündlich zum Thema Winterschäden an den Straßen berichtet. Vor den Sommerferien wurden für ausgewählte Projekte zusätzliche Mittel in Höhe von 0,6 Mio. € für 2011 zur Verfügung gestellt und für das Haushaltsjahr 2010 einem überplanmäßigen Aufwand in Höhe von 1.000.000 € zugestimmt (GR Drs 389/2011).

Für die Erhaltung der Straßen, Gehwege und Treppen standen ohne die Sondermittel in den letzten beiden Jahren insgesamt Unterhaltungs- und Investitionsmittel von jährlich rund 7 Mio. € zur Verfügung. Das waren ca. 1,6 Mio. € jährlich weniger als in den beiden Jahren davor. Die Mittel wurden sowohl für umfassende Erneuerungs- und Instandsetzungsmaßnahmen als auch flächendeckend zur Reparatur verteilter kleinerer Schäden im Stadtgebiet eingesetzt.

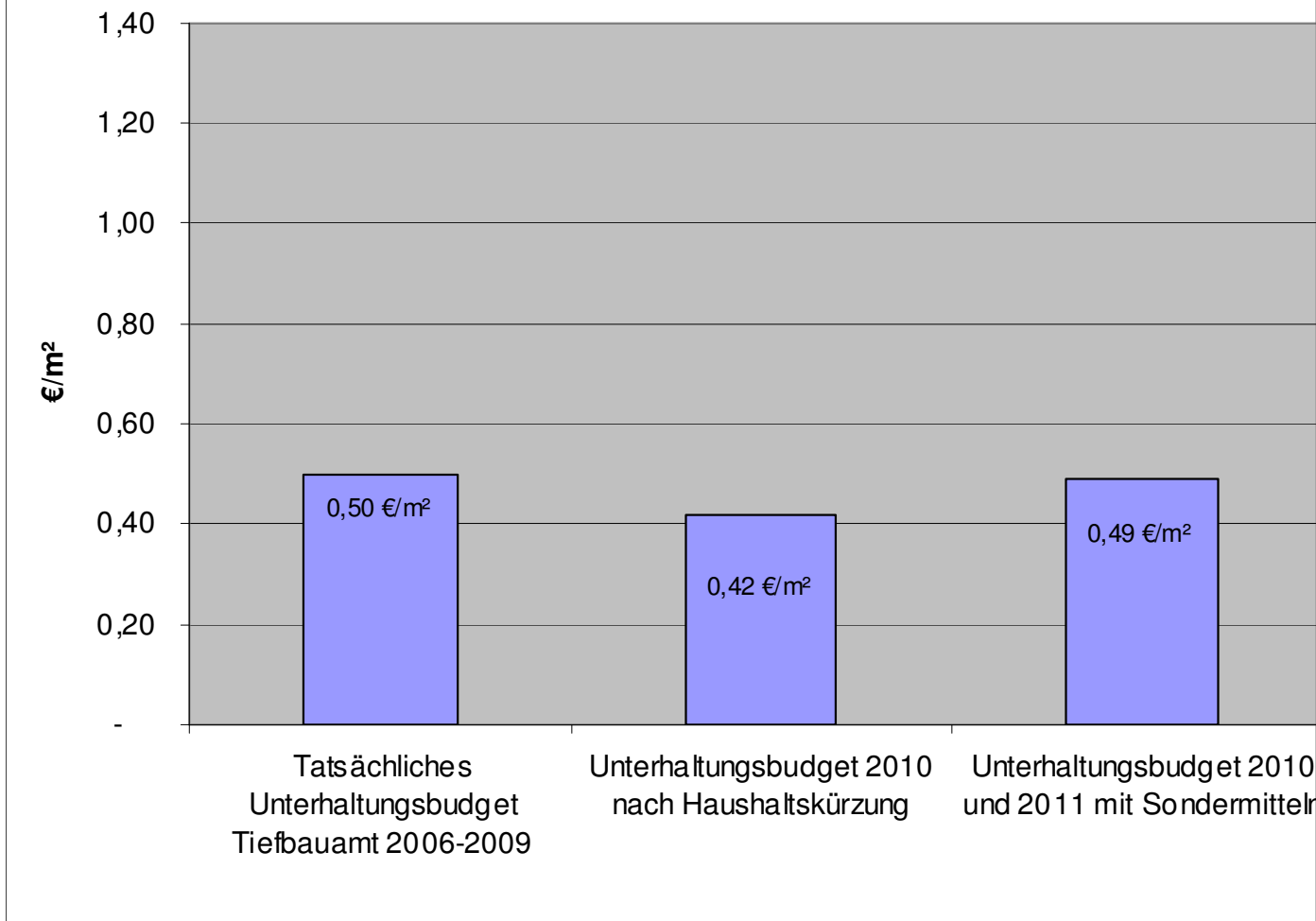


Trotz dieser laufenden Maßnahmen hat sich der Straßenzustand in den letzten Jahren weiter in der Substanz verschlechtert. Dazu beigetragen haben zusätzlich die strengen Winter dieses und letztes Jahr.

Die Erkenntnisse aus der Erstbewertung des Stuttgarter Straßennetzes im Zuge der Einführung einer städtischen flächendeckenden Anlagenbuchhaltung bestätigen diesen Substanzverlust. Bei einem Straßenvermögen von rund 1,6 Mrd. € Herstellungskosten wären jährlich für die bauliche Unterhaltung dieser Verkehrsflächen 12,5 Mio. € erforderlich. Je m<sup>2</sup> städtische Verkehrsfläche wären demnach durchschnittlich 0,75 € an Unterhaltungsmitteln erforderlich. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen empfiehlt zur Verminderung des fortschreitenden Substanzverlusts des Straßenaufbaus sogar 1,30 €/m<sup>2</sup> Straßenfläche an Unterhaltungsmitteln einzusetzen.

