

## BESCHLUSS

VOM 14. JULI 2016

GESCH.-NR. 2016-1868  
BESCHLUSS-NR. 2016-106  
IDG-STATUS öffentlich

SIGNATUR **16** **GEMEINDEORGANISATION**  
**16.04** **Grosser Gemeinderat**  
**16.04.24** **Schriftliche Anfrage**

BETRIFFT **Anfrage Andreas Hasler, GLP, und Mitunterzeichnende, betreffend Werterhaltung der städtischen Strassen;  
Beantwortung des Vorstosses; Verabschiedung zu Handen des Grossen Gemeinderates**

---

## VORSTOSS

Gemeinderat Andreas Hasler, GLP, und Mitunterzeichnende, reichten mit Schreiben vom 17. März 2016 nachfolgende Anfrage beim Büro des Grossen Gemeinderates ein (GGR-Geschäft-Nr.084/16):

### **ANFRAGE: WERTERHALTUNG DER STÄDTISCHEN STRASSEN**

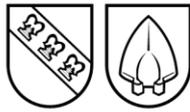
Die Stadt besass bis vor kurzem ein Strassennetz mit einer Gesamtlänge von rund 85 km im Wert von ca. 130 Mio. Franken, und der jährliche Wertverlust lag bei 1.7 Mio. Franken. Mit der Eingemeindung von Kyburg sind diese Werte noch gestiegen. Gemäss seinem Schwerpunktprogramm will der Stadtrat die Infrastrukturanlagen optimal unterhalten und sie den nachfolgenden Generationen in einem gebrauchstauglichen Zustand überlassen.

Im Voranschlag 2016 budgetierte der Stadtrat für den Unterhalt und die Sanierung der Strassen insgesamt 2.545 Mio. Franken, wovon 0.515 Mio. in der laufenden Rechnung für den Unterhalt und 2.030 Mio. in der Investitionsrechnung für Sanierungen. In den Vorjahren waren es (exkl. Kyburg) 2.545 Mio. Franken (0.457 + 2.088 Mio., Rechnung 2015) und 3.62 Mio. Franken (0.508 + 3.112 Mio., Rechnung 2014).

Wie intensiv eine Gemeinde ihre Strassen unterhält, ist relevant: Zu wenig Unterhalt generiert Schulden für spätere Generationen in Form eines wachsenden Nachholbedarfs und einer übergrossen Wertverminderung, zu viel Unterhalt bewirkt unnötige Ausgaben. Es ist deshalb wichtig, das „richtige“ Mass für den Strassenunterhalt zu finden. Dafür bieten sich Richtgrössen und Vergleiche mit anderen Gemeinden an.

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Wie lang ist das Strassennetz im Eigentum der Stadt heute, wie viel ist es wert und wie gross ist der jährliche Wertverlust?
2. Bestand in den letzten Jahren und besteht heute ein Nachholbedarf, was den Unterhalt und die Sanierung von Strassen angeht? Wenn heute ein Nachholbedarf besteht: Wie hoch ist er und in welcher Zeit soll er abgebaut werden?
3. Gibt es Richtlinien, wie der Unterhalt von Strassen budgetiert werden soll? Wenn ja:
  - Wie lauten diese Richtlinien (evtl. aufgeschlüsselt nach Art der Strasse bzw. des Wegs) und auf welcher Basis wurden sie aufgestellt?
  - Wer stellt diese Richtlinien auf, und mit welcher Legitimation?
4. Orientiert sich der Stadtrat bei der Budgetierung des Strassen-Unterhalts an diesen Richtlinien oder wendet er andere Kriterien an? Wenn letzteres der Fall ist: Welche und aus welchem Grund?
5. Wie viel veranschlagen vergleichbare Gemeinden für den Unterhalt ihrer Strassen (bitte 4-5 Vergleichszah-



## BESCHLUSS

VOM 14. JULI 2016

GESCH.-NR. 2016-1868  
BESCHLUSS-NR. 2016-106

len)?

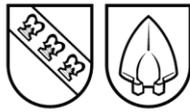
URHEBER: Gemeinderat Andreas Hasler, GLP

Gemeinderätin Tanja Bischof, EVP  
Gemeinderat Thomas Hildebrand, FDP

MITUNTERZEICHNENDE: Gemeinderat Michael Käppeli, FDP  
Gemeinderat Erik Schmausser, GLP  
Gemeinderat Hans Zimmermann, GP

EINGANG RATSBURO: 30.03.2016

FRIST: 29.06.2016



## BESCHLUSS

VOM 14. JULI 2016

GESCH.-NR. 2016-1868

BESCHLUSS-NR. 2016-106

### DER STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON

#### ANTWORTET WIE FOLGT:

#### ALLGEMEINES

Die Abteilung Tiefbau hat erstmals im Jahre 1999 den Zustand des städtischen Strassennetzes systematisch durch ein Ingenieurbüro erfassen lassen. In den Jahren 2007 und 2012 erfolgte eine Aktualisierung jener Aufnahmen und des Datenbestandes. Die Flächen im Gebiet Kyburg wurden Ende 2015 durch Mitarbeiter der Abteilung Tiefbau beurteilt. Die Zustandsbeurteilungen erfolgen vor Ort aufgrund normierter Faktoren und Schadenbilder. Aus der Zustandsbeurteilung der Flächen der Strassenfahrbahn, Gehsteige und Plätze resultiert ein Zustandsindex.

