

Wenn die Stadt Gladbeck weiterhin Träger der Baulast bleiben möchte, muss die Stadt eine Erklärung gegenüber der obersten Straßenbaubehörde abgeben. Diese Erklärung kann nur einheitlich für Landes- und Kreisstraßen abgegeben werden. Diese Willenserklärung erfolgt formlos bis zum 31.12.2024 und darf keine Bedingungen und Auflagen enthalten.

Das Baudezernat hat zusammen mit der Kämmerei und dem Rechtsamt die Vor- und Nachteile einer Abgabe der Straßenbaulastträgerschaft geprüft. Im Ergebnis wird empfohlen, den Beschluss von 2013 zu erneuern und die o. g. Erklärung an das Land abzugeben, damit die Straßenbaulast an den Ortsdurchfahrten der Landes- und Kreisstraßen im Stadtgebiet Gladbeck bei der Stadt Gladbeck verbleibt.

Erläuterung des Sachverhaltes

Der weitaus überwiegende Teil der Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen gehört zum sog. städtischen Vorbehaltsnetz (umgangssprachlich „Hauptstraßen“), in dem die wichtigsten innerstädtischen und stadtübergreifenden Verkehre abgewickelt werden (vgl. Anlage 1a). Über das städtische Vorbehaltsnetz werden wesentliche Teile des innerstädtischen Verkehrs abgewickelt und die entsprechenden Straßen sind zentral für die Verkehrslenkung und zur Beeinflussung von Verkehrsströmen in einer Stadt.

Für die Ortsdurchfahrten in diesem Netz war bisher immer die Stadt Gladbeck zuständig. Lediglich die sog. freien Strecken der Landes- und Kreisstraßen werden durch Straßen.NRW bzw. den Kreis unterhalten. Freie Strecken sind technisch betrachtet weitestgehend frei von direkt angrenzender Bebauung. In der Stadt Gladbeck sind das u. a. die Konrad-Adenauer-Allee und Teile der Bottroper Straße (beide in der Baulast von Straßen.NRW), Teile der Hornstraße und ein Teilabschnitt der Feldhauser Straße (beide in der Baulast durch den Kreis).

Abwägung

Nachfolgend erfolgt eine Abwägung der Auswirkungen bei einer Abgabe der Straßenbaulast an Dritte. Weitergehende Informationen befinden sich in den Anlagen:

- Anlage 1a: Offizieller Plan des Landes mit einer Übersicht der betroffenen Straßen
- Anlage 1b: Übersichtsplan Klassifiziertes Straßennetz
- 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

- **Abgabe der Planungshoheit**

Mit der Abgabe der Straßenbaulast würde die bisher ausgeübte kommunale Planungshoheit zur zukünftigen Straßenraumgestaltung an Land bzw. Kreis abgegeben. Zu erwarten ist damit eine Planung gemäß einschlägiger Richtlinien mit nur sehr begrenzter kommunaler Einflussnahme. Die bisherige Vorgehensweise mit mehrmaliger Beratung im Fachausschuss

sowie Bürgerbeteiligung wäre in dieser Form hinfällig. Zu erwarten wäre, dass spezielle kommunale Besonderheiten, Wünsche oder gestalterische Ansprüche nur nachrangig Berücksichtigung finden (insb. bei Landesstraßen).

- **Verlust der Entscheidung, ob und wann 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 aktuell in Baulast von Kreis und Landesbetrieb befindlichen freien Strecken der Landes- und Kreisstraßen 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. Land- und Kreis legen in eigener Verantwortung fest, wann welche Maßnahmen durchgeführt werden. Dies würde zukünftig auch für Streckenabschnitte der bisherigen Ortsdurchfahrten gelten. Dies gilt sowohl für investive Maßnahmen (Erneuerung) als auch für Unterhaltungsmaßnahmen, Markierungen etc.