Im Vergleich dazu stand dem Tiefbauamt in den vergangenen vier Jahren durchschnittlich ein jährliches Unterhaltungsbudget von lediglich 0,50 €/m<sup>2</sup> zur Verfügung. Die Haushaltskürzungen verstärken dieses Defizit. Für die Jahre 2010 und 2011 standen dem Tiefbauamt lediglich rund 7 Mio. € - dies entspricht 0,42 €/m<sup>2</sup> - zur Verfügung. Nach Bereitstellung der Sondermittel standen Unterhaltungsmittel von ca. 0,49 €/m<sup>2</sup> zur Verfügung. Die Mittelbereitstellung sollte frühzeitig für die Haushaltsjahre erfolgen, da so Planungssicherheit besteht und die Mittel wirtschaftlich eingesetzt werden können.

## Vergleich Unterhaltungsmittel pro m



Es ist zu erwarten, dass sich der Substanz- und Werteverlust des Straßenvermögens in den kommenden Jahren fortsetzen wird. Die Mittelkürzungen im Bereich der Straßenunterhaltung und -erneuerung haben dies weiter verschärft und beschleunigt.

Auch die Bereitstellung von Investitionsmitteln für Neubauvorhaben, wie für die Umgestaltung der Querspange, dem Ausbau der Heilbronner Straße oder neue Erschließungsgebiete (z.B. A1-Gelände) kann den Mangel an Mitteln für die Erhaltung nicht ausgleichen bzw. verschärft die Situation noch. Damit steigt die Zahl der zu unterhaltenden Straßenflächen an oder es kommen hochwertige Belagsflächen hinzu, die im Unterhalt entsprechende Kosten verursachen.

