Bezirksamt Brackwede, 04.08.2022, 5249
Stadtbezirk Gadderbaum

Kurzprotokoll über die Ergebnisse der interfraktionellen projektbezogenen Arbeitsgruppensitzung „Verkehr“ der Bezirksvertretung Gadderbaum am 04.08.2022

Beginn: 08.30 Uhr
Ende: 10.00 Uhr
Ort: Bezirksamt Brackwede

Teilnehmer*innen:

Frau Bezirksbürgermeisterin Pfaff
Herr Brunnert
Herr Heimbeck
Herr Spilker

Sowie

Herr Lichtenberg, Herr Sundermann (660.31) und Herr Stührenberg (660.13), Amt für Verkehr
Herr Hellermann und Frau Kimpel, Bezirksamt Brackwede

TOP 1

„Wesentliche Neuerungen durch das 5. Änderungsgesetz zum Kommunalabgabengesetz (KAG) für das Land NRW“

Frau Pfaff begrüßt die Anwesenden und erteilt Herrn Lichtenberg das Wort.

Herr Lichtenberg berichtet zunächst, dass es im gesamten Stadtgebiet 1.300km Straße gäbe. Ein 250km großes Netz lässt das Amt für Verkehr pro Jahr vom TÜV (oder anderen geeigneten Fa.) im Rahmen einer Ausschreibung befahren und den Zustand feststellen und auswerten. In 10 Meter Blöcken sei der Straßenzustand beschrieben.

Herr Sundermann erläutert daraufhin die Vorgehensweise des Amtes für Verkehr anhand einer internen Arbeitskarte, bei der in den jeweiligen Straßen Fotos zur Anschauung des Zustandes hinterlegt sind. Anhand dieser Fotos und der Datenauswertung sei das Straßenzustandskonzept erstellt worden.

Damit könnten die Straßen nachvollziehbar eingeordnet werden.

Bisher seien Zustandsklassen von 1-5 gebildet worden. Dies hätte die Stadt aufgrund des zwingend zu verwendenden Musters des Landes NRW für ein Straßen- und Wegekonzept abändern müssen und die Zustandsklassen in Jahreszahlen geplanter Baumaßnahmen (2022 bis 2026) umwandeln. Dabei bedeute das aktuelle Jahr 2022/2023 den schlechtesten Zustand.

Herr Brunnert und Herr Spilker tragen vor, dass es sinnvoll gewesen wäre und ggfs. nachgebessert werden sollte, diese Erläuterungen zu den Zustandsklassen auch so in der Vorlage aufzunehmen, damit es für alle verständlicher sei. Die Erläuterung in einem Protokoll über die heutige Arbeitsgruppensitzung wären aber in diesem Fall ausreichend.

Herr Sundermann ergänzt seine Ausführungen noch, indem er mitteilt, dass nicht nur der Zustand der Straße, sondern auch die Kosten aller Straßenerhaltungsmaßnahmen, die in den letzten 5 Jahren erfolgt seien und bei denen keine nachhaltige Verbesserung des Straßenzustandes erzielt wurde (z.B. punktuelle Reparatur von Straßenschäden) sowie die Straßenerhaltungskosten des Umweltbetriebes mit als Kriterium gelten. Damit gäbe es zwei Faktoren, zum einen den technischen Zustand und zum anderen die bisherige wirtschaftliche Einbringung. Somit könnten möglichst objektiv nachprüfbar Fakten und Schlussfolgerungen zum Straßenzustand in Bielefeld erstellt werden.

Herr Brunnert äußert seine Verwunderung darüber, dass in der Liste der ganze Straßenzug (z.B. Langenhagen) aufgenommen worden sei, obwohl an den Straßen bereits Teilstrecken erneuert worden seien.

Herr Lichtenberg teilt dazu mit, dass der gesamte KAG-pflichtige Teil aufgeführt sein müsste, um die Vorgabe des Landes für die Landesförderung zu erfüllen.

Weiter führt er aus, dass in dem neuen Verfahren mindestens eine, eigentlich sogar zwei Anliegerversammlungen durchgeführt werden müssten.