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

Bei Abgabe der Straßenbaulast ist die Zuständigkeit für den gesamten Straßenraum für den Nutzer nicht mehr eindeutig. Während die Fahrbahn in Baulast von Land bzw. Kreis fällt, können die Nebenanlagen (Gehweg, Parkstreifen) in Zuständigkeit der Stadt Gladbeck verbleiben. Ein zusätzlicher Radweg wäre wieder in der Zuständigkeit von Kreis oder Land. Aus diesem Grund müssten Umbaumaßnahmen immer – mit dem entsprechenden zusätzlichen bürokratischem Aufwand- gemeinschaftlich durchgeführt werden. Sämtliche Bereiche der Straßenunterhaltung (Unfall, Schilder, Bürgerhinweise etc.) müssten von beiden Baulastträgern (hier Stadt und Kreis) bearbeitet werden.

- **Betriebliche Unterhaltung / Standardabsenkung zu erwarten**

Wie alle Straßenbaulastträger haben auch das Land und der Kreis Recklinghausen mit knappen finanziellen und personellen Ressourcen zu kämpfen. Dies führt zwangsmäßig zu einer Priorisierung von Unterhaltungsmaßnahmen. Erwartungsgemäß werden die OD der Stadt Gladbeck aufgrund der untergeordneten Rolle im überregionalen Straßennetz zukünftig nachrangig behandelt. Ein gutes Beispiel ist hier die Konrad-Adenauer-Allee, bei der die Unterhaltung seitens des Landes hinter dem Gladbecker Standard zurück bleibt, was regelmäßige Beschwerdelagen seitens der Bürgerschaft zur Folge hat.

- **Bauliche Erhaltung / Neubau**

Mit der Baulast wechselt auch das Eigentum der Straßen zum neuen Baulastträger. 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. Aus dem städtischen Anlagevermögen sind sie allerdings auszubuchen. Beispielhaft können hier die Horster Straße, Wiesmannstraße und Beisenstraße genannt werden. (Ausführung siehe Anlage 4). Die in den vergangenen Jahren getätigten Ausgaben in der Unterhaltung und dem Neubau erzeugen beim zukünftigen Baulastträger

einen in den kommenden Jahren deutlich reduzierten baulichen Unterhaltungsbedarf. Die „Ernte“ der sinnvollen Arbeit wird durch den neuen Baulastträger eingefahren.

- **Wegfall der Unterhaltungskosten für Fahrbahn, Radwege, Brücken, Lichtsignalanlagen / Abstandsbeträge**

Erwartet wird allerdings, dass beim Wechsel eines Straßenbaulastträgers alle Anlagen in einem ordnungsgemäßen Zustand übergeben werden. Ist dies nicht möglich, sind Abstandsbeträge für die unterlassene Instandhaltung dieser Anlage an den neuen Straßenbaulastträger zu zahlen. Belastbare Zahlen sind hierzu aktuell nicht benennbar. Es ist allerdings zu erwarten, dass alleine die Ermittlung mit einem erheblichen Aufwand einhergehen dürfte und die zu leistenden Zahlungen in ihrer Höhe streitbehaftet sein dürften.

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.

Die finanziellen Auswirkungen durch den Wegfall der Unterhaltungsarbeiten an den abzugebenden Anlagen sind in der Anlage 3 dargestellt.

- **Behinderung bei wichtigen Projekten der Stadt**

Die Erfahrung zeigt, dass kommunale Projekt bei einer notwendigen Abstimmung mit anderen Baulastträgern in dem Aufwand erheblich steigen. Beispielhaft können hier zwei Projekte genannt werden: Die Ansiedlung des Baumarktes an der Konrad-Adenauer-Allee war mit erheblichem bürokratischem Aufwand mit Straßen.NRW verbunden. Der Zentrale Busbahnhof (ZOB) Oberhof liegt an einer Kreisstraße. Damit wäre mit dem Kreis als möglichen neuen Straßenbaulastträger für die Zweckeler Straße / Grabenstraße ein weiterer Entscheidungsträger und Finanzverantwortlicher im Projekt beteiligt.

- **Keine Entscheidungsmöglichkeiten der Politik**

Die Art und Weise sowie der Zeitpunkt der Einbeziehung der bisher zuständigen Beschlussgremien der Stadt (z. B. den STUKM) 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 könnten.