## Weiteres Vorgehen

Das Tiefbauamt schlägt vor, die Haushaltskürzung für diesen Bereich zurückzunehmen und zusätzlich 1,5 Mio. € pro Jahr zur Verfügung zu stellen, um dem Substanzverlust der in den letzten Jahren eingetreten ist entgegenzuwirken. Mit einem jährlichen Budget von 10 Mio. € für die Straßenerhaltung und -erneuerung, könnte das Defizit in den nächsten 10 bis 15 Jahren nach heutigem Stand aufgearbeitet werden. Die wichtigsten Maßnahmen zur Straßenerneuerung sind in der Anlage dargestellt. Die restlichen Mittel sollen für die Straßenunterhaltung verwendet werden und sind nicht im Einzelnen aufgeführt, da es sich um viele Kleinmaßnahmen handelt, bzw. die Prioritäten erst in den beiden nächsten Frühjahren festgelegt werden.

In den letzten Jahren konnte auf Grund der Haushaltslage in das bestehende Straßennetz nicht genug reinvestiert werden, um das Anlagevermögen zu erhalten. In Folge müssen immer mehr Mittel für die bauliche Unterhaltung eingesetzt werden, um Winterschäden und Schäden die die Verkehrssicherheit gefährden notdürftig und mit geringer Haltbarkeit zu reparieren.

Bei gleichbleibendem oder sinkendem Budget verringert sich damit der Anteil an Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen, die langfristig zu einem besseren Straßenzustand und wirtschaftlicheren Mitteleinsatz führen.

Im Vorbehaltsstraßennetz ist eine Belagserneuerung alle 10 - 12 Jahre notwendig, um Folgeschäden zu vermeiden. Denn Netzrisse und kleinere Aufbrüche begünstigen das Eindringen von Wasser in den Straßenaufbau und beschleunigen das Altern der Straße. Damit steigen die Kosten für die Reparatur stark an.

Bei den Baumaßnahmen im Vorbehaltsstraßennetz sind die Kosten für die Verkehrssicherung sehr hoch und fallen bei kleinräumigen Erhaltungsmaßnahmen in einer Straße über mehrere Abschnitte auch mehrfach an. Ziel ist es daher größere Abschnitte zu bilden und dafür in Kauf zu nehmen, dass an anderer Stelle die Schäden erst später beseitigt werden können.

Grundlage für die Entscheidung, wo vordringlich gehandelt werden muss, ist dabei das Ergebnis der Straßenzustandserfassung sowie die Daten der Anlagenbuchhaltung. Mit diesen Daten ist es möglich, gezielt die vordringlichsten Straßenabschnitte auszuwählen und einen sowohl nach fachlichen wie auch nach betriebswirtschaftlichen Kriterien effektiven und effizienten Mitteleinsatz sicherzustellen.

In den Straßen außerhalb des Vorbehaltsstraßennetzes wird verstärkt die Chance genutzt, bei Baumaßnahmen von Leitungsträgern die verbleibenden Flächen mit zu erneuern. Ansonsten wird in den Nebenstraßen ein höheres Schadenniveau in Kauf genommen. Auch hier wird die Strategie verfolgt lieber einen Straßenabschnitt nachhaltig zu erneuern, als viele Stellen zu flicken.

## Lärmschutz

Jeder sanierte Straßenabschnitt bedeutet auch, dass der Verkehrslärm aufgrund der neuen ebenen Fahrbahndecke abnimmt. Bei größeren Maßnahmen wird zusätzlich untersucht, ob ein lärmarmes Asphalt eingesetzt werden kann, der den Verkehrslärm weiter reduziert. Die Cannstatter Straße konnte so auf eine Länge von ca. 800 m mit einem lärmindernden Belag versehen werden. Die lärmindernde Wirkung beträgt nach den Erfahrungen von der B10/27 in Zuffenhausen mindestens 3 dbA, was eine Halbierung der Lärmwerte bedeutet. Die Messungen erfolgen im November 2011.

