

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0163/2023
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	18.04.2023	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Beschlussfassung zum mittelfristigen Straßenbauprogramm 2023 bis 2027

Beschlussvorschlag:

Der AMV nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt, die Aufstellung der auszubauenden bzw. zu sanierenden Straßen als mittelfristiges Straßenbauprogramm für 2023 bis 2027.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	Die Erneuerung der Straßen des Bauprogramms ist grundsätzlich alternativlos. Bei der Erneuerung wird darauf geachtet, dass wiederverwendbare Materialien aufbereitet und wieder eingebaut werden, um Ressourcen und Transportaufwand zu sparen. Die aktuell notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen sind weder wirtschaftlich noch unter ökologischen Gesichtspunkten vertretbar, Reibungswiderstand und Verschleiß auch bei den Fahrzeugen aktuell nicht mehr vertretbar. Bei Asphaltfahrbahnen soll vermehrt helles Gesteinsmaterial verwendet werden, um eine möglichst helle Oberfläche zu erreichen.	

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:					
investiv:					
planmäßig:					
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswir- kungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig			
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Das noch aktuelle Straßenbauprogramm 2021 bis 2025 wurde in der Sitzung des damaligen ASM in seiner Sitzung am 24.11.2020 vorgestellt und beraten. Bedingt durch die personelle Situation bei 7-66 konnten jedoch weder alle im mittelfristigen Programm geplanten noch alle daraufhin konkret in den jeweiligen Haushaltsplänen veranschlagten Straßenbaumaßnahmen durchgeführt werden. Ein großer Teil der für 2022 im Investitionsplan vorgesehenen Maßnahmen wurde deshalb für 2023 neu veranschlagt. Auch die jetzt beigefügte Aufstellung für die Jahre 2023 bis 2027 ist nur unter dem Vorbehalt der Besetzung aller vakanten Stellen in der Abteilung Verkehrsflächen umsetzbar.

Maßnahmen, für die ein konkreter Umsetzungszeitpunkt in Aussicht steht, sind mit Monatsangabe, die übrigen Maßnahmen nur mit einer Jahresangabe für den Baubeginn aufgeführt.

Die der Vorlage beigefügte Aufstellung beinhaltet alle Straßen im Stadtgebiet, die unter fachlichen Gesichtspunkten aktuell (also nicht erst mittel- oder langfristig) erneuert werden müssten. Da es aus finanziellen wie personellen Gründen nicht möglich sein wird, alle Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre umzusetzen, wurden für das Straßenbauprogramm 2023 bis 2027 entsprechende Auswahlkriterien gewählt und anhand dieser Prioritäten eine Maßnahmenliste als Rahmen für die kommenden fünf Jahre erstellt. Hier kann es aus den unterschiedlichsten Gründen (z.B. fehlender Grunderwerb, ausstehende Leitungsmaßnahmen, verkehrliche Funktion) noch zu Verschiebungen kommen, doch soll die Aufstellung sowohl dem Ausschuss als auch den betroffenen Bürgern jeweils als möglichst verbindliche Orientierung dienen.

Die notwendigen Straßenbaumaßnahmen lassen sich in vier verschiedene Kategorien einteilen, die nachfolgend anhand von Beispielsmaßnahmen beschrieben werden:

A. Deckenerneuerungen im ländlichen Bereich (Außenbereich) zur Reduzierung des permanenten Unterhaltungsaufwandes

Während die unter D. angeführten Deckenbaumaßnahmen verkehrsbedeutsame Straßen bzw. Straßen im bebauten Innenbereich betreffen, sieht der Straßenzustand im sog. Außenbereich (im ländlichen Bereich) nicht besser aus. Wegen der geringeren Verkehrsbedeutung werden die dort erforderlichen Maßnahmen zwar in einer separaten Tabelle geführt, doch dürfen diese Maßnahmen deshalb nicht in Gänze zurückgestellt werden. Da auch hier mit überschaubaren Ausgaben dafür gesorgt werden kann, dass der Unterhaltungsaufwand langfristig deutlich reduziert werden kann, sollen zunächst die Straßenzüge, die Bestandteil des landesweiten Radwegenetzes sind (Verbindung Immekeppel > Herkenrath > Herrenstrunden > Eikamp) mit Priorität berücksichtigt werden.

