

Straßen der Zukunft

Infrastrukturkonzept

Reichshof



Straßen der Zukunft

Infrastrukturkonzept Straße Reichshof



Inhaltsverzeichnis

Ausgangssituation.....	4
Auswirkungen auf die Bilanz.....	6
Reduzierung des Straßennetzes.....	8
Straßenzustandskataster.....	9
Priorisierung von Straßen.....	11
Unterhaltung und Instandsetzung.....	13
Freiwillige Straßenwiederherstellung.....	15
Qualifizierter Straßenausbau.....	17
Ausbaustandard - die Reichshofstraße.....	19
Exkurs: Auswirkungen geplanter Änderungen	
technischer Regelwerke im Straßenbau.....	23
Beitragsrecht.....	25
Finanzierung.....	30
Bürgerbeteiligung.....	31
Konzeptionelles Vorgehen - Fazit.....	33
Zeitlicher Ablauf und Perspektive.....	36

Ausgangssituation

Die Gemeinde Reichshof verfügt in ihrer eigenen Baulast über:

Gemeindestraßen und -wege (ohne Kur- und Wanderwege)	238 km
Wirtschaftswege	718 km

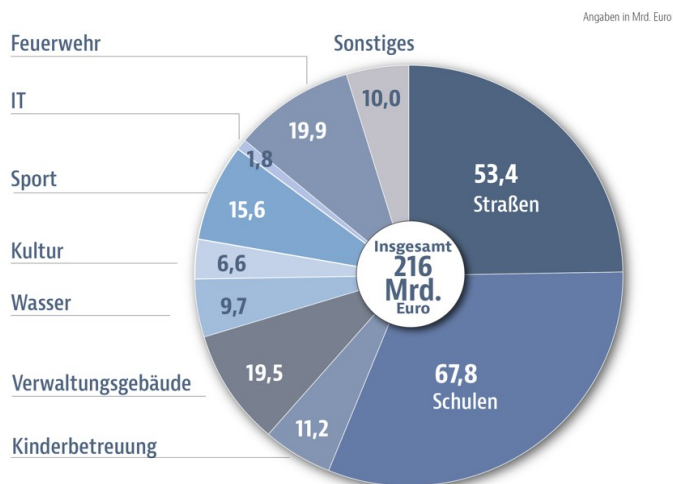
Die Straßen sind größtenteils zwar **optisch vorhanden**, befinden sich jedoch in **sehr unterschiedlichen Ausbauzuständen und sind oft nur provisorisch angelegt**. Auch wenn sie optisch als befestigt wahrgenommen werden, sind sie technisch häufig nicht ausreichend hergestellt, um über ein provisorisches Stadium hinauszugehen.

Seit Jahren sind die Straßen in Reichshof, auch diejenigen in der Baulast der Gemeinde Reichshof, **allgemein in einem sehr schlechten Zustand**. Dies zeigt sich sowohl durch die Wahrnehmung vor Ort als auch durch dauerhaft notwendige Unterhaltungsmaßnahmen. Zusätzlich spiegeln auch bilanzielle Werte diese Situation wider, etwa die entsprechenden Feststellungen der Gemeindeprüfungsanstalt Nordrhein-Westfalen (gpa).

In den vergangenen Jahren wurden nur wenige grundlegende Sanierungs- oder Ausbaumaßnahmen durchgeführt. Dadurch haben sich Schäden wie Schlaglöcher, Risse und abgesackte Fahrbahnbereiche zunehmend verstärkt, sodass sich **ein deutlicher Sanierungsstau aufgebaut hat**.



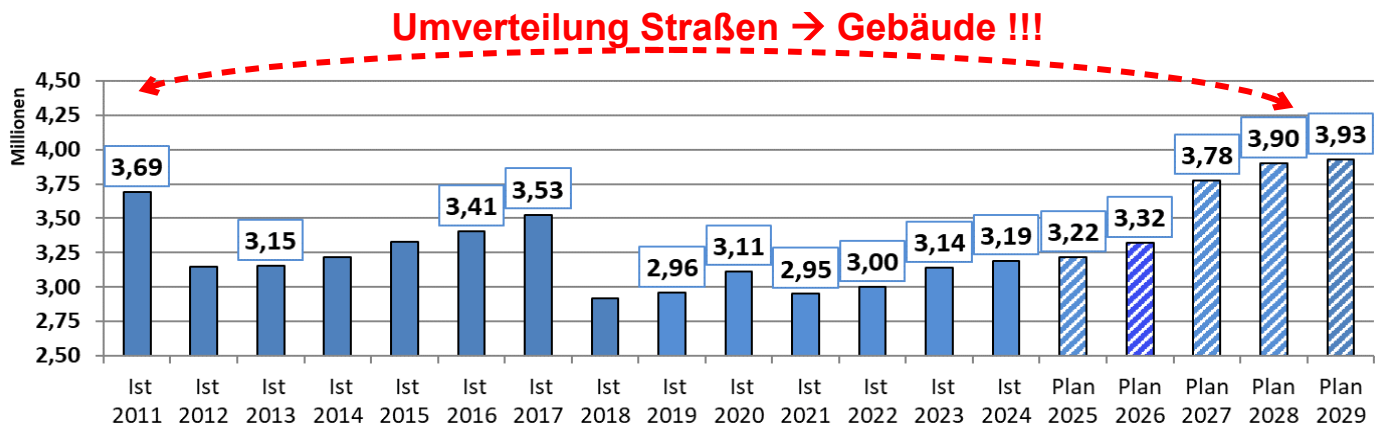
INVESTITIONSRÜCKSTAND Hochrechnungen für Städte, Gemeinden + Landkreise



Quelle: Gerd Dresbach,
Präsentation zum Haushalt
2026 im Bau-, Planungs-,
Verkehrs- und
Umweltausschuss am
01.12.2025

Innerhalb der Ortschaften kommt hinzu, dass bei Straßenausbaumaßnahmen überwiegend Anliegerbeiträge erhoben werden müssen/mussten. Für die betroffenen Anwohner können dadurch erhebliche Kosten entstehen. In der Kommunalpolitik bestand daher in der Vergangenheit große Zurückhaltung, entsprechende Maßnahmen zu beschließen, da diese finanziellen Belastungen politisch schwer vermittelbar sind.

Gleichzeitig stehen der Kommune nur begrenzte finanzielle Mittel für die Unterhaltung und Sanierung der Straßen zur Verfügung. Aufgrund des beschlossenen Gebäudesanierungskonzeptes wurden Gelder vorrangig für Gebäude eingesetzt. Auch andere Aufgaben führten häufig zu einer Senkung des Budgets. **Für eine kontinuierliche und ausreichende Straßenunterhaltung bleibt daher zu wenig Budget.**



Quelle: Gerd Dresbach, Präsentation zum Haushalt 2026 im Bau-, Planungs-, Verkehrs- und Umweltausschuss am 01.12.2025

Insgesamt führt diese Kombination aus Sanierungsstau, politischer Zurückhaltung wegen möglicher Anliegerkosten und begrenzten Haushaltsmitteln dazu, dass sich der Zustand vieler Straßen über Jahre hinweg weiter verschlechtert hat.

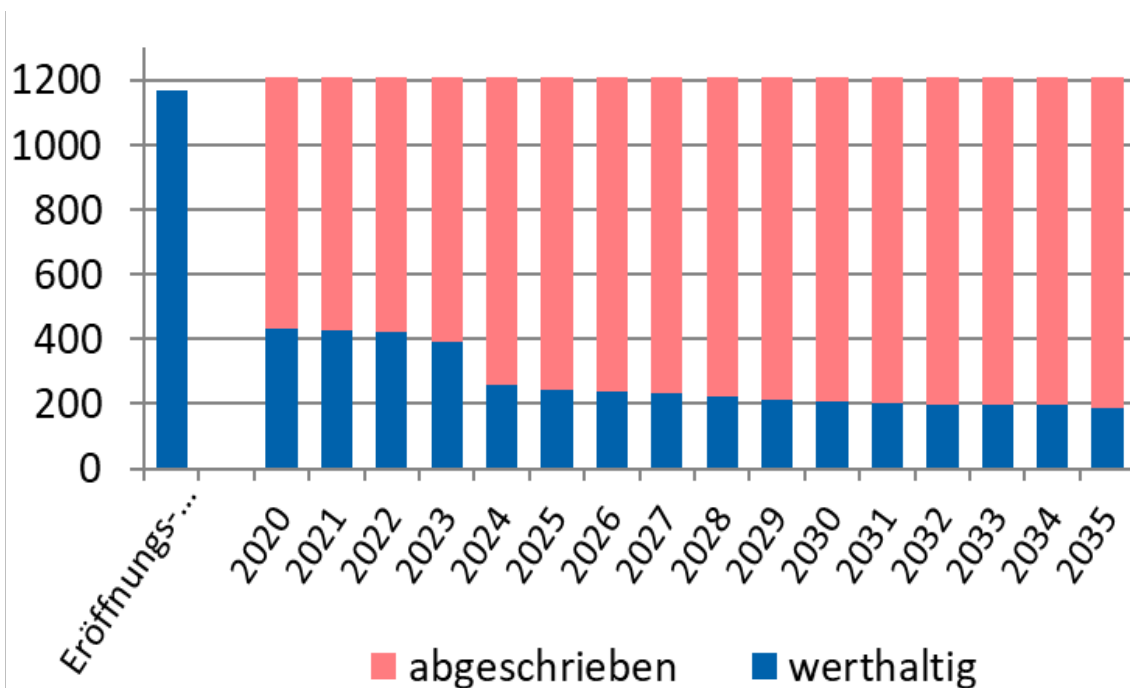
Durch Änderungen im Beitragsrecht – insbesondere im Kommunalabgabengesetz (KAG), wodurch KAG-Straßen **für die Bürger kostenfrei geworden sind** – haben sich die Rahmenbedingungen inzwischen wesentlich verändert. Gleichzeitig besteht der politische Entschluss, **den über Jahre entstandenen Sanierungsstau systematisch anzugehen.**

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, **ein strukturiertes Konzept für die zukünftige Unterhaltung, Priorisierung und Sanierung der Gemeindestraßen zu entwickeln.** Ein solches Konzept soll Transparenz über den Zustand der Straßen schaffen, Maßnahmen priorisieren und eine langfristig planbare sowie finanzierbare Strategie für die schrittweise Verbesserung des Straßennetzes ermöglichen.

Auswirkungen auf die Bilanz

Die ausbleibende grundlegende Erneuerung der Straßen wirkt sich gleichzeitig auch bilanziell negativ aus. **Der Wert der Straßen im Anlagevermögen sinkt kontinuierlich**, da **kaum investive Ausbaumaßnahmen stattfinden**, die zu einer Werterhöhung oder Aktivierung neuer Vermögenswerte führen würden. Dadurch **nimmt das bilanzielle Vermögen der Gemeinde im Bereich der Infrastruktur stetig ab**, was sich langfristig auch **mindernd auf das Eigenkapital der Kommune** auswirkt.

