

Dezernat III

Meerbusch, 29.09.2015

Fachbereich 5
Az.5/60.42.10/1334

Niederschrift

der Bürgerinformation vom 28.09.2015 zur Vorstellung der Straßenausbau- und Sanierungsplanung der Kemperallee in Meerbusch-Lank

- Ort:** Pastor-Jacobs-Schule, Kemperallee 6
- Grundlage:** Der Bau- und Umweltausschuss hat am 02.09.2015 beschlossen, für die vom Bau- und Umweltausschuss beschlossenen Ausbau- bzw. Sanierungsvarianten eine Bürgeranhörung durchzuführen.
- Beginn: 19.30 Uhr
Ende der Veranstaltung: 21.20 Uhr
- Vorsitz:** Herr Jürgens (CDU und Vorsitzender des Bau- und Umweltausschusses)
- Verwaltung:** Herr Trapp Fachbereichsleiter 5
Herr Deußen Fachbereich 5
Herr Baldus Fachbereich 5
Herr Müller Fachbereich 5
- Von Seiten der Anlieger:** 33 Teilnehmer und 5 Ratsmitglieder bzw. sachkundige Bürger der UWG-Ratsfraktion

Im Anschluss an die Begrüßung stellt Herr Jürgens sich selbst und die Mitarbeiter der Verwaltung vor. Danach erklärt Herr Trapp den Ablauf der Veranstaltung.

Finanzierung der Baumaßnahmen nach § 8 Kommunalabgabengesetz (Vortrag Herr Baldus):

Nach einer kurzen Begrüßung auch durch Herrn Baldus, erläutert dieser die beitragsrechtliche Abwicklung der Baumaßnahme.

Herr Baldus erklärt zunächst die Grundzüge des Beitragsrechts anhand der rechtlichen Grundlagen und der sich daraus ergebenden Beitragserhebungspflicht der Stadt Meerbusch. Er teilt mit, dass es sich aus beitragsrechtlicher Sicht bei der Kemperallee um eine vorhandene Straße handelt, deren Abrechnung nach den Bestimmungen des § 8 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) zu erfolgen hat. Weiter geht er auf die vom Rat beschlossene Beitragssatzung zum § 8 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) für straßenbauliche Maßnahmen ein und erklärt die dort geregelten Details zur Beitragserhebung. Ergänzend weist er darauf hin, dass die heutigen Ausführungen zur Beitragserhebung unverbindlich sind; letztendlich gilt nur der Beitragsbescheid mit seinen Begründungen.

Den Anwesenden wird erläutert, dass die beitragsfähigen Kosten entsprechend der in der Satzung angegebenen %-Sätze auf die Allgemeinheit und die Anlieger aufgeteilt werden. Hierzu muss die auszubauende Straße zunächst einem Straßentyp zugeordnet werden.

Die Kemperallee ist anhand der in der Rechtsprechung entwickelten Kriterien in die Kategorie Anliegerstraße einzustufen. Demnach werden 30 % der Kosten von der Allgemeinheit, d.h. aus allgemeinen Steuermitteln aller Meerbuscher Bürger, getragen und 70 % verbleiben bei den bevorteilten Anliegergrundstücken.

Des Weiteren ist die Verteilfläche, auf welche die beitragsfähigen Kosten verteilt werden, zu ermitteln. Diese setzt sich zusammen aus den Grundstücksflächen der Grundstücke, die durch die Inanspruchnahmefähigkeit der Anlage einen wirtschaftlichen Vorteil haben. Die Grundstücksflächen dieser Grundstücke werden entsprechend ihrer Art und dem Maß ihrer möglichen Ausnutzbarkeit entsprechend der Beitragssatzung der Stadt Meerbusch um Vomhundertsätze erhöht. Bei den hier überwiegend vorhandenen zweigeschossigen Grundstücken wird die Grundstücksfläche um 80 % erhöht. Ist das betroffene Grundstück überwiegend gewerblich genutzt, erfolgt eine weitere Erhöhung dieses Satzes um das 2,25-fache. Grundstücke, die durch ihre Nutzung z.B. als Kirche oder Schule eine erhöhte Inanspruchnahme der Straße auslösen, sind ebenfalls mit diesem Zuschlag zu belegen. Dies trifft hier insbesondere auf das städtische Grundstück Feuerwehr/Teloy-Mühle/Schule zu, so dass es in der Verteilfläche insgesamt mit dem 3,5 fachen seiner Fläche berücksichtigt wird. Die Gesamtsumme der erhöhten Flächen ergibt die Verteilfläche.

