

Der Bürgermeister

Amt für Bauservice und Bauordnung
Herr Dieter Rotter, Tel. 171339

TOP: Straßenausbauprogramm nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG-Programm)

Beschlussvorlage Nr. 055/2011

Produkt: 120 010 040 Straßenbau und -unterhaltung (Koordinierung und Finanzierung)

Beratungsfolge

Bau- und Verkehrsausschuss

Behandlung

öffentlich

Sitzungstermine

23.03.2011

Finanzielle Auswirkungen?

ja nein

investiv konsumtiv

Aufwendungen/Auszahlungen

Folgekosten (Afa, Unterhaltung...)

Kostenbeiträge Dritter/Zuwendungen

Sonstige Erträge/Einzahlungen

einmalig	lfd. jährlich
□□□□□	□□□□□
□□□□□	□□□□□
□□□□□	□□□□□
□□□□□	□□□□□

Bemerkung: Für investive Straßenbaumaßnahmen stehen in 2011 ca. 650.000 € an Eigenmitteln der Stadt zur Verfügung. Es wird davon ausgegangen, dass auch in den Folgejahren ein entsprechender Eigenanteil der Stadt in mindestens dieser Höhe bereitgestellt werden kann. Hinzu kommen die Anliegerbeiträge nach den geltenden Satzungen in noch nicht benennbarer Höhe (erfahrungsgemäß 30-50 % der beitragsfähigen Baukosten). In der Summe würde dann ein Betrag von ca. 1 Million Euro jährlich für investive Straßenbaumaßnahmen zur Verfügung stehen.

Haushaltsmittel ausreichend vorhanden?

ja, veranschlagt bei folgendem Konto: nein, Deckungsvorschlag:

Produkt bzw. Auftrag/Sachkonto/Bezeichnung:

Einmalig: □□□□□/□□□□□/□□□□□

Laufend: 120/020/040

gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe

freiwillige Aufgabe

Grundlage: § 8 Kommunalabgabengesetz

Beschlussumsetzung vorläufig bis 30.09.2012 (KAG-Maßnahmen im Bau)

Beschlussvorschlag:

Die Prioritätenliste des Straßenausbauprogramms nach dem Kommunalabgabengesetz wird in der als Anlage beigefügten Form beschlossen.

Begründung:

I. Vorbemerkungen zum Zustand der Lüdenscheider Straßen

Der Zustand der öffentlichen Straßen im Lüdenscheider Stadtgebiet hat sich in den letzten Jahren immer weiter verschlechtert. Von den ca. 1,8 Millionen m² Straßenfläche sind mittlerweile ungefähr 40 % sanierungsbedürftig. Dies liegt vor allem daran, dass die meisten Straßen bereits vor über 30 Jahren hergestellt worden sind und längst ihre Altersgrenze erreicht haben. Offensichtlich wird dies v. a. an einer rissigen und welligen Fahrbahn, in der sich spätestens nach einem harten Winter die Frostschäden in Form von Schlaglöchern häufen.

Entstehen von Schlaglöchern

Schlaglöcher - in der Fachsprache „Frostaufbrüche“ genannt - entstehen, wenn Wasser durch Risse oder Oberflächenschäden in den Straßenbelag eindringt und gefriert. Dabei vergrößert sich das Volumen des Wassers. Wird es wärmer, entstehen Hohlräume unter der Fahrbahndecke, die bei schwerer Belastung, beispielsweise durch LKWs, einbrechen. Der Asphalt bröckelt weg. Häufig betroffen sind Straßen, die z.B. nach Straßenaufbrüchen nur „geflickt“ oder oberflächlich saniert wurden, weil hier an den Nahtstellen leichter Wasser in den Asphalt eindringen kann.