Straßenabschnitte (Anlagenklasse 1A045100)



Quelle: Gerd Dresbach, Präsentation zum Haushalt 2026 im Bau-, Planungs-, Verkehrs- und Umweltausschuss am 01.12.2025

Ein Großteil der Straßenabschnitte aus der Eröffnungsbilanz ist bereits abgeschrieben.

NKF-Bilanzstruktur Reichshof

10 Währungstyp Buchungskreiswährung
 EUR Beträge in Europäischer Euro
 2024.01 - 2024.16 Berichtsperioden
 2004.01 - 2004.16 Vergleichsperioden

Bilanz/GuV-Positionen

Bil./GuV-Position/Konto	Sum.Berper	Sum.Verper	Abs. Abw.
A K T I V A	138.232.080,06	120.848.040,26	17.384.039,80
1. Anlagevermögen	129.167.804,24	116.793.217,93	12.374.586,31
1.1. Immaterielle Vermögensgegenstände	209.327,41	9.100,00	200.227,41
1.2. Sachanlagen	111.153.803,43	111.687.778,67	533.975,24-
1.2.1 Unbeb.Grundst. u.grundstücksgl. Rechte	9.962.249,70	10.075.452,11	113.202,41-
1.2.2 Beb. Grundst. u. grundstücksgl. Rechte	51.295.036,79	39.089.923,87	12.205.112,92
1.2.3 Infrastrukturvermögen	36.915.361,38	59.303.533,26	22.388.171,88-
1.2.3.1 Grund und Boden des Infrasturktuerm.	15.505.619,66	13.932.135,20	1.573.484,46
1.2.3.2 Brücken und Tunnel	2.834.603,38	2.655.401,00	179.202,38
1.2.3.3 Gleisanl. Streckenausr.u.Sicherh.-anl	262.650,50	0,00	262.650,50
1.2.3.4 Entw.- u. Abwasserbeseitigungsanl.	739.657,00	1.231.733,00	492.076,00-
1.2.3.5 Straßenn. mit Wege,Plätze u.Verkehrsl	16.581.902,09	40.552.872,90	23.970.970,81-

2024 2004

Quelle: Gerd Dresbach, Präsentation zum Haushalt 2026 im Bau-, Planungs-, Verkehrs- und Umweltausschuss am 01.12.2025

Reduzierung des Straßennetzes

Neben der tatsächlichen Verbesserung durch Baumaßnahmen an maroden Straßen ist es ebenso möglich, über eine **Reduzierung von Standards** nachzudenken.

So könnten durch eine **dauerhafte Reduzierung des Straßennetzes** Kosten für laufende Unterhaltung, Erneuerung sowie Betriebskosten wie Reinigung und Winterdienst eingespart werden. Dies bietet sich insbesondere dann an, wenn Ortschaften mehrfach erschlossen sind.

Hierzu könnte ein **grundsätzliches Konzept** erstellt werden, das beschreibt:

1. **Welche Straßen als verkehrswichtig zu erhalten** sind, um die **Anbindung der Ortschaften** zu gewährleisten.
2. **Welche Straßen als Erschließungsstraßen zur Disposition** gestellt werden können, die zukünftig als **Wirtschaftswege** mit geringeren Anforderungen an die Verkehrssicherheit weiterbetrieben würden.

Entscheidungskriterien für die Einstufung könnten zum Beispiel sein:

- Mehrfacherschließungen von Ortschaften
- Derzeitiger Straßenzustand und voraussichtlicher Sanierungsaufwand
- Einsparungspotenzial beim Winterdienst
- Nutzung als Schulweg oder Schulbusstrecke
- Nutzung als Rad- oder Wanderweg
- Eingeschränkte Verfügbarkeit (z. B. Sperrung für LKW)
- Erfordernisse der Feuerwehr

Auf dieser Basis könnte eine **Positiv- und Negativliste** erstellt werden, die aufzeigt, welche Straßen zu erhalten und welche gegebenenfalls **abzustufen** sind. Dieser Prozess wird einen längeren **Abwägungs- und Entscheidungsprozess** erfordern, kann jedoch langfristig, insbesondere im **außerörtlichen Bereich**, erhebliche **finanzielle Mittel einsparen**.

Bereits im Jahr 2007 beschäftigte sich der **Bau-, Planungs-, Verkehrs- und Umweltausschuss** mit der **Abstufung von Gemeindestraßen zu Wirtschaftswegen**. Die Wegeverbindungen fallen dabei grundsätzlich nicht weg, sondern sind als Wirtschaftswege in einem geringeren Maße zu unterhalten.



Durch weitere Abstufungen könnten in einzelnen Fällen Kosten für Unterhaltung und Bewirtschaftung reduziert werden, um langfristig eine **nachhaltige Entlastung der Gemeindefinanzen** zu erreichen.

Straßenzustandskataster

Seit der Beitragsfreistellung der KAG-Straßen in Nordrhein-Westfalen ist der Ausbau dieser für die anliegenden Eigentümer kostenfrei. Gleichzeitig sind die Straßen in Reichshof wie beschrieben insgesamt in desolatem Zustand.

Vor diesem Hintergrund ist eine **Priorisierung der Maßnahmen unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren** erforderlich. Zu diesem Zweck wurde der **technische Zustand der innerörtlichen Gemeindestraßen systematisch erfasst**.

Die Umsetzung erfolgt durch die **Abteilung III/66 – Tiefbau und Verkehr** sowie die **Abteilung III/70 – Baubetriebshof**, während die **beitragsrechtliche Prüfung (erstmaliger oder nachmaliger Ausbau)** von der **Abteilung III/68 – Bauverwaltung** durchgeführt wird.

Die Bewertung wurde **gezielt unter Einsatz eigener personeller Ressourcen (Bordmittel)** durchgeführt. Aus Sicht der Verwaltung ist eine **Beauftragung externer Gutachter nicht zweckmäßig**, da dies mit erheblichen Kosten verbunden wäre, die stattdessen **direkt in den Straßenbau investiert** werden sollten. Darüber hinaus ist die **interne Kenntnis der lokalen Gegebenheiten** sowie die **Koordination bestehender Abhängigkeiten** in diesem Kontext als **effizienter und zielführender** einzustufen.

Die Gemeinde Reichshof verfügt über insgesamt **238 km Gemeindestraßen**, davon wurden **ca. 177 km innerörtlich bewertet**, also Straßen innerhalb oder angrenzend an Ortschaften (ohne Ortsverbindungsstraßen, meist nur innerhalb der Ortsschilder). Der **außerörtliche Bereich umfasst etwa 61 km**. Dieser ist noch offen und zu bewerten.

Im Rahmen der Zustandserfassung wurden folgende Merkmale dokumentiert:

- **Oberflächenart:** Asphalt, Pflaster, Schotter oder unbefestigt/nicht vorhanden
- **Randanlagen:** Bordsteine, Flussbahnen, Rinnen (Pflaster- oder Asphaltmulden)
- **Gehwege:** einseitig oder beidseitig vorhanden
- **Straßenentwässerungsgegenstände:** Niederschlagswasserkanal, Straßenabläufe
- **Schadensbild:** Oberflächenschäden, Rissbildung, Ausbrüche, Absackungen, Schäden an Randanlagen

Einteilung der Gemeindestraßen in Abhängigkeit des Schadensbildes:

→ Zustandsklasse 0		Schotter / Unbefestigt/Örtlich nicht vorhanden	
→ Zustandsklasse 1		Keine Schäden erkennbar	(sehr gut)
→ Zustandsklasse 2		Vereinzelt kleine Schäden erkennbar	↓
→ Zustandsklasse 3		Schäden unterschiedlicher Art erkennbar	
→ Zustandsklasse 4		Umfangreiche Schäden erkennbar	
→ Zustandsklasse 5		Großflächige Schäden erkennbar	(sehr schlecht)

Quelle: Tiefbauabteilung, Präsentation im BauA am 01.12.2025,

Diese **systematische visuelle Erfassung** bestätigt zum Einen die beschriebene Ausgangslage und bildet darüber hinaus die Grundlage für die **Priorisierung von Sanierungs- und Unterhaltungsmaßnahmen** der innerörtlichen Gemeindestraßen.

Ebenso wird damit abschließend eine **Empfehlung der gpa nrw** zur **strategischen Erfassung und Bewertung von Straßen** umgesetzt.

Ergebnisse: Insgesamt 177km bewertet

→ Zustandsklasse 0 ■ 21 km (12%) davon ca. 8% Schotter, 3% unbefestigt, 1% örtlich nicht vorhanden

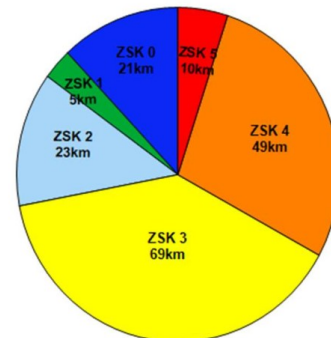
→ Zustandsklasse 1 ■ 5 km (3%)

→ Zustandsklasse 2 ■ 23 km (13%)

→ Zustandsklasse 3 ■ 69 km (39%)

→ Zustandsklasse 4 ■ 49 km (28%)

→ Zustandsklasse 5 ■ 10 km (5%)

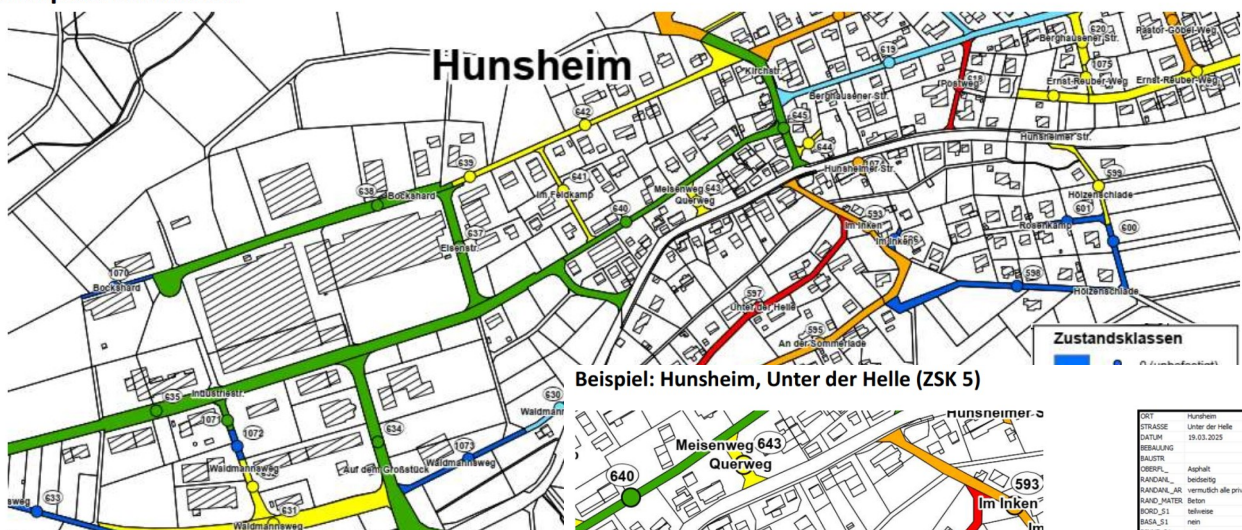


→ über 70% der Straßen weisen nicht unerhebliche Schäden auf

Quelle: Tiefbauabteilung, Präsentation im BauA am 01.12.2025,

Die **Ergebnisse** können anhand von **Sachdaten** gefiltert, aber auch **geografisch nachvollzogen** werden.