Anhand der ermittelten Verteilfläche ergibt sich dann der Beitragssatz pro m² erhöhte Grundstücksfläche. Dieser multipliziert mit der erhöhten Grundstücksfläche ergibt dann den Beitrag pro Grundstück.

Bei der Straßensanierung der Kemperallee handelt es sich beitragsrechtlich um eine Erneuerung, da die Nutzungsdauer der einzelnen Anlagen abgelaufen ist.

Nach der Erläuterung der Grundsätze der Beitragsberechnung stellte Herr Baldus die Berechnung der Beitragssätze für die Kemperallee vor:

Kosten gem. Kostenschätzung für Bau- und Umweltausschuss:	370.000 €
Anteil der Beitragspflichtigen gem. Satzung 70 % (Anliegerstraße)	= 259.000 €

Die beitragspflichtigen Grundstücke an der Kemperallee sind überwiegend II-geschossig einzustufen, so dass sich ein Beitragssatz zwischen 10,00 und 11,00 € pro m² Grundstücksfläche ergibt.

Des Weiteren spricht Herr Baldus an, dass diejenigen beitragspflichtig sind, die im Zeitpunkt des Erlasses des Beitragsbescheides Eigentümer des Grundstückes sind und dass mit einer Beitragsabrechnung nach derzeitigem Planungsstand abhängig vom Fertigstellungszeitpunkt im Jahre 2019, frühestens jedoch Ende 2018 zu rechnen ist.

Auf Nachfrage aus der Bürgerschaft wie es sich mit Eckgrundstücken verhalte, erläutert Herr Baldus, dass Eckgrundstücke zu beiden Straßen beitragspflichtig sind.

Herr Baldus erklärte nochmals, dass das Grundstück Feuerwehr/Teloy-Mühle/Schule als „städtischer Anlieger“ ebenfalls beitragspflichtig ist. Nach der vorgestellten Berechnung entfallen vom Anteil der Beitragspflichtigen in Höhe von 259.000 € ca. 178.800 € auf dieses Grundstück. Dies entspricht einem Anteil von 69,04 %.

Herr Trapp erläuterte, dass der Anteil der Stadt an den Gesamtkosten somit rechnerisch 79 % betrage. (Anteil des städtischen Grundstückes ca. 70% am Anteil der Beitragspflichtigen -> Stadt trägt somit 70% von 70 % = 49 % zuzüglich des 30 % Anteil der Allgemeinheit = 79% der Baukosten).

Aus der Bürgerschaft kam der Einwand, dass es sich bei der Kemperallee um keine Anliegerstraße handelt. Von der Bürgerschaft wird dies durch den, nach deren Darstellung enormen, „Eltern-Schul-Verkehr“ begründet. Nach Auffassung der Anlieger ist die Straße mindestens als Haupteinfahrtsstraße einzustufen.

Herr Baldus erläutert, dass die Einstufung der Straße im Beitragsverfahren nochmals überprüft wird. Er erläuterte nochmals, dass die Besucher der Teloy-Mühle bzw. der Anwohner, die Feuerwehr, der Schulbus, der Paketzusteller und auch die Eltern, die ihr Kind zur Schule bringen, Anliegerverkehr sind. Es wird nochmals nachgefragt, wie diese Prüfung konkret aussieht.

Herr Baldus erläutert, dass zur Prüfung der Verkehrsentwicklungsplan herangezogen wird sowie die Art der Anbindung an das übrige Verkehrsnetz und die tatsächlichen Verhältnisse für eine saubere Abwägung berücksichtigt werden.

Herr Trapp macht nochmals deutlich, dass die Verwaltung zum rechtmäßigen Handeln verpflichtet sei und daher auch diese Entscheidung nach Recht und Gesetz fallen werden. Er verweist auf die zukünftige Möglichkeit der Sammelklage. Zudem werde im Laufe der Veranstaltung nicht geklärt, ob die Kemperallee als Anliegerstraße oder Haupteerschließungsstraße eingestuft wird.

