

**TOP 4**

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>
Ortsbeirat Maudach	13.11.2023	öffentlich

**Vorlage der Verwaltung**

**Straßenausbauprogramm-Bericht der Verwaltung**

Vorlage Nr.: 20237275

**ANTRAG**

Der Ortsbeirat möge dem Hauptausschuss empfehlen das Straßenausbauprogramm 2024-2026 vorbehaltlich eines Beschlusses zur Neufassung der Satzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau von Verkehrsanlagen auf Grundlage des diesbezüglichen Antrags der Verwaltung zur Sitzung des Stadtrats am 11.12.23 zu genehmigen.

Die Stadt Ludwigshafen erhebt für den Ausbau von Straßen wiederkehrende Ausbaubeiträge anhand der Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes Rheinland-Pfalz und der städtischen Satzung über die Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau öffentlicher Verkehrsanlagen.

Mit den wiederkehrenden Ausbaubeiträgen werden die beitragsfähigen und damit umlagefähigen Kosten refinanziert, welche für eine grundlegende Erneuerung, Erweiterung, einen Umbau oder eine Verbesserung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen bzw. deren Teileinrichtungen anfallen.

Zur Ermittlung der voraussichtlichen Kosten stellt die Verwaltung ein Straßenausbauprogramm auf. Aufgrund der Kalkulation der in diesem Programm enthaltenen Maßnahmen ergibt sich letztendlich ein Beitragssatz, welcher bei der Beitragserhebung von beitragsfähigen Grundstücken zur Anwendung gebracht wird.

Das derzeit aktuelle Straßenausbauprogramm endet mit dem Jahr 2023. Deshalb ist es erforderlich für den zukünftigen Kalkulationszeitraum der Jahre 2024 bis 2026 ein neues Straßenausbauprogramm aufzustellen.

Im neuen Straßenausbauprogramm sind folgende Grundlagen berücksichtigt:

- die Übertragung der noch nicht fertiggestellten Projekte aus dem aktuellen Straßenausbauprogramm,
- die Festlegungen aus der aktuellen Rechtslage: ein neuer Beitragszeitraum (3 Jahre statt 5 Jahre) und
- die angepassten neuen Gemeindeanteile (20%-30% statt pauschal 20%).

Weiterhin muss aufgrund der im Zeitraum des aktuellen Straßenausbauprogramms stark angestiegenen Inflation mit deutlich höheren Kosten kalkuliert werden. Diese wurden auf Grundlage der Daten zur Baupreisentwicklung des statistischen Bundesamts (Baupreisindex Ingenieurbau, Straßen) für die Vergangenheit in die Zukunft übertragen.

Als technische Grundlage für das neue Straßenausbauprogramm wurde eine Straßenzustandserfassung der ca. 1.200 Straßenabschnitte der Stadt Ludwigshafen durch das täglich die Straßen der Stadt kontrollierende Personal initiiert.

Hintergrund dessen ist auch eine Forderung des Landesrechnungshofs von Ende 2020 das Erhaltungsmanagement der Straßen der Stadt Ludwigshafen stark zu verbessern.

Gemäß der anzuwendenden Regelwerke für den Straßenbau, ist von einer Lebensdauer einer Straße von etwa 30 Jahren auszugehen. Nach etwa 10 Jahren sollten demnach kleinere Schäden punktuell ausgebessert werden (WBL), nach 20 Jahren sollte eine flächige Erneuerung der Oberfläche erfolgen (Team Straßenunterhalt der Abteilung Straßenbau) und nach 30 Jahren sollte eine Straße vollständig erneuert werden (Team Straßenausbau der Abteilung Straßenbau), so dass jede Organisationseinheit in einer Straße alle 30 Jahre zum Einsatz kommen müsste. Natürlich gibt es Einflussgrößen, die die Haltbarkeit einer Straße

stark beeinflussen. Wesentlich sind die Herstellungsqualität, die Verkehrsbelastung aber auch die Anzahl der Aufgrabungen durch Leitungsträger. So gibt es Straßen, die deutlich länger, als oben angegeben, schadlos sind, es gibt aber auch Fälle in denen die Kalkulationszeiträume nicht erreicht werden. Im Mittel sind die Regelwerke eine sehr gute Annäherung.

Die Konsequenz ist, dass jährlich etwa 40 Straßen im Straßenunterhalt und etwa 40 Straßen im Straßenausbau baulich bearbeitet werden müssten.

Dies ist mit den aktuell zur Verfügung stehenden Personalressourcen (nur 4 Personaleinheiten im Straßenunterhalt und 5,5 Personaleinheiten im Straßenausbau) nicht ansatzweise leistbar.

Um den Forderungen des Landesrechnungshofs perspektivisch nachkommen zu können, wurde bereits ein deutlich höherer Personalbedarf angemeldet.

Kalkulationsrandbedingung für das neue Straßenausbauprogramm 2024 - 2026 ist somit eine deutliche Stellenerhöhung im Jahr 2025.

Aktuell ist auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Personaleinheiten nur ein von den Regelwerken abweichendes Basisprogramm möglich, das einen Ausbau von Straßen nur dort vorsieht, wo auch Leitungsträger (WBL, TWL) Bautätigkeiten planen.

Alle anderen eigentlich ausbauwürdigen Straßen können nur im Straßenunterhalt überarbeitet werden.

Dies gewährleistet die Verkehrssicherheit, lässt jedoch keinen Abbau des vorliegenden Sanierungsstaus zu.

Bei der Kalkulation der Ausbaubeiträge machen sich die in den letzten 5 Jahren stark gestiegenen Baupreissteigerungen deutlich bemerkbar. Perspektivisch gehen wir, auch bedingt durch die großen Infrastrukturprogramme des Bundes und der Länder, von weiter überdurchschnittlich starken Baupreissteigerungen aus. Hinzu kommt ein in den nachfolgenden Ausbauprogrammen, bedingt durch den geplanten Personalzuwachs größeres Arbeitsprogramm, das den Forderungen des Rechnungshofes gerecht wird. Konstante Ausbaubeiträge sind so bereits mit dem aktuellen Ausbauprogramm teilweise nicht mehr möglich. Zukünftig muss im Mittel mit einer weiteren Erhöhung der Ausbaubeiträge gerechnet werden.

Es sind keine neuen Ausbaumaßnahmen für das neue Straßenausbauprogramm vorgesehen:

Folgende Maßnahmen sind etwa für die kommenden 10 Jahre im Straßenunterhalt geplant:

- Frigenstraße
- Kalmusstraße
- Mittelstraße
- Riedstraße
- Robert-Mayer-Straße

Der Beitragssatz entwickelt sich von 0,06 €/m<sup>2</sup> auf 0,18 €/m<sup>2</sup>.

Die Erhöhung resultiert im Wesentlichen aus den nur in geringem Maß vorhandenen Finanzrücklagen im Ausbaubezirk und der Inflation.