Beispiel: Hunsheim



Beispiel: Hunsheim, Unter der Helle (ZSK 5)



ORT	Hunsheim
STRAßE	Unter der Helle
DATUM	19.03.2025
BEHALTUNG	
BAUSTR.	
DECKT.	Asphalt
RANDART.	beidseitig
RANDART_M	vermutlich alle privat bis auf Ränge
RAND_MATER	Beton
RAND_S1	teilweise
RAND_S2	nein
RAND_S3	teilweise
RAND_S4	nein
RAND_S5	4-zellig (bl.)
RAND_S6	nein
RAND_S7	nein
RAND_S8	nein
RAND_S9	nein
RAND_S10	nein
RAND_S11	nein
RAND_S12	nein
RAND_S13	nein
RAND_S14	nein
RAND_S15	nein
RAND_S16	nein
RAND_S17	nein
RAND_S18	nein
RAND_S19	nein
RAND_S20	nein
RAND_S21	nein
RAND_S22	nein
RAND_S23	nein
RAND_S24	nein
RAND_S25	nein
RAND_S26	nein
RAND_S27	nein
RAND_S28	nein
RAND_S29	nein
RAND_S30	nein
RAND_S31	nein
RAND_S32	nein
RAND_S33	nein
RAND_S34	nein
RAND_S35	nein
RAND_S36	nein
RAND_S37	nein
RAND_S38	nein
RAND_S39	nein
RAND_S40	nein
RAND_S41	nein
RAND_S42	nein
RAND_S43	nein
RAND_S44	nein
RAND_S45	nein
RAND_S46	nein
RAND_S47	nein
RAND_S48	nein
RAND_S49	nein
RAND_S50	nein
RAND_S51	nein
RAND_S52	nein
RAND_S53	nein
RAND_S54	nein
RAND_S55	nein
RAND_S56	nein
RAND_S57	nein
RAND_S58	nein
RAND_S59	nein
RAND_S60	nein
RAND_S61	nein
RAND_S62	nein
RAND_S63	nein
RAND_S64	nein
RAND_S65	nein
RAND_S66	nein
RAND_S67	nein
RAND_S68	nein
RAND_S69	nein
RAND_S70	nein
RAND_S71	nein
RAND_S72	nein
RAND_S73	nein
RAND_S74	nein
RAND_S75	nein
RAND_S76	nein
RAND_S77	nein
RAND_S78	nein
RAND_S79	nein
RAND_S80	nein
RAND_S81	nein
RAND_S82	nein
RAND_S83	nein
RAND_S84	nein
RAND_S85	nein
RAND_S86	nein
RAND_S87	nein
RAND_S88	nein
RAND_S89	nein
RAND_S90	nein
RAND_S91	nein
RAND_S92	nein
RAND_S93	nein
RAND_S94	nein
RAND_S95	nein
RAND_S96	nein
RAND_S97	nein
RAND_S98	nein
RAND_S99	nein
RAND_S100	nein

Quelle: Tiefbauabteilung, Präsentation im BauA am 01.12.2025,

Aufgrund **vorliegender Ergebnisse** ist das **Straßenbild schlecht**. Es wird daher empfohlen, zunächst vorrangig in den **Straßenbau** zu investieren. Eine **aktualisierte Bewertung** erscheint in **2–3 Jahren** sinnvoll, sobald ein Teil der **bestehenden Straßenschäden** behoben wurde.

Priorisierung von Straßen

Die Priorisierung der Maßnahmen beginnt bei Straßen mit dem **schlechtesten Zustand (Kategorie 5)**. Diese werden zuerst betrachtet, da hier der größte Handlungsbedarf besteht. Innerhalb dieser Kategorie erfolgt eine weitere Differenzierung anhand der Bebauungssituation, der verkehrstechnischen Bedeutung der Straße sowie der vorhandenen Entwässerungsinfrastruktur.

Straßen mit **beidseitiger Bebauung und einer hohen Anzahl erschlossener Gebäude** werden höher priorisiert als Straßen mit einseitiger Bebauung oder wenigen erschlossenen Gebäuden, da hier mehr Anlieger betroffen sind. Auch Bereiche mit **bestehendem Bebauungsplan** oder zu erwartender baulicher Entwicklung können eine höhere Priorität erhalten.

Ein weiterer Faktor ist die **verkehrstechnische Bedeutung der Straße**. **Durchgangsstraßen** werden aufgrund ihres höheren Verkehrsaufkommens und ihrer Bedeutung für das Verkehrsnetz anders priorisiert als **Anliegerstraßen**, während reine **Sackgassen je nach Erschließungsfunktion** in der Regel eine geringere Priorität aufweisen.

Zusätzlich wird die **Entwässerungssituation** berücksichtigt. Das Vorhandensein eines **Niederschlagswasser- oder Mischwasserkanals** kann Einfluss auf Art und Dringlichkeit der Maßnahmen haben und wird daher in die Priorisierung einbezogen. Straßen mit vorhandenen **Entwässerungssystemen** weisen ggf. einen geringeren Investitionsbedarf auf, der bei der Priorisierung ebenso eine Rolle spielen muss.

Auf diese Weise wird sichergestellt, dass zunächst die **Straßen mit dem schlechtesten Zustand und gleichzeitig hoher Bedeutung für Anwohner und Verkehr** bevorzugt in die Maßnahmenplanung aufgenommen werden.

Dieses kann auch zur Folge haben, dass zunächst **Straßen der Kategorie 4 (umfangreiche Schäden)** in der Priorisierung nach vorne gestuft werden müssen. Da auch 8% der innerörtlichen Straßen **nur mit Schotter befestigt** sind, wird darüber hinaus geplant, auch die Schotterstraßen **aufgrund des mitunter hohen Unterhaltungsaufwand sukzessive auszubauen**.

Eine Verbesserung der Straßeninfrastruktur kann grundsätzlich durch verschiedene Maßnahmen erfolgen, die im Folgenden betrachtet werden:

- Unterhaltung und Instandsetzung
- freiwillige Straßenwiederherstellung
- qualifizierter Straßenausbau

Für **Innerortsstraßen** ist der **letztgenannten Maßnahme der Vorzug zu geben**, da nur auf diese Weise ein **langfristig technisch ordnungsgemäßer Zustand** sowie eine nachhaltige **bilanzielle Wertsteigerung** sichergestellt werden können.

Unterhaltung und Instandsetzung

Die Auswahl der im Straßenunterhaltungsprogramm zu berücksichtigenden Maßnahmen **erfolgt nach festgelegten Prioritäten und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel**. Ziel ist es, die vorhandenen finanziellen Mittel möglichst wirtschaftlich einzusetzen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit sowie die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes zu gewährleisten. **Eine jährliche Festlegung erfolgt durch den Bau-, Planungs-, Betriebs- und Umweltausschuss.**

Grundsätzlich werden zunächst außerörtliche Straßen berücksichtigt. Handelt es sich bei reperaturbedürftigen außerörtlichen Straßen jedoch um Stichwege, die lediglich der Erschließung einer Ortschaft dienen, erfolgt eine Sanierung **nur dann, wenn auch für den maroden innerörtlichen Abschnitt eine Beteiligung der Anlieger vorgesehen ist.**





Der innerörtliche Ausbau ist grundsätzlich mit einer Kostenverpflichtung für die anliegenden Eigentümer verbunden. Innerörtliche Gemeindestraßen werden daher **nur dann in den Maßnahmenkatalog aufgenommen, wenn diese in der Vergangenheit bereits mit Anliegerbeiträgen ausgebaut wurden**, um eine Gleichbehandlung der Anlieger sicherzustellen. Die Gemeinde kommt damit zugleich ihrer Verpflichtung zur ordnungsgemäßen **Unterhaltung der Straßen** nach. Ein erneuter Ausbau im Zuge einer **Erneuerung oder Verbesserung nach den Vorgaben des KAG NRW** ist nur zulässig, sofern die **Erfüllung der Unterhaltungsverpflichtung** entsprechend nachgewiesen werden kann.

Aus der Gesamtheit der festgestellten reparaturbedürftigen Straßen werden durch die zuständige Fachabteilung **die Straßen mit dem dringendsten fachlichen Handlungsbedarf ausgewählt**. Weitere Straßen sind in Folgelisten aufgeführt. Hierunter können auch Straßen fallen, in denen **andere Ver- oder Entsorger** (z.B. Wasser- oder Abwasserwerk, Stromversorger) Maßnahmen planen und somit versucht wird die **Synergieeffekte zu nutzen und Kosten einzusparen**.

Die Ausschreibung und Beauftragung der beschlossenen Maßnahmen erfolgt in der Regel im Herbst, um wirtschaftlichere Angebote zu erhalten und eine frühzeitige Bauausführung im darauffolgenden Jahr zu ermöglichen.

Es werden jährlich nur so viele Straßenabschnitte instand gesetzt, wie finanzielle Mittel zur Verfügung stehen. Da die Mittel eine erhebliche Position im konsumtiven Haushalt der Gemeinde ausmachen und damit in der Regel **direkt aufwandswirksam** sind, wird hier immer wieder **Budget gekürzt, um eine Gesamthaushaltskonsolidierung zu erreichen**.

Im Rahmen des Jahresabschlusses wird jährlich geprüft, ob es sich um eine reine **Unterhaltung bzw. Instandsetzung zur Erhaltung der Nutzungsdauer** handelt oder um eine **Vermögenssteigerung durch Verlängerung der Nutzungsdauer**. Im letzteren Fall erfolgt eine **Aktivierung**, die sich entsprechend **eigenkapitalwirksam** auswirkt. Zuletzt erfolgte dies bei durchschnittlich ca. 44 % der eingesetzten Mittel.