Die Stadt hat im Jahre 2009 die Applikation „DataVer Strasse“ zur systematischen Datenbewirtschaftung der Gemeindestrassen erworben. Die Datenbank erlaubt es, den Zustand des kommunalen Strassennetzes detailliert und autonom zu erfassen und die erforderlichen Massnahmen des baulichen Unterhalts abzuleiten und zu planen. Ferner können anhand der Datenbestände Zustandsentwicklungen aufgezeigt und auch simuliert werden. Die sanierten Strassenabschnitte werden jährlich im System nachgeführt und fliessen somit in die jährliche Gesamtbeurteilung des gesamten Strassennetzes ein.

Die Stadt plant die jährlichen Strassensanierungen seit längerem aufgrund dieser Datenreihen und in Koordination mit den anderen Werken wie Wasser, Abwasser, Elektrizität, Gas und Telekommunikation (Swisscom, UPC); ebenso stimmt sie die eigenen mit den Bedürfnissen des Kantons ab.

ZUR FRAGE 1:

#### **Wie lang ist das Strassennetz im Eigentum der Stadt heute, wie viel ist es wert und wie gross ist der jährliche Wertverlust?**

Das Strassennetz der Stadt Illnau-Effretikon verläuft über eine Gesamtlänge von ca. 96 km. Der Wiederbeschaffungswert beziffert sich auf ca. Fr. 150 Mio. Darin sind die Flur- und Waldstrassen nicht eingerechnet.

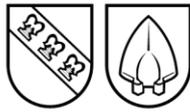
Der jährliche Wertverlust beträgt ca. Fr. 1.95 Mio (Illnau-Effretikon Fr. 1.75 Mio., ehemaliges Gemeindegebiet Kyburg Fr. 0.2 Mio).

ZUR FRAGE 2:

#### **Bestand in den letzten Jahren und besteht heute ein Nachholbedarf, was den Unterhalt und die Sanierung von Strassen angeht? Wenn heute ein Nachholbedarf besteht: Wie hoch ist er und in welcher Zeit soll er abgebaut werden?**

Die Auswertung über die letzten Jahre zeigt, dass die vor 2009 getätigten Investitionen zur Sanierung der Gemeindestrassen mit durchschnittlich ca. Fr. 550'000.- deutlich zu tief angesetzt waren. Seit 2009 liegen die Investitionen mit durchschnittlich ca. Fr. 1'600'000.- leicht unter dem jährlichen Wertverlust. Dabei gilt es jedoch, die Kostenabgrenzung zu Dritten/Werken zu berücksichtigen; sie tragen im Rahmen der realisierten Massnahmen oft einen Teil der Strassenbaukosten. Solche werden vielfach getrennt von den übrigen Strassenbaukosten abgerechnet. Der Wertverlust aus „Netz-sicht“ (vgl. Frage 3) hingegen beinhaltet sämtliche Werterhaltungskosten für den Strassenbau. Auf Seiten der realisierten Massnahmen müssen somit die Kosten für Werke/Dritte für den Strassenbau mitgerechnet werden. Werden diese mitberücksichtigt, liegen die Investitionen der letzten fünf Jahre auf Niveau des jährlichen Wertverlustes.

Der Zustandsindex des städtischen Strassennetzes weist momentan einen „guten“ Strassenzustand aus. Daraus lässt sich schliessen, dass bei gleichbleibendem Investitionsvolumen (wie in den letzten sieben Jahren) der gute Zustandsindex auch in den kommenden Jahren gehalten werden kann.



## BESCHLUSS

VOM 14. JULI 2016

GESCH.-NR. 2016-1868  
BESCHLUSS-NR. 2016-106

ZUR FRAGE 3:

**Gibt es Richtlinien, wie der Unterhalt von Strassen budgetiert werden soll? Wenn ja:**

- **Wie lauten diese Richtlinien (evtl. aufgeschlüsselt nach Art der Strasse bzw. des Wegs) und auf welcher Basis wurden sie aufgestellt?**
- **Wer stellt diese Richtlinien auf, und mit welcher Legitimation?**

Es bestehen verschiedene Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), welcher der Beurteilung der Schadenbilder und deren Auswertung entsprechende Standards zu Grunde gelegt hat. Auf Basis dieser Normen wird der jährliche Wertverlust der Strassen berechnet.