Sei der Zustand der Straße aufgrund der Verkehrssicherungspflicht nicht tragbar, würde von Seiten der Verwaltung zunächst eine Tendenzplanung der Arbeiten vorgestellt. Dazu würden dann die Anlieger gehört. Aus deren Anregungen würden dann Planungsvarianten erarbeitet, die dann nochmal den Anliegern vorgestellt würden.

Mit dem Votum der Anlieger ginge die Verwaltung in die Bezirksvertretung zur Entscheidung. Die Planung werde von den Teams 660.31 und 660.22 erarbeitet; der Ausbau obliege den Kollegen von 660.32.

Herr Lichtenberg führt weiter aus, dass es grundsätzlich zwei rechtlich unterschiedlich zu bewertende Ausbauarten gäbe.

Die eine sei die nach § 127 BauGB, Erschließungsbeitrag = erstmalige vollständige Herstellung einer Straße. Diese rechtliche Regelung bleibt weiterhin unangetastet bestehen und ist nicht Bestandteil des Straßen- und Wegekonzeptes. Im vorliegenden Straßen- und Wegekonzept werden nur Straßen mit einer Beitragserhebung nach § 8 KAG NRW betrachtet.

Auf Nachfrage teilen Herr Lichtenberg und Herr Sundermann mit, dass es in Gadderbaum ca. 41 Straßen gäbe, die im neuen Straßen- und Wegekonzept aufgrund ihres Zustandes und der nicht nachhaltigen Unterhaltungskosten aufgenommen worden seien. Aufgrund der Einwohnerschaft in Bethel gäbe es dort eine etwas andere Gewichtung.

Frau Pfaff möchte wissen, ob der Ausbau der Straßen mit Pflaster oder Asphalt zu unterschiedlichen Kosten/Bestandsdauer führe?

Herr Lichtenberg verneint dies. Eine Asphaltdecke müsste innerhalb des für eine Straße geltenden Erneuerungszeitraumes von ca. 40 Jahren einmal nach 20-25 Jahren eine neue Decke bekommen. An reinen Pflasterstraßen sind im Rahmen der Nutzungsdauer ebenfalls Unterhaltungsarbeiten auszuführen.

Herr Stührenberg erklärt das derzeitige geltende Modell der Anliegerbeiträge nach § 8 KAG NRW, die je nach Straßenart unterschiedlich gestaffelt seien. Bei Anliegerstraßen würden die Anlieger mit 70/80 % an den Kosten beteiligt, im Falle sogenannter Haupteerschließungsstraßen mit 60/70 % und bei den großen Hauptverkehrsstraßen mit 40/60 %. Diese Prozentsätze ergeben sich aus der vom Rat der Stadt Bielefeld beschlossenen Bielefelder KAG-Satzung.

Damit Anlieger zukünftig gar nicht mehr herangezogen werden müssten, sondern das Land NRW die Kosten in Höhe der bisherigen Anliegerbeiträge übernehme, müsse jetzt der Beschluss des Straßenkonzeptes erfolgen, um die Rechtsgrundlage für die Gewährung dieser Landesförderung zu erfüllen.

Auch sehe der Zukunftsvertrag der jetzigen Landeskoalition eine Abschaffung der KAG-Beiträge vor. Da es dazu aber noch keine weiteren Beschlüsse gäbe, sei die derzeitige einzige formale Voraussetzung zur Vermeidung von Anliegerbeiträgen nach § 8 KAG NRW die Verabschiedung eines kommunalen Straßen- und Wegekonzeptes.

Sollten die Anliegerbeiträge, wie in einigen anderen Bundesländern, ganz abgeschafft werden, müsste das Land den Gemeinden und Städten in NRW finanzielle Ausgleichsmittel zur Verfügung stellen.

Auf Nachfrage von Herrn Spilker erklärt Herr Sundermann den Begriff Pavement (Fahrbahn) Management System (kurz PMS). Dies beschreibe eine Datenbank, die zur systematischen Erfassung aller für die Straßenunterhaltung notwendigen Informationen eines Straßennetzes genutzt werde. Zu diesem Zweck würden die in der Örtlichkeit erfassten Zustandsmerkmale (Daten), Straßenaufbaudaten, Verkehrsbelastungszahlen in ein EDV-System übertragen und ausgewertet. Anhand von Schadenentwicklungsmodellen der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr) wird dabei die weitere Entwicklung des Straßenzustandes analysiert. Durch die vermutete/errechnete Entwicklung des Straßenzustands ließen sich Straßenerhaltungsmaßnahmen oder Erneuerungsmaßnahmen (wann ist es sinnvoll welche Straße wie zu sanieren) auswählen, bei gleichzeitiger Finanzbedarfsermittlung unter Berücksichtigung der ausgewählten oder durchgeführten Maßnahmen für einen festgelegten Zeitraum. Berücksichtigung fänden auch der bilanzielle Anlagewert der vorhandenen Straßenbefestigung. Ziel dieses Systems sei es, den Einsatz der Finanzmittel für die Straßenunterhaltung unter betriebswirtschaftlichen und technischen Aspekten zu optimieren und eine Entscheidungshilfe für weitere Maßnahmen zu bieten.

Herr Brunnert merkt an, dass nur ein verlässliches rechtssicheres Konzept, Bestand haben könne. Daher verstehe er nicht, warum in der Vorlage von einem unverbindlichen Konzept gesprochen werde.

Herr Stührenberg erläutert, dass zum einen, verbindlich nur für die im Straßen- und Wegekonzept aufgeführten Straßen eine Förderung des Landes NRW in Höhe der errechneten Anliegerbeiträge gewährt werden könne. Zum anderen könne das Konzept nicht für den tatsächlichen Ausbau verbindlich sein, da, wie bereits ausgeführt, zunächst Anlieger und Politik beteiligt würden, bevor die jeweilige Baumaßnahme ausgeführt würde. Das Verfahren entspreche so der Rechtsgrundlage.

Nach § 8a KAG müsse zudem spätestens alle zwei Jahre das Konzept fortgeschrieben werden.

Sollte eine erforderliche/gewünschte Maßnahme bisher nicht in das Konzept aufgenommen worden sein, könne sie durch die Politik jederzeit in die Liste aufgenommen werden. Dadurch wäre gewährleistet, dass die Stadt Bielefeld für diese Maßnahme die Landesförderung bekommen kann und somit die Anlieger keine Kosten übernehmen müssen.

Herr Brunnert sieht in der Festlegung der geringfügigen Maßnahmen (Beschluss Punkt 6) eine Einschränkung der Kompetenz der Bezirksvertretung.

Herr Stührenberg entgegnet ihm, dass das Gegenteil der Fall sei.

Bei den dort genannten Maßnahmen (Beleuchtung, Kanalbau oder lediglich ein Straßenbestandteil sollen erneuert werden) gäbe es zwar keine Anliegerversammlung, sondern die Anlieger würden in anderer geeigneter Form (z.B. Online oder postalisch) beteiligt. Statt aber wie bisher lediglich eine Information über die Maßnahme als Mitteilung der Verwaltung zu erhalten, sollen die Bezirksvertretungen auch über diese Maßnahmen genau wie bei größeren Straßenbaumaßnahmen jetzt schon vorab beschließen.

Herr Brunnert fragt nach, ob das Amt für Verkehr eine stadtteilbezogene Liste der Straßen herstellen könnte.

Herr Sundermann sichert dies zu. Diese werde dem Protokoll beigefügt.

Herr Heimbeck möchte wissen, wie nun weitergearbeitet würde unter Berücksichtigung der bisherigen Prioritätslisten.

Herr Lichtenberg antwortet ihm, dass sie die Prioritätenlisten mit dem neuen Straßenwegekonzept und der dort festgelegten Schadensklasse abgleichen würden.

Herr Stührenberg gleicht die in der letzten Sitzung der BV gestellten Fragen mit dem bereits Erläuterten ab.

In Übereinstimmung mit den Anwesenden stellt er fest, dass die Fragen geklärt seien.

Die Bezirksvertretung Gadderbaum wird um Kenntnis und um Zustimmung gebeten.

gez. Kimpel