Freiwillige Straßenwiederherstellung

Straßenwiederherstellungen innerorts können erforderlich werden, wenn

- Unterhaltungsmaßnahmen an Straßen, insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften (siehe Beschreibung Unterhaltung und Instandsetzung), notwendig sind.
- Leitungsbauarbeiten durch gemeindliche Ver- und Entsorger durchgeführt wurden

In diesen Fällen erfolgt grundsätzlich zunächst nur die **Wiederherstellung des unmittelbar betroffenen Aufgrabungsbereichs**.

1. Herstellungsart
in Breite des Kanalgrabens



**Fahrbahn-
wiederherstellung**

1. Herstellungsart
in Breite des Kanalgrabens

**Fahrbahn-
wiederherstellung**



Quelle: Tiefbauabteilung, Straßenwiederherstellung in Grabenbreite

Wenn der Zustand der verbleibenden Fahrbahnflächen eine zusammenhängende Erneuerung sinnvoll erscheinen lässt, wird eine **erweiterte Wiederherstellung der Straßenoberfläche über die gesamte Straßenbreite** betrachtet.

Hierzu werden insbesondere folgende Punkte geprüft:

- Zustand der vorhandenen Fahrbahndecke
- Umfang der Leitungsaufgrabungen
- technische Machbarkeit einer durchgehenden Asphaltierung
- wirtschaftliche Auswirkungen gegenüber einer reinen Flickstellenreparatur.

Im Rahmen der Planung wird festgelegt, **welche Arbeiten erforderlich sind**. Dies kann beispielsweise umfassen:

- Aufnahme vorhandener bituminöser Restflächen
- Herstellung einer neuen Asphalttragdeckschicht über die gesamte Fahrbahnbreite
- Verbesserung oder Ergänzung der Frostschutzschicht
- Anpassung der Fahrbahnhöhen an vorhandene Anschlüsse.

Die Schichtstärken und Bauweisen richten sich nach den örtlichen Gegebenheiten und den technischen Regelwerken des Straßenbaus.

Auf Grundlage der geplanten Bauweise werden die **voraussichtlichen Gesamtkosten der Maßnahme** ermittelt.

Von diesen Kosten wird der **Eigenanteil der Gemeinde** für die Straßenunterhaltung berücksichtigt. Der verbleibende Betrag stellt den Anteil dar, der bei einer erweiterten Wiederherstellung durch die **begünstigten Grundstückseigentümer freiwillig getragen werden müsste**.

Der Betrag wird in der Regel **gleichmäßig auf die begünstigten Grundstücke bzw. Wohngebäude verteilt**, ist aber auch anders möglich.

Die Durchführung der Maßnahme ist nur möglich, wenn sich **alle begünstigten Grundstückseigentümer an der Finanzierung beteiligen** oder eine anderweitige Deckung des verbleibenden Betrags sichergestellt wird.

Sollte keine vollständige Beteiligung zustande kommen, kann

- der Umfang der Maßnahme reduziert werden oder
- auf die erweiterte Wiederherstellung verzichtet werden.

In diesem Fall erfolgt lediglich die **technisch notwendige Wiederherstellung des Aufgrabungsbereichs**.

Bei der beschriebenen Maßnahme handelt es sich um eine **Straßenwiederherstellung innerhalb der vorhandenen Straßenbreite** und nicht um einen endgültigen Straßenausbau im Sinne des kommunalen Beitragsrechts.

Die freiwilligen Kostenbeteiligungen der Anlieger stehen daher **nicht im Zusammenhang mit der gemeindlichen Beitragserhebung nach den kommunalen Beitragssatzungen** und können nicht auf mögliche zukünftige Erschließungs- oder Ausbaubeiträge angerechnet werden. Hier wurde den Anliegern dann allerdings in Aussicht gestellt, dass die Straße in den nächsten 15 Jahre nicht für den beitragspflichtigen Straßenausbau vorgeschlagen werden.

Haushalts- und bilanzrechtlich handelt es sich um eine **Erhaltungsmaßnahme**. Durch die Durchführung entsteht **kein aktivierungsfähiger Vermögenswert im Anlagevermögen der Gemeinde**, sodass **keine Erhöhung des kommunalen Eigenkapitals** erfolgt. Die Aufwendungen werden daher dem **laufenden Unterhaltungsaufwand** zugeordnet.

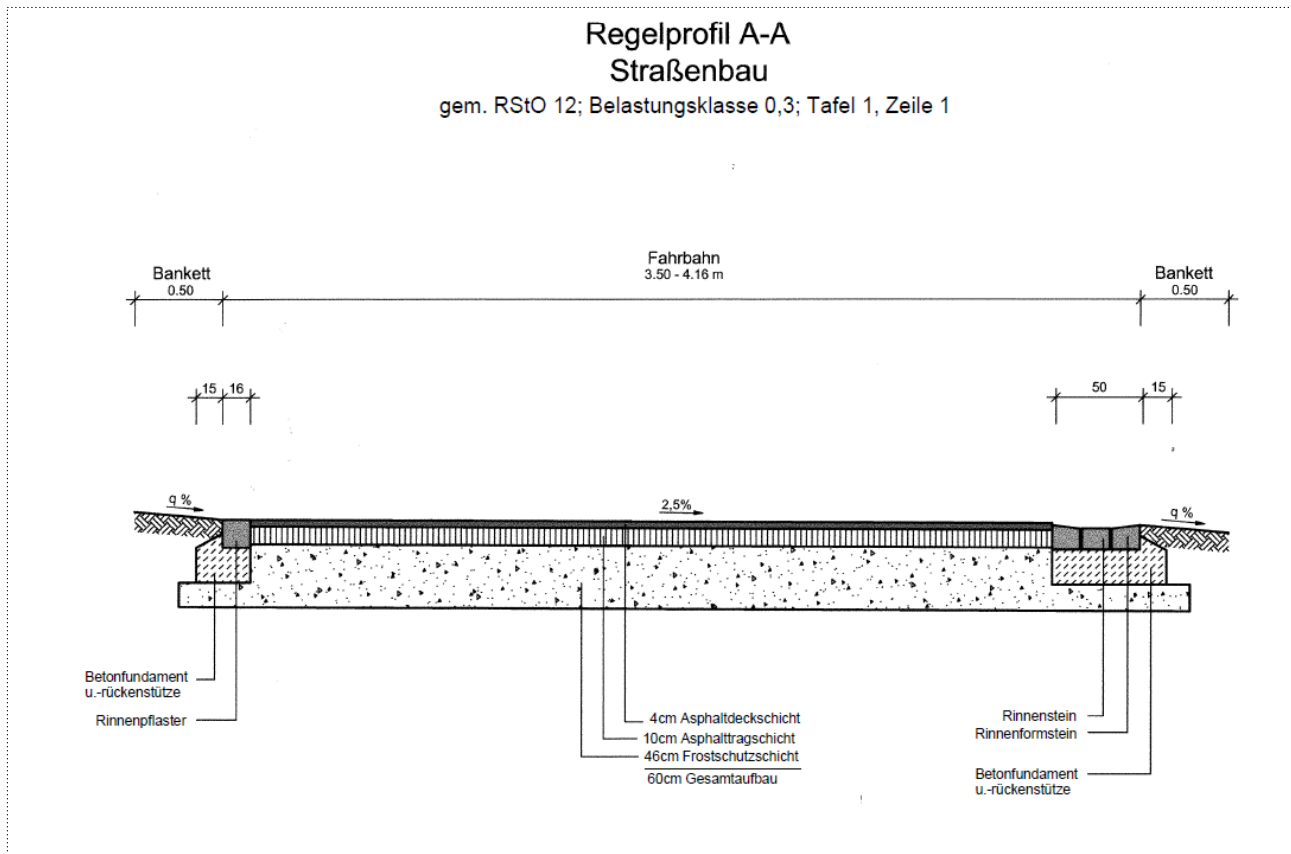
Qualifizierter Straßenausbau

Der technische qualifizierte Ausbau einer Straße umfasst den fachgerechten Aufbau gemäß den geltenden technischen und rechtlichen Vorschriften. Dieser beinhaltet insbesondere eine **Frostschuttschicht** sowie eine **Asphalttrag- und Asphaltdeckschicht**. Darüber hinaus sind durch **Randeinfassungen**, eine **ordnungsgemäße Entwässerung** sowie eine **ausreichende Straßenbeleuchtung** sicherzustellen.

Bei Bedarf sind zudem **Gehwege** herzustellen; die Anlage von **Straßenbegleitgrün** ist möglich. Hierauf wird bei einer durchschnittlichen Anliegerstraße in Reichshof derzeit verzichtet.



Quelle: Tiefbauabteilung, Ansicht einer Straße nach qualifiziertem Aufbau mit Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtung



Quelle: RstO, Regelprofil einer Anliegerstraße

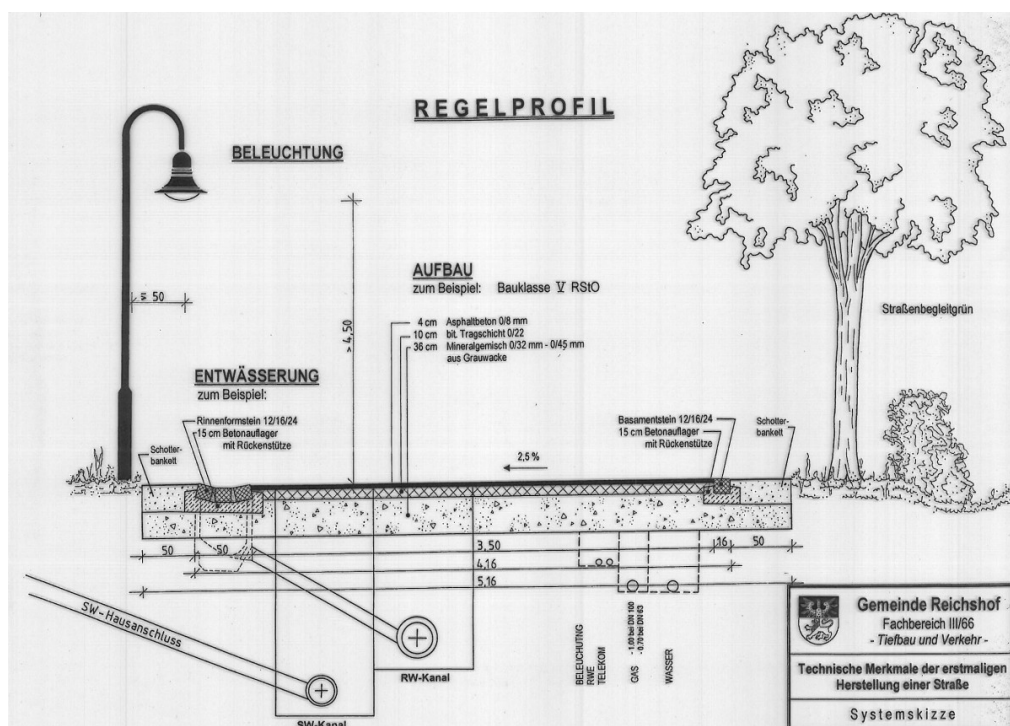
Ziel eines qualifizierten Straßenbaus ist die Herstellung einer **langlebigen, rissfreien und tragfähigen Verkehrsfläche**, die den auftretenden Verkehrsbelastungen dauerhaft standhält.