### Beurteilung Straßenzustand:

Zwischen den beiden Zustandserfassungen 2005/06 und 2009 haben sich die Zustandsdaten im **Vorbehaltsstraßennetz** wie folgt geändert:

	Begehung 2005/06	Befahrung 2009	Fortschreibung 2011
Einstufung in Klasse 1-3 (unkritisch)	80 %	76 %	< 75 %
Einstufung in Klasse 4 und 5 (Handlungsbedarf)	20 %	24 %	> 25 %

Die nächste messtechnische Zustandserfassung des Vorbehaltsstraßennetzes ist für 2014 vorgesehen.

Die Einstufung der Straßen erfolgte hierbei in fünf Klassen mit folgender Bedeutung:

- Klasse 1: sehr schwach ausgeprägtes Schadensbild
- Klasse 2: schwach ausgeprägtes Schadensbild
- Klasse 3: deutlich ausgeprägtes Schadensbild
- Klasse 4: stark ausgeprägtes Schadensbild
- Klasse 5: sehr stark ausgeprägtes Schadensbild

Bei Klasse 4 kann eine Sanierung nicht mehr lange hinausgezögert werden, bei Klasse 5 besteht ein unmittelbarer Handlungsbedarf.

### Ausblick

Es ist vorgesehen mit wissenschaftlicher Begleitung neben der regelmäßigen Zustandserfassung auch den finanziellen Bedarf im Rahmen einer weitergehenden Strategie für die nächsten Jahre zu ermitteln und die entsprechenden Auswirkungen auf das Anlagevermögen Straße.

## **Umsetzung Straßenerhaltungsprogramm**

Das für die Jahre 2012 / 2013 vorgesehene Unterhaltungsprogramm ist in der Anlage 1 dargestellt. Es sind nur die Maßnahmen dargestellt, die im Finanzhaushalt finanziert werden. Dabei wird unterstellt, dass im nächsten Doppelhaushalt die dringend benötigten 10 Mio. €/Jahr zur Verfügung stehen. Sollte das nicht möglich sein, müssen die Maßnahmen zeitlich verschoben werden und mit Notreparaturen die Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Dieses Vorgehen reduziert zusätzlich die Anzahl und den Umfang der Maßnahmen, die mit dem aktuellen Budget möglich sind.

Die Straßenerhaltung ist eine Daueraufgabe, um das Anlagevermögen zu erhalten. Bislang wurden mit den zur Verfügung stehenden Mitteln die entstandenen Schäden repariert, da eine vorausschauende Erhaltung nicht möglich war.

## **Stellenausstattung Baubetriebsstellen**

Ein weiterer Aspekt bei der Betrachtung des Straßenzustandes und dessen Entwicklung ist die Personalsituation der vom Tiefbauamt betriebenen Baubetriebsstellen. Bereits mit der GRDRs 152/2008 wurde der Gemeinderat über die Situation auf den Baubetriebsstellen des Tiefbauamts informiert.

Das Tiefbauamt betreibt derzeit 12 Baubetriebsstellen, die flächendeckend über das Stadtgebiet verteilt sind. Jede Baubetriebsstelle besteht dabei entsprechend der Größe des jeweiligen Baubezirktes aus dem Betriebsstellenleiter sowie in der Regel 6 bis 8 Mitarbeitern. Neben den Baubetriebsstellenleitungen sind in der Summe 84 Mitarbeiter auf den Betriebsstellen beschäftigt. Im Zuge des Bauhofkonzeptes wurde die Mitarbeiterzahl von ursprünglich 122 im Stellenplan 2000/2001 auf die oben genannten 84 reduziert. Dies entspricht einer Streichung von 31% in Bezug auf die ursprüngliche Stellenausstattung. Zum Stellenplan 2012 werden drei weitere Stellen (Grund: organisationsbedingte Wegezeiten und Altersteilzeit) gestrichen.

