Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtgrün, Mobilität, Umwelt und Geodaten
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 104 - Straßen und Verkehr
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Jürgen Pelz 563 - 5305 563 - 8422 Juergen.Pelz@stadt.wuppertal.de
	Datum:	29.04.2021
	Drucks.-Nr.:	**VO/0653/21** öffentlich

Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
26.05.2021	**BV Cronenberg**	**Empfehlung/Anhörung**
08.06.2021	**Ausschuss für Verkehr**	**Empfehlung/Anhörung**
16.06.2021	**Hauptausschuss**	**Empfehlung/Anhörung**
17.06.2021	**Rat der Stadt Wuppertal**	**Entscheidung**

Straßen- und Wegekonzept für den Stadtbezirk Cronenberg

Grund der Vorlage

Änderung des Kommunalabgabengesetzes NRW zur Einführung eines Straßen- und Wegekonzepts (§ 8a KAG NRW).

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Wuppertal beschließt das Straßen- und Wegekonzept 2021/2025 für die Straßen im Stadtbezirk Cronenberg gemäß Anlage 1.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Meyer

Begründung

1. Ausgangslage
Das Land Nordrhein-Westfalen hat mit der Einfügung des § 8a in das Kommunalabgabengesetz NRW (KAG NRW) ein sogenanntes **„Straßen- und Wegekonzept“ (StrWK)** eingeführt. Dieses Konzept ist vom Rat der Stadt Wuppertal zu beschließen und regelmäßig fortzuschreiben (vgl. VO/0512/20). Der Gesetzgeber möchte damit eine bessere Transparenz für die Beitragszahlenden erreichen:

- Das Straßen- und Wegekonzept muss einen Zeithorizont von **5 Jahren** umfassen, um möglichst frühzeitig über mögliche Beiträge zu informieren.
- Es soll alle Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen für die Verkehrsflächen, die Beleuchtung und die Kanalisation auflisten und dabei differenzieren, welche Maßnahmen voraussichtlich zu Beiträgen führen. Der Gesetzgeber hat hierbei nur die Straßenbaubeiträge nach § 8 KAG NRW im Blick gehabt.

Der Begriff „**Konzept**“ ist dabei wörtlich zu nehmen. Das Konzept hat keine Beschlussqualität hinsichtlich der endgültigen Finanzierung und tatsächlichen Umsetzung, insoweit hat es keine Verbindlichkeit. Für eine tatsächliche Priorisierung der im Konzept enthaltenen Maßnahmen im Abstimmungsverfahren zur Haushaltsaufstellung müssen zunächst weitere Grundlagen erarbeitet werden. Diese liegen derzeit noch nicht vor und können erst im Kontext der Beratungen zu den kommenden Doppelhaushalten konkretisiert werden. Der Beschluss über das StrWK gemäß Anlage 1 durch den Rat der Stadt Wuppertal ist jedoch grundsätzlich erforderlich, um überhaupt Fördermittel des Landes NRW zur Reduzierung der Straßenbaubeiträge abrufen zu können. Dies erfolgt auch rückwirkend für die ab 2018 beschlossenen beitragsfähigen Straßen- und Kanalbaumaßnahmen (vgl. Teil B, Ziffer 2 in Anlage 1).

Im Kern ist es dem Gesetzgeber um die Klärung folgender Fragestellungen gegangen:

1. Welche Straßenabschnitte sind langfristig, d.h. in den **nächsten Jahren** zu ertüchtigen oder zu optimieren, d.h. instand zu setzen, zu erneuern und/oder umzubauen?
2. **Wo, wann und wofür** könnten von dem betroffenen Personenkreis **Straßenbaubeiträge** nach § 8 KAG NRW eingefordert werden?