Um nicht nur die Verkehrssicherheit der Straßen, sondern auch die Werterhaltung dieser größten Position des städtischen Vermögens zu gewährleisten, bestehen folgende Möglichkeiten:

- **Reparatur der Schlaglöcher**

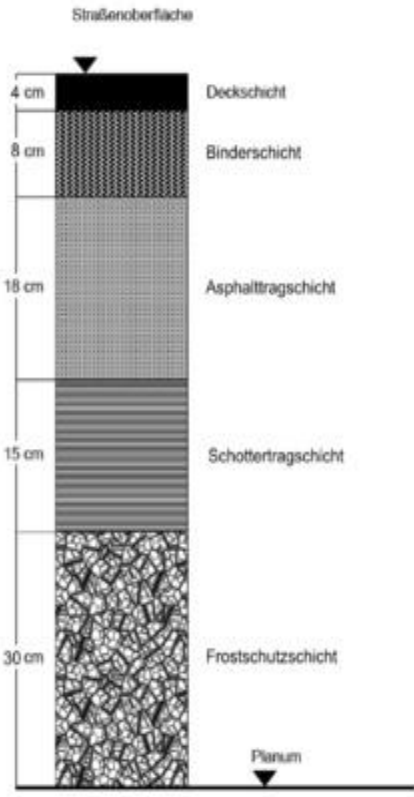
Für die kurzfristige Ausbesserung von Straßenschäden im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht steht dem STL neben den Eigenleistungen jährlich nur ein kleiner fünfstelliger Betrag für Fremdvergaben zur Verfügung. Davon können überwiegend nur Schlaglöcher „gestopft“ und akute Schäden beseitigt werden.

- **Erneuerung der Deckschicht als Unterhaltungsmaßnahme**

In den Jahren 2009 bis 2012 standen bzw. stehen dem STL im Rahmen der Instandhaltungsrückstellung jährlich ca. 1 Million Euro für Deckenerneuerungen zur Verfügung. Dabei wird die nur ca. 4 cm dicke Deckschicht abgefräst und auf die unverändert bestehen bleibende Tragschicht eine neue Asphaltdecke aufgezogen.

Wenn die Frostschutz- und Tragschichten allerdings nicht mehr den aktuellen Anforderungen genügen, der tragende Untergrund also in seiner eigentlichen Funktion gestört ist, hilft auch eine Deckensanierung nicht mehr weiter. In diesen Fällen ist damit zu rechnen, dass trotz einer neuen Deckschicht – oberflächlich sieht die Straße dann „neu“ aus - schon nach wenigen Jahren wieder Frostschäden auftreten. Eine reine Deckenerneuerung ist bei stärker befahrenen Straßen wirtschaftlich wenig sinnvoll.

Um die Funktion und Bedeutung der verschiedenen Schichten eines Straßenoberbaus zu verdeutlichen, wird nachfolgend ein schematischer Aufbau nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“ (RStO) dargestellt:

Straßenoberbau gem. Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO):	
schematischer Oberbau einer Straße	
	<p><u>Asphaltdeckschichten</u> (<i>Verschleisschichten</i>) sind die obersten, direkt beanspruchten Schichten der Asphaltbefestigungen. Sie unterliegen den unmittelbaren Einwirkungen des Verkehrs, der Witterung und der Auftaumittel. Für Deckschichten ist eine einheitliche Dicke von 4 cm vorgesehen.</p>
	<p>Eine <u>Asphaltbinderschicht</u> überträgt die durch den Verkehr verursachten Kräfte (darunter besonders die Schubkräfte) in die unteren Schichten der Straße und verhindert Verformungen. Bei geringer belasteten Straßen wird Asphaltbinder auch zum Profilausgleich verwendet; üblich ist dann eine Dicke von ca. 4 cm.</p>
	<p><u>Asphalttragschichten</u> übernehmen die tragende Funktion des befestigten Asphaltpaketes und geben der Binder- und Deckschicht eine gleichmäßige, standfeste Unterlage. Während der Nutzungsdauer (bis zu 50 Jahre) sollen sie im festen Verbund mit Binder- und Deckschicht die Verkehrslasten abtragen und so auf die Unterlage verteilen, dass die gesamte Straßenbefestigung keinen Schaden nimmt. Alternativ bzw. zusätzlich kann auch eine Schottertragschicht diese Funktion übernehmen.</p>
	<p>Unter den o. g. Asphalt- und Tragschichten befindet sich die <u>Frostschuttschicht</u> aus Schotter mit einer Dicke von ca. 30 – 50 cm (je nach Örtlichkeit und Beanspruchung).</p>

- **Erstmalige Herstellung**

Der erstmalige Ausbau neuer Straßen bzw. bestehender Baustraßen nach den Regelungen des Baugesetzbuches mit einem gesetzlich vorgeschrieben Anliegeranteil von 90 % an den umlagefähigen Erschließungskosten wird an dieser Stelle nur nachrichtlich aufgeführt. Von den knapp 60 noch nicht endausgebauten Straßen im Stadtgebiet können aufgrund der Finanzsituation der Stadt momentan nur zwei bis drei Straßen jährlich erstmalig ausgebaut werden.

- **Nachmalige Herstellung bestehender Straßen**

Über 500 Straßen im Stadtgebiet sind bereits endausgebaut, viele davon sind z. T. deutlich älter als 50 Jahre. Die übliche Nutzungsdauer einer Straße liegt – in Abhängigkeit von der Beanspruchung – bei durchschnittlich 30 Jahren; entscheidend für eine Erneuerungsbedürftigkeit ist dabei die tatsächliche Abnutzung. Liegt der letzte Ausbau der Fahrbahn oder der Gehwege jedoch länger als 50 Jahre zurück, bedarf es nach der Rechtsprechung keiner weiteren Überprüfung mehr – die Straße gilt dann grundsätzlich als verschlissen. Die Voraussetzungen für eine nachmalige Herstellung nach den Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes (KAG) liegen dann immer vor.

Die nachfolgenden Ausführungen erläutern die komplizierten rechtlichen Zusammenhänge von § 8 KAG und stellen die Grundlage für das beigefügte „KAG-Programm“ dar.

II. Rechtsgrundlage für Straßenausbaubeiträge nach § 8 KAG

Nach den Grundsätzen der Einnahmebeschaffung können die Gemeinden auch Abgaben nach den gesetzlichen Vorschriften erheben. Beiträge nach § 8 KAG zählen zu den öffentlich-rechtlichen Abgaben, die von den Gemeinden als Entgelt oder Gegenleistung dafür erhoben werden sollen, dass sie öffentliche Einrichtungen herstellen oder Maßnahmen erbringen, die dem betroffenen Personenkreis einen direkten oder indirekten Nutzen bringen. Konkret sind Straßenausbaubeiträge nach § 8 KAG solche geldwerten Gegenleistungen für wirtschaftliche Vorteile, die Grundstückseigentümern durch die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung und Verbesserung von Anlagen im Bereich von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen und durch die sich daraus ergebende Möglichkeit der Inanspruchnahme geboten werden. Ausgeschlossen von der Beitragserhebung sind Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, also Maßnahmen, die der Erhaltung des gebrauchsfähigen Zustandes dienen, wie z. B. Ausbesserungsarbeiten, die lediglich im Bereich der Fahrbahndeckschicht durchgeführt werden.

Damit eine Straßenbaumaßnahme nach § 8 KAG beitragsfähig und abrechenbar ist, müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein. Beitragsfähige Maßnahmen im Sinne des § 8 KAG sind im Einzelnen:

1. Herstellung

Herstellung ist grundsätzlich die erstmalige Schaffung einer Anlage. Im Hinblick auf den Vorrang des Erschließungsbeitragsrechts nach Baugesetzbuch können Straßenausbaubeiträge bei den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Anlagen nur dann erhoben werden, wenn es sich um eine nachmalige Herstellung handelt. Hierbei ist zu differenzieren nach:

II.1 Erneuerung

Maßnahme, durch die eine abgenutzte Anlage in ihren ursprünglichen Zustand versetzt wird. Voraussetzung ist, dass die Erneuerung der Anlage nach der für sie üblichen Nutzungsdauer durchgeführt wird, die bei bestimmungsgemäßer Nutzung und ordnungsgemäßer Unterhaltung erfahrungsgemäß zu erwarten ist.

II.2 andersartige Herstellung

Umbau einer Straße mit konventionellem Ausbau (Separationsprinzip) zu einer Straße mit grundsätzlich anderer verkehrstechnischer Zweckbestimmung (z.B. normale Geschäftsstraße wird Fußgängergeschäftsstraße, normale Wohnstraße wird zu einer verkehrsberuhigten Zone i. S. d. § 42 IV a StVO).

2. Anschaffung

Anschaffung bedeutet den Erwerb einer bisher privaten Anlage zur Übernahme als gemeindliche Anlage.

3. Erweiterung

Voraussetzung für eine Erweiterung ist, dass zusätzliche, vorher nicht Straßenzwecken dienende Flächen in Anspruch genommen werden. Die Erweiterung ist nach Auffassung des OVG Münster als eigenes Tatbestandsmerkmal allerdings unbeachtlich, da der Begriff der Verbesserung (s. Nr. 4) nach Ansicht des Gerichtes die Erweiterung einschließt.

4. Verbesserung

Im Mittelpunkt der beitragsfähigen Maßnahmen des Straßenausbaubeitragsrechts stehen die Verbesserungen von gemeindlichen Anlagen. Von einer beitragsfähigen Verbesserung kann nur gesprochen werden, wenn sich der Zustand der Anlage nach dem Ausbau in irgendeiner

Hinsicht, z.B. räumliche Ausdehnung, funktionale Aufteilung der Gesamtfläche, Art der Befestigung, von ihrem ursprünglichen Zustand im Zeitpunkt der erstmaligen Herstellung oder nachmaligen Herstellung in einer Weise unterscheidet, die positiven Einfluss auf ihre Benutzbarkeit hat. Die Verbesserung muss sich auf die bestimmungsgemäße Funktion der Verkehrsanlage beziehen, die diese vor der Durchführung der Straßenbaumaßnahme hatte. Der neue Zustand der Anlage wirkt sich für deren bestimmungsgemäße Nutzung günstig aus, wenn er den Fußgänger- und/oder Fahrzeugverkehr leichter, flüssiger, gefahrloser, geräuschloser etc. macht. Die Verbesserung ist also im verkehrstechnischen Sinn zu verstehen.

Im Gegensatz zur Erneuerung (s. Nr. 1.1) spielt der Zeitfaktor (übliche Nutzungsdauer) für eine Verbesserung keine Rolle, da sie keine Abnutzung der Anlage voraussetzt. Das gleiche gilt auch hinsichtlich der ordnungsgemäßen Unterhaltung und Instandsetzung der Anlage.

Nach dem Wortlaut des § 8 KAG werden die Vorteile, die eine Beitragserhebung auslösen, durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Anlage geboten. Die wegen der räumlich engen Beziehung des Grundstücks zur ausgebauten Anlage qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit muss zu einer qualitativen Verbesserung der Erschließungssituation führen, die den Gebrauchswert des Grundstücks positiv beeinflusst.

Eine Beitragserhebung, z.B. für die Verbesserung einer Straße, setzt voraus, dass wegen der durch die Maßnahme eröffneten leichteren, gefahrloseren oder sonst wie vorteilhaften Inanspruchnahmemöglichkeit dieser Anlage Grundstückseigentümern wirtschaftliche Sondervorteile in Form einer besseren Erschließungssituation (z.B. bessere Erreichbarkeit) ihrer Grundstücke geboten werden, die ihrerseits zumindest den Gebrauchswert der Grundstücke – wenn auch nicht bezifferbar – zu erhöhen geeignet ist. Die Ausbaumaßnahme selbst muss zusätzliche, vorher nicht vorhanden gewesene Gebrauchsvorteile ausgelöst haben. Um das Entstehen solcher zusätzlichen Vorteile feststellen zu können, bedarf es eines Vergleichs der Grundstückssituation vor der Ausbaumaßnahme mit der infolge des Ausbaus eingetretenen veränderten Lage.

Gemäß § 8 Absatz 4 Satz 4 KAG muss bei der Ermittlung des umlagefähigen Aufwands ein dem wirtschaftlichen Vorteil der Allgemeinheit (Gemeinde) entsprechender Betrag außer Ansatz bleiben, wenn und soweit die ausgebauten Anlagen erfahrungsgemäß auch von der Allgemeinheit in Anspruch genommen werden. Die Höhe dieses Gemeindeanteils ist für das Gebiet der Stadt Lüdenscheid in der Straßenbaubeitragssatzung vom 25.08.2010 festgelegt.

Zur Feststellung der Beitragsfähigkeit einer straßenbaulichen Maßnahme bedarf es einer separaten Betrachtung jeder Teileinrichtung für sich; nachfolgend ein Beispiel für eine beitragsfähige Verbesserungsmaßnahme:

Eine Straße wurde unter Beibehaltung des Separationsprinzips verkehrsberuhigt ausgebaut, ein verkehrsberuhigter Bereich im Sinne des § 42 Absatz 4a StVO ist aber nicht geschaffen worden. Im Rahmen der Ausbauarbeiten wurden erstmals Parkstreifen angelegt, neue Flächen wurden insgesamt nicht in Anspruch genommen, da die Fahrbahn verschmälert wurde.

1. Fahrbahn

Die Fahrbahn wurde mit einem stärkeren und frostsicheren Unterbau versehen, als Deckschicht wurde die bestehende Teerdecke durch eine neuzeitliche Asphaltfeinbetondecke ersetzt. Die Fahrbahn zeichnet sich gegenüber dem früheren Zustand durch größere Ebenföächigkeit, Geräuscharmheit und Haltbarkeit aus. Außerdem werden die Gefahren für den Straßenverkehr bei Regen, Schnee und Glatteis gesenkt, so dass insgesamt eine wesentliche technische Verbesserung vorliegt.

2. Gehwege

Die Gehwege erfuhren ebenfalls eine hochwertigere bauliche Ausstattung, durch die eine geringere Frostanföälligkeit und eine höhere Belastbarkeit gewährleistet werden, die eine

bessere Benutzung zulassen (Plattenbelag mit frostsicherem Unterbau). Darüber hinaus wurden die Gehwege teilweise mit Pollern zusätzlich von der Fahrbahn abgegrenzt. Hierdurch wurde erreicht, dass Fahrzeuge nicht auf die Gehwege fahren können, so dass sich die Sicherheit des Fußgängerverkehrs erhöht hat.

3. Parkstreifen

Die Parkstreifen wurden erstmalig angelegt. Dieses führt schon deshalb zu einer Verbesserung der Straße gegenüber ihrem ursprünglichen Zustand, weil die Hochborde nicht mehr zum Zweck des Parkens überfahren werden müssen und die damit verbundenen Gefährdungen für die zum Parken gebrachten Fahrzeuge und für die Teilnehmer am fließenden Verkehr fortfallen. Durch die Schaffung dieser zusätzlichen Einrichtung wurde eine differenziertere funktionale Aufteilung der Straße erreicht, die deren verkehrstechnische Eignung erhöht.

4. Straßenentwässerung

Im Rahmen der Maßnahme wurde auch ein neuer Kanal im Trennsystem gebaut, der gegenüber dem ursprünglichen größer dimensioniert ist. Außerdem wurde die Anzahl der Sinkkästen vergrößert. Hierdurch wurde eine Verbesserung der Straßenentwässerung erreicht, da das auf der Straße anfallende Regenwasser rascher als bisher abgeleitet werden kann und dadurch die Verkehrssicherheit erhöht wird.

5. Straßenbeleuchtung

Eine verkehrstechnische Verbesserung der Straßenbeleuchtung liegt vor, wenn eine bessere Ausleuchtung der Straße durch eine Erhöhung der Zahl der Leuchtkörper und/oder eine Erhöhung der Leuchtkraft der einzelnen Leuchtkörper erreicht wird. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit kann aber im Einzelfall auch dann vorliegen, wenn durch eine verbesserte Abstrahlung (Lux-Zahl) eine bessere Ausleuchtung erreicht wird.

Die Soll-Bestimmung des § 8 KAG ist nach einschlägiger Rechtsprechung wie eine Muss-Bestimmung anzuwenden. Die Gemeinden sind daher verpflichtet, entsprechende Beitragssatzungen zu erlassen. Am 12.07.2010 wurde vom Rat der Stadt Lüdenscheid die Änderung der bis dahin geltenden KAG-Satzung für die Stadt Lüdenscheid beschlossen. Die Überarbeitung der seit 1995 bestehenden KAG-Satzung nach den Empfehlungen des Städte- und Gemeindebundes NRW stellte den ersten Schritt zur Erstellung eines KAG-Programms auf der Basis der bei STL vorliegenden Straßenzustandsbewertung dar, in dem unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien eine Prioritätenliste aller in den nächsten Jahren nachmalig herzustellenden Straßen politisch beschlossen und der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden soll. Die Verwaltung hatte zur Erstellung eines solchen Programms angeregt, nachdem in den vergangenen Jahren bei der Durchführung von KAG-Maßnahmen im Stadtgebiet Lüdenscheid zum Teil recht unterschiedlich verfahren wurde. Dieser Umstand wurde aus nachvollziehbaren Gründen sowohl vom Gemeindeprüfungsamt als auch von den Anliegern kritisiert.

III. Erstellung einer Prioritätenliste möglicher KAG-Maßnahmen

Als weiterer Schritt wurde durch STL ein unabhängiges Ingenieurbüro mit der detaillierten technischen Überprüfung der schlechtesten Straßen im Stadtgebiet beauftragt. Hierunter fielen insbesondere die Straßen, die bereits im Rahmen der NKF-Datenerfassung aufgrund ihres oberflächlichen Zustandes in die schlechteste Kategorie 5 eingestuft wurden. Die genaue Darstellung des Fahrbahnaufbaus und des technischen Zustandes dieser Straßen wurde bei Bedarf auch durch Kernbohrungen dokumentiert. Die Untersuchungen bezogen sich ausschließlich auf den Zustand der Fahrbahnen der jeweiligen Straßen.

Die Erfassung des technischen Straßenzustandes durch das beauftragte Ingenieurbüro liegt inzwischen vor. Im Ergebnis der Untersuchungen wurde zunächst allein unter diesem Gesichtspunkt eine Prioritätenliste der dringend sanierungsbedürftigen Straßen erstellt. Von diesen Straßen ist nur

ein Teil nach dem Kommunalabgabengesetz abrechnungsfähig; nur diese können in ein künftiges KAG-Programm aufgenommen werden.

Die vorläufige Straßenliste wurde auf Grundlage weiterer Kriterien im Hinblick auf die Dringlichkeit und Realisierbarkeit überprüft. Eingeflossen in die Bewertung sind die Verkehrsbedeutung der einzelnen Straßen sowie die Refinanzierbarkeit der notwendigen Straßenbaumaßnahmen.

Die Gewichtung der Kriterien wurde folgendermaßen vorgenommen:

- 70 % Technische Bewertung durch ein unabhängiges Ingenieurbüro,
- 20 % Verkehrsbedeutung der einzelnen Straßen und
- 10 % der Anliegeranteil an den Kosten für die notwendigen Straßenbaumaßnahmen.

Bei der technischen Bewertung der Straßen wurden diese häufig in Einzelabschnitte aufgeteilt. Da die Straßen jedoch abrechnungstechnisch im Ganzen zu betrachten sind, wurde für die Ermittlung der Bewertungszahl in der Prioritätenliste der Wert des Einzelabschnitts mit dem jeweils schlechtesten technischen Zustand für die gesamte Straße zugrunde gelegt. Die technische Bewertung erfolgte von 1,0 (sehr gut) bis 5,0 (sehr schlecht).