## **Verkehrssicherungspflicht**

Aufgrund der Verkehrssicherungspflicht müssen Straßenschäden regelmäßig innerhalb kürzester Zeit beseitigt oder abgesichert werden. Im Vergleich zu vergangenen Jahren, in denen die Baubetriebsstellen auf Schäden bereits während des Winters reagieren konnten, können diese Erhaltungsmaßnahmen seit 2 Jahren aufgrund der winterlichen Bedingungen und dem fehlenden Personal nur verzögert und über einen wesentlich längeren Zeitraum durchgeführt werden. Eine zeitnahe Aufgabenerfüllung ist nicht mehr möglich. Die Entwicklung zeigt, dass sich dadurch der Straßenzustand zunehmend verschlechtert und ein erhöhter Bedarf bei der Kleinschadensbehebung entsteht. Darüber hinaus ist mit zunehmenden Schadensersatzansprüchen durch die Verkehrsteilnehmer zu rechnen.

Derzeit zeichnet sich ab, dass die bei den Baubetriebsstellen laufenden Aufgaben



nicht mehr im vollem Umfang wahrgenommen werden können, da nicht genügend Personal vorhanden ist.

### **Stellen für Straßenbauer**

Aus diesem Grund wurden vom Tiefbauamt für den Stellenplan 2012/2013 vier Stellen für Straßenbauer beantragt, die im bisherigen Stellenplanverfahren aber bislang nicht berücksichtigt wurden. Jeder Bauabteilung sollen zwei der beantragten Stellen zugeordnet werden und innerhalb der Bauabteilungen als Springer bezirksübergreifend eingesetzt werden.

### **Straßenentwässerung**

Im Bereich der Straßenentwässerung müssen verschiedene Aufgaben vom Straßenbaulastträger übernommen werden, die bislang vom Eigenbetrieb Stadtentwässerung Stuttgart (SES) getragen wurden. Damit kommen auf den städtischen Haushalt Mehrbelastungen zu, die neu veranschlagt werden müssen, da sie sonst zusätzlich aus den bereits zu knappen Unterhaltungsmitteln übernommen werden müssen.

Seit dem 01.01.2009 ist die Bau- und Unterhaltungslast für die rund 90 km reinen Straßenentwässerungskanäle auf das Tiefbauamt übergegangen. Seitdem müssen zusätzlich 280.000 € pro Jahr für die Unterhaltung dieser Kanäle aus der Straßenerhaltung finanziert werden. Ein hierfür in den letzten Haushaltsplanberatungen geltend gemachter Mehrbedarf fand keine Berücksichtigung. Hinzu kommen Reinigungskosten für diese Straßenentwässerungskanäle, die gegen Kostenerstattung von der SES übernommen wird. Durch eine möglichst bedarfsgerechte Reinigung werden nur 200.000 € pro Jahr verrechnet. Die hierfür erforderlichen Mittel werden für den Doppelhaushalt 2012/13 angemeldet.

In vielen Straßenunterführungen sind Pumpwerke installiert, die das Regenwasser das sich im Tiefpunkt sammelt in die höher gelegenen Kanäle pumpen. Die Pumpwerke müssen regelmäßig gewartet werden, um die Funktionsfähigkeit sicherzustellen. Diese Aufgabe wird von der SES übernommen, die hierfür Kosten in Höhe von 150.000 € pro Jahr verrechnet. Im Rahmen des Budgetgesprächs wurden davon 100.000 € dem Tiefbauamt bewilligt.

Die Pumpwerke im Zuge der B 14 am Österreichischen Platz, Wilhelmsplatz, Charlottenplatz und Gebhard-Müller-Platz müssen dringend saniert werden. Aufgrund des Alters der Anlagen von ca. 50 bis 60 Jahren ist die Betriebssicherheit gefährdet. Deshalb müssen die elektrischen Anlagen und die Pumpen erneuert werden. Der Umfang für die Sanierung wird auf ca. 1 Mio. € geschätzt und ist für die nächsten 5 Jahre geplant. Die Mittel hierfür in Höhe von 200.000 € / Jahr werden für den Doppelhaushalt 2012/13 angemeldet.

### **Erforderlicher Schwerpunkt Treppenunterhaltung**

Neben der Straßen- und Gehwegunterhaltung darf die Treppenunterhaltung nicht vernachlässigt werden. Gerade im letztgenannten Bereich sieht das Tiefbauamt einen großen Handlungsbedarf.