Grundsätzlich ist jede Straße erstmalig in dieser Bauweise herzustellen, vorzugsweise im Rahmen der Ersterschließung eines Baugebietes „auf der grünen Wiese“. In der Gemeinde Reichshof sind jedoch zahlreiche Straßen historisch gewachsen und insbesondere in Wohngebieten zunächst lediglich provisorisch angelegt worden. Diese weisen daher häufig **keinen regelkonformen und dauerhaft tragfähigen Aufbau** sowie **keine geregelte Entwässerung und Beleuchtung** auf.

Durch den aktuell **überwiegend nicht regelkonformen Aufbau** kann es verstärkt zu dem **aktuellen Straßenzustand** kommen.

Ausbaustandard - die Reichshofstraße

Der **Ausbaustandard** wird im Rahmen des sogenannten **Ausbaubeschlusses** für jede Straße grundsätzlich individuell festgelegt. Die Entscheidung hierüber trifft der **Bau-, Planungs-, Verkehrs- und Umweltausschuss**.



Quelle: Tiefbauabteilung, technische Merkmale der erstmaligen Herstellung einer Straße in Reichshof, gem. alter RStO 01

Der **Ausbaustandard der durchschnittlichen Anliegerstraße** in der Gemeinde Reichshof stellt sich seit mindestens den **1990er Jahren** wie folgt dar:

- **0,50 m:** dreizeilige Rinne zur Entwässerung
- **3,50 m:** bituminös befestigte Fahrbahn
- **0,16 m:** Basamentstein (überfahrbar)

Hieraus ergibt sich eine **überfahrbare Breite von 4,16 m**. Unter Berücksichtigung der beidseitigen **überfahrbaren Randbereiche von jeweils 0,50 m** in Schotterbankett beträgt die **Gesamtbreite** regelmäßig **5,16 m**.

Dieser Ausbaustandard entspricht **nicht durchgängig den heutigen technischen Regelwerken**. Maßgeblich sind insbesondere die *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)* sowie die *Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12)*. Für Anliegerstraßen ist dabei in der Regel die **Belastungsklasse 0,3** (geringe Verkehrsbelastung) zugrunde zu legen.

Die aktuellen Regelwerke – abhängig von der konkreten Nutzungssituation – sehen häufig **größere Fahrbahnbreiten** vor.

Die Defizite des historischen Ausbaustandards werden in der Praxis bestätigt. So liegen teilweise **Anliegerbeschwerden** vor, insbesondere im Zusammenhang mit **parkenden Fahrzeugen**, die bei den vorhandenen Fahrbahnbreiten zu Nutzungskonflikten führen. Zudem ergeben sich **Probleme im Winterdienst**, da bei eingeschränkten Querschnitten häufig keine ausreichenden Flächen für die **Schneeablagerung** zur Verfügung stehen.

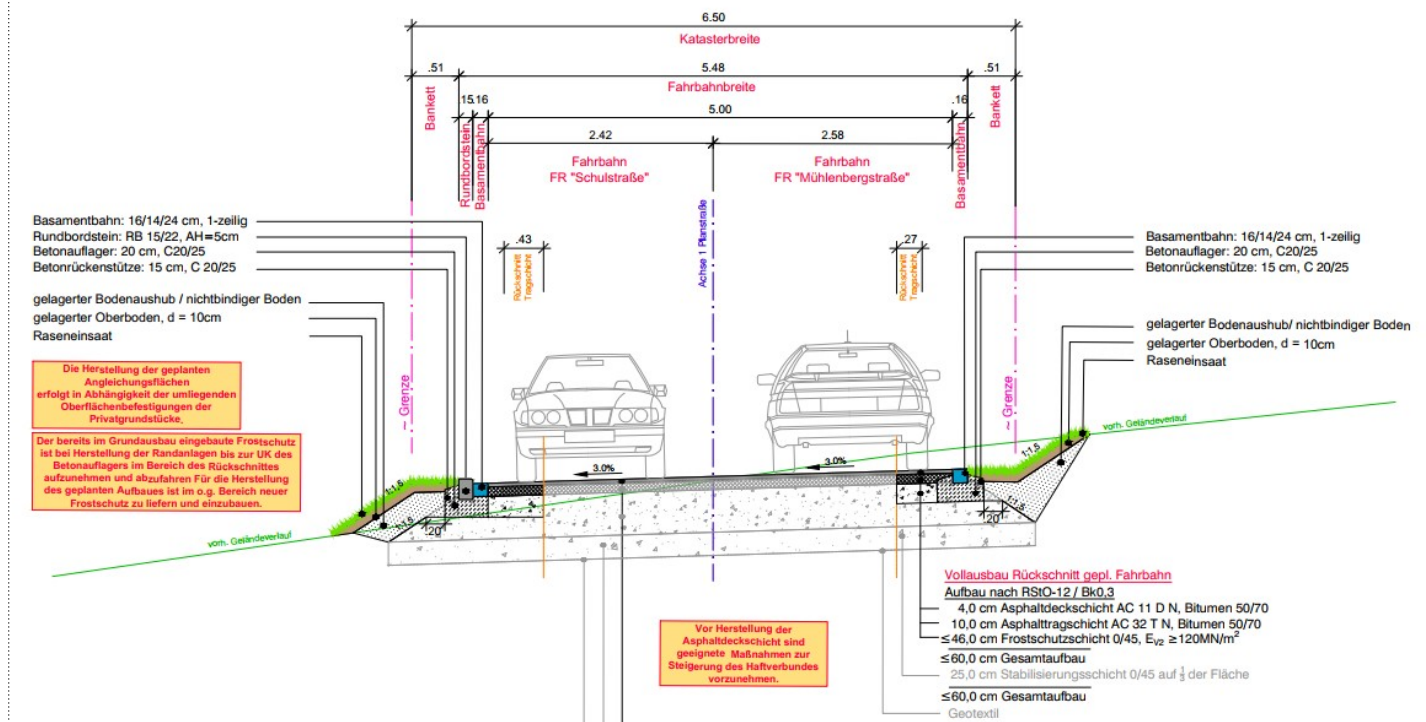
Vor diesem Hintergrund ist der historische Ausbaustandard vielfach **nur eingeschränkt geeignet, den heutigen Anforderungen an Dauerhaftigkeit, Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit einer Straße gerecht zu werden**.

Bei dem zuletzt durch die **BGW GmbH** erschlossenen Baugebiet in Wildbergerhütte wurde ein **angepasster Regelquerschnitt** umgesetzt. Hierdurch werden die bisherigen Defizite weitgehend **kompensiert**, und es ist ein **verbesserter Begegnungsverkehr** möglich. Die modernen Querschnitte entsprechen damit den **aktuellen Anforderungen an Dauerhaftigkeit, Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit**.

Die **Gesamtfahrbahnbreite** beträgt hier im zukünftigen Endausbau einschließlich Randanlagen und beidseitiger überfahrbarer Bankette **insgesamt 6,50 m**.

Regelquerschnitt A-A

- Station 0+100.000 -



Quelle: Ingenieurbüro Klapp&Müller GmbH (heute PlusPlan Ingenieure GmbH), Regelquerschnitt zum Endausbau der Straße „Über dem Bergerhof“ – Baugebiet der BGW GmbH, Planungsstand 07/2022

Für diesen Ausbaustandard entstehen Kosten, die **unter bestimmten beitragsrechtlichen Voraussetzungen** teilweise von den Anliegern zu tragen sind. Im Rahmen einer **konzeptionellen Abwägung durch die Politik** ist noch zu entscheiden, ob dieser technische Standard **verbindlich eingeführt wird** und ob die damit verbundenen Kosten **den Bürgern zugemutet werden können**.

Weiteres Vorgehen = „To Do“:

Zukünftig sollte zum einen ein **grundsätzlicher Reichshof-Standard für Anliegerstraßen** festgelegt werden, der die **Mindestanforderungen an Fahrbahnbreite, Oberbau, Entwässerung und Verkehrssicherheit** definiert.

Die Umsetzung ist jedoch immer abhängig von **den tatsächlichen Verhältnissen im Bestand**, wie **z. B. den vorhandenen Katasterbreiten** und der **Bebauungssituation entlang der Straßen**.

Daher wird dennoch weiterhin empfohlen, für **jeden Einzelfall eine individuell angepasste Beschlussfassung** im Rahmen eines konkreten **Ausbaubeschlusses durch den Bau-, Planungs-, Verkehrs- und Umweltausschuss** vorzunehmen. Dadurch können **besondere örtliche Gegebenheiten, bestehende Bebauung, Topografie und Anliegerinteressen** berücksichtigt werden, während gleichzeitig ein **einheitlicher Qualitätsstandard** für die Gemeinde gewährleistet bleibt.

Vorschlag zur konkreten Vorgehensweise:

Im Rahmen des **Straßenausbauprogramms 2026** wird eine **alternative ingenieurmäßige Planung zu verschiedenen Straßenbreiten als Varianten** einschließlich einer belastbaren **Kostenschätzung** erarbeitet. Dabei werden die **örtlichen Rahmenbedingungen** und **möglichen Ausbauvarianten** berücksichtigt.

Auf Grundlage der **gewonnenen Erkenntnisse** erfolgt im Anschluss die **Erstellung einer Beschlussvorlage**, die eine **Grundsatzentscheidung** über die weitere Umsetzung sowie den **anzuwendenden technischen Standard** und die damit verbundenen **finanziellen Auswirkungen** ermöglicht.

Exkurs:

Auswirkungen geplanter Änderungen technischer Regelwerke im Straßenbau

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt ist auf eine bevorstehende **Änderung eines maßgeblichen technischen Regelwerkes im Straßenbau** hinzuweisen, die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die zukünftige Planung, Ausschreibung und Ausführung von Straßenausbaumaßnahmen sowie deren Kosten haben wird.

