

Vorlage Nr. 13/0393

Federf. Stadamt: Ingenieuramt

Vorlage für den	Berichterstatter	Zuständigkeit	Sitzung am	Punkt
Haupt- und Finanzausschuss	Stadtbaurat Harter	Entscheidung	30.09.2013	16

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Mögliche Abgabe der Straßenbaulast an Ortsdurchfahrten der Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet Gladbeck

Begründung:

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat die Stadt Gladbeck darüber informiert, dass aufgrund der Ergebnisse des im Jahr 2011 erstmalig durchgeführten Zensus die Baulastträgerschaft für die Ortsdurchfahrten **zum 01.01.2014 automatisch** endet. Wenn die Stadt Gladbeck weiterhin Träger der Baulast bleiben möchte, muss die Stadt eine **Erklärung** abgeben.

Diese Erklärung kann nur einheitlich für Landes- und Kreisstraßen abgegeben werden.

Diese Willenserklärung kann formlos erfolgen; sie darf keine Bedingungen und Auflagen enthalten. Der Adressat ist die oberste Landesstraßenbaubehörde (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen). Das Ministerium holt im nächsten Schritt die Zustimmung der obersten Kommunalaufsichtsbehörde ein. Diese Zustimmung muss bis zum 01.01.2014 vorliegen.

Das Baudezernat hat zusammen mit der Kämmerei die relevanten Fragestellungen erarbeitet und die Abgabe der Straßenbaulastträgerschaft geprüft.

Im Ergebnis wird empfohlen, eine Erklärung abzugeben und die Straßenbaulast an den Ortsdurchfahrten der Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet Gladbeck zu behalten.

Mitzeichnungen					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Grundlagen:

Nachfolgend werden die Konsequenzen einer Abgabe der Straßenbaulast dargestellt. Es handelt sich um eine Beschreibung der Vor- und Nachteile bei den relevanten Fragestellungen.

In den Anlagen befinden sich weitere Informationen:

- Anlage 1: Plan mit einer Übersicht der betroffenen Straßen,
- Anlage 2: Liste der betroffenen Anlagen (Straßen, Brücken, Lichtsignalanlagen),
- Anlage 3: Darstellung der finanziellen Auswirkungen bei der Abgabe der Straßenbaulast,
- Anlage 4: Ausführungen zum Thema Abstandsbeträge,
- Anlage 5: Übersicht über die Konsequenzen der Beibehaltung bzw. Abgabe der Straßenbaulast (Kurzform),
- Anlage 6: Historie der Trägerschaft der Straßenbaulast.

Erläuterung des Sachverhaltes:

Der weitaus überwiegende Teil der Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen gehört zum städtischen Vorbehaltsnetz (siehe Anlagen 1 und 2), in dem die wichtigsten innerstädtischen und stadtübergreifenden Verkehre abgewickelt werden. Das städtische Vorbehaltsnetz ist die wesentliche Möglichkeit zur Verkehrslenkung und zur Beeinflussung von Verkehrsströmen in einer Stadt. Für die Ortsdurchfahrten in diesem Netz war bisher immer die Stadt Gladbeck zuständig. Lediglich der kleinere Anteil der freien Strecken im städtischen Vorbehaltsnetz wird von dem jeweiligen Straßenbaulastträger unterhalten.

Im Falle einer Abgabe der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten wären aus der Sicht des Baudezernates folgende Konsequenzen zu bedenken:

➤ **Abgabe der Planungshoheit**

Mit der Abgabe der Straßenbaulast würde die bisher ausgeübte Planungshoheit für inhaltliche Kriterien zur zukünftigen Straßenraumgestaltung abgegeben.

Inhaltliche Vorgaben für die Umgestaltung oder Sanierung von Straßenräumen wären nicht mehr wie bisher bestimmbar. Stadtgestalterische und stadtbildbestimmende Kriterien (Aufenthaltsqualität, Begrünung) wäre von der Stadt kaum in den Planungsprozess externer Planer beim Kreis Recklinghausen oder dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, z.B. für die Horster Straße V. BA, einzubringen.