2. Schaffung von Grundlagen
Voraussetzung für eine Antwort auf die oben aufgeworfenen Fragen ist eine Bedarfsplanung für Straßenbaumaßnahmen und eine hinreichende Datenbasis. Unabhängig von der nunmehr landesweit geregelten Anforderung hat sich die Stadt Wuppertal in den letzten Jahren bereits auf ein zielgerichtetes Erhaltungsmanagement konzentriert. Für das circa 1000 Kilometer lange Straßennetz der Stadt Wuppertal ist zunächst eine hinreichende Datenbasis unerlässlich. Die Vielzahl der Straßenabschnitte und deren jeweilige Situation lässt sich sonst nicht überblicken. Deshalb wurden zunächst die Bestandsdaten und die Zustandsdaten durch einen Dienstleister (vgl. VO/0671/19) erfasst. Darauf aufbauend wurde eine konkrete Vorplanung für ein stadtweites Erhaltungsprogramm gestartet. Diese Bedarfsplanung wurde vor kurzem fertig gestellt und ist in Anlage 2 dargestellt. In allen gekennzeichneten Straßen wurde von einem externen Ingenieurbüro eine grundsätzliche Priorisierung für potentiell erforderliche Erhaltungsmaßnahmen vorgenommen. Das Schadensbild und die voraussichtliche Zustandsentwicklung, die Bedürfnisse des Umfeldes und die verkehrlichen Anforderungen wurden genauer betrachtet und möglichst objektiv bewertet. Letztendlich hat ein Fachingenieur daraus eine Dringlichkeit für alle zusammenhängend schadhaften Straßenabschnitte abgeleitet. Kleinteilige Schadensbereiche wurden nicht genauer betrachtet und müssen anlässlich der laufenden Straßenerhaltung bearbeitet werden. Zukünftig wird es für die Grundstückseigentümer*innen und die Bezirksvertretungen

insbesondere anhand der Anlage 2 ersichtlich sein, wo perspektivisch in den nächsten Jahren Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen – die in einigen Fällen auch zu Beiträgen führen werden – erforderlich sind.

Dahingegen handelt es sich bei dem ersten StrWK der Stadt Wuppertal aktuell noch um ein unvollständiges Konzept, weil derzeit aus Kapazitätsgründen nur abgestimmte und schon geplante Maßnahmen aufgelistet werden können. Offenkundig finden sich deshalb in den Tabellen teils noch zu wenige Maßnahmen oder sie sind ungleichmäßig verteilt. Warum ist das so?

- Voraussetzung für die Einstufung der Beitragsfähigkeit ist in der Regel die Entnahme von Bohrkernen und eine hinreichend detaillierte Maßnahmenplanung. Diese Grundlagen liegen derzeit nur in wenigen Fällen vor. Perspektivisch sind alle in Anlage 2 (= Bedarfsplanung) dargestellten Maßnahmenabschnitte hinsichtlich der Beitragsfähigkeit zu differenzieren und werden nach und nach mit der erforderlichen Fortschreibung in das StrWK aufgenommen.
- Bei der Zustandserfassung lag der Schwerpunkt auf den Fahrbahnen. Gehwegabschnitte wurden hier im Sinne von Begleitmaßnahmen betrachtet. Es ist geplant, in den Folgejahren auch eine detaillierte Betrachtung der Gehwege vorzunehmen.
- Das erstmals in Anlage 1 abgebildete StrWK wurde zunächst entsprechend dem vom Land definierten Muster strukturiert. Es umfasst die gemäß Verwaltungsvorschrift geforderten Basisinformationen. Im Kontext der sehr vielfältigen Rahmenbedingungen und Anforderungen in einem 1000 km langen Straßennetz ist es nicht möglich, dass das StrWK eine Art Universalkonzept für alle fachlichen Themen rund um die öffentliche Straße wird, und gleichzeitig die Besonderheiten eines operativen Bauprogramms erfasst.

3. Künftiges Vorgehen

In der Folge werden den Bezirksvertretungen für die bezirklichen Straßen und dem Verkehrsausschuss für die überbezirklichen Straßen auch künftig – ergänzend zu dem StrWK – die laufenden Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen zur Beratung in einer gesonderten Drucksache vorgelegt. Dieses kurz bis mittelfristige Bauprogramm, welches bereits in der Vergangenheit regelmäßig fortgeschrieben und beraten wurde, umfasst einen Zeithorizont von ca. **2 Jahren** und wird künftig als „**operatives Bauprogramm**“ bezeichnet.