Aus der Bürgerschaft wird nachgefragt, wie es sich mit dem Zusammenhang der Belastungsklasse der Einstufung als Anliegerstraße und dem Feuerwehrverkehr (Schwerlastverkehr) verhalte. Herr Trapp erläutert, dass die Straßen gemäß RStO 12 eingestuft werden, zudem kann auch eine Anliegerstraße einen Anteil Schwerlastverkehr aufnehmen.

Es wird nachgefragt was auf die Anlieger zukommt, wenn die Maßnahme plötzlich 1 Mio. Euro kostet.

Herr Trapp erklärt, dass die Kostenschätzungen passen.

Aus der Bürgerschaft wird die Frage gestellt, ob denn die Straße überhaupt saniert werden muss. Herr Trapp erläutert, dass die Kemperallee mit einem Alter von über 50 Jahren sichtbar verschlissen ist.

Es wird nochmals die Frage nach den Beiträgen gestellt. Herr Baldus erklärt nochmals die Beitragsaufteilung. Hierbei geht er wiederum auch auf die Beitragssituation des städtischen Grundstückes Feuerwehr/Teloy-Mühle/Schule ein. Sowohl der Verkehr zur Schule und zur Teloy-Mühle, als auch die Feuerwehrverkehre sind Anliegerverkehr und durch die entsprechende Berücksichtigung des Grundstückes mit einem erhöhten Zuschlag in der Beitragsberechnung abgedeckt.

Anschließend stellt Herr Deußen die 3 Ausbauvarianten der Kemperallee anhand einer Bildschirm-Präsentation vor. Er geht auf die bestehenden Schäden, die geplanten Varianten und die Kosten, die einzelnen Teileinrichtungen betreffend, ein.

Entsprechende Pläne (Straßenbaugestaltungsplan, Straßenausbauquerschnitte) hingen zur Einsicht aus.

Eckpunkte der Planung (Vortrag Herr Deußen):

Anmerkung: Der Vortrag von Herrn Deußen wurde aufgrund von Zwischenrufen mehrfach unterbrochen.

Herr Deußen beschreibt die Ausgangslage zur Sanierung der Kemperallee. Aufgrund der eindeutig sichtbaren Netzzrisse und dem vorhandenen Straßenzustand ist eine grundhafte Erneuerung der über 50 Jahre alten Kemperallee geboten.

Die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“ (RStO 12) sehen für eine solche Anliegerstraße die Belastungsklasse Bk 1,0 – 3,2 mit einem frostfreien Aufbau von 50 cm vor. Vor diesem Hintergrund wurde zur Bauvorbereitung ein Baugrundgutachten beauftragt. Der vorhandene Aufbau weist eine Asphaltdeckschicht mit einer Stärke von ca. 4 – 6 cm und eine ca. 15-35 cm mächtige Schotter- / Schlacketragschicht auf. Die Gründungstiefe beträgt demnach nur ca. 40 cm. Diesem Umstand geschuldet, ist für einen nachhaltig funktionsfähigen Straßenaufbau ein Austausch der Oberbauschichten erforderlich. Da die Asphaltdeckschicht teerbelastet ist, und deren

Schadstoffe über Jahrzehnte in die darunterliegenden Schichten transportiert wurden, muss das betroffene Tragschichtmaterial in weiten Teilen als gefährlicher Abfall entsorgt werden.

Auf die Nachfrage eines Anliegers bezüglich des Erfordernisses zur Erneuerung der Gehwege erläutert Herr Deußen, dass diese auch in einem schlechten Zustand sind und die Bordsteine nicht ausreichend fundamentiert sind. Er führt des Weiteren den Abschnitt der Mühlenstraße zwischen der Wasserstraße und der Kaiserswerther Straße als Negativbeispiel an, bei dem aus Kostengründen auf eine Erneuerung der Gehwege verzichtet wurde und neben dem weiterhin anfallenden Unterhaltungsaufwand auch kein einheitliches Bild der sanierten Straße erreicht werden konnte.