Wie bereits in der GRDRs. 865/2011 berichtet, hat das Amt rund 400 Treppenanlagen zu unterhalten, hierfür standen jährlich 400.000 € zur Verfügung. Nach der Haushaltskürzung ist dieser Betrag auf 320.000 € pro Jahr reduziert. Für den Haushalt 2010/11 wurden Sondermittel von insgesamt 100.000 € beschlossen, so dass 370.000 € pro Jahr zur Verfügung standen.

Mit den Sondermittel konnte nur ein kleiner Teil der vorgesehenen Maßnahmen in Angriff genommen werden. Die Sondermittel wurden überwiegend in die Sanierung der Sünderstaffel investiert.

Angesichts der Tatsache, dass gerade im Bereich der Treppenunterhaltung ein sehr großer Teil der Arbeiten wegen der beengten und steilen Örtlichkeiten nicht maschinell, sondern in teurer Handarbeit erledigt werden muss, reichen die rechnerisch zur Verfügung stehenden 925 € je Treppenanlage bei weitem nicht aus.

Dies führt dazu, dass beispielsweise historisch interessante und kunstvoll geschmiedete Treppengeländer durch Industrieprodukte ersetzt werden müssen, weil die Kosten beider Alternativen im Faktor 2,5 zu 1 zueinander stehen.

Angesichts der Tatsache, dass Stuttgart als „Stadt der Stäffele“ bekannt ist, Stuttgart Marketing Stäffelestouren anbietet und es auch Bücher zu dem Thema gibt, möchte das Tiefbauamt hier gerne gegensteuern und in den nächsten beiden Jahren zumindest die in Anlage 2 beschriebenen Treppenanlagen instand setzen.

### **Beteiligte Stellen**

Die Referate WFB und AK haben Kenntnis genommen. Haushalts- und stellenrelevante Beschlüsse können erst im Rahmen der Haushaltsplanungen erfolgen.

### **Vorliegende Anträge/Anfragen**

CDU-Gemeinderatsfraktion Nr. 211/2011 vom 20. Mai 2011

Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion Nr. 240/2011 vom 03. Juni 2011

---

Dirk Thürnau  
Bürgermeister

Anlage 1 Vorgesehene Straßenerneuerungen (Finanzhaushalt) 2012/13

Anlage 2 Sanierung Historische Treppenanlagen 2012/2013

Anlage 3 Zusammenstellung der Mittelmehrbedarfe 2012/2013



Liste der für 2012/2013 vorgesehene Maßnahmen (Finanzhaushalt)

	2012	2013	gesamt
G geplante Erhaltungsmaßnahmen bei bisherigem Budget ohne Haushaltskürzung			
Neue Weisteige zw. Bopser und Haigst	100.000 €	100.000 €	200.000 €
Hohenheimer-/Charlottenstraße	80.000 €	80.000 €	160.000 €
Böheimstraße zw. Karl-Kloß-Straße und Marienplatz	50.000 €		50.000 €
Reinsburgstraße zw. Schwab- und Silberburgstraße		70.000 €	70.000 €
Böblingerstr. Zw. Kaltental und Vaihingen		80.000 €	80.000 €
Hegelstraße zw. Russischer Kirche und Rosenbergstraße		60.000 €	60.000 €
Neckarstraße	80.000 €		80.000 €
Haußmannstraße	50.000 €		50.000 €
Albert-Schäffle-Straße	60.000 €		60.000 €
Wagenburgstraße	60.000 €		60.000 €
Libanonstraße		50.000 €	50.000 €
Schellbergstraße		60.000 €	60.000 €
Im Buchwald (Bushaltestelle)		50.000 €	50.000 €
Birkenwaldstraße		100.000 €	100.000 €
Botnanger Sattel Rampen	70.000 €		70.000 €
Regerstraße	100.000 €		100.000 €
Rotenwaldstraße	50.000 €		50.000 €
Nordbahnhofstraße	80.000 €		80.000 €
Reinsburgstraße		50.000 €	50.000 €
Siemensstraße		50.000 €	50.000 €
Bregenzer Straße	60.000 €		60.000 €
Wernerstraße	80.000 €	90.000 €	170.000 €
Feuerbacher-Tal-Straße	50.000 €	50.000 €	100.000 €
Oswald-Hesse-Straße		50.000 €	50.000 €
Zabergäustraße	70.000 €		70.000 €
Burgunderstraße	50.000 €		50.000 €
Blankensteinstraße	50.000 €		50.000 €
Auerbachstraße	100.000 €		100.000 €
Stammheimer Straße	110.000 €		110.000 €
Heutingsheimer Straße		100.000 €	100.000 €
Franken-/Burgunderstraße		50.000 €	50.000 €
Schwieberdinger Straße		120.000 €	120.000 €

