

Stadt Meerbusch

Der Bürgermeister
Straßen und Kanäle
5/66.13-01/2 De

Meerbusch, 07.02.2008

An die
Damen und Herren
des Bau- und Umweltausschusses

Beratungsvorlage

zu TOP I/ 4. der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 19.02.2008

Deckensanierung L 137 (früher B 9) in der Ortslage Meerbusch-Büderich

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Umweltausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt folgenden Beschluss zu fassen:
Der Rat der Stadt nimmt den als Anlage 1 beigefügten Lageplan und den zugehörigen Maßnahmenkatalog (Anlage 2) zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein in Mönchengladbach, hierzu eine Vereinbarung über den Ausbau und die Wiederherstellung der Nebenanlagen und Parkstreifen der Ortsdurchfahrt der L 137 in Meerbusch-Büderich zu schließen.

Begründung:

I. Rechtsgrundlagen

Die Stadt Meerbusch ist nach dem § 44 des Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) und den in diesem Zusammenhang sinngemäß anzuwendenden Ortsdurchfahrtsrichtlinien innerhalb der Grenzen der geschlossenen Ortschaft Baulastträger der Parkstreifen und Gehwege sowie der kombinierten Geh- und Radwege und in diesem Rahmen auch verpflichtet, Unterhaltungsmaßnahmen an den in ihrer Baulast stehenden Teilen des Straßenkörpers durchzuführen.

Im Rahmen der zum 01.01.2008 vollzogenen Abstufung der B 9 und der B 222 zur Landesstraße L 137 von der Anschlussstelle Büderich der A 52 bis zur Anschlussstelle Lank-Latum der A 44 soll die Ortsdurchfahrt Büderich auf gesamter Länge (mit Ausnahme des bereits in vergangenen Jahren sanierten Bereiches des Deutschen Eckes) als ehemalige Bundesstraße zu Lasten des Bundes im Vollausbau in einer Tiefe von ca. 70 cm nach heutigen Regeln der Technik neu hergestellt werden. Die Maßnahme wird von Seiten des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein -Außenstelle Wesel- betreut und dient dazu, dem Land Nordrhein Westfalen von Seiten des Bundes die Straße in einem der vorhandenen Verkehrsbelastung genügenden Ausbaustandard zu übergeben, damit der Landesstraßenhaushalt nicht in einem unzumutbaren Maße belastet wird.

Der Umbau der ehemaligen Bundesstraße 9 in der Ortsdurchfahrt Büderich war bereits mehrfach Thema im Ausschuss für Planung, Wirtschaft und Liegenschaften. Der Ausschuss hat die Umbauabsichten des Landesbetriebes Straßenbau NRW in seiner Sitzung am 17.01.2006 zustimmend zur Kenntnis genommen und die Verwaltung am 09.05.2006 beauftragt, die Planungen aktiv zu begleiten. Im Rahmen einer Prüfung dieser Maßnahme durch den Bundesrechnungshof vom 17.08.2006 wurde die Erforderlichkeit einer Totalsanierung der Fahrbahn einschließlich einer Umgestaltung des Fahrbahnquerschnittes zu Lasten des Bundes in Frage gestellt. In seiner

abschließenden Würdigung der Prüfbemerkungen hat das Bundesverkehrsministeriums aufgrund des vorhandenen schlechten Fahrbahnzustandes den Landesbetrieb Straßenbau NRW angewiesen, nur noch einen Vollausbau der Fahrbahn in der für die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 17.000 – 18.000 Kfz/d vorgesehenen Bauklasse II der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues (RStO) in einer Gesamttiefe von 70 cm durchzuführen. Die ursprünglich vorgesehenen Umbaumaßnahmen stehen demzufolge aufgrund der fehlenden finanziellen Beteiligung des Bundes nicht mehr zur Diskussion.

Im Rahmen der Vorbereitung der Maßnahme durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW hat sich herausgestellt, dass die Stadt nach den sinngemäß anzuwendenden Ortsdurchfahrtenrichtlinien als Baulastträger der Parkstreifen auch für die Finanzierung der Erneuerungsmaßnahmen dieser Straßenflächen verantwortlich ist und in diesem Zusammenhang die Pflicht hat, diese in einem der Verkehrsbedeutung genügenden Zustand zu unterhalten.