Danach erläutert Herr Deußen die drei Varianten durch die Verwaltung entwickelten Ausbauvarianten. Anmerkung: Die folgenden schriftlichen Erläuterungen werden hier anhand der Ausführungen aus der zugehörigen Beratungsvorlage wiedergegeben.

Variante 1

Auf Grund der vorhandenen massiven Schadensbilder der Straße und der Gehwege ergibt sich eine die grundlegende Notwendigkeit, die gesamte betroffene öffentliche Verkehrsfläche zu erneuern. Hiermit ist die Chance verbunden den Fahrbahnquerschnitt nach heutigen Gesichtspunkten im Rahmen des begrenzten zur Verfügung stehenden Straßenraumes neu aufzuteilen und die Nachteile im heutigen Bestand zu beseitigen.

Unter Ausnutzung des vorhandenen Platzangebotes wurde der gegenüber der Schule liegende Gehweg mit einer durchgängig gut begehbaren Breite von ca. 1,90 m vorgesehen, die durch Baumbeete gesäumt wird. Des Weiteren wird eine barrierefreie Haltestelle für den Schulbus im Bereich des Haupteingangs der Schule angelegt, so dass der Bus dort halten und der Kfz-Verkehr noch gefahrlos vorbeifahren kann. Diese Haltestelle kann zudem außerhalb der Schulzeiten von Vereinen als Abfahrthaltestelle für Tagestouren genutzt werden.

Die vorhandenen herausnehmbaren Führungsgitter für die Schulwegsicherung bleiben erhalten, die Fahrbahn wird in diesem Bereich mit flachen Rampen um sechs Zentimeter aufgehöht.

Zur reibungslosen Abwicklung des Begegnungsverkehrs im Einmündungsbereich der Mühlenstraße wird die Fahrbahn in diesem Bereich aus dem Bestand verschwenkt, so dass sich hier eine günstigere Fahrkurve für die Feuerwehr, die Entsorgungsfahrzeuge und den Schulbusverkehr ergibt.

Die zum heutigen Zeitpunkt konisch zulaufende Fahrbahnbreite wird zukünftig durchgängig in einer breite von 5,25 m vorgesehen. Hierdurch wird der Begegnungsfall Bus / PKW ermöglicht und eine Fahrbahnbreite mit ordnungsgemäß nutzbaren Gehwegbreiten erreicht.

Variante 2:

Diese Variante unterscheidet sich im Wesentlichen durch die Anlage von 10 öffentlichen Stellplätzen auf der Gehwegseite gegenüber der Schule zwischen neu angelegten Baumbeeten von Variante 1. Bei dieser Variante entfallen die auf beiden Querungsmöglichkeiten für die Schülerinnen und Schüler.

Variante 3:

Die vorgestellte Variante unterscheidet sich dahingehend, dass nur 8 Stellplätze neu geplant sind und die Querungsmöglichkeiten erhalten bleiben.

Der regelkonforme Aufbau erfolgt gemäß RStO12 mit einem Aufbau von insgesamt 50 cm, bestehend aus:

- 21 cm Frostschutzschicht
- 15 cm Schottertragschicht
- 10 cm Asphalttragschicht

4 cm Asphaltdeckschicht.

Der Aufbau der Gehwege erfolgt mit einer Stärke von 40 cm in Platten- bzw. in den Einfahrten in Pflasterbauweise.

Den interessierten Bürgerinnen und Bürgern wurde im Anschluss hieran die Gelegenheit gegeben, sich zu den vorgenannten Ausführungen der Verwaltung zu äußern:

Nachfolgend sind inhaltlich die wichtigsten Anregungen, Bedenken und Fragen der Bürger zur Straßenplanung und zur beitragsrechtlichen Heranziehung mit den entsprechenden Antworten der Verwaltung aufgeführt:

1. Es wird um Überprüfung des morgendlichen Schulverkehrs gebeten. Nach Ansicht der Bürger würde ein auf der Fahrbahn haltender Bus ein morgendliches Verkehrschaos verursachen, da auf Grund der geringen verbleibenden Fahrbahnbreite der Verkehr nicht abfließen kann.

Die Verwaltung prüft dies.