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 "eigentlich" an den neuen Straßenbaulastträger zu richten, der nicht vor Ort sitzt. Da i. d. R. die Verwaltung erste Ansprechperson für die Bürgerschaft ist, werden die Anfragen dort auflaufen und zu zusätzlichem Aufwand bei der Beantwortung führen.

- **Verlängerung der Reaktionszeiten im Betrieb**

Beispielhaft können hier verstopfte Straßenabläufe genannt werden. Die Straßenmeistereien befinden sich in Marl und Gelsenkirchen. Bei Überflutungen durch verstopfte Straßenabläufe (Konrad-Adenauer-Allee, Bottroper Str.) ist mit vergleichsweise hohen Reaktionszeiten zu rechnen. Erschwerend kommt hinzu, dass diese Bauhöfe ein wesentlich größeres Gebiet abdecken müssen und andere Prioritäten setzen könnten.

- **Nutzung von Synergien Kanal- und Straßenbau kaum möglich**

"Kombimaßnahmen", bei denen z.B. im Zuge von Kanalbaumaßnahmen mit ergänzenden finanziellen Mitteln aus dem Straßenbau Straßenraumveränderungen erreicht werden konnten, wären zukünftig nur noch schwer vorstellbar. Aber auch Kombinationen aus Straßenbau und Städtebau dürften mit fremden Straßenbaulastträgern schwerer umzusetzen sein.

- **Straßenreinigung / Winterdienst**

Für die Straßenreinigung und den Winterdienst wäre die Stadt nicht mehr zuständig. Inwieweit z. B. der Winterdienst in der jetzigen Qualität aufrechterhalten werden kann, ist nicht absehbar.

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

Alle Flurstücke müssen bei einem Straßenbaulastträgerwechsel „geteilt“ werden, damit das Grundeigentum Fahrbahn / Radweg (siehe Teilung der Zuständigkeit) an den jeweiligen Träger übertragen werden kann. Die Gehwege / Parkstände würden bei der Stadt verblei-

ben. Für die Trennung der Flurstücke und die Eigentumsübertragung entsteht ein hoher Kosten- und personalintensiver Aufwand (Vermessung, Teilung der Flurstücke, notarielle Beurkundung).

An dieser Stelle der Hinweis, dass damit auch das Eigentum (Grund und Boden) an den neuen Straßenbaulastträger übergeht.

- **Rückgabe an die Stadt bei Steigerung der Einwohnerzahl über 80.000**

Wenn die Stadt Gladbeck bei dem nächsten Zensus mehr als 80.000 Einwohnende hat, gehen die OD automatisch an die Kommune zurück. Bevölkerungsentwicklungen sind erfahrungsgemäß schwer abschätzbar. Aufgrund der aktuellen Einwohner:innenanzahl kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass die Einwohnerzahl zum nächsten Zensus über 80.000 liegt.

Fazit

Die finanziellen, rechtlichen, planerischen und technischen Auswirkungen der Rückgabe der OD haben überwiegend negative Auswirkungen für die Stadt Gladbeck. Der Gestaltungsspielraum der Stadt wird wesentlich eingeschränkt. Aus diesem Grund empfiehlt die Verwaltung die OD im Eigentum der Stadt Gladbeck zu belassen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende **Siehe Anlage 3**

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

Klimarelevante Auswirkungen:

- keine wesentliche Klimarelevanz**
Die Durchführung der Haupt- und Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- keine negative oder eine positive Klimawirkung**
Die Durchführung der Alternativenprüfung war daher nicht notwendig (keine Anlage).
- eine negative Klimawirkung**
Die Alternativenprüfung wurde durchgeführt und das Prüfungsergebnis ist als Anlage beigefügt.

Beschlussentwurf:

Die Stadt Gladbeck behält die Straßenbaulast 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 HFDA in 2025 in Kenntnis gesetzt.

Die Bürgermeisterin
i.V.



- Dr. Volker Kreuzer -
Erster Beigeordneter/Stadtbaurat

In der Sitzung des

- _____-Ausschusses
 - Rates
 - Haupt-, Finanz- und Digitalisierungsausschusses
- am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: