

Eitorf, den 03.11.2014

Amt Dezernat II

Sachbearbeiter/-in: Karl-Heinz Sterzenbach

Bürgermeister

i.V.

Erster Beigeordneter

VORLAGE
- öffentlich -

Beratungsfolge

| | |
|---------------------------------|------------|
| Ausschuss für Bauen und Verkehr | 25.11.2014 |
| Rat der Gemeinde Eitorf | 08.12.2014 |

Tagesordnungspunkt:

Ausbau- und Unterhaltungskonzept für Verkehrsflächen der Gemeinde Eitorf

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Bauen und Verkehr empfiehlt dem Rat der Gemeinde Eitorf, wie folgt zu beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, Ausbau und Unterhaltung der gemeindlichen Verkehrsflächen gemäß 4.1 und 4.2 der Vorlage und gemäß dem vorgestellten Konzept zu planen und umzusetzen. Das Konzept ist im Abstand von ca. zwei Jahren, möglichst mit Einbringung des Haushalts, den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen (Fortschreibung).

Begründung:

1 Ausgangslage

Die öffentlichen Verkehrsflächen der Gemeinde Eitorf wurden im Rahmen der Umstellung auf das NKF erfasst. Der derzeitige Bilanzwert beträgt rund 67 Mio. €. Auch wenn die Bestandsaufnahme und Zustandserfassung bekanntlich visuell und nicht systematisch-gutachterlich erfolgte, steht fest, dass es sich um einen wesentlichen Bestandteil des Gemeindevermögens handelt. Hinzu kommt die schlichtweg nicht in Geld messbare, existenzielle Bedeutung für Bürgerschaft und Unternehmen.

Die Einteilung und Bewertung erfolgte in 5 Kategorien:

- Kategorie 1 Verkehrsflächen mit ausreichender Dauerhaftigkeit
- Kategorie 2 Verkehrsflächen mit leicht eingeschränkter Dauerhaftigkeit
- Kategorie 3 Verkehrsflächen mit eingeschränkter Dauerhaftigkeit
- Kategorie 4 Schotterwege
- Kategorie 5 Erdbauwege o.ä.

Der Zustand der gemeindlichen Verkehrsflächen ist derzeit in der Gesamtschau (noch) als befriedigend zu beurteilen. Allerdings entsprechen in der konkreten Einzelbetrachtung viele Straßen nicht dem gesetzlich geforderten Zustand (zu diesem siehe unten 2), weshalb diese sich vorrangig im Konzept wiederfinden. Auch der Gesamtzustand „befriedigend“ wird aufgrund der derzeit und in absehbarer Zeit zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel schwer zu halten sein. So sind bereits jetzt (und in den letzten Jahren) die Mittel der Straßenunterhaltung nicht auskömmlich. Hinzu kommt, dass sich die Investitionstätigkeit von der „erstmaligen Herstellung“ einer Straße deutlich in Richtung „Nachmalige Herstellung (Erneuerung, Verbesserung) und „Instandhaltung“ verschieben wird. Es gilt daher, anders als bei Bund und Ländern, rechtzeitig Vorsorge zu treffen, um eine substantielle Vermögensminderung und Funktionseinschränkung des überragend wichtigen Infrastrukturbestandteils „Öffentliche Straßen“ zu verhindern.

Dies ist nicht durch zusammenhanglose Einzelmaßnahmen und auch nicht kurzfristig zu erreichen. Daher gilt es, ein

- allein an sachlich-technischen Kriterien (Zustand, Verkehrsbedeutung, Grad der Umsetzung der Bebauung, Maßnahmen von Versorgungsträgern u.ä.) orientiertes,
- mittel- bis langfristiges Ausbau- und Unterhaltungskonzept zu entwickeln und zu beschließen,
- dieses konsequent umzusetzen
- und regelmäßig fortzuschreiben.

Das tabellarisch aufgebaute Konzept **Anlage 1** folgt diesen Grundsätzen. Es hat folgende Ziele:

Primärziele:

- Nachhaltige Substanzerhaltung
- Sicherung der Funktion und des Gebrauchswertes
- Gewährleistung und Verbesserung der Sicherheit der Straßenbenutzer
- Verbindliche Planungssicherheit für Rat, Verwaltung, Bürgerschaft und Unternehmen
- Bestmögliche Abstimmung mit den Ver- und Entsorgungsträgern

Sekundärziele:

- Minderung der Aufwendungen für die laufende Unterhaltung
- Verbesserung der Umweltbedingungen (Lärm, Staub, Entwässerung)
- Bebauungsimpulse für vorhandene Baulücken
- Attraktivierung des betreffenden Wohngebiets; Werterhaltung/-steigerung der Immobilien

2 Rechtsgrundlagen

Der Bau und die ordnungsgemäße Unterhaltung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen ist eine Pflichtaufgabe:

§ 90 Abs. 2 Gemeindeordnung NRW

*Die Vermögensgegenstände (der Gemeinde) **sind** pfleglich und wirtschaftlich zu behandeln.*

§ 9 Abs. 1 Straßen- und Wegegesetz NRW (Straßenbaulast)

*Die Straßenbaulast umfasst alle mit dem Bau und der Unterhaltung zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast **haben** nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand **zu** bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten.*

§ 123 BauGB

*Abs. 1: Die Erschließung **ist Aufgabe** der Gemeinde,*

Abs. 2 Die Erschließungsanlagen sollen entsprechend den Erfordernissen der Bebauung und des Verkehrs kostengünstig hergestellt und spätestens bis zur Fertigstellung der anzuschließenden baulichen Anlagen benutzbar sein.

Zur Erfüllung dieser Aufgaben stellt der Gesetzgeber für bestimmte Tatbestände Refinanzierungsmöglichkeiten in Form von Beiträgen zur Verfügung, die gemäß §§ 77 Abs. 2 GO, 3 Abs. 2 KAG **vorrangig** vor allgemeinen Steuermitteln in Anspruch **zu nehmen sind**.

Mit Blick darauf unterscheidet das Rechtssystem wie folgt:

1. Erstmalige Herstellung einer Erschließungsanlage gem. §§ 123 ff. Baugesetzbuch (BauGB) bzw. § 8 KAG.
2. Die (nachmalige) Herstellung, Anschaffung und Erweiterung öffentlicher Anlagen und Einrichtungen, bei Straßen auch deren Verbesserung gem. § 8 des Kommunalabgabengesetzes NW (KAG NW)
3. Die laufende Unterhaltung und Instandsetzung

Bei dieser Nummerierung handelt es sich um eine **Rangfolge**, die sich sowohl aus der Gesetzeshierarchie als auch den technischen Grundlagen ergibt. Mit anderen Worten: Zunächst wird jede Straße erstmalig hergestellt und dann später, nach Ablauf der bestimmungsgemäßen Nutzungsdauer, nachmalig (erneut) hergestellt, verbessert oder erweitert. Die laufende Unterhaltung ist nachrangig und kann daher keinesfalls Herstellung oder nachmalige Herstellung ersetzen.

Aus dieser Rechtslage ergibt sich folgender Schluss:

Ein bei Vorliegen der Voraussetzungen dennoch erfolgender Verzicht auf eine erstmalige Herstellung nach BauGB oder Erstausbau im Sinne des § 8 KAG läuft den o.g. Vorschriften zuwider und ist, wenn nicht schon rechtlich unzulässig, so aber doch mindestens ein unwirtschaftlicher Umgang mit Gemeindevermögen.

3 Derzeitige Situation in der Gemeinde Eitorf

Zentralort

Nach dem 2. Weltkrieg wurden im Ortskern verschiedene Straßen (wieder-)hergestellt. Kennzeichnend für die damaligen „Sofortmaßnahmen“ ist, dass es sich um einfache Bauweisen handelt, die den heutigen Verkehrsbelastungen nicht gewachsen sind. Oft fehlt es auch an dem erforderlichen Frostschutzunterbau. Daraus resultiert der teilweise schlechte Straßenzustand mit hohem Instandsetzungs- und Unterhaltungsaufwand (Beispiel: Leienbergstraße).

Ab den 1960er Jahren (etwa mit Inkrafttreten des damaligen Bundesbaugesetzes) wurden im Zentralort um den alten Ortskern herum Neubaugebiete entwickelt. Die damals (erstmalig) hergestellten Straßen haben mit einem Alter von zum Teil 40 und 50 Jahren trotz laufender Unterhaltung ihre bestimmungsgemäße Nutzungsdauer überschritten oder nähern sich deren Ende (Beispiel: Zum Höhenstein, Am alten Weingarten).

Außenorte

Kennzeichnend für die vielen Außenorte ist, dass die Straßen in der Regel noch nicht erstmalig hergestellt (im o.a. Rechtssinne) sind. Häufig handelt es sich lediglich um eine befestigte Fahrbahnfläche ohne entsprechende ordnungsgemäße Entwässerung; die Befestigung erfolgte teilweise durch die Flurbereinigungsbehörden bzw. durch den gemeindlichen Bauhof. Neben dem laufenden Unterhaltungsaufwand sind hier häufig zusätzliche Probleme hinsichtlich der Benutzbarkeit (Fußgänger und Radfahrer) und der Entwässerung (fehlende Entwässerungsrinnen und Straßeneinläufe) festzustellen. Beispiele: Dammweg, Rother Weg.

Wirtschaftswege

Die gemeindlichen Wirtschaftswege (Land- und Forstwirtschaft) wurden in den verschiedenen Flurbereinigungsverfahren neu ausgewiesen. Sie sind teilweise bituminös befestigt, im Wesentlichen handelt es sich jedoch um Schotter- und Erdbauwege. Durch die Bewirtschaftung mit immer größerem und schwererem Gerät ist der Unterhaltungsaufwand insbesondere bei den nicht befestigten Wegen groß. Hinzu kommt, dass die Verursacher häufig nicht bekannt sind bzw. ermittelt werden können. Im Übrigen besteht nach dem geltenden Ortsrecht derzeit keine Möglichkeit, Investitionsaufwand auf die durch diese Anlagen Bevorteilten umzulegen.

4 Maßnahmen

Um die vorbezeichneten Ziele zu erreichen, sind folgende Maßnahmen umzusetzen:

4.1

Sukzessive

- erstmalige Herstellung der noch nicht endgültig hergestellten Erschließungsanlagen und
- nachmalige Herstellung der trotz laufenden Unterhaltung abgenutzten Straßen

gemäß dem tabellarischen Konzept **Anlage 1**.

4.2

Änderung der Straßenbaubeitragssatzung hinsichtlich der Refinanzierung von Ausbaumaßnahmen an Wirtschaftswegen (Investitionen) an Wirtschaftswegen und Außenbereichsstraßen (Stufe 1: Erarbeitung einer Satzungsänderung durch die Verwaltung).

| |
|-----------|
| Anlage(n) |
|-----------|

Tabellarisches Konzept