Hohensteinstraße		50.000 €	50.000 €
Hemminger Straße	90.000 €	50.000 €	140.000 €
Gerlinger Straße		70.000 €	70.000 €
Solitudestraße		70.000 €	70.000 €
Glemsgaustraße		50.000 €	50.000 €
K 9505, Schloß Solitude	60.000 €		60.000 €
Unvorhergesehenes und kleinere Maßnahmen	500.000 €	500.000 €	1.000.000 €
Maßnahmen im Zusammenhang Dritter	1.000.000 €	1.000.000 €	2.000.000 €
	3.000.000 €	3.000.000 €	24.000.000 €
Maßnahmen, die bei zusätzlicher Mittelbereitstellung geplant sind			
Cannstatter Straße, weitere Abschnitte	200.000 €	350.000 €	550.000 €
Konrad-Adenauer-Straße	100.000 €	100.000 €	200.000 €
Am Kräherwald	250.000 €	250.000 €	500.000 €
Robert Koch Straße	100.000 €	100.000 €	200.000 €
Neckartalstraße		150.000 €	150.000 €
Jahnstraße	250.000 €	250.000 €	500.000 €
Neue Weinsteige, 1. Abschnitt	150.000 €		150.000 €
Augsburger Straße	130.000 €		130.000 €
Plieninger Straße	120.000 €		120.000 €
Johannes-/Rosenbergstraße	100.000 €	100.000 €	200.000 €
Zeppelinstraße	100.000 €		100.000 €
Seeblickweg	100.000 €		100.000 €
Lohäcker Straße	70.000 €		70.000 €
Heilbronner Straße, weitere Abschnitte	200.000 €	200.000 €	400.000 €
Talstraße		200.000 €	200.000 €
Schwieberdinger Straße		200.000 €	200.000 €
Hauptstätter Straße		100.000 €	100.000 €
Hoffeldstraße	70.000 €		70.000 €
Rembrandtstraße	60.000 €		60.000 €
	2.000.000 €	2.000.000 €	4.000.000 €

**Sanierungsprojekte Historische Treppenanlagen  
Für die Jahre 2012 / 2013 vorgesehenes Programm**

<b>1</b>	Schwabtunnel 1. Abschnitt	100.000
<b>2</b>	Schwabtunnel 2. Abschnitt	90.000
<b>3</b>	Staffel Am Bopserweg	30.000
<b>4</b>	Lehenwaldstaffel und "Bergweg" am Wangener Nordhang	35.000
<b>5</b>	Im Kaisemer	200.000
<b>6</b>	Offenburger Staffel, Halden-/Züricher Straße	15.000
<b>7</b>	Willy-Reichert-Staffel	75.000
<b>8</b>	Obertürkheimer "Anläge": Treppenanlage zwischen Uhlbacher Straße (Kelter) und Asangstraße	25.000
<b>9</b>	Oskar-Heiler-Staffel	30.000
	<b>gesamt</b>	<b>600.000</b>

zum Seitenanfang