B. Neue Erschließungsmaßnahmen nach Rechtskraft eines Bebauungsplanes und endgültige Herstellung von bislang noch nicht fertiggestellten Straßen

Für die Schaffung neuer Wohn- oder Gewerbegebiete ist i.d.R. die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich, nach dessen Rechtskraft oftmals noch ein Umlegungsverfahren anschließt, um die zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen in das Eigentum der Stadt zu überführen und um geeignete Flurstücke zu bilden, um eine den Festsetzungen des Bebauungsplanes entsprechende Nutzung zu ermöglichen. Sobald diese Voraussetzungen erfüllt sind, erfolgt die Koordination mit den unterschiedlichen Leitungsträgern von Ver- und Entsorgung, die Leitungsverlegung und im Anschluss die Herstellung einer sog. Baustraße, um die Errichtung von Hochbauten zu ermöglichen. Im Bauprogramm 2023 - 27 ist für eine solche Erschließungsmaßnahme der Ansatz von Investitionsmitteln für das B-Plan-Gebiet „Diepeschrather Wiese“ enthalten. Der Endausbau der Straße – und damit verbunden auch die Abrechnung der Erschließungskosten – erfolgt meist erst einige Jahre später, wenn ein Großteil der Grundstücke abschließend bebaut ist. Zeichnet sich ab, dass die noch unbebauten Grundstücke auf Jahre hinaus nicht bebaut werden sollen, dann erfolgt ein Endausbau der Verkehrsflächen auch bei nur geringer Baudichte, weil denjenigen, die bereits dort wohnen, nicht zugemutet werden soll, jahrelang an einer nur provisorisch erstellten Baustraße zu wohnen. Aus städtischer Sicht spielt dann aber auch der Aspekt eine Rolle, dass hier Kapital investiert wurde, das anderenfalls auf Jahre hinaus nicht refinanziert werden kann, weil die exakten Beiträge erst nach endgültigem Abschluss erhoben werden können und sog. „Vorausleistungen“ nur zulässig sind, wenn ein endgültiger Ausbau kurzfristig absehbar ist.

Neben den klassischen Neubaugebieten gibt es jedoch auch noch eine große Anzahl von Straßen, die als „nicht endgültig hergestellt im Sinne des Baugesetzbuches (BauGB)“ gelten und bei denen die Grundstückseigentümer noch nicht zu Erschließungsbeiträgen herangezogen wurden, obwohl sie zum Teil schon seit Jahrzehnten dort wohnen. Die Tabelle enthält daher eine Vielzahl von Straßen, bei denen nur noch Teilabschnitte oder -einrichtungen fehlen und die erst abgerechnet werden können, wenn diese Voraussetzungen gegeben sind. Aufgrund einer veränderten Rechtsprechung ist bei vielen dieser Straßen (die im Bauprogramm 2021 - 25 noch mit „B“ bezeichnet waren) jedoch davon auszugehen, dass

eine Veranlagung zu Erschließungskosten (nach dem BauGB) nicht mehr zulässig sein wird und eine Erneuerung nur noch nach dem KAG (Anliegerkosten) veranlagt werden kann. Der Eigenanteil der Stadt wird sich dadurch kaum verändern, weil die etwas niedrigere Quote der Anliegerkosten durch höhere anrechenbare Kosten in etwa kompensiert wird, für die Anlieger bedeutet diese Änderung jedoch eine Befreiung von den Kosten wenn und solange diese vom Land übernommen werden. Maßnahmen, die möglicherweise unter diese Regelung fallen, wurden in der Aufstellung mit B/K gekennzeichnet.