II. Baumaßnahmen zu Lasten der Stadt Meerbusch

Aufgrund des vorhandenen sehr unterschiedlichen und größtenteils mangelhaften Straßenaufbaus, der in Probebohrungen dokumentiert wurde, kommt zur Sanierung des gesamten Abschnittes nur eine Totalerneuerung der Fahrbahn und der Parkstreifen einschließlich einer Regulierung der größtenteils abgesackten bzw. durch Baumwurzeln hochgedrückten Rinnen und Bordsteine in Betracht.

Hierdurch ist eine Anpassung der Rad- und Gehwegbereiche an die regulierten bzw. zu erneuernden Bordsteine erforderlich.

Für die Stadt Meerbusch ergibt sich in diesem Zusammenhang die Chance, eine Erneuerung und Regulierung von Teilen der Nebenanlagen, die in den betroffenen Abschnitten aus Sicht der Verwaltung dringend geboten ist, durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW durchführen zu lassen. Diese Vorgehensweise hat zwei deutliche Vorteile: Zum einen ist für eine Gemeinschaftsmaßnahme nur einmal eine Einrichtung von umfangreichen Umleitungs- und Sperrungsmaßnahmen erforderlich, wodurch Belastungen und Behinderungen für die Bürger, Anlieger und Straßennutzer minimiert werden. Zum anderen ergibt sich aufgrund des zu erwartenden Auftragsvolumen für den städtischen Kostenanteil ein deutlicher Preisvorteil gegenüber eine Einzelmaßnahme von Seiten der Stadt im Bereich der Nebenanlagen.

Wegen der Abstufung der ehemaligen Bundesstraße B 9 zur Landesstraße L 137 besteht von Seiten des Landesbetriebes ein hoher zeitlicher Druck, damit die Maßnahme noch mit dem dafür erforderlichen engen zeitlichen Zusammenhang mit der Abstufung zu Lasten des Bundes finanziert werden kann. Demzufolge sind die von der Stadt Meerbusch gewünschten Maßnahmen an den Nebenanlagen, die in ihrer Baulast stehen, zeitnah zu benennen, da der Landesbetrieb Straßenbau NRW nach erfolgter Ausschreibung schon Ende Mai mit dem ersten Bauabschnitt beginnen möchte.

Im Wesentlichen sind aus Sicht der Verwaltung folgende Maßnahmen zu Lasten der Stadt Meerbusch im Rahmen der Baumaßnahme erforderlich (detaillierte Aufstellung (mit Ausnahme von Punkt a) siehe Anlagen 1 und 2; da derzeit noch keine Planunterlagen vorliegen, sind alle Maße und Kosten als Grobannahmen zu betrachten):

a) Sanierung bzw. Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen und -leitungen

Die Senkenanschlussleitungen (ca. 670 m) werden im Vorgriff auf die Maßnahme durch die Stadt Meerbusch im Inlinerverfahren im Zuge der Kanalsanierungsmaßnahme saniert. Der Landesbetrieb Straßenbau baut im Rahmen der Fahrbahnsanierung ca. 150 Stück neue Senkentöpfe ein. Die Kostenteilung der Erneuerung bzw. Sanierung der Entwässerungseinrichtungen erfolgt getrennt nach dem jeweiligen Baulastträger (Landesbetrieb Straßenbau NRW: Fahrbahn, Radweg, kombinierte Geh- und Radwege außerhalb der Ortsdurchfahrtengrenze; Stadt Meerbusch: Parkstreifen, Gehwege, kombinierte Geh- und Radwege innerhalb der Ortsdurchfahrtengrenze) anteilig über die angeschlossene Fläche. Nach derzeitigem Planungsstand fallen Kosten in Höhe von ca. 200.000 € an. Auf die Stadt Meerbusch entfallen ca. 35 % der Kosten (ca. 71.000 €).

b) Bereiche mit abmarkierten Parkstreifen auf der ehemaligen Fahrbahn neben dem getrennten Geh- und Radweg (Westseite)

Diese Asphaltflächen (siehe Anlage 1, Abschnitte 2., 4., 7., 9., 11., 13., 16., 18.) liegen in der Baulast der Stadt Meerbusch und sollen aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes und der mangelhaften Entwässerung durch abgesackte Rinnen, Bordsteine und Senken grundhaft saniert werden.