Die Beurteilung der Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung wurde in Anlehnung an die auch in der KAG-Satzung verwendeten Einstufungen vorgenommen, wobei jedoch noch eine zusätzliche Stufe 0 für die ausschließlich von Anliegerverkehr betroffenen kleineren Stichstraßen verwendet wurde.

Im Einzelnen haben die Einstufungen folgende Bedeutung:

- 0 - Anliegerstraße mit geringem Zielverkehr (Stichstraßen)
- 1 - Anliegerstraße
- 2 - HAUPTSCHLIEßUNGSSTRAßE
- 3 - HAUPTGESCHÄFTSSTRAßE
- 4 - FUßGÄNGERGESCHÄFTSSTRAßE
- 5 - HAUPTVERKEHRSSTRAßE

Die Wertigkeit der Refinanzierbarkeit der einzelnen Straßenbaumaßnahmen wurde mit Hilfe des für die o. g. Straßenarten zu erhebenden Anliegeranteils an den beitragsfähigen Straßenbaukosten gemäß § 3 der KAG-Satzung der Stadt Lüdenscheid vom 25.08.2010 vorgenommen.

Danach ist der Anteil der Beitragspflichtigen an den Kosten für die Fahrbahn wie folgt festgesetzt:

Anliegerstraße	70 v. H.
Haupterschließungsstraße	50 v. H.
Hauptgeschäftsstraße	60 v. H.
Fußgängergeschäftsstraße	60 v. H.
Hauptverkehrsstraße	30 v. H.

Die Bewertungszahl wurde ermittelt aus der Summe von 70 v. H. der technischen Bewertung gemäß Überprüfung durch ein unabhängiges Ingenieurbüro und 20 v. H. der Verkehrsbedeutung sowie 10 v. H. des Anliegeranteils gemäß KAG-Satzung an den beitragsfähigen Straßenbaukosten.

Im Ergebnis liegt nun eine Prioritätenliste mit derzeit 22 Straßen vor (siehe **Anlage**), deren errechnete Bewertungszahl größer als 4,0 ist und bei denen somit die größte Notwendigkeit für einen Neubau besteht. Eine Nachfrage bei den zu beteiligenden Versorgungsträgern hat ergeben, dass bei diesen Straßen zurzeit keine Vorplanungen bestehen, die ggf. eine Verschiebung einzelner Maßnahmen sinnvoll erscheinen lassen würde. Eine rechtzeitige Beteiligung der Versorgungsträger zum Zeitpunkt der Umsetzung würde ausreichen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich durch Veränderung einzelner Kriterien (z.B. Verschlechterung des technischen Zustandes durch Frostschäden nach einem harten Winter) jederzeit eine Änderung der Reihenfolge dieser Straßen ergeben kann. Durch eine erneute technische Überprüfung nach spätestens 5 Jahren könnte sich die

Reihenfolge der noch nicht erledigten notwendigen Maßnahmen ebenfalls verändern und das KAG-Programm dann für die nächsten Jahre fortgeschrieben werden.

Aus dem vorgesehenen KAG-Programm können – ebenso wie im fortlaufenden Straßeninvestitionsprogramm nach dem BauGB – realistisch jeweils etwa zwei bis drei Maßnahmen jährlich umgesetzt werden, sofern die volle Personalstärke bei den Abrechnungssachbearbeiter/innen vorhanden ist. Mit einem Jahr Vorbereitungszeit wäre es dann möglich, im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ein bis zwei erste Maßnahmen in 2012 und das weitere Programm dann ab 2013 zu bearbeiten.

Lüdenscheid, den 09.03.2011

In Vertretung:

gez. Theissen
Beigeordneter

Anlage:
Prioritätenliste KAG-Programm