

KREISVERWALTUNG KAISERSLAUTERN

Abteilung 5
5/kk/
0479/2014



02.09.2014

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Termin	Status
Kreisausschuss	15.09.2014	nicht öffentlich
Kreistag	22.09.2014	öffentlich

Straßenbauprogramm 2015 - 2019

Sachverhalt:

1. Ausgangssituation

Die Ausbau- und Erneuerungsprojekte von Kreisstraßen wurden in den letzten Jahren maßgeblich bestimmt von der Förderpolitik des Landes Rheinland-Pfalz.

Im Zuge der Straßenzustandserfassung 2006-2007 („ZEB 2006“), in der erstmals auch eine durchgängige Fotobefahrung der überörtlichen Straßen mit ihren Ortsdurchfahrten vorgenommen wurde, wurde eine Klassifizierung nach einem Punktesystem (1-5) in 100m-Abschnitten (OD: 20m) vorgenommen und in einer Datenbank aufbereitet.

Dies ermöglichte uns erstmals eine flächendeckende Einschätzung der Qualität unseres Kreisstraßennetzes.

Das Land hatte insoweit seine Förderpraxis modifiziert, als es speziell für die freien Strecken, die einen mittleren Zustandswert von >4,5 aufwiesen, eine Erhöhung des Regelfördersatzes von 65% auf bis zu 75% ermöglichte. In gleicher Weise wurden die Fördersatzes für Brücken und Mauern bei entsprechendem Bauzustand um bis zu 10% angehoben.

Nachdem gleichzeitig das Innenministerium diese Punkteschwelle als Grenzwert für die Unabweisbarkeit von Straßenbaumaßnahmen gemäß §18 Abs.2 Nr.3 LFAG bei finanzschwachen Kommunen und damit als faktische Fördervoraussetzung festgelegt hatte, bildeten die Bewertungsdaten der ZEB 2006 die maßgebliche Basis für alle Straßenbauprogramme bis 2014.

Dies führte dazu, dass seither, mit wenigen Ausnahmen, der Bauschwerpunkt auf den sogenannten „freien Strecken“ lag. Neben dem Straßenzustand wurden hierbei die Netzbedeutung sowie die Verkehrsbelastung der Straße als Kriterien für die Prioritätssetzung herangezogen.

Zusätzlich war der Kreis in den Jahren 2011 und 2012 wegen der jeweils vorangegangenen strengen Winterwitterungen gezwungen, zusätzliche Gelder für die Beseitigung von Winterschäden im Rahmen der Unterhaltung und Instandsetzung auszugeben. Entsprechende Sonderprogramme wurden in Abstimmung mit dem LBM durchgeführt.

Die Situation stellt sich mit Abschluss des Straßenbauprogramms 2014 so dar:

- Die schlechten freien Strecken im Netz sind zu großen Teilen abgearbeitet
- Im wesentlichen verbleiben Strecken mit geringerer Verkehrsbedeutung, darunter Zufahrten zu Höfen
- Für mehrere Ortsdurchfahrten sind Planungsaufträge vergeben. Hier sind zumeist Planfeststellungsverfahren erforderlich.

Inzwischen steht fest, dass die Sonderförderung mit dem Ende des Jahres 2014 ausläuft. Zielsetzung muss jedoch sein, diese Förderung bis zum endgültigen Programmende auszuschöpfen. Hierzu werden, soweit möglich noch einzelne Förderanträge bis zum Jahresende 2014 bei LBM vorgelegt.

Wichtig:

Die jährliche Fördersumme beträgt insgesamt ca. 600 bis 650 T€, sodass Straßenbaumaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von ca. 1 Mio. €/Jahr geplant werden können.

2. Methodik

Vor dem geschilderten Hintergrund werden die Straßenbaumaßnahmen der nächsten Jahre unter folgenden Aspekten zu betrachten und in einer Prioritätenliste aufzuführen sein:

1. Sanierung bzw. Verbesserung der Ortsdurchfahrten
2. Sanierung der Stichstraßen und ODs der Höfe
3. Sanierung weiterer freier Strecken (ggf. auch nicht-investiv im Rahmen der Instandsetzung)

Aufgrund der Finanzsituation des Landkreises wird sich die Auswahl von Bauprojekten im mittelfristigen Programm auf diejenigen Projekte konzentrieren müssen, die den kommunalaufsichtsbehördlichen Voraussetzungen entsprechen. Demnach kann die Bewilligung einer Landeszuwendung für eine Straßenbaumaßnahme kommunalaufsichtsbehördlich nur befürwortet werden, wenn es sich bei der Maßnahme entweder

- „1. *um ein bereits begonnenes Vorhaben handelt, für das abgeschlossene Bauabschnitte technisch nicht gebildet werden können, **oder um ein solches Vorhaben handelt, das in sachlicher und zeitlicher Sicht unabweisbar erscheint, weil seine Unterlassung zu schweren Schäden oder Gefahren führen würde** (vergleichbar ein Schulhaus oder eine Brücke drohen einzustürzen)*
2. *um ein Vorhaben handelt, das in einem **interministeriellen Verfahren nach § 18 Abs.2 Nr.3 LFAG aus dringenden Gründen des Gemeinwohls für notwendig erklärt wurde.*** (Auszug aus einer Stellungnahme der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion Trier)

In der Praxis bedeutet dies, dass die erste Bedingung immer dann als erfüllt gilt, wenn der Zustands-Mittelwert des geplanten Vorhabens in der jeweils aktuellen Zustandserfassung des Landes (derzeit ZEV 2011) **höher als 4,5** liegt, bzw. mehr als 60% der betrachteten Abschnitte einen Zustandswert > 4,5 haben.

Von diesem Hintergrund konzentrieren sich die als Anlage beigefügten Projektvorschläge, die in Abstimmung mit LBM Kaiserslautern erarbeitet wurden, auf Maßnahmen dieser

Kategorie.

Darüber hinaus sind noch Projekte aufgeführt, für die bereits in früherer Zeit Planungsaufträge an LBM erteilt wurden.

Schließlich wird im Hinblick auf die kritischen Kreisfinanzen, aber auch im Lichte des OVG-Urteils vom 11.11.2010 -1 A 10645/10.OVG- (in diesem Urteil wird im Ergebnis festgestellt, dass eine Gemeinde keinen Anspruch hat, dass **sämtliche** Ortsteile durch eine überörtliche Strasse an das öffentliche Straßennetz angeschlossen sind) über Zweckmäßigkeit und Gesamtwirtschaftlichkeit von Abstufungen derjenigen Kreisstraßen zu diskutieren sein, die aufgrund der Netzstruktur und Querschnittsbelastung nur eine sehr geringe Bedeutung haben, bzw. als reine Zufahrtsstraßen vor allem zu Gehöften nicht mehr als Straßen von überörtlicher Bedeutung anzusehen sind.

3. Tabellen 1 bis 3: Der konkrete Sanierungsbedarf

Die als Anlage beigefügten drei Übersichten sollen den Kreisgremien als Diskussions- und Entscheidungsbasis für die Erstellung einer mittelfristigen Prioritätenliste im Rahmen der Haushaltsplanung dienen.

Die Ortsdurchfahrten und die freien Strecken werden jeweils in separaten Tabellen betrachtet.

Ihre Struktur ist folgendermaßen aufgeteilt:

- Am Anfang der Tabelle stehen zunächst die „gesetzten“ Vorhaben, die bereits angestoßen sind, sei es in der aktuellen Haushaltsplanung, oder durch erteilte Planungsaufträge. Alle diese Vorhaben erfüllen die Bedingungen der Unabweisbarkeit.
- Sodann werden sämtliche übrigen Projekte dargestellt, die die oben genannten Machbarkeits-Bedingungen erfüllen, aber noch nicht weiter konkretisiert sind
- Schließlich werden noch diejenigen Projekte **nachrichtlich** aufgeführt, die zwar die Bedingungen der Unabweisbarkeit nicht erfüllen, für die jedoch Planungsaufträge bzw. Vorabsprachen angestoßen sind.
- Weitere Projekte werden **nicht** aufgeführt. Sollte sich bautechnischer Bedarf (z.B. Straßenzustandsverschlechterung, Erfordernis von Kanalbaumaßnahmen etc.) ergeben, wird im Einzelfall zu prüfen sein, inwieweit einzelne Maßnahmen nach § 18 LFAG begründet werden können und in die vorhandene Priorisierung „dazwischengeschoben“ werden können.
- Die Knotenmaßnahmen mit Landes- oder Bundesstraßen werden separat dargestellt, da hier in aller Regel eine Förderbarkeit gegeben sein wird, sobald von Seiten des Landes die Finanzierung für den Landesanteil gesichert ist.
- Soweit möglich, werden die Kosten benannt (Brutto-Schätzwerte, d.h. einschl. des Förderanteils).

Der Kreistag wird gebeten, die Priorisierung insgesamt durch Vergabe einer laufenden Nummerierung vorzunehmen - also nicht gesondert für jede der drei Tabellen, sondern als eine fortlaufende Nummerierung über alle drei Tabellen hinweg - . |

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag priorisiert die vorgelegten Listen für das Kreisstraßenbauprogramm der nächsten ca. 5 Jahre mittels durchlaufender Nummerierung. |

|Im Auftrag:

Karl-Ludwig Kusche |

Anlage 1_freie Strecken
Anlage 2_Ortsdurchfahren
Anlage 3_Knotenpunkte