Die Geh- und Radwege werden in diesen Bereichen nach Regulierung der Bordsteine weitgehend im vorhandenen Zustand belassen und nur die von der Regulierungsmaßnahme betroffenen Bereiche (ca. 30-50 cm entlang der Bordsteinführung) an den Bestand angeglichen, da an diesen Stellen der vorhandene Oberflächenzustand noch akzeptabel ist. Die Kosten für die Bordsteinregulierung, Anpassung der Rinnenführung und Angleichung des Pflasters des Radweges erfolgt zu Lasten des Landesbetriebes Straßenbau NRW als Baulastträger des Radweges.

c) Bereiche mit abmarkierten Parkstreifen auf der ehemaligen Fahrbahn neben dem Gehweg (Ostseite)

Diese Asphaltflächen (siehe Anlage 1, Abschnitt 30.) liegen in der Baulast der Stadt Meerbusch und sollen aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes und der mangelhaften Entwässerung durch abgesackte Rinnen, Bordsteine und Senken grundhaft saniert werden.

Die Gehwege werden in diesen Bereichen nach Regulierung der Bordsteine erneuert, da an diesen Stellen der vorhandene Oberflächenzustand sehr schlecht ist. Die Kosten für die Bordsteinregulierung, die Anpassung der Rinnenführung und die Erneuerung des Gehweges erfolgt zu Lasten der Stadt Meerbusch als Baulastträger für den Gehweg und die Parkstreifen sowie als Unterhaltungspflichtige für den Bordstein.

d) Bereiche mit getrennten Geh- und Radwegen

Diese Abschnitte (siehe Anlage 1, Abschnitte 3., 5., 8., 10., 12., 14., 17., 25.) verbleiben im vorhandenen Zustand. Da der Landesbetrieb Straßenbau NRW Baulastträger für die Radwege und den Bordstein ist, werden zu dessen Lasten die Angleichungsarbeiten des bestehenden Radweges erfolgen. Von Seiten der Stadt Meerbusch sind an diesen Stellen keine Maßnahmen vorgesehen.

e) Bereiche mit kombinierten Geh- und Radwegen

Diese Abschnitte (siehe Anlage 1, Abschnitte 15., 20., 21.) verbleiben im vorhandenen Zustand. Die Regulierung der Bordsteine und die Anpassungen an diese erfolgen zu Lasten der Stadt Meerbusch als Baulastträger und Unterhaltungspflichtiger für den Bordstein.

f) Bereiche der Nebenanlagen außerhalb der OD

Diese Bereiche außerhalb der OD (siehe Anlage 1, Abschnitte 1., 22., 23., 36.) werden durch Straßen NRW als Baulastträger auf dessen Kosten an die erneuerte Fahrbahn und Bordsteinanlagen angepasst.

g) Bereiche mit Gehweg, Baumbeeten und separaten Parkbuchten

Hier (siehe Anlage 1, Abschnitt 24.) erfolgt lediglich eine Regulierung der Bordsteine und Anpassung an den vorhandenen Bestand auf Kosten der Stadt Meerbusch als Baulastträger für den Gehweg und die Parkbuchten sowie Unterhaltungspflichtige für den Bordstein. Teilweise ist eine Regulierung der Einfassung der Baumbeete und der Schäden durch Verwurzelungen im Gehwegbereich erforderlich.

h) Bereiche mit Gehweg und Parkstreifen auf den zur Fahrbahn gelegenen Gehwegflächen

Diese Abschnitte (Anlage 1, Abschnitte 26., 28., 32.) der Nebenanlagen weisen starke Schäden durch die Parkvorgänge zwischen den vorhandenen Straßenbäumen auf. Die Gehwegschäden werden durch die Tatsache, dass die vorhandene Befestigungsart nicht für die gegebene Verkehrsbelastung (Parkvorgänge in Verbindung mit engen Parklücken und Hochborden) ausgelegt ist, sowie die starken Verwurzelungen und damit verbundenen Aufwerfungen der Befestigung durch die Straßenbäume (vornehmlich Platanen) noch weiter verstärkt.