2. Seitens der Bürgerschaft wurde vorgetragen, dass der Schulbus z.Z. nicht ganz auf den jetzigen Schulbushalteplatz hält, sondern halb auf der Fahrbahn steht. Es wird angeregt, ob dieser nicht auf dem Schulhof halten kann oder im Bereich der Lehrerparkplätze unter gleichzeitigem Verzicht auf diese.
3. Ein Bürger äußerte die Bedenken, dass im Schulverkehr auf dem Gehweg parkende Eltern diesen beschädigen.
4. Es wurde angeregt, statt der geplanten Rampen an den geplanten Querungshilfen, „Kissen“ (Aufpflasterungen) einzubauen, da sich diese nach Ansicht eines Anliegers positiver bei Feuerwehreinsätzen auswirke und auch für Radfahrer besser als die vorgeschlagenen Fahrbahnaufhöhungen seien, da diese seitlich an den Kissen vorbeifahren können.
5. Es wurde gefragt ob alle Bäume entfernt werden. Herr Trapp erläuterte, dass bis 2005 Rotdornbäume gepflanzt waren und diese dann durch die vorhandenen Amberbäume ersetzt wurden. Unabhängig der vorgestellten Varianten können die Bäume während der Bauphase vor Ort nicht erhalten bleiben.

Daher gibt es grundsätzlich drei Möglichkeiten für den Umgang mit den Bäumen:

- a)
Vorhandene Bäume entsorgen, nach Abschluss der Bauarbeiten neue (jüngere) Bäume einpflanzen.
Mit Garantie. Kosten ca. 800,- € brutto pro Baum.
- b)
Vorhandene Bäume auspflanzen, in einer Baumschule einschlagen und während der Baumaßnahme unterhalten und nach Abschluss der Baumaßnahme auf der Kemperallee wieder einpflanzen. Ohne Garantie. Kosten ca. 1300,- € brutto pro Baum.
- c)
Vorhandene Bäume auspflanzen, innerhalb des Stadtgebietes einpflanzen und neue (jüngere) Bäume nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Kemperallee einpflanzen. Ohne Garantie.
Kosten ca. 1200,- € pro Baum. Zuzüglich Punkt b).

Herr Trapp weist darauf hin, dass die diesbezügliche Entscheidung der Bauausschuss trifft.

6. Die Genauigkeit der Kostenschätzung wird erfragt. Herr Trapp bemerkt, dass auf Grund der langjährigen Erfahrungswerte von anderen Baumaßnahmen die angesetzten Kosten im

üblichen Rahmen liegen werden.