Die derzeit geltenden *Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt (ZTV Asphalt)* sowie die *Technischen Lieferbedingungen für Asphaltmischgut (TL Asphalt-StB)* stellen die zentrale technische Grundlage für den Asphaltstraßenbau in Deutschland dar. Sie regeln insbesondere die Anforderungen an Materialien, Bauausführung sowie Prüf- und Qualitätsstandards und dienen damit der Sicherstellung einer hohen Dauerhaftigkeit und Qualität von Verkehrsflächen.

Nach aktuellem Kenntnisstand ist eine **Überarbeitung dieser Regelwerke für das Jahr 2026 vorgesehen**. Bestandteil dieser Anpassung ist unter anderem die Einführung bzw. verpflichtende Anwendung von **temperaturabgesenktem Asphalt**. In der Folge ist ab dem Jahr 2027 vorgesehen, dass im Regelfall **ausschließlich Niedertemperaturasphalt** zum Einsatz kommen soll.

Diese Umstellung ist mit erheblichen praktischen, technischen und wirtschaftlichen Auswirkungen verbunden:

- **Produktionsseitige Anpassungen:**

Asphaltmischwerke sind derzeit vielfach noch nicht auf die Herstellung von Niedertemperaturasphalt ausgelegt. Entsprechende Umrüstungen oder technische Anpassungen sind erforderlich.

- **Ausführungsseitige Anforderungen:**

Der Einbau von Niedertemperaturasphalt erfordert angepasste Bauverfahren sowie teilweise den Einsatz neuer oder weiterentwickelter Maschinen (z. B. spezielle Einbaugeräte und Walzentechnik).



- **Markt- und Wettbewerbsaspekte:**

Es ist derzeit nicht absehbar, in welchem Umfang die regional tätigen Bauunternehmen kurzfristig in der Lage oder bereit sein werden, die notwendigen Investitionen zu tätigen. Dies kann zu Einschränkungen im Wettbewerb sowie zu einer geringeren Anzahl geeigneter Bieter führen.

- **Kostenentwicklung und wirtschaftliche Risiken:**

Mit der Umstellung sind voraussichtlich **zusätzliche Investitions- und Betriebskosten** bei den ausführenden Unternehmen verbunden, die sich in steigenden Angebotspreisen niederschlagen können.

Darüber hinaus sind die **konkreten finanziellen Auswirkungen derzeit nicht belastbar abschätzbar**. Es bestehen somit **nicht absehbare Kostenfolgen**, sowohl hinsichtlich der Baupreise als auch im Hinblick auf die langfristige Unterhaltung der Verkehrsflächen.

- **Technische und strategische Unsicherheiten:**

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist ebenfalls offen, ob und in welchem Umfang **alternative Bauweisen oder Materialien** zur Verfügung stehen, die den zukünftigen Anforderungen entsprechen und gleichzeitig wirtschaftlich tragfähig sind.

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklungen ist eine möglichst frühzeitige Berücksichtigung in der **mittelfristigen Finanz- und Investitionsplanung** der Gemeinde erforderlich. Insbesondere sollten mögliche **Kostensteigerungen und Haushaltsrisiken**, Auswirkungen auf die **Umsetzbarkeit geplanter Maßnahmen**, sowie die **Entwicklung des Marktes und der technischen Standards** kontinuierlich beobachtet und bewertet werden.

Es ist daher angezeigt, die weitere Entwicklung der technischen Regelwerke sowie deren praktische Umsetzung eng zu beobachten und bei Bedarf **flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen zu reagieren**, um sowohl die Wirtschaftlichkeit als auch die Umsetzbarkeit der kommunalen Straßenbaumaßnahmen sicherzustellen.

Beitragsrecht

Die Frage, ob und in welchem Umfang Bürgerinnen und Bürger durch Beiträge belastet werden, hängt wesentlich davon ab, ob es sich bei der jeweiligen Maßnahme um die **erstmalige Herstellung einer Straße** oder um eine **nachmalige Herstellung bzw. Verbesserung/Erneuerung** handelt.

- **Erstmalige Herstellung einer Straße:**

Maßnahmen, die eine Straße erstmalig herstellen, unterliegen grundsätzlich den **Vorschriften des Baugesetzbuches (BauGB)**. In diesem Fall sind die Kosten in der Regel zu 90% auf die Anliegerinnen und Anlieger umzulegen

- **Nachmalige Herstellung oder Verbesserung/Erneuerung einer Straße:**

Handelt es sich um eine **nachmalige Herstellung oder eine grundlegende Verbesserung/Erneuerung**, ist die Maßnahme nach dem **Kommunalabgabengesetz Nordrhein-Westfalen (KAG NRW)** einzustufen. Mit Inkrafttreten des § 8 Absatz 1 Satz 3 KAG NRW ist in diesem Fall für bestimmte Maßnahmen ein **Erhebungsverbot von Straßenausbaubeiträgen** vorgesehen. Das bedeutet, dass die Anliegerinnen und Anlieger **nicht direkt zur Finanzierung herangezogen werden dürfen**, sondern die Kosten über Haushaltsmittel oder Erstattungen des Landes kompensiert werden.

Bei der Unterscheidung zwischen erstmaliger und nachmaliger Herstellung handelt es sich um eine **hochkomplexe Rechtsmaterie**, die in der Praxis insbesondere durch die einschlägige **Rechtsprechung** geprägt wird. Eine umfangreiche **Einzelfallprüfung** jeder Straße ist notwendig, da jeder Straßenabschnitt unterschiedliche historische und bauliche Gegebenheiten aufweisen kann.

In der Gemeinde Reichshof treten zusätzliche Herausforderungen auf, da viele Straßen **historisch gewachsen** sind. Teilweise handelt es sich hierbei um Straßen, die

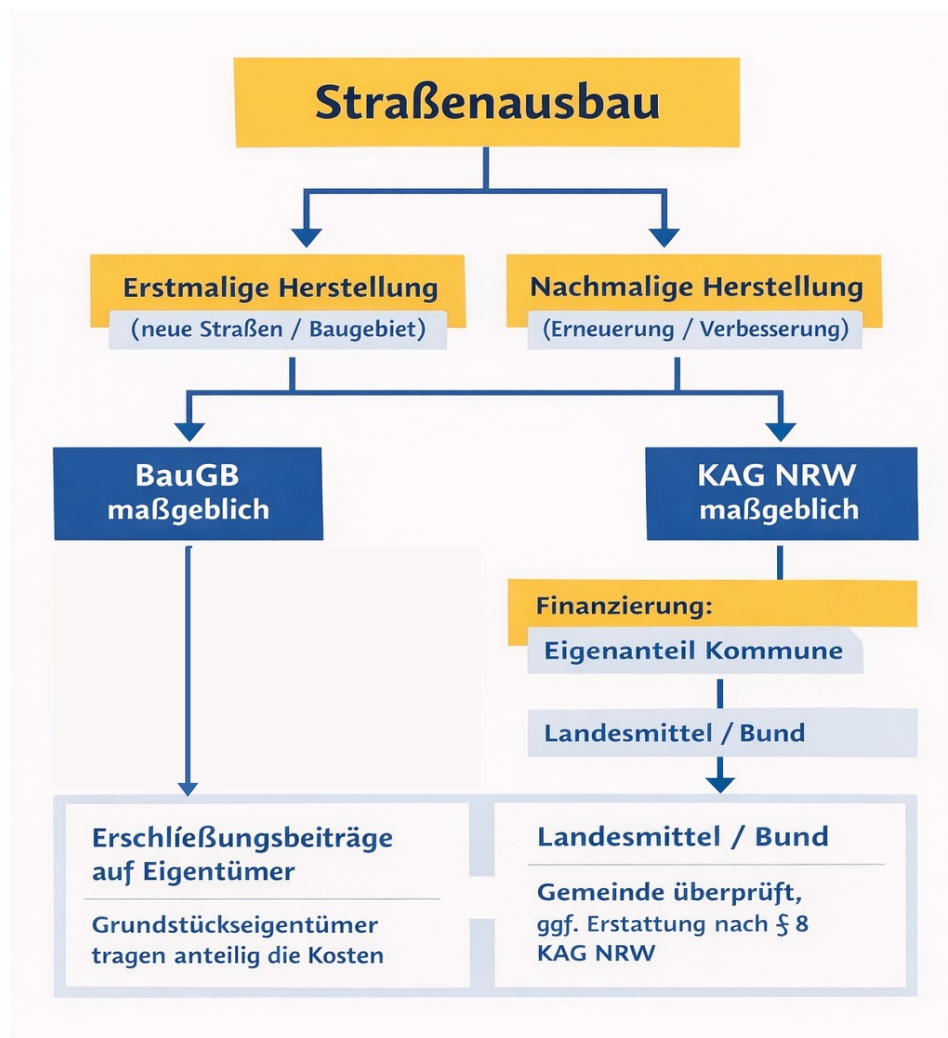
- nur **provisorisch ausgebaut**,
- im Laufe der Zeit **stückweise verbessert** oder
- historisch **ohne klare rechtliche Grundlage** entstanden sind.

Diese Faktoren erschweren die beitragsrechtliche Einordnung erheblich. Es ist oft nicht sofort erkennbar, ob eine Maßnahme als erstmalige Herstellung im Sinne des BauGB oder als nachmalige Herstellung im Sinne des KAG NRW einzustufen ist.

Aufgrund der beschriebenen Komplexität ist vor jeder Maßnahme eine **gründliche Einzelfallprüfung** erforderlich.

In der Gemeinde Reichshof werden viele Straßen der Kategorie des erstmaligen Ausbaus nach BauGB zuzuordnen sein.

Auswirkung der beitragsrechtlichen Einstufung:



Quelle: Sarah Schmidt, erstellt unter Angabe der rechtlichen Grundlagen mit Hilfe von ChatGPT, Übersicht Abrechnungsgrundlagen

Am 28.02.2024 hat der Landtag von Nordrhein-Westfalen das **Kommunalabgaben-Änderungsgesetz Nordrhein-Westfalen (KAG-ÄG NRW)** beschlossen, mit dem die **Beiträge für den Ausbau kommunaler Straßen abgeschafft** werden. Diese Regelung gilt ausschließlich für Maßnahmen zur **Herstellung, Erneuerung, Erweiterung oder Verbesserung bestehender öffentlicher Straßen, Wege und Plätze** nach § 8 KAG NRW.

Aufgrund des in § 8 Absatz 1 Satz 3 KAG NRW normierten **Erhebungsverbots von Straßenausbaubeiträgen** entfällt eine unmittelbare Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger an den beitragsfähigen Kosten der Straßenausbaumaßnahmen.

Zur Kompensation der hierdurch entstehenden Einnahmeausfälle bestimmt das Land Nordrhein-Westfalen gemäß § 8a KAG NRW, dass den Gemeinden und Gemeindeverbänden diejenigen Beträge erstattet werden, die infolge des Erhebungsverbots nicht mehr erhoben werden können.