Aus Sicht der Verwaltung können die Straßenbäume im Rahmen der Erneuerung des Gehwegbereiches aus den folgenden Gründen nicht in die neue Planung integriert werden und sind demzufolge durch neue Bäume zu ersetzen:

Zum einen werden durch die Regulierung der Bordsteine und des Gehweges die Wurzeln stark beschädigt werden, wodurch in Einzelfällen ggf. die gesamte Standsicherheit der Bäume gefährdet ist bzw. eine nachhaltige Schädigung zu erwarten ist. Zum anderen weisen schon heute weite Teile des Gehweges aufgrund der Verdrückungen durch die Wurzeln ein Kontergefälle in Richtung der anliegenden Gebäude auf und es bestehen starke Unebenheiten, die immer wieder zu Unterhaltstätigkeiten zu Lasten der Stadt Meerbusch führen, die den städtischen

Straßenunterhaltungshaushalt über Gebühr belasten. In den Jahren 1998 bis 2007 wurden auf der Düsseldorfer Straße 71.244,22 € für Unterhaltungstätigkeiten auf den Gehwegen aufgewendet. Bedauerlicherweise sind diese Maßnahmen aufgrund der ständig wiederkehrenden Wurzelschäden nur kurzzeitig geeignet, eine Abhilfe zu schaffen. Aufgrund der Tatsache, dass die Wurzeln der Straßenbäume bereits sehr hoch gewachsen sind und weite Teile des Gehweges angehoben haben, ist eine Integration der Straßenbäume in Verbindung mit einer Erneuerung der Gehwegbefestigung nicht möglich. Des Weiteren wären auch für den Fall einer Regulierung der Wurzelschäden immer wieder neue Schäden zu erwarten, da die Straßenbäume sich bei dem geringen zur Verfügung stehenden Platz für die Baumscheiben im Straßenraum zu stark ausgebreitet haben.

Die Verwaltung schlägt aus den vorgenannten Gründen vor, diesen Bereich neu zu ordnen und Parkbuchten mit neuen Baumbeeten anzulegen. Auf diese Weise wird der Straßenraum vor den anliegenden Geschäften stark aufgewertet und das Erscheinungsbild nachhaltig verbessert. Die Kosten dieser Teilmaßnahme sind voll zu Lasten der Stadt Meerbusch als Baulastträger für den Gehweg und die Parkflächen auf dem Gehweg sowie als Unterhaltungspflichtige für den Bordstein zu tragen.

i) Bereiche mit Gehweg

Die Bereiche, in denen nur Gehwege vorhanden sind (siehe Anlage 1, Abschnitte 27., 29., 31., 33., 35.), sollen im vorhandenen Zustand verbleiben. Es erfolgen lediglich Anpassungen an die erneuerte Rinnen- und Bordsteinführung zu Lasten der Stadt Meerbusch als Baulastträger für diese Nebenanlagen und Unterhaltungspflichtige für den Bordstein. Im Hinblick auf die Aufstellung des Bebauungsplanes auf dem Gebiet des heutigen Bauhofes und die damit verbundenen Maßnahmen werden insbesondere in diesem Bereich nur minimale Anpassungsmaßnahmen erfolgen.

j) Querungshilfen

Die vorhandenen Querungshilfen (siehe Anlage 2, Querungshilfen 1.-4.) verbleiben an den vorhandenen Standorten und werden im Rahmen der Maßnahme entsprechend dem aktuellen verkehrstechnischen Standart angepasst. Die provisorischen Querungshilfen werden baulich hergestellt.

Die Querungshilfe in Höhe der Budericher Allee (Post) wird ggf. vorbehaltlich der Entscheidung des BUA der Stadt Meerbusch zu Gunsten der Anlage einer Linksabbiegerspur zur Verbesserung der Erschließung des Dr.-Franz-Schütz-Platzes auf die gegenüberliegende Seite in den Bereich des Beginns der Linksabbiegerspur für die Holbeinstraße verlegt.

k) Bushaltestellen

Die Bushaltestellen (siehe Anlage 2, Bushaltestellen 1.-11.) werden insgesamt barrierefrei gestaltet und mit Busbordsteinen und einer Auftrittshöhe von 18 cm ausgestattet, so dass ein niveaugleicher Einstieg erfolgen kann. Um eine dauerhafte Fahrbahnbefestigung zu erhalten und einen geringen Unterhaltungsaufwand zu gewährleisten, sollen die Fahrbahnflächen der Haltestellen in Betonbauweise hergestellt werden. Die Kosten für die Erneuerung der Fahrbahnflächen trägt der Landesbetrieb Straßenbau, die Kosten für die Umgestaltung des Wartebereiches und der Austausch der Bordsteine sind von der Stadt Meerbusch zu tragen, da diese Baulastträger der Gehwege und Unterhaltungspflichtige für den Bordstein ist.