7. Die Frage der Chance einer Planungsüberarbeitung wird gestellt. Herr Trapp äußert, dass die Bedenken und Anregungen protokolliert und das Protokoll dem Bauausschuss in der nächsten Sitzung vorgelegt wird.
8. Es wird bemängelt, dass der Charakter einer Allee bei der Überplanung verlorengehe.
9. Es wird vorgeschlagen, dem Radverkehr eine Gehwegmitbenutzung zu erlauben. Herr Deußen verweist auf den Umstand, dass in der Kemperallee eine Tempo-30-Zone eingerichtet ist, die eine Trennung von Fahrrad- und KFZ-Verkehr nach der StVO nicht zulässt.
10. Herr Daft von der UWG hat Bedenken, dass in der Schulstraße Hochofenschlacke in der Tragschicht enthalten war und teuer entsorgt werden musste. Er möchte wissen ob dies hier auch der Fall sei und wer dann die Kosten für eine Entsorgung trägt. Herr Trapp bemerkt, dass die Decke teerhaltig (PAK) sei. Die Tragschicht sei ebenfalls durch die hohen PAK Werte als Sondermüll zu entsorgen.
11. Ein Bürger regt an, ein eingeschränktes Halteverbot für die Eltern vor der Schule einzurichten.
12. Ein Anlieger beschwert sich, dass durch den Verlust von Parkraum vor seinem Haus, dieses entwertet würde, bzw. er ohne Parkplatz Schwierigkeiten bei der Vermietung habe.
13. Die Anlieger beschwerten sich, dass der LKW zur Anlieferung des NETTO-Supermarktes aufgrund der örtlichen Gegebenheiten an der Rheinstraße immer rückwärts durch die Mühlenstraße fahren muss. Herr Deußen entgegnet hierzu, dass zu der bestehenden Anlieferung seit Umgestaltung der Fußgängerzone keine andere Möglichkeit besteht.
14. Es wird nach der Möglichkeit des Anwohnerparkens gefragt. Herr Trapp erklärt hierzu, dass dazu ein hoher Parkdruck in einem großflächigen Bereich im Umkreis von mindestens 500 m vorhanden sein muss. Diese Voraussetzungen für die entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung sind in der Kemperallee nicht gegeben.
15. Ein Anlieger betont, dass seiner Ansicht nach die Einstufung als Anliegerstraße absurd ist, da bei den vorliegenden Planungen nur die Bedürfnisse „der Anderen“, sprich der Schule, der Eltern und der Feuerwehr berücksichtigt würden aber die Interessen der Anlieger nicht. Die sogenannten „Verbesserungen“ seien nicht im Interesse der Anlieger. Herr Baldus merkt hierzu an, dass die Schule und der hierdurch induzierte Verkehr auch als Anliegerverkehr anzusehen ist.
16. Ein Anlieger merkt an, dass der vorgeschlagene Ausbau nicht akzeptabel sei. Er äußert den Vorschlag, die Straße 1:1 neu zu bauen und die Bäume zu erhalten. Dieser Vorschlag wird von mehreren der Anwesenden begrüßt.
17. Ein Anlieger wirft lautstark und ernsthaft ein, dass man die geplante barrierefreie Bushaltestelle für „irgendwelche Rentner mit ihren Heizdeckenveranstaltungen“ nicht benötige. Für Gehbehinderte Menschen könne der Busfahrer ja eine Rampe mitbringen und wie gehabt am Lehrerparkplatz halten. Herr Deußen verweist hierzu auf die Verpflichtung der Stadt zur Inklusion und dass die Mehrkosten einer Haltestelle aus den beitragsfähigen Kosten herausgerechnet werden. Er merkt des Weiteren an, dass der Heimatverein die Verwaltung darum gebeten hat, bei der

Schulstraße eine barrierefreie Einstiegsmöglichkeit zu realisieren, hier im Bereich der Parkplatzes Hauptstraße aber kein geeigneter Standort gefunden wurde.

18. Es wird nochmals der Ruf nach einer „Variante 4“, dies bedeutet ein Ausbau im Bestand ohne Veränderungen, laut.
19. Es wird seitens der Verwaltung erklärt, dass die Veranstaltung dazu dient, sich ein Meinungsbild der Anlieger zu verschaffen und die Planung ggf. anhand der Anregungen und Bedenken zu überarbeiten. Die Anlieger wollen über die vier möglichen Varianten abstimmen. Herr Jürgens erklärt, dass die Verwaltung die an der Kemperallee anliegenden Eigentümer anschreiben und um eine Entscheidung über die Varianten, auch über die von den Anliegern geforderte 4. Variante bitten wird. Eine sofortige Abstimmung ist nicht möglich, da nicht sichergestellt sei, dass alle Anlieger anwesend sind. Das Ergebnis soll dann dem Bauausschuss mitgeteilt werden.
20. Die Anlieger fragen nach einer Einbahnstraßenlösung.
Aufgrund des hierdurch entstehenden Mehrverkehrs und der nicht erkennbaren vorzugebenden Richtung der Einbahnstraße wird dieser Vorschlag von Seiten der Verwaltung als nicht praktikabel eingestuft.
21. Es wird nach einem Bodengutachten gefragt. Herr Trapp erklärt hierzu, dass natürlich ein Gutachten vorliegt, dieses sei aber noch nicht vollständig da ergänzende Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind. Zudem seien die Erkenntnisse des Gutachtens eher ausschreibungsrelevante (bautechnische) Dinge. Nach heutigem Sachstand seien die Erkenntnisse des Gutachtens berücksichtigt und die Kosten realistisch.

Herr Jürgens beendet gegen 21:20 Uhr die Bürgeranhörung.

Im Auftrag

Die Schriftführer:

gez. Baldus

B a l d u s

(Abteilungsleiter Beiträge u. Gebühren)

gez. Müller

M ü l l e r

(Projektleiter)