Wesentliche Rahmenbedingungen der Erstattung:

- Die **Erstattung ist durch die Gemeinde nach Abschluss der Maßnahme und Vorliegen der Schlussrechnung aktiv geltend zu machen** (= Vorfinanzierung und ggf. Rest-Unsicherheit der beitragsrechtlichen Einstufung)
- Es gilt eine **Ausschlussfrist von vier Jahren**.
- Die Frist beginnt mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem die **Schlussrechnung der jeweiligen Maßnahme vorliegt**.

Vor diesem Hintergrund ist eine **zeitnahe Abrechnung und Antragstellung** sicherzustellen, um Erstattungsansprüche vollständig zu realisieren und finanzielle Nachteile für die Gemeinde zu vermeiden.

Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass das für Kommunales zuständige Ministerium gemäß § 8 KAG NRW zum Stichtag **01.01.2028** eine Überprüfung vornimmt, ob die bestehenden Regelungen zu einer **wesentlichen finanziellen Belastung der Kommunen** im Sinne des Konnexitätsausführungsgesetzes führen.

Maßstab hierfür ist ein Vergleich mit der bis zum **31.12.2023 geltenden Rechtslage**. Etwaige sich daraus ergebende Anpassungen der Finanzierungsregelungen bleiben abzuwarten und sind in der mittelfristigen Finanzplanung der Gemeinde entsprechend zu berücksichtigen.

Erschließungsbeiträge für die erstmalige endgültige Herstellung einer Straße nach den §§ 127 ff. BauGB sind von der Abschaffung nicht betroffen. Hier ist durch die Gemeinde ein **Eigenanteil** in Höhe von mindestens **10% des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes** zu tragen.

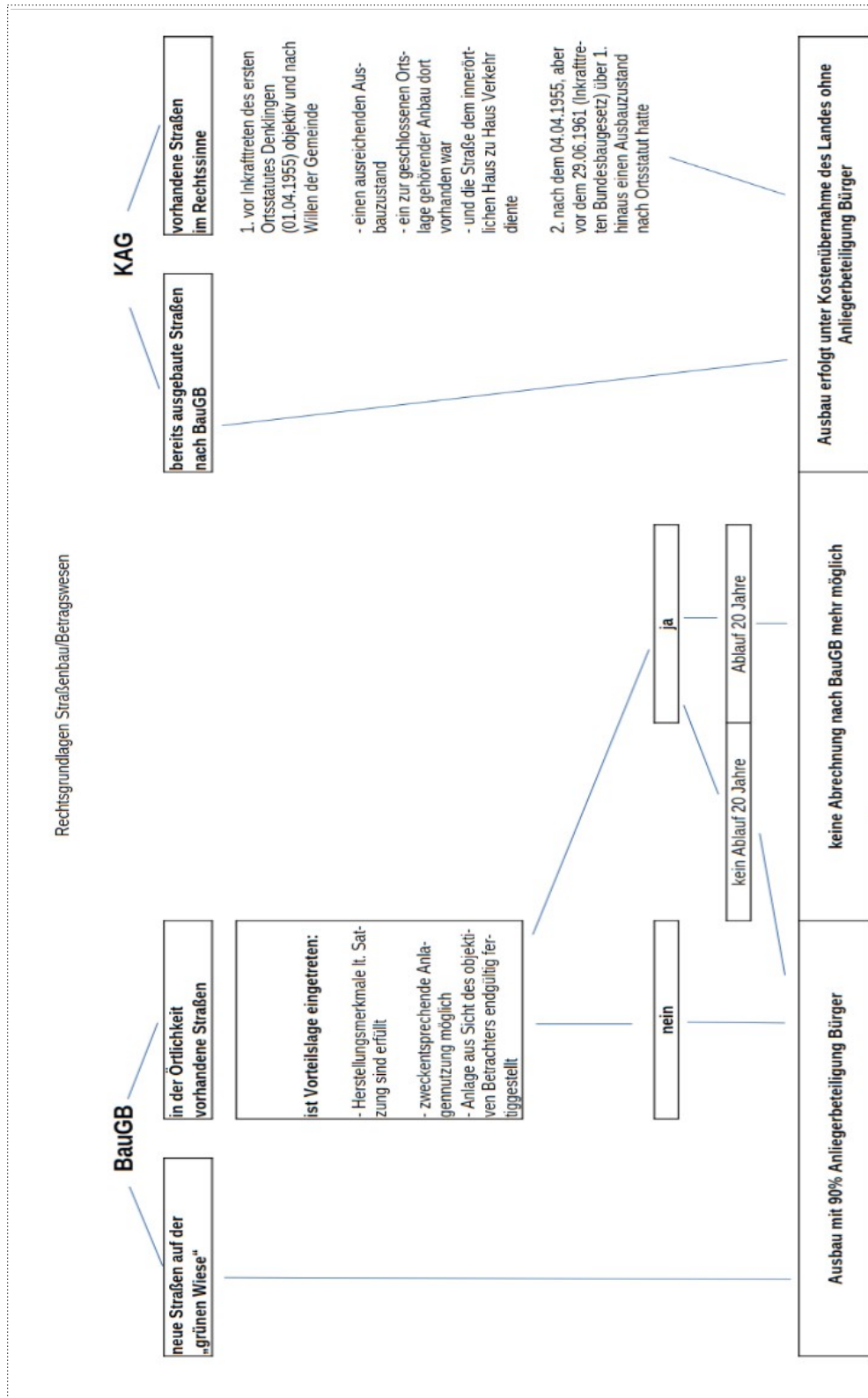
Die Beitragserhebung nach dem Baugesetzbuch erfolgt, wenn durch kommunale Maßnahmen eine **Wertsteigerung von Grundstücken** eintritt, etwa durch die Erschließung von Baugebieten, den Ausbau von Straßen oder die Anbindung an Versorgungsleitungen. Die Beiträge sind eine **Kostenbeteiligung der Grundstückseigentümer** an den öffentlichen Maßnahmen.

Die entstehenden Kosten setzen sich vor allem aus den **Errichtungskosten öffentlicher Einrichtungen** zusammen. Dazu zählen die direkten Baukosten für Straßen, Wege, Plätze, Beleuchtung, Grünanlagen sowie Entwässerungssystemen. Ergänzend fallen **Nebenkosten der Bauausführung** an, wie Planungs- und Ingenieurleistungen, Vermessung, Baustelleneinrichtung und Genehmigungen.

Die Höhe der Beiträge bemisst sich dabei nach dem **konkreten Vorteil für das Grundstück**, hier berechnet über die Fläche des erschlossenen Grundstücks, sodass die Kosten fair auf die Eigentümer verteilt werden.



Quelle: Sarah Schmidt, erstellt unter Angabe der rechtlichen Grundlagen mit Hilfe von ChatGPT, Übersicht Abrechnungsgrundlagen



Quelle: Sarah Schmidt, Übersicht Rechtsgrundlagen Beitragsrecht



Die Beitragserhebungen sind neben den Bestimmungen durch BauGB und KAG, zahlreichen Rechtsprechungen auch in **zwei hierfür maßgeblichen gemeindlichen Satzungen rechtlich festgeschrieben und verpflichtend anzuwenden.**

- Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen (Erschließungsbeitragssatzung nach BauGB)
- Satzung über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen (nach KAG)

Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahmen zur Verbesserung der Straßeninfrastruktur ist je nach Ausgangslage sowohl im konsumtiven als auch im investiven Teil des Gemeindehaushalts sicherzustellen. In Zeiten strukturell defizitärer Haushaltslagen ist diese Aufgabe unter Berücksichtigung der Gesamthaushaltssituation einzuordnen.

Der Rat hat in seiner Sitzung am **16.03.2026** – vorbehaltlich des geplanten Haushaltsbeschlusses am **16.04.2026** – mehrheitlich beschlossen, **zusätzliche jährliche Mittel in Höhe von 1,0 Millionen EUR** für die Straßensanierung innerhalb des Finanzierungszeitraumes bereitzustellen.

Ziel dieser Mittelbereitstellung ist die **systematische Umsetzung eines Sanierungskonzeptes**, welches auf einen **qualifizierten Ausbau der Verkehrsanlagen mittels grundhaftem Ausbau** ausgerichtet sein sollte. Hierdurch sollen insbesondere

- der **technische Zustand der Straßen nachhaltig verbessert** sowie
- eine **Steigerung des Straßenanlagevermögens im Eigenkapital der Gemeinde** erreicht werden.

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt unter Beteiligung der Gemeinde in der Regel mit einem **Eigenanteil in Höhe von 10 % bis 20 %**, abhängig von der jeweiligen Einzelmaßnahme.

Die verbleibende Finanzierung wird sichergestellt durch

- **Beiträge nach Baugesetzbuch (BauGB)** sowie
- **Landesmittel als Ersatz für entfallene KAG-Beiträge.**

Darüber hinaus ist vorgesehen, **Bundesmittel für Infrastrukturmaßnahmen** zur anteiligen Finanzierung des kommunalen Eigenanteils einzusetzen.

Durch die dargestellte Finanzierungsstruktur sollen die Maßnahmen **im Ergebnis möglichst haushaltsneutral** umgesetzt werden.

Bürgerbeteiligung

Die **Bürgerbeteiligung** soll sicherstellen, dass die Anwohner frühzeitig **informiert** werden und schon in der Planungsphase **einbezogen** werden.

Die tägliche Praxis zeigt: Häufig gibt es zwar Beschwerden über den schlechten Straßenzustand, jedoch führt die Information über den **aktuellen Ausbauzustand** und den **rechtlichen Beitragsstatus mit den damit verbundenen Kosten** oft dazu, dass ein Straßenausbau zunächst nicht gewünscht wird.

Eine **Beteiligung am Verfahren**, inklusive **Erklärung der notwendigen Maßnahmen** und **Mitbestimmung**, zum Beispiel bei der **Variantenplanung** wie Verkehrsberuhigung, Beleuchtung oder sonstigen Besonderheiten, ist notwendig.

Dennoch bleibt es erforderlich, den Straßenausbau notfalls auch **gegen den Willen von Anwohnern durchzusetzen**, um die **Gleichbehandlung** sicherzustellen, da jeder Anwohner einmalig für die Straße zahlen muss. Nur so kann technisch wie wirtschaftlich die Infrastruktur der Gemeinde nachhaltig (wieder)hergestellt werden.

Konkret soll die **Information der Bürger** zunächst im **Reichshofkurier** erfolgen, nachdem jährlich das **Straßenausbauprogramm beschlossen** wurde.

Nach **Vorliegen der ersten Planung und Kostenkalkulation** wird ein **erster Informationsabend** durchgeführt, bei dem die Bürger über Varianten entscheiden und ihre Meinung einbringen können. Hiernach erfolgt der konkrete politische Ausbaubeschluss.