Der Schweizerische Gemeindeverband hat dazu einen Praxis-Leitfaden „Werterhalt von Strassen“ publiziert. Das Vorgehen basiert auf dem „Grundmodell Werterhalt“ mit folgenden drei Eckpfeilern:

- Die „Objektsicht“ (Zustandsbeurteilung) geht vom einzelnen Strassenabschnitt aus und vertritt die klassische Sicht der Massnahmenplanung. Sie fusst auf der Zustandsbeurteilung der einzelnen Abschnitte. Daraus werden Erhaltungsmassnahmen abgeleitet und in Koordination mit den anderen Werken Projekte ausgearbeitet.
- Die „Netzsicht“ geht vom Inventar aller Anlagen aus. Aus Wiederbeschaffungswert und Lebensdauer wird der jährliche Wertverlust infolge Alterung ermittelt. Grundsätzlich ist die langfristige Erhaltung der Strassenverkehrsanlagen gewährleistet, wenn der Wertverlust infolge Alterung durch Erhaltungsmassnahmen kompensiert wird.
- Die „Zustandsentwicklung“ beobachtet die Veränderung des Zustands des gesamten Strassennetzes im Verlauf der Zeit. Der durchschnittliche Zustand ist der über alle Abschnitte flächengemittelte Zustandswert. Er ist der Indikator, der die Wirkung der Erhaltungsmassnahmen wie auch die Alterung und den Verschleiss im Netz misst und darstellt.

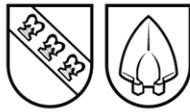
Aus dem Abgleich der drei Sichten im Grundmodell „Werterhalt“ können Erhaltungsstrategien in Form von Zustands- und Finanzbedarfsstrategien aufgezeigt werden.

ZUR FRAGE 4:

**Orientiert sich der Stadtrat bei der Budgetierung des Strassen-Unterhalts an diesen Richtlinien oder wendet er andere Kriterien an? Wenn letzteres der Fall ist: Welche und aus welchem Grund?**

Bei der Budgetierung des Strassenunterhalts bilden die Ergebnisse aus dem beschriebenen Modell, bzw. die daraus resultierenden jährlichen Wertverlustes, eine wichtige Grundlage.

Der ausgewiesene Investitionsbedarf kann durch die finanziellen Gegebenheiten hingegen nicht in jedem Fall gedeckt werden, weshalb die entsprechenden Unterhaltsarbeiten einer Priorisierung zu unterziehen sind.



### BESCHLUSS

VOM 14. JULI 2016

GESCH.-NR. 2016-1868  
BESCHLUSS-NR. 2016-106

ZUR FRAGE 5:

#### **Wie viel veranschlagen vergleichbare Gemeinden für den Unterhalt ihrer Strassen (bitte 4-5 Vergleichszahlen)**

Wie bereits dargelegt, scheint nicht entscheidend, wie hoch der Betrag für den Unterhalt der Strassen angesetzt wird. Vielmehr fällt in Betracht, wie nahe sich der budgetierte Betrag am jährlichen Wertverlust der Strassen einer Gemeinde orientiert. Für die meisten angefragten Gemeinden bildet dies nämlich der Richtwert für den Investitionsbedarf im Strassenbau. Folgende Gemeinden sind mittels einer Kurzumfrage telefonisch angefragt worden:

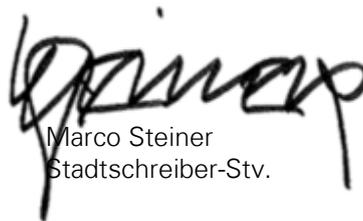
Rüti:	Bemessung nach jährlichem Wertverlust	Fr. 1.5 Mio.	wird in dieser Höhe 2017 budgetiert
Meilen:	Bemessung nach jährlichem Wertverlust	Fr. 1.5 Mio.	2017 infolge Einsparung reduziert
Fehraltorf:	Bemessung nach jährlichem Wertverlust	Fr. 0.8 Mio.	2017 auf Fr. 0.5 Mio. reduziert
Horgen:	nicht nach jährlichem Wertverlust	Fr. 5.0 Mio.	inkl. Neubauten und Platzgestaltungen

#### **DER STADTRAT ILLNAU-EFFRETIKON AUF ANTRAG DES RESSORTS TIEFBAU BESCHLIESST:**

1. Die vorstehende Antwort wird zu Händen des Grossen Gemeinderates verabschiedet.
2. Als zuständiger Referent für allfällige Auskünfte wird der Stadtrat Ressort Tiefbau, Urs Weiss, bezeichnet.
3. Mitteilung durch Protokollauszug an:
  - a. Abteilung Präsidiales, Ratssekretariat (zur Weiterleitung an den Grossen Gemeinderat)
  - b. Abteilung Tiefbau

#### **Stadtrat Illnau-Effretikon**

  
Ueli Müller  
Stadtpräsident

  
Marco Steiner  
Stadtschreiber-Stv.

Versandt am: 18.07.2016