

- In den vergangenen Jahren (2012 - 2014) Beschränkung auf Verkehrssicherheit (Grafik Seite 2)
- HH-Begleitbeschluss zum HH 2014 • kontinuierliche Steigerung der Mittel

- Beschluss legt den Fokus auf die Straße, aber zur Straße gehören auch LSA, Brücken, Grün etc. hier galt es nun ein schlüssiges Konzept, die Verteilung der Mittel und Prioritäten zu erarbeiten

- Grundlage dazu sind vorhandene Datenbanken, die mittelfristig in einem Infrastrukturmanagementsystem zusammengeführt werden sollen
 - Vorteil: vorh. Datenbanken nutzen
 - Satelliten-System mit gemeinsamer grafischer Darstellung

- Verteilung der zusätzlichen Mittel (49 Mio. / 4 Jahre)
 - investiv:
 - Straßengrunderneuerung (Löwenanteil: 6 Mio. / anno)
 - erstmalige Herstellung
 - Brücken
 - Haltestellen, Radwege
 - Grünanlagen
 - LSA, PSA, PS / IMS

 - konsumtiv:
 - Straßenunterhaltung
 - Deckenprogramm (Löwenanteil)
 - Sinkkästen (Reinigung + Erneuerung)
 - Brückenunterhaltung
 - Grünunterhaltung
 - Beschilderung / Markierung
 - Beleuchtung

- deutliche Verbesserung auch im konsumtiven Bereich, nahezu Verdoppelung (Grafik Seite 7) originäre Mittel
 - 2012 – 2014 • 2,7 Mio.
 - 2017 – 2018 • 6,4 Mio.

- Straßeninfrastruktur (investiv + konsumtiv): Niveau von 2000/2005 erreicht (Grafik Seite 8)

Interne Voraussetzungen

- Geld allein macht nicht glücklich; man muß auch in der Lage sein, dieses im Sinne der Infrastrukturoffensive auszugeben

- nach erfolgreicher Verschmelzung der StÄ 66 und 69 sind wir nun im „Feintuning“ und organisieren und optimieren unsere Kernprozesse neu (Verwaltungsbereich, Baubereich und Betrieb)

- wichtig ist, dass eine erfolgreiche Umsetzung der Infrastrukturoffensive auch entsprechende Personalkapazitäten bedingt