K. Sanierung von erneuerungsbedürftigen Straßen, bei denen Anliegerbeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) erhoben werden müssen, welche aktuell vom Land übernommen werden.

Hierbei handelt es sich um Straßen, die zu einem früheren Zeitpunkt hergestellt und durch Erhebung von Erschließungsbeiträgen bereits abgerechnet wurden. Aufgrund ihres Alters und Ausbaurzustandes sind sie in ihrer Grundsubstanz (also nicht ausschließlich bei der Verschleißschicht der Fahrbahndecke) erneuerungsbedürftig. Dabei handelt es sich um eine Verbesserung oder nachmalige Herstellung, bei der die Kommune verpflichtet ist, Anliegerbeiträge nach § 8 KAG zu erheben. Aufgrund einer gesetzlichen Änderung (Ergänzung des § 8 a KAG) übernimmt das Land die Anliegerbeiträge von Maßnahmen, die nach dem 1. Januar 2018 beschlossen wurden. Für Maßnahmen, die nach dem 1. Januar 2021 beschlossen wurden, nur insoweit sie Bestandteil des vorliegenden Programmes sind. Die Förderung ist zunächst begrenzt bis Ende 2026, sodass ohne eine Verlängerung des Förderzeitraumes nur die Anlieger in den Genuss der Beitragsbefreiung kommen, deren Straßen im genannten Zeitraum tatsächlich erneuert werden und nur solange entsprechende Finanzmittel des Landes verfügbar sind.

Zu den aktuell anstehenden Maßnahmen, die eine Verbesserung nach dem KAG darstellen, gehören z.B. die Straße Britanniahütte (bereits in 2020 veranschlagt) und der Elfenpfad, bei denen jeweils eine größere Kanalbaumaßnahme Auslöser für die anstehende Erneuerung war. Der Schwerpunkt der Erneuerungsmaßnahmen der nächsten fünf Jahre wird in den Stadtteilen Kippekausen (u.a. Am Burgtor, Burgherrenweg, Burgstraße), Heidkamp (u.a. Paulusstraße, Martin-Luther-Straße) und Gronau (Franz-Hitze-Straße) liegen. Hierbei handelt es sich ausnahmslos um Wohngebiete, die in den 50-er/60-er Jahren entstanden sind und an deren Straßensubstanz seitdem kaum Änderungen vorgenommen worden sind.

D. Reine Deckenerneuerungsmaßnahmen, insbesondere von Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen, bei denen keine Anliegerbeiträge erhoben werden können, zum Teil verbunden mit punktueller Grundsanierung

Neben den unter K. angeführten Maßnahmen, bei denen nur noch eine Grunderneuerung sinnvoll ist, gibt es eine Vielzahl von Straßen, bei denen der Straßenaufbau (Frostschuttschicht und Tragschichten) ausreichend dimensioniert wurde und noch so intakt ist, dass eine ausschließliche Erneuerung der Verschleißschicht (wahrscheinlich) ausreichend ist, um die Funktionsfähigkeit der Straße für eine wirtschaftlich vertretbare Zeitdauer (20 bis 25 Jahre) zu gewährleisten. Dann handelt es sich um Unterhaltungsmaßnahmen, die keine

Beitragspflicht auslösen, sondern ausschließlich aus dem Straßenbauetat der Kommune finanziert werden müssen. Hiervon sind in den kommenden Jahren neben vielen (fast allen) Hauptverkehrsstraßen auch sehr viele Haupteerschließungsstraßen betroffen. Für die grundhafte Erneuerung von Fahrbahndecken der Haupteerschließungsstraßen wird bzw. wurde bereits jeweils ein Förderantrag bei der Bezirksregierung Köln gestellt, da ein Landesprogramm bis zu 70 % Förderung dieser Maßnahmen vorsieht. Die anteiligen Einnahmen dieser Fahrbahnerneuerung sind im Haushaltsplan entsprechend dargestellt.