Nach der **Auftragsvergabe** kann ein **zweiter Informationsabend** stattfinden, um Details zu **Kostenabweichungen**, dem **Bauablauf**, am **Bau beteiligten Unternehmen** und **Ansprechpartnern** zu erläutern.

Optional können diese Informationen auch **schriftlich** bereitgestellt werden.

Sollte jemand die **Gelder für einen erforderlichen Beitrag** nicht aufbringen können, möchte die Gemeinde hier **unterstützend eingreifen**. In solchen Fällen kann gegebenenfalls eine **Ratenzahlung** oder eine **Stundung** eingerichtet werden, um die finanzielle Belastung abzufedern und den Straßenausbau für alle Beteiligten umsetzbar zu machen.

Konzeptionelles Vorgehen - Fazit

Seit dem Jahr 2024 wurde wie dargestellt mit der umfassenden **Bestandsaufnahme** der Gemeindestraßen begonnen. Dabei zeigte sich, dass über 70 % der innerörtlichen Straßen nicht unerhebliche Schäden aufweisen.

Nach der **technischen Zustandsbewertung** der Straßen wurde eine erste überschlägige Einordnung vorgenommen, um eine **vorläufige beitragsrechtliche Einschätzung** zu ermöglichen.

Darauf aufbauend wurde ein **Priorisierungsvorschlag** für den Straßenausbau entwickelt.

Bei der Entwicklung der **Grundlagen für ein konzeptionelles Vorgehen** im Straßenbau ist die verkehrliche Funktion der jeweiligen Straße von zentraler Bedeutung. Dabei gilt es zu differenzieren, ob es sich um eine **reine Anliegerstraße** handelt oder ob die Straße eine **erhöhte Verkehrsrelevanz** besitzt, beispielsweise als Verbindung zu übergeordneten Verkehrsachsen oder als Erschließung wichtiger Einrichtungen.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die **Anzahl der direkt erschlossenen Haushalte oder Betriebe**: Je mehr Nutzer von einer Maßnahme profitieren, desto größer ist der gesellschaftliche und wirtschaftliche Nutzen einer gezielten Umsetzung. Zudem sollte die strategische Rolle der Straße im **übergeordneten Verkehrsnetz** berücksichtigt werden.

Weiteres zentrales Kriterium ist das **Vorhandensein**, der **Zustand und die Ausstattung der Entwässerungssysteme**. Straßen, für die bereits ein funktionsfähiges Niederschlagswassersystem vorhanden ist, lassen sich in der Regel effizienter und kostengünstiger ausbauen, während fehlende Anschlüsse, wasserrechtliche Restriktionen oder die Notwendigkeit zusätzlicher **Regenrückhaltung, Rückstausicherungen oder Klärmaßnahmen** den Aufwand erheblich steigern können. Das konzeptionelle Vorgehen muss daher den **Grad der wassertechnischen Infrastruktur** und mögliche **konzeptionelle Konflikte** berücksichtigen.

Ebenso ist die **erwartete Kostensituation** in die Betrachtung einzubeziehen. Dabei sind sowohl die voraussichtlichen Bau- und Planungskosten als auch mögliche **bauliche Besonderheiten**, die den Aufwand erhöhen können – etwa schwierige Bodenverhältnisse, topografische Herausforderungen, Altlasten oder spezielle Anforderungen an den Straßenaufbau – maßgeblich.

Ein durchdachtes Vorgehen ermöglicht es, Maßnahmen mit hohem Nutzen und moderatem Aufwand gezielt zu planen, während besonders kostenintensive Projekte nur dort umgesetzt werden, wo der gesellschaftliche Nutzen den Mehraufwand rechtfertigt.

Schließlich sind auch die **rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen** entscheidend. Dazu zählen unter anderem anstehende **Erneuerungen von Versorgungs- oder Entsorgungsleitungen**, die in koordinierter Weise mit der Straßenmaßnahme gebündelt werden können, um Effizienzgewinne und Kostensenkungen zu realisieren.

Darüber hinaus müssen Genehmigungsvoraussetzungen, bestehende **wasser- und baurechtliche Auflagen** sowie die notwendige Abstimmung zwischen verschiedenen Fachämtern und Versorgern in die konzeptionelle Bewertung einbezogen werden. Straßenmaßnahmen, bei denen sich solche Synergien ergeben oder rechtliche Hürden minimal sind, lassen sich planungs- und umsetzungstechnisch am effizientesten realisieren.

Regelmäßig soll neben den Straßen aus den schlechtesten Kategorien der Zustandsbewertung auch **eine Straße, die bisher nur in Schotter angelegt wurde, erstmalig ausgebaut** werden.

Bei der konkreten Auswahl von Straßen wurde ebenso auf eine gleichmäßige Auswahl der Straßen nach der ersten beitragsrechtlichen Einschätzung (gleichzeitiger Bau von BauGB- und KAG-Straßen) geachtet, um eine faire und transparente Verteilung zu gewährleisten. **Zusätzlich wurde eine möglichst gleichmäßige Verteilung der priorisierten Straßen über das gesamte Gemeindegebiet berücksichtigt.**

Wichtige Grundlage für ein **weiteres konzeptionelles Vorgehen** ist die **Verlässlichkeit der zur Verfügung zu stellenden Gelder** im Verhältnis zu den entstehenden Kosten.

Derzeit plant die Verwaltung ein **Finanzvolumen von 1 Million Euro pro Jahr** für den qualifizierten Straßenausbau ein.

Die **Kosten für den Bau einer Straße** lassen sich aktuell wie folgt darstellen:

Der **reine Straßenbau** inklusive Nebenkosten wie Planung und Straßenentwässerungseinrichtungen (Straßeneinläufe und Verbindung zum Kanal) ist mit **aktuell durchschnittlich 400 Euro pro Quadratmeter** kalkuliert.

Zusätzlich fallen für den **Bau des Niederschlagswasserkanals 600 Euro pro laufendem Meter** an.

Von den Gesamtkosten für den Straßenbau können 10 % im ersten Jahr auf die Planung während die restlichen 90 % für Bau, weitere Planung und Baubegleitung im zweiten Jahr kalkuliert werden können.

Unter diesen Annahmen und zunächst angenommenen Ausbaubreiten von 4,50 m – 5,50 m können im Straßenausbauprogramm für das Jahr 2026 insgesamt rund 635 laufende Meter Straße in Planung gehen, in 2027 sind es 440 laufende Meter Straße (siehe hierzu Straßenausbauprogramm Vorlage 2025/00054).

Weiteres Vorgehen = „To Do“:

Das **Straßenausbauprogramm** wird **fortlaufend angepasst und aktualisiert**. Dabei werden die **technischen Bewertungen**, die **beitragsrechtlichen Einordnungen** sowie die **relevanten rechtlichen Fragestellungen** kontinuierlich berücksichtigt. Auch die **erwarteten Kosten** fließen fortlaufend ein.

Ziel ist es, **eine nachhaltige, nachvollziehbare und gleichmäßig verteilte Planung und Umsetzung des Straßenausbaus** sicherzustellen.

So wird die Verwaltung **jährlich neu ein zu beschließendes Straßenausbauprogramm zur politischen Beschlussfassung** vorlegen.

Zeitlicher Ablauf und Perspektive

Die **Vorlage des Straßenausbauprogramms** erfolgt jährlich im **Frühjahr**. Zu diesem Zeitpunkt wird der aktuelle Stand aller geplanten Straßenprojekte präsentiert und die Prioritäten für die kommenden Maßnahmen überprüft.

Nach dem Beschluss des Programms wird die **Ausbauplanung** an ein **externes Ingenieurbüro** vergeben, das für die detaillierte Planung verantwortlich ist.

Im nächsten Schritt wird die **beitragsrechtliche Planung** vertieft. Dabei werden alle rechtlichen Vorgaben geprüft, um die korrekte **Einordnung der Anliegerbeiträge** sicherzustellen.

Parallel dazu wird die **technische Planung** erstellt, die unter anderem die Straßenkonstruktion, Entwässerungseinrichtungen, Verkehrsführung und notwendige Ingenieurmaßnahmen berücksichtigt.

Anschließend erfolgt die **Kostenermittlung**, bei der die gesamten Baukosten, einschließlich Straßenbau, Kanalisationsmaßnahmen, Planung und Nebenkosten, erfasst und nachvollziehbar aufgeschlüsselt werden.

Die **Bürgerinformation** ist ein wichtiger Schritt im Planungsprozess. Dabei werden alle Anwohner über die geplanten Maßnahmen informiert, einschließlich möglicher **Varianten** der Bauausführung, damit Transparenz und Mitsprache gewährleistet sind.

Auf Basis dieser Unterlagen und unter Berücksichtigung der ermittelten Kosten wird der **konkrete Baubeschluss** gefasst. Der **Bau der Straße** erfolgt dann im **folgenden Jahr**, sodass eine klare, planbare und nachvollziehbare Abfolge von Planung, Beschluss und Umsetzung gewährleistet ist.

Weiteres Vorgehen in 2026 = „To Do“:

Das **Straßenausbauprogramm für 2026 – 2028 mit entsprechenden konkreten Vorschlägen für auszubauende Straßen** liegt dem BauA am 14.04.2026 zur Beschlussfassung vor.

Eine **Beschlussfassung ist zeitnah vorzunehmen**, um die **Abarbeitung der Straßen und die Verausgabung der Mittel** wie dargestellt sicherzustellen.

Wenn ein Beschluss für die in 2026 geplanten Straßen rechtzeitig erfolgt, kann für die Straßen eine entsprechende **nähere Planung** durch ein Ingenieurbüro in Auftrag gegeben werden.

Diese würde in 2026 geschehen. Nur so kann ein **Ausbau und eine Mittelverausgabung in 2027** sichergestellt werden.

Zeitversetzt gilt dieses konkrete Vorgehen in jedem Jahr.



Aufgrund der **hohen Zahl der schlechten Straßen** und der, wenn auch **erhöhten Finanzmittel**, wird eine **lange Zeit** benötigt, um die **gemeindliche Infrastruktur insgesamt** spürbar und nachhaltig zu verbessern.

Damit beginnt die Gemeinde den Einstieg in mindestens **ein Jahrzehnt der Straßen, in dem umfangreiche Sanierungen, Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen geplant und umgesetzt werden. Es wird eine Daueraufgabe** bleiben, in der sich **Politik und Verwaltung langfristig engagieren und verstärkt** einsetzen müssen.

Dabei müssen auch die **personellen Ressourcen** sichergestellt sein, um die Maßnahmen kontinuierlich und effizient umzusetzen.

Das Konzept ist bei Bedarf fortzuschreiben.