Dahingegen befinden sich das hier zu beschließende StrWK und die ergänzende Information zu der Bedarfsplanung für das Erhaltungsmanagement auf einer konzeptionellen bzw. strategischen Ebene. In der Anlage 3 sind einige Grundsätze zu dieser Thematik nochmal konkreter erläutert:

- Insbesondere im Hinblick auf die haushaltsmäßige Darstellung ist im Grundsatz zu beachten, ob der Schwerpunkt einer Maßnahme auf einer begrenzten Instandsetzung bzw. Erneuerung/Verbesserung liegt oder ob es sich um einen weitreichenderen Um- oder Ausbau handelt. Kleinere bis mittlere Erhaltungsmaßnahmen mit dem Ziel einer Instandsetzung oder Erneuerung/Verbesserung können aus den laufenden **pauschalen Haushaltsansätzen** für die Straßenerhaltung finanziert werden und müssen nicht als Einzelmaßnahme im Haushalt der Stadt Wuppertal veranschlagt werden. Größere Um- und Ausbaumaßnahmen müssen dagegen immer als **Einzelprojekte** im Finanzplan dargestellt werden.
- Unabhängig von der haushaltsmäßigen Berücksichtigung führen kleine wie große Maßnahmen der Erneuerung/Verbesserung ebenso wie Um- oder Ausbaumaßnahmen regelmäßig zu Straßenbaubeiträgen nach § 8 KAG NRW. Soweit Straßen oder Teileinrichtungen noch nicht erstmalig hergestellt sind, können die vorgenannten Maßnahmen auch zu Erschließungsbeiträgen nach dem Baugesetzbuch (BauGB) führen (vgl. Teil B, Ziffer 1 in Anlage 1). In manchen Fällen reichen hierfür auch schon einfache Instandsetzungsmaßnahmen.

Mit der Datenbasis bzw. Bedarfsplanung in Anlage 2 ist es nunmehr möglich, frühzeitig und langfristig die Reihenfolge für die erforderlichen **Erhaltungsmaßnahmen** in den Straßen eines Stadtbezirks zu definieren. Mittelfristig wird die Bedarfsplanung auch in Listenform konkretisiert und die Schadensabschnitte mit hoher Priorität werden planerisch weiter ausgearbeitet. Die langfristige Priorisierung von **Ausbaumaßnahmen** als Einzelprojekte leitet sich weitestgehend aus verkehrs- und/oder stadtentwicklungspolitischen Zielen und den Entwicklungen im Umfeld der einzelnen Straßen ab.

Die weitere Entwicklung hinsichtlich der Ausweitung und Fortschreibung des StrWK und der Umsetzung von beitragsfähigen Maßnahmen ist eng verknüpft mit den personellen Ressourcen und der Haushaltsplanung. Die frühzeitige und auf einen mittelfristigen Zeitraum abgestellte Planung von Maßnahmen, die Beantragung der Fördermittel und die nach dem neuen § 8a KAG NRW eigentlich verpflichtenden Anliegerversammlungen bei allen größeren und nach dem KAG NRW beitragspflichtigen Maßnahmen (wichtig: das BauGB enthält eine solche Verpflichtung im Zusammenhang mit der Erhebung von Erschließungsbeiträgen nicht!) führen zu einem deutlich erhöhten Verwaltungsaufwand.

Kosten und Finanzierung

Sobald einzelne Maßnahmen des StrWK zur Umsetzung kommen sollen, müssen diese im Haushalt des jeweiligen Jahres aus den Pauschalen oder aus einer Einzelveranschlagung finanzierbar sein. Über die geplanten Baumaßnahmen wird dann im Kontext des operativen Bauprogramms erneut informiert und bei Maßnahmen mit Baukosten von mehr als 100.000 € den zuständigen Gremien (Bezirksvertretungen bei bezirklichen Straßen, Verkehrsausschuss bei überbezirklichen Straßen) zur Beschlussfassung vorgelegt.

Zeitplan

§ 8a KAG NRW fordert eine Fortschreibung des StrWK mindestens alle zwei Jahre. Sofern die personellen Kapazitäten dies möglich machen, soll zur Sicherstellung einer hinreichenden Aktualität und Transparenz eine Fortschreibung in kürzeren Zeitabständen erfolgen (halbjährlich oder jährlich).

Anlagen

Anlage 1: Straßen- und Wegekonzept nach § 8a KAG NRW
Anlage 2: Bedarfsplan Straßenerhaltung mit Straßenzustand, Erhaltungsabschnitten und Prioritätsstufen
Anlage 3: Grundsätze zum Erhaltungsmanagement