Verkehrsplanerisch motivierte Änderungen an Straßenplanungen, z.B. für Landesstraßen auf der freien Strecke, waren in der jüngsten Vergangenheit nur mit ganz erheblichem Aufwand zu erreichen und nur möglich, weil ausgearbeitete Alternativplanungen von der Stadt Gladbeck vorgelegt werden konnten (z.B. Radfahrstreifen Bottroper Straße zwischen Beisenstraße und Maria-Theresien-Straße). Dieses gilt

auch für neuzubauende oder zu sanierende Brücken. Hier gäbe es keine Mitsprachemöglichkeiten bei der Querschnittsfestlegung (wie z.B. Gehwegbreiten).

➤ **Verlust der Entscheidung, ob Maßnahmen durchgeführt werden**

Die Entscheidung, welche Straßen/Brücken mit Priorität erneuert werden sollen, würde nicht mehr in Gladbeck, sondern letztlich bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern in Recklinghausen (Kreis) und Bochum (Landesbetrieb) getroffen.

Die Stadt Gladbeck ist bisher an der Prioritätensetzung für Maßnahmen an den freien Strecken der Landes- und Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten kaum oder gar nicht beteiligt. Die Prioritäten werden in Recklinghausen bzw. in Bochum im Wesentlichen durch dort festgestellte Handlungsbedarfe in den gesamten Zuständigkeitsbereichen der Straßenbaulastträger bestimmt. Dies würde zukünftig auch für Streckenabschnitte der bisherigen Ortsdurchfahrten gelten.

Dies gilt sowohl für investive Maßnahmen (Erneuerung) als auch für Unterhaltungsmaßnahmen, Markierungen etc.

➤ **Verlust der Entscheidung, wann Maßnahmen durchgeführt werden**

Die Stadt Gladbeck wartet seit Jahren auf den aktuell begonnenen Umbau der Kreuzung Rockwool- /Beisen- /Bottroper Straße. Die Entscheidung, dass diese Maßnahme durchgeführt werden soll, wurde bereits vor längerer Zeit getroffen. Die Maßnahme stand auf Rang 1 der Maßnahmenliste des Landesbetriebes Straßenbau. Der Umbau sollte bereits 2009 mit der Erneuerung Bau der Rockwoolstraße erfolgen. Er wurde dann für 2011, dann für 2012, dann für April 2013 angekündigt und hat im August 2013 begonnen. Eine erfolgreiche Einflussnahme der Stadt Gladbeck auf den tatsächlichen Baubeginn war nicht möglich. Die Stadt Gladbeck wurde kurz vor Baubeginn informiert und musste die ihrerseits angedachten Baumaßnahmen auf der Umleitungsstrecke zeitlich nach hinten verschieben, um einen reibungslosen Ablauf der Umbaumaßnahmen im Kreuzungsbereich Bottroper / Beisenstraße gewährleisten zu können.

➤ **Teilung der Zuständigkeiten im Straßenquerschnitt führt zu hohem Abstimmungsaufwand / doppelte Begutachtungen**

Aufgrund der dann unterschiedlichen Zuständigkeiten (Fahrbahn/Radwege Landesbetrieb – Parkstreifen / Gehwege Stadt) könnten Umbaumaßnahmen nur gemeinsam durchgeführt werden, da diese häufig mit einer Querschnittsänderung verbunden sind. Diese Maßnahmen müssten mit hohem Aufwand zwischen den Beteiligten finanztechnisch und organisatorisch aufeinander abgestimmt werden.

Auch bei den Unterhaltungsmaßnahmen ist mit Problemen an den neuen Schnittstellen untereinander zu rechnen. Durch die Teilung der Zuständigkeiten müssen die Streckenabschnitte durch zwei Verwaltungen begutachtet werden. Nebenbei bemerkt sind vor dem Hintergrund der Einführung einer Umweltzone die damit verbundenen Fahrten eher kontraproduktiv zu werten.

Am Beispiel des vorgenannten Kreuzungsumbaus ist erkennbar, dass die Stadt keinen Einfluss auf Durchführungszeiträume anderer Baulastträger hat. Von daher konnten in der Vergangenheit angestrebte Synergien (Umbau zusammen mit angrenzenden Elementen/Straßen) nicht genutzt werden. Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten im Straßenquerschnitt wird dies zu einem größeren Problem, da die Stadt ohne Land/Kreis nicht mal den Gehweg sanieren kann, wenn nebenan ein Radweg liegt, da dieser regelmäßig im Verbund mit dem Gehweg gepflastert ist.