Die Haltestelle „Friedenstraße“ wird beidseitig gemäß Anlage 3 verlegt, da sich in beiden Fahrtrichtungen Zufahrten befinden, die an den bestehenden Standorten eine Anhebung des Bordsteines auf ganzer Länge verhindern.

III. Refinanzierung der Baumaßnahmen

Die Zuwendungsfähigkeit der auf die Stadt entfallenden Maßnahmen und den damit verbundenen, anteiligen Kosten wird zurzeit geprüft und mit der Bezirksregierung Düsseldorf besprochen. Sobald vom Landesbetrieb Straßenbau NRW Ausbaupläne der gesamten Baumaßnahme vorgelegt werden, wird ein Einplanungsantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt. Allerdings ist nach ersten Einschätzungen des Zuwendungsgebers die Aussicht auf Gewährung einer Zuwendung in absehbarer Zeit gering.

Hinsichtlich der Erhebung von Ausbaubeiträgen nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes (KAG) NRW in Verbindung mit der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG ist ein umfangreicher Prüfaufwand erforderlich. Für die von der Stadt aufzuwendenden Kosten und deren Refinanzierung über Beiträge müssen die Voraussetzungen für eine beitragsfähige Maßnahme (Herstellung, Anschaffung, Erweiterung, Erneuerung, Verbesserung) gegeben sein. Hierfür sind bezüglich jeder einzelnen Teileinrichtung (Freilegung, Straßenentwässerung, Parkstreifen, Gehweg, kombinierter Geh- und Radweg) Gegenüberstellungen des bisherigen Zustands (Alter, vertikaler und horizontaler Aufbau, Verschleiß) mit dem Zustand nach erfolgtem Ausbau erforderlich.

Nach derzeitigem Sach- und Rechtsstand wird von der grundsätzlichen Beitragsfähigkeit der Maßnahme ausgegangen, so dass ein Teil der auf die Stadt entfallenden Ausbaukosten auf die Eigentümer bzw. Erbbauberechtigten der anliegenden und erschlossenen Grundstücke zu verteilen sind.

Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass per gesetzlicher Definition die Erhebung von Ausbaubeiträgen den wirtschaftlichen Vorteil (Erschließungsvorteil) abdeckt, der bereits allein schon durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Anlage gegeben ist. Die kommunale Satzung nach § 8 Abs. 2 KAG NRW bestimmt hierzu die Höhe der jeweiligen auf die Eigentümer bzw. Erbbauberechtigten der anliegenden und erschlossenen Grundstücke entfallenden Anteile der beitragsfähigen Kosten. Diese bewegen sich bei einer Hauptverkehrsstraße zwischen 30 % (von ca. 71.000 €) für die anteilige Straßenentwässerung, 50 % (von ca. 20.500 €) für den kombinierten Rad- und Gehweg sowie das Straßenbegleitgrün und 70 % (von ca. 910.000 €) für Parkstreifen und Gehwege.

Lösung:

Es soll, wie im Einzelnen in der Begründung ausgeführt, entschieden werden.

Nach Vorlage der Planunterlagen wird die entsprechende Ausbauplanung sowie die abzuschließende Verwaltungsvereinbarung dem Ausschuss vorgelegt.

Kosten / Deckung:

Der geschätzte Kostenaufwand für die Wiederherstellung der Parkstreifen und der Gehwege ergibt sich nach derzeitigem Sach- und Rechtsstand, wie aus Anlage 2 ersichtlich, zu 1.117.402,- €. Hierin sind 10 % der auf die Stadt Meerbusch anfallenden Kosten als Verwaltungskosten bzw. Planungs- und Bauleitungskosten für die Federführung und bautechnische Abwicklung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW eingerechnet.

Hierzu sind die unter I.a) genannten anteiligen Kosten für die Erneuerung der Entwässerungseinrichtungen von ca. 71.000 € hinzuzurechnen. Der Landesbetrieb hat der Stadt Meerbusch für seinen Kostenanteil dabei auch wiederum anteilige Verwaltungskosten für die Abwicklung der Baumaßnahme von 10 % der Bausumme zu zahlen.

Desweiteren sind hiervon die unter Punkt III. „Refinanzierung der Baumaßnahmen“ genannten Beitragseinnahmen abzuziehen, die anhand der gesetzlich festgeschriebenen Sätze konkret erst nach Abschluss und Abrechnung der Baumaßnahme berechnet werden können.

Personalaufwand:

durch eigene Mitarbeiter abgedeckt

Dieter Spindler

Anlagen