➤ **Betriebliche Unterhaltung / Standardabsenkung zu erwarten**

Gemäß Informationen vom Landesbetrieb Straßenbau NRW wurde das Budget des Landesbetriebes Straßenbau NRW auf dem Niveau von vor 10 bis 15 Jahren eingefroren. Auch das Budget des Kreises Recklinghausen ist gering. Für jeden Abschnitt steht das gleiche Budget zur Verfügung, unabhängig davon, ob es sich um eine Allee mit 100 Bäumen und Radwegen handelt oder um eine Straße ohne Baumbestand und ohne Nebenanlagen. Dies hat in der Vergangenheit immer wieder dazu geführt, dass es zu massiven (berechtigten) Beschwerden aus der Bürgerschaft kam (siehe Konrad Adenauer Allee, Feldhauser Straße).

Dies führt zudem aber auch zu deutlichen Verzögerungen bei der Behebung von Unfallschäden (Beispiel: beschädigte Lärmschutzwand Goethestraße) und zu deutlichen Verzögerungen bei der Aufstellung angeordneter Verkehrszeichen. So stehen einzelne Verkehrszeichen zur Umweltzone seit der Erstaufstellung Ende 2011 im Rahmen der Amtshilfe durch die Stadt Gladbeck weiterhin als Provisorium.

➤ **Bauliche Erhaltung**

Die vor dem Hintergrund des systematischen Erhaltungsmanagements in den vergangenen Jahren getätigten Ausgaben erzeugen beim zukünftigen Baulastträger einen in den kommenden Jahren deutlich reduzierten baulichen Unterhaltungsbedarf. Die „Ernte“ der sinnvollen Arbeit (Erhaltungsstrategie) wird durch den neuen Baulastträger eingefahren. Für Straßen und Bauwerke, die sich auf Grund von städtischen Investitionen der letzten Jahre im Millionenbereich in einem sehr guten oder guten Zustand befinden, gibt es keinen Ablösebetrag an die Stadt - Europabrücke, große Abschnitte der Horster Straße, Gildenstraße, Frentroper Straße, Rockwoolstraße ... (Ausführung siehe Anlage 4).

➤ **Verschlechterung des baulichen Zustandes der Anlagen**

Das heute in einem überproportional guten Zustand befindliche Vorrangstraßennetz wird sich im Laufe der Zeit aufgrund der zu erwartenden Minimalpflege durch Land / Kreis verschlechtern. Heute bereits in einem schlechten Zustand befindliche Straßenabschnitte (z.B. Horster Straße V.BA) werden sich voraussichtlich weiter verschlechtern. Die Landesstraßen sind generell in einem schlechteren Zustand; auch bei den Ingenieurbauwerken (Brücken) wurde über Jahrzehnte zu wenig Geld vom Land investiert. Hieraus hat der Landesbetrieb Straßenbau nach Aussage von Minister Groschek einen Nachholbedarf von über 300 Brückensanierungen oder Brücken-

neubauten in NRW an den Autobahnen und Bundesstraßen. Der Schwerpunkt der nächsten Jahre wird zumindest beim Landesbetrieb daher im Bereich der Brückensanierungen hochbelasteter Straßen liegen und nicht bei einer Sanierung der Gladbecker Straßen und Brücken.

➤ **Behinderung bei wichtigen Projekten der Stadt**

Die beabsichtigte Neugestaltung des ZOB Oberhof wird erheblich schwieriger werden, wenn mit dem Kreis als möglichen neuen Straßenbaulastträger für die Zweckeler Straße / Grabenstraße ein weiterer Entscheidungsträger und Finanzverantwortlicher zu beteiligen wäre.

➤ **Keine Entscheidungsmöglichkeiten der Politik**

Die Art und Weise sowie der Zeitpunkt der Einbeziehung der bisher zuständigen Beschlussgremien der Stadt (Stadtplanungs- und Bauausschuss) in den Entscheidungsprozess über die Gestaltung von Straßenräumen wären nicht klar. Es ist aber davon auszugehen, dass eine endgültige Entscheidung über den Ausbau von Straßen nicht mehr in Gladbeck gefällt würde, wenn die Finanzierung im Wesentlichen durch die Straßenbaulastträger Kreis und Landesbetrieb erfolgt.

➤ **Keine Optimierung von Verkehrsströmen**

Unklar ist, ob und wie eine Maßnahme, wie z.B. die Optimierung von Lichtsignalanlagen (Grüne Welle / ÖPNV-Beschleunigung), zukünftig initiiert und umgesetzt werden könnte. Die Zuständigkeit auch für solche Maßnahmen würde an den neuen Straßenbaulastträger übergehen. Es ist davon auszugehen, dass die Notwendigkeit für die Durchführung solcher Maßnahmen vorab jeweils von der Stadt Gladbeck mit dem entsprechenden Aufwand nachgewiesen werden müsste.

➤ **Fehlende Information von Bürgern bei Planungen**

Die Abstimmungsverfahren zwischen der Stadt Gladbeck, betroffenen und interessierten Bürgern, Interessengruppen und den planenden Straßenbaubehörden dürften deutlich schwieriger und intransparenter werden, als dies bisher in Gladbeck geübte Praxis ist. Es ist kaum vorstellbar, dass die bisher im Zuge von Straßenum- und Straßenneubaumaßnahmen durchgeführte intensive Bürgerbeteiligung auch vom Landesbetrieb und dem Kreis so praktiziert würde.

➤ **Verlängerung der Kommunikationswege bei Bürgeranfragen**

Bürgeranfragen wären zukünftig an den neuen Straßenbaulastträger zu richten, der nicht vor Ort sitzt. Es besteht keine Einflussmöglichkeit darauf, ob der Bürger eine Antwort erhält, noch wann geantwortet wird. Anfragen laufen hier teilweise ins Leere.

Ein aktuelles Beispiel (Tagesbruch im Fahrbahnrandbereich der Konrad-Adenauer-Allee - auf Grund eines defekten Hausanschlusses) liegt vor.

- **Verlängerung der Reaktionszeiten im Betrieb**
Bei Überflutungen durch verstopfte Straßenabläufe (Konrad-Adenauer-Allee, Bottroper Str.) wird die Stadt Gladbeck auf Grund der deutlich erhöhten Reaktionszeiten (Kreisbauhof in Haltern am See und Mastermeisterei AM Gelsenkirchen) wesentlich länger auf oft dringend benötigte Abhilfe warten müssen. Zahlreiche bekannte Amtshilfeersuchen u.a. bei drei Unfällen auf der B224 durch die Kreisleitstelle wurden bereits an die Stadt Gladbeck herangetragen. Hier käme es zu einem deutlichen Qualitätsverlust.

- **Nutzung von Synergien Kanal und Straße kaum möglich**
"Kombimaßnahmen", bei denen z.B. im Zuge von Kanalbaumaßnahmen mit ergänzenden finanziellen Mitteln aus dem Straßenbau Straßenraumveränderungen erreicht werden konnten (z.B. Schultenstraße), wären zukünftig nur noch schwer vorstellbar. Aber auch Kombinationen aus Straßenbau und Städtebau (Kreisverkehr Zweckel) dürften mit fremden Straßenbaulastträgern nur schwer umzusetzen sein.

- **Mehrkosten bei der Stadt durch Amtshilfe**
Gemäß Ministerialerlass des MBV vom 18.07.2008 obliegen die Aufgaben zur signaltechnischen Planung und verkehrsrechtlichen Anordnung von Lichtsignalanlagen der Straßenverkehrsbehörde. Die Unterhaltung der Lichtsignalanlagen liegt entsprechend einer Vereinbarung zwischen der Stadt Gladbeck und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW seit dem 01.01.1995 bei der Stadt Gladbeck. Die Mitarbeiter der Straßenunterhaltung kümmern sich bei allen Ausfällen/Unfallschäden etc. um die Lichtsignalanlagen. Die Vergütung, die die Stadt Gladbeck dafür erhält, beträgt 7 % Verwaltungskostenzuschlag auf die Rechnung der Unternehmen. Der Stadt Gladbeck entstehen dabei Kosten, die nicht ausreichend gedeckt werden. Aktuell handelt es sich um 5 Anlagen, es würden 22 Anlagen hinzukommen.

- **Förderzuschüsse**
Eine Umsetzung der in den nächsten Jahren geplanten Fördermaßnahmen wäre bei der Abgabe der Straßenbaulast nicht mehr möglich, da die Bezirksregierung die weitere Übernahme der Straßenbaulast voraussetzt. Grundsätzlich würde der Stadt die Möglichkeit verbleiben, den Ausbau der Nebenanlagen (Gehweg, Parkstreifen) gefördert zu bekommen.

- **Straßenreinigung / Winterdienst**
Die öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslagen sind von den Gemeinden zu reinigen, Landstraßen und Kreisstraßen jedoch nur, soweit es sich um Ortsdurchfahrten handelt. Die Gemeinden können diese Aufgabe einer nach § 114 a der Gemeindeordnung durch sie errichteten Anstalt des öffentlichen Rechts übertragen. Entsprechend dem StrReinG § 2 können die Gemeinden durch Vereinbarung die Winterwartung der Fahrbahnen von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und Landesstraßen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, im Zuge von Kreisstraßen den Kreisen gegen Ersatz der entstehenden Kosten übertragen. Ebenso

können die Gemeinden durch Vereinbarung die Winterwartung außerhalb der Ortsdurchfahrten gegen Ersatz der ihnen dadurch entstehenden Kosten übernehmen.

➤ **Ausparzellieren der Grundstücke / Abgabe des Grundstücks**

Alle Flurstücke müssen bei einem Straßenbaulastträgerwechsel „geteilt“ werden, damit das Grundeigentum Fahrbahn / Radweg an den jeweiligen Träger übertragen werden kann. Die Gehwege / Parkstände würden bei der Stadt verbleiben. Für die Trennung der Flurstücke und die Eigentumsübertragung entsteht ein hoher kosten- und personalintensiver Aufwand (Vermessung, Teilung der Flurstücke, notarielle Beurkundung).

➤ **Erneuter Umbauprozess beim Landesbetrieb Straßenbau NRW**

Nach dem Landesstraßen- und Autobahnamt Bochum wechselte die Bezeichnung bereits vor Jahren mit einem deutlichen Personalabbau zum Landesbetrieb Straßenbau NRW und steht laut Auskunft mehrerer Mitarbeiter des Landesbetriebes erneut auf dem Prüfstand und vor einer möglicherweise erneuten einschneidenden Umstrukturierung. Es wurden mehrere Bauhöfe zusammengelegt und sogenannte Mastermeistereien gebildet. Diese sind nun für ein deutlich größeres Gebiet zuständig als vorher. Dadurch werden u.a. die Unterhaltungswege immer länger und die Leistungsfähigkeit dieses Betriebes geringer.

➤ **Wegfall der Unterhaltungskosten für Fahrbahn, Radwege, Brücken, Lichtsignalanlagen / Abstandsbeiträge**

Die finanziellen Auswirkungen durch den Wegfall der Unterhaltungsarbeiten an den abzugebenden Anlagen sind in der Anlage 3 dargestellt. Bei dem Wechsel eines Straßenbaulastträgers sind alle Anlagen in einem ordnungsgemäßen Zustand zu übergeben. Ist dies nicht möglich, sind Abstandsbeiträge für die unterlassene Instandhaltung dieser Anlage an den neuen Straßenbaulastträger zu zahlen. In der Anlage 4 befinden sich hierzu weitere Ausführungen.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die Stadt bei Übernahmen von Verkehrsinfrastrukturanlagen (hier: Brücken) in der Vergangenheit keine Zahlungen für mittel oder langfristig anstehende Instandsetzungsmaßnahmen erhalten hat. Beispielhaft sind hier die wegen einer Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in den 1990er Jahren ablösefrei übernommenen Brücken Scheideweg, Winkelstraße, Lortzing-/Tauschlagstraße von der RBH/RAG und Voßstraße von der DB zu nennen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Den in der Anlage 3 benannten positiven Auswirkungen auf den Ergebnishaushalt, durch eine mögliche Übertragung der Straßenbaulast, steht das Risiko der zu erwartenden Ablösebeträge in nicht bekannter Höhe gegenüber. Die möglichen finanziellen Auswirkungen für den Fall der Abgabe der Straßenbaulast der Ortsdurchfahrten an die anderen beiden Straßenbaulastträger können derzeit nicht benannt werden.

Beschlussentwurf:

Die Stadt Gladbeck behält die Straßenbaulastträgerschaft der Ortsdurchfahrten an den Landes- und Kreisstraßen und erklärt sich entsprechend gegenüber dem zuständigen Ministerium.

Über das Ergebnis der Prüfung der Willenserklärung zur Beibehaltung der Straßenbaulast durch das Ministerium und die oberste Kommunalaufsichtsbehörde wird der HFA zu gegebener Zeit in Kenntnis gesetzt.

Der Bürgermeister
I.V.

-Harter-
Stadtbaurat

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: