

Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: FB5/496/2013 vom 22. Januar 2013
Gremium	Sitzungstermin
Bau- und Umweltausschuss	06.02.2013

Grundsanierung der Straße "Schulstraße" in Meerbusch-Lank-Latum

Beschlussvorschlag:

Der Bau- Umweltausschuss beschließt, die grundhafte Sanierung der Straße „Schulstraße“ im Ortsteil Lank-Latum, wie unter dem Abschnitt „Lösung“ ausgeführt, vorzunehmen.

Alternativen:

keine zielführenden

Sachverhalt:

Begründung

Einleitende Erläuterungen:

Die Baumaßnahme „grundhafte Erneuerung der Schulstraße“ wurde am 27.06.2012 unter TOP I.1 erstmalig dem Bau- und Umweltausschuss in der Qualität der Entwurfsplanung mit begleitenden Erläuterungen zu den von der Verwaltung beabsichtigten Teilbaumaßnahmen vorgestellt. Die von Seiten des Ausschusses hierzu angeregte Bürgerversammlung zur Vorstellung der Planung für die betroffenen Anlieger fand am 23.10.2012 (vgl. Anlage 4) statt.

a) Baugrund

Zwischenzeitlich hat die Verwaltung mehrere Schürfe und Tragfähigkeitsuntersuchungen vor Ort durchführen und bewerten lassen. Zur zweifelsfreien Klärung der Notwendigkeit eines Vollausbauens wurde ein weiteres Ingenieurbüro beauftragt, welches verschiedene Varianten einer Sanierung oder grundhaften Erneuerung der Schulstraße gegenübergestellt und gutachtlich bewertet hat. Im Ergebnis ist festzustellen, dass aufgrund der eklatanten Tragfähigkeitsdefizite im Unterbau der Straßenbefestigung (auf dem sog. Planum) Sanierungsbauweisen nach den anerkannten Regeln der Technik nicht möglich oder unwirtschaftlich sind. Hierzu zählt auch die bereits in der Stadt Meerbusch auf zu

sanierenden Wirtschaftswegen angewandte Bauweise des „Kaltrecycling in situ“, die zum einen mit der eingesetzten Großmaschinenteknik bei dieser Baumaßnahmengröße nicht wirtschaftlich und die zum anderen aufgrund der engen Platzverhältnisse -neben der Tatsache der o.g. Tragfähigkeitsproblematik- nicht umsetzbar ist bzw. zu einem nachhaltigen Instandsetzungserfolg führen würde. Aufgrund der vorhandenen ungebundenen Tragschicht, vornehmlich aus Hochofenschlacke mit Korngrößen von bis zu 100 mm, mit entsprechend differierender Tragfähigkeit, lässt sich auch das bestehende Netzrisserverhalten der vorhandenen Asphaltdeckschicht erklären.

b) Bautechnik

Des Weiteren hat sich anhand der Schürfe auch die Einschätzung der Verwaltung bestätigt, dass die Bordstein- und Rinnenanlage nicht ausreichend bzw. in weiten Teilen gar nicht fundamentiert ist, so dass auch nach Einschätzung des Gutachters zu erwarten ist, dass bei einer erforderlichen grundhaften Sanierung sowohl die Bordsteine als auch die zweite Plattenreihe zu erneuern ist (zum besseren Verständnis vgl. Anlage 2). Unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes und der von dem Kabelgraben des zu erneuernden Beleuchtungskabels bzw. der zu erneuernden Wasserleitung betroffenen Gehwegbereiches (vgl. Anlage 3), ergibt sich eine von der Baumaßnahme nicht direkt tangierte Restfläche des Gehweges von ca. 30% der Gesamtgehwegfläche. In Anbetracht des vorgeschädigten Zustandes der verbleibenden restlichen Gehwegflächen ist der gesamte Gehweg neu zu plattieren bzw. im Bereich der Einfahrten zu pflastern.

c) Parkflächen vor Hausnummer 3-5

Für den Ausbau der Parkflächen vor Hausnummer 3-5 wurden die von der Bürgerinitiative übergebenen Gestaltungsvorschläge verwaltungsseitig überprüft und, wo dies möglich war, gemäß geltenden Richtlinien überarbeitet. Demnach bestehen grundsätzlich fünf Varianten der Anordnung der Parkstände (Anlagen 7-11), die im Folgenden anhand der damit verbundenen Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen werden sollen. Das Erfordernis einer bautechnischen insgesamt grundhaften Überarbeitung dieses Straßenbestandteiles ist unabhängig von einer jeweilig auszuwählenden Ausbauvariante erforderlich und im Rahmen der anstehenden Baumaßnahme angezeigt.

Die planerisch untersuchten Varianten

1. ursprünglicher Verwaltungsvorschlag Senkrechtstellplätze mit dahinter verlaufendem Gehweg (Anlage 7)
2. überarbeitete Variante 7.1. der Interessengemeinschaft Schulstraße (Anlage 8)
3. überarbeitete Variante 7.2. der Interessengemeinschaft Schulstraße (Anlage 9)
4. überarbeitete Variante 7.3. der Interessengemeinschaft Schulstraße (Anlage 10)
5. Variante 3 Längsparker zzgl. sechs Stellplätze wie Bestand (Anlage 11)

sind in der nachfolgenden Tabelle hinsichtlich Ihrer Vor- und Nachteile einander gegenübergestellt worden:

Variante	Stellplätze	freiwerdende Fläche / heutiger Fläche	Bäume / m2 Grün	Verkehrssicherheit	Befahrbarkeit Stellplätze	
1 Verwaltung	7	94 / 330 m2	2 / 25	Rückwärtsausparken vor Kurve	von beiden Seiten sehr gut gegeben	++
2 IG	7	54 / 330 m2	1/10	Querung Gehweg durch Parkverkehr -	hintere Stellplätze eingeschränkt	-
3 IG	7	0 / 330 m2	3/42	Querung Gehweg durch Parkverkehr -	hintere Stellplätze eingeschränkt	-
4 IG	4	103 / 330 m2	7 / 83	teilweise paralleles Rückwärtseinparken hinter Kurve	einseitig gut gegeben	0
5 IG	9	0 / 330 m2	4 / 37	teilweise paralleles Rückwärtseinparken hinter Kurve / Querung Gehweg durch Parkverkehr	einseitig gut gegeben hintere Stellplätze eingeschränkt	0

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die ursprünglich vorgesehene Variante den für das öffentliche Interesse besten Nutzen aufweist, da diese eine optisch ansprechende Lösung vereint mit einer größtmöglichen Anzahl an Stellplätzen an einer Stelle, wo diese dringend nachgefragt werden, sowie eine verkehrssichere Führung des Fußgängerverkehres aufweist. Die Einzelinteressen des betroffenen Anliegers am Parkplatz werden auch bei dieser Variante in ausreichendem Maße gewahrt. Die von der Anliegerschaft kritisierten Rückwärtsausparkvorgänge sind nicht als kritisch anzusehen und im Stadtgebiet üblich. Als großer Vorteil sind bei dieser Lösung vor allem der Abstand der Stellplätze von der anliegenden Bebauung anzusehen sowie die gute Anfahrbarkeit der Stellplätze aus beiden Fahrrichtungen der Schulstraße.

d) Bearbeitung der Ergebnisse aus der Bürgerversammlung

Die in der Anlage 4 angefügten diversen Eingaben und Anregungen aus der Bürgerversammlung (kursiv gedruckt) sowie die zugehörigen Antworten (**beide als eingerückter Text gedruckt**) sind im Folgenden im Fliesstext näher von der Verwaltung kommentiert und insgesamt für und gegeneinander abgewogen worden.

1. Unterschiedliche prozentuale Gewichtung der Teileinrichtungen

Es wird nachgefragt, warum eine unterschiedliche prozentuale Gewichtung der einzelnen Teileinrichtungen vorgenommen wird und wie der in Rede stehende Prozentsatz speziell bezogen auf die Teileinrichtung „Parken“ ermittelt wurde.

Die zuvor genannte Unterscheidung ist vom Städte- und Gemeindebund in seiner Mustersatzung empfohlen und von den entsprechenden Gremien der Stadt Meerbusch in der Beitragssatzung der Stadt Meerbusch entsprechend umgesetzt und beschlossen worden. Diese gilt somit als Ortsrecht, das verbindlich anzuwenden ist. Die Satzung ist in der Vergangenheit bereits mehrfach von Gerichten ohne Beanstandung überprüft worden. Bei der Festsetzung der Höhe des Beitragssatzes für Parkflächen erfolgte, wie für die übrigen Teileinrichtungen auch, eine Abwägung zwischen der Inanspruchnahme der Teileinrichtung durch die Allgemeinheit und durch die Anlieger, wozu auch der Besucherverkehr zu den Anliegergrundstücken gehört. Hierzu zählen nach der Rechtslage auch die etwas weiter entfernt liegenden Grundstücke.

2 *Parkflächen vor den Häusern Schulstraße 3-5*

Überwiegend herrscht die Meinung, dass die Parkfläche vor den Häusern Schulstraße 3-5 nicht in der Abrechnung berücksichtigt werden darf, da sie zum einen keinen Bezug zur Anlage als solche hat und zum anderen sich in Randlage befindet und somit lediglich den direkt angrenzenden zwei Grundstücken, der Bank, dem Kindergarten und der Allgemeinheit dient und nicht den übrigen, weitentfernt liegenden Grundstücken der Schulstraße. Eine Einbeziehung dieser Parkfläche in die Beitragsabrechnung wird als widerrechtlich angesehen und entsprechend eine gerichtliche Überprüfung angestrebt.

Ein Anlieger bittet die Verwaltung zu überprüfen, ob die Parkflächen nicht möglicherweise von Seiten der Volksbank im Rahmen der seiner Zeit erteilten Baugenehmigung abgelöst wurden, da keine privaten Stellplätze auf dem Volksbankgrundstück verwirklicht werden konnten. Somit hätte die Stadt die Pflicht für die privaten Stellplätze übernommen und diese könnten beitragsrechtlich nicht ein zweites Mal abgerechnet werden.

Herr Trapp erklärt, dass es eine Ablösemöglichkeit für private Stellplätze gibt. Die Ablösebeträge werden allerdings nicht für spezielle Stellplätze erhoben, sondern der Ausgleich erfolgt an unterschiedlichen Stellen im Stadtgebiet und zwar für das Fehlen von Stellplätzen allgemein und nicht bezogen auf eine spezielle Baumaßnahme.

Herr Baldus versichert, dass der Frage, ob die Stellplätze der Volksbank zur Verfügung gestellt und von dieser bezahlt wurden, vor einer Abrechnung nachgegangen wird und wie vor jeder Abrechnung selbstverständlich alle eventuell einer Abrechnung entgegenstehenden Gründe vorher überprüft werden. Bezüglich der Randlage der Parkflächen verwies Herr Baldus auf das KAG NRW, dass die Inanspruchnahmemöglichkeit vorsieht und nicht von einer tatsächlichen Inanspruchnahme des einzelnen Anliegers ausgeht. Somit haben auch die nicht direkt angrenzenden Anlieger einen Vorteil durch die Teileinrichtung „Parken“.

3. **Verkehrssicherheit**

Die Anlieger des Parkplatzes sehen in der räumlichen Nähe der Parkplätze zum Kurvenbereich Schulstraße Ecke Hauptstraße eher eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit als eine Verbesserung. Zudem sehen sie Gefahren beim rückwärtigen Ausparken im Bezug auf schnell in die Schulstraße einbiegende Einsatzfahrzeuge der in der Nachbarschaft angesiedelten Feuerwehr und des Rettungsdienstes. Die Anordnung von Senkrechtparkern im Kurvenbereich ist in den Augen der Anlieger keine optimale Lösung.

Herr Deußen erklärt, dass sich die Verbesserung der Sicherheit hier durch die geänderte Gehwegführung auf den Fußgängerverkehr bezieht. Der Straßenverkehr hat sich entsprechend der StVO rücksichtsvoll zu verhalten. Er verweist auf positive Erfahrungen mit einer solchen Anordnung der Parkstände im Bereich der Straße „In der Loh“ sowie an weiteren Stellen im Stadtgebiet, wo eine solche Lösung z.T. über Jahrzehnte Standard ist.

Die Anordnung der Senkrechtparkstände in einer 30 km/h-Strecke ist unproblematisch. Im Vergleich mit den weiteren Vorteilen dieser Stellplatzanordnung ist diese Variante die bestmögliche (vgl. oben unter Begründung, Teil c))

4 **Ausbauzustand der Teileinrichtung „Gehweg“**

Ein Anlieger macht deutlich, dass den Anliegern durchaus bewusst ist, dass die Gemeinde eine Beitragserhebungspflicht hat und gibt an, dass die Anlieger grundsätzlich bereit sind, dieser auch nachzukommen, allerdings nur im Rahmen der wirklich notwendigen Arbeiten und diese bestehen aus Sicht der Anlieger nur bezogen auf den normalen Verschleiß der Fahrbahn. Der Gehweg ist nach Einschätzung der Anlieger noch in einem guten Zustand, auch die Probeschürfungen haben diese Einschätzung ihrer Meinung nach bestätigt und das Abbrechen des Gehweges durch die Auskofferungsarbeiten an der Fahrbahn seien lediglich ein zusätzliches Argument der Verwaltung, Maßnahmen am Gehweg durchführen zu können. Dem ersten Argument, zur Verkehrsberuhigung die Fahrbahn zu verengen und in diesem Zuge zur Sicherheit der Fußgänger die Gehwege zu verbreitern, können die Anlieger nicht folgen, da ihrer Meinung nach ein Kinderwagen oder Rollator auch einen 2 m breiten Gehweg gefahrlos benutzen kann. Sie setzen sich für den Erhalt des bestehenden Gehweges ein.

Der vorhandene Fahrbahnaufbau und der Zustand der vorgeschädigten verbleibenden Restflächen bedingt, wie oben unter der Begründung, Teil a) aufgeführt, eine grundhafte Erneuerung, so dass auf die Erneuerung des gesamten Gehweges nicht verzichtet werden kann.

5. **Kostensteigerung**

Von Seiten der Anlieger besteht ein großes Unverständnis bezüglich der Kostensteigerung. Im Juni 2012 war noch von Ausbaukosten in Höhe von 290.000 € die Rede, jetzt wird schon von 365.000 € ausgegangen. Wie kommt es zu dieser Kostensteigerung und verändern sich diese noch weiter oder kann diese Zahl nun als endgültig angenommen werden?

Herr Deußen erläutert, dass es sich bei den ersten Zahlen um eine Grobkostenschätzung über m² Ausbaufäche im Rahmen der Haushaltsanmeldungen handelt. Zur Bürgeranhörung wurde eine genaue Kostenermittlung durchgeführt,

die auch Grundlage für die Ausschreibung sein wird. Im Zuge dieser weiteren Planung ergab sich, dass sich im Untergrund teerbelastete Hochofenschlacke befindet, die nach Gesetzeslage ordnungsgemäß entsorgt werden muss. Weiterhin stellte sich heraus, dass ein Mehraushub aufgrund der Untergrundbeschaffenheit (mangelnde Tragfähigkeit) erforderlich ist. Diese Faktoren wirken sich kostensteigernd aus. Bei der Vorbereitung der Ausschreibung wird gewissenhaft vorgegangen, das Ergebnis der Ausschreibung kann jedoch zum jetzigen Zeitpunkt hinsichtlich der Kostenhöhe nicht vorausgesagt werden. Ausgeschrieben wird nach VOB Teil A, hier ist die Möglichkeit einer Nachverhandlung, wie es im privaten Bereich möglich ist, nicht gegeben. Die Ausschreibungsergebnisse unterliegen allgemeinen Preisschwankungen und Steigerungen.

Die Erhöhung der Kosten für die Straßenbeleuchtung sind bedingt durch die Tatsache, dass bei einer Erneuerung des Gehweges eine gleichzeitige Erneuerung der Verkabelung möglich und aufgrund des Alters und des Zustandes auch angezeigt ist. Würde diese Erneuerung der Verkabelung nicht im Zuge der Maßnahme erfolgen, müssten die zu erwartenden Kabelfehler (1 Kabelfehler musste schon gemufft werden, 2 weitere Isolationsprobleme sind bereits bekannt) in einer weiteren Teilbaumaßnahme, die naturgemäß dann wesentlich teurer wird, zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

6 Fehlende Gutachten im Bau- und Umweltausschuss

Nach Ansicht eines Anliegers kann dem Bau- und Umweltausschuss im Juni kein Gutachten vorgelegen haben, da das in der Bürgeranhörung ausgegangene Gutachten auf den 14.09.2012 datiert ist und somit erst nach dem Sitzungstermin erstellt worden ist. Er wirft der Verwaltung die Täuschung des Ausschusses vor, denn aus dem Gutachten hätte der Ausschuss ja sehen können, dass die Kosten höher sein werden.

Herr Bahners verweist nochmals auf die grobe Kostenschätzung zu Beginn einer Planungsphase und der genaueren Kostenermittlung im Hinblick auf die Ausschreibung und Bauvorbereitung der Maßnahme bzw. eine stattfindende Bürgeranhörung.

Verwaltungsseitig wurde zunächst ein Gutachten zum Straßenaufbau in Auftrag gegeben und die Ausbaurkosten anhand vergleichbarer Maßnahmen über die betroffenen m² Straßenfläche grob geschätzt. Aufgrund von schlechten Erfahrungen aus anderen Maßnahmen über die Aussagekraft von Bodengutachten, die mittels sog. „Rammkernsondierungen“ erstellt werden, hat sich die Verwaltung nach der Sitzung des BUA am 27.06.2012 und der Bürgerversammlung entschieden, zur Verifizierung Ihrer Einschätzung zum Sanierungsaufwand und der anzuwendenden Bauweise noch weitere Schürfe und Tragfähigkeitmessungen durchzuführen und diese Untersuchungen gutachtlich begleiten zu lassen. Die hierbei gewonnen Erkenntnisse bzw. das Vorhandensein entsorgungspflichtigen Materials im Straßenaufbau hätten ohnehin zu den erhöhten Kosten geführt. Aufgrund der Kenntnis über diese Stoffe kann im Rahmen der Ausschreibung nun ein marktüblicher Preis für deren Entsorgung erzielt werden.

7. Höhere Kostenbeteiligung der Allgemeinheit an den Mehrkosten

Den Anliegern ist nicht verständlich, warum die durch die Entsorgung der Schlacke entstehenden Mehrkosten von den Anliegern bezahlt werden müssen, ihrer Meinung nach müssten sie von der Allgemeinheit getragen werden.

Herr Baldus erklärt, dass es sich bei den vorgenannten Entsorgungskosten um

erforderliche Kosten der Maßnahme handelt, welche grundsätzlich zu den beitrags- und somit umlagefähigen Kosten gehören. Folglich werden diese Kosten nicht alleine von den Anliegern sondern auch von der Allgemeinheit durch den Allgemeinanteil mitgetragen. Die Tatsache, dass im Jahr der Herstellung 1960 Hochofenschlacke im Unterbau der Schulstraße verbaut wurde, führt bedauerlicherweise zu höheren Kosten bei der Entsorgung dieses Materials, entsprach aber durchaus dem damaligen technischen Ausbaustandards und ist kein Einzelfall im Stadt- bzw. Bundesgebiet.

Zudem betont Herr Baldus, dass auf der Schulstraße keine atypischen Besonderheiten vorliegen, die eine Sondersatzung und somit eine Änderung der Beitragsanteile, erforderlich machen würden. Der höheren Inanspruchnahme der Schulstraße durch die Allgemeinheit wird schon durch die Eingruppierung als eine Haupterschließungsstraße Rechnung getragen.

Die Anlieger erkundigen sich, von wem die Eingruppierung in die verschiedenen Straßentypen vorgenommen wird.

Herr Baldus erklärt, dass die unterschiedlichen Straßentypen in der Beitragssatzung der Stadt Meerbusch näher charakterisiert werden und im Falle einer Abrechnung die Straße unter diese Tatbestandsmerkmale subsumiert wird.

Von den Anliegern wird eingewendet, dass das hohe Verkehrsaufkommen, welches überwiegend durch den Lieferverkehr zu den naheliegenden Geschäften und zur Bank, den Verkehr zu den Kindergärten und der Schule, den Anliegerverkehr der einmündenden Straßen, die Feuerwehr und den Rettungsdienst hervorgerufen wird, nur durch eine höhere Beteiligung der Allgemeinheit an den Kosten Rechnung getragen werden könnte.

Herr Baldus entgegnet, dass es sich bei den Verkehren zum Kindergarten und der Bank um Anliegerverkehr handelt. Dem Verkehrsaufkommen, das durch die auf die Schulstraße angewiesenen Straßen ausgelöst wird, wird durch die Eingruppierung in eine Haupterschließungsstraße Rechnung getragen. Der Verkehr durch das Rettungswesen, Feuerwehr etc. gehört zum bestimmungsgemäßen Gebrauch einer Straße.

8. Deckensanierung

Die Anlieger machen wiederholt deutlich, dass für sie unverständlich ist, warum eine Straße deren Aufbau nun 52 Jahre gehalten hat, nicht durch einen einfachen neuen Deckenüberzug für weitere 50 Jahre halten würde.

Wie oben unter der Begründung, Teil a) aufgeführt, kann eine Deckensanierung aufgrund des Straßenaufbaues und des bestehenden Tragfähigkeitdefizites nicht wirtschaftlich sinnvoll und nachhaltig durchgeführt werden. Eine solche Maßnahme widerspräche vor dem Hintergrund des Kenntnisstandes dem Gebot der sparsamen Haushaltsführung.

9. Meerbusch = „Stadt im Grünen“

In Anlehnung an den Ruf der Stadt Meerbusch als die „Stadt im Grünen“, regen die direkten Anlieger an, die sieben Senkrechtparker gegenüber der Einfahrt zum öffentlichen Parkplatz lieber in vier Längsparker mit Begrünung ringsherum umzuwandeln.

Von Seiten der Anlieger wird ein Mitspracherecht bezüglich des Ausbaus und der Gestaltung des Gehweges angeregt.

Herr Gabernig äußert sein Unverständnis darüber, dass sich auf der Schulstraße die Anzahl an Stellplätzen nicht verändern soll, von den Anliegern allerdings eine Reduzierung angestrebt oder in Kauf genommen wird, die, würde sie von der Politik gekommen sein, auf Missfallen gestoßen wäre.

Powerpoint-Präsentation der Interessengemeinschaft (IG) Grundstückseigentümer Schulstraße in Meerbusch Lank, vorgetragen deren Sprecher (vgl. Anlage 5 einschließlich 3 zugehöriger Planungsvarianten der Stellplätze vor Hausnummer 3-5).

- *Zunächst bemängelt die IG, dass der Fragenkatalog, den sie der Stadt Meerbusch vorgelegt hat von Seiten der Verwaltung nicht ausreichend beantwortet wurde.*

Der mit Schreiben vom 14.07.2012 übersandte Fragenkatalog wurde am 27.08.2012 ausreichend und substantiell beantwortet. Einzelne Fragen wurden darüber hinaus in einem persönlichen Gespräch erläutert. Auf die einzelnen Kritikpunkte der Beantwortung wird im Folgenden dezidiert eingegangen.

- *Die IG führt den Substanzverlust der Schulstraße auf mangelnde bzw. unterlassene bauliche Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen von Seiten der Verwaltung zurück. Unterstützend führt sie die HVA B-StB, Anhang ABBV, an, die Angaben zu den Nutzungsdauern einzelner Schichten des Straßenoberbaus macht und wonach, die Zeiten auf der Schulstraße erheblich überschritten sind, was folglich zu den Verschleißerscheinungen geführt hat.*

Beitragsrechtlich ist die Straßenbefestigung der Schulstraße aufgrund deren hohen Alters „verschlissen“, so dass eine heutige Erneuerung legitim ist.

Aufgrund der o.g. technischen Randbedingungen und des bestehenden weder tragfähigen noch frostsicheren Straßenaufbaus ist, wie bei vielen anderen Straßen gleicher Bauart im Stadtgebiet, eine nachhaltige und dem Gebot der sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln konforme Erhaltung schlichtweg nicht möglich. Die Mängel im Unterbau würden jegliche Sanierungsmaßnahme in absehbarer Zeit wieder ad absurdum führen. Die zitierten Vorschriften beziehen sich auf Straßen, die gemäß der RStO erstellt worden sind, und die einer kontinuierlichen Erneuerung im Bedarfsfall unterzogen werden können. Dies ist in Deutschland flächendeckend jedoch nur bei klassifizierten Straßen bzw. Hauptverkehrsstraßen in Kommunen gegeben, die einen solchen Aufbau vorweisen. Da die Straßenbaubeiträge nach KAG für die Zukunft entrichtet werden, kann eine Verrechnung möglicherweise ersparter Aufwendungen nicht erfolgen.

- *Nach Auffassung der IG wäre die Schulstraße in einem guten Zustand, wenn die Stadt Meerbusch 2% der Ausbaurkosten alle 15 Jahre für die Sanierung der Straße aufgebracht hätte. Nach Meinung der IG könnte die Stadt Meerbusch die Schulstraße jetzt ausbauen, wenn sie das Geld, welches sie durch unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen eingespart hat, bei der Bank angelegt hätte, was bei einer defizitären Stadt allerdings nicht erfolgt.*

Vgl. vorangegangener Punkt, besonders vor dem Hintergrund einer Erhebung der Beiträge für die Zukunft.

- *Weiterhin kritisiert die IG, das Gutachten, die ihrer Meinung nach Grundlage für die grundsätzliche Erneuerung sind, nicht erstellt wurden und wertet dies als Vernachlässigung der Verwaltung.*

Wie bereits unter Punkt 5, Kostensteigerung, aufgeführt, wurde bereits im Vorfeld die Erstellung eines Bodengutachtens beauftragt, die aufgrund der Kritik beauftragten weitergehenden Untersuchungen haben die vorherige Einschätzung der Verwaltung vollumfänglich bestätigt.

- *Für die IG ist ein tieferer Aushub von 60 cm auf 80 cm im Bereich der Fahrbahn nicht nachvollziehbar.*
Wie sich bereits in den Bohrprofilen des ursprünglichen Gutachtens zeigte, befinden sich unter dem heutigen Planum aus Hochofenschlacke hochflutlehmartige Bestandteile, die keine ausreichend tragfähige Grundlage für die Straßenbefestigung aufweisen. Ähnlich wie bei der Grunderneuerung der Buschstraße muss hier bis auf standfesten Boden ausgeschachtet werden.
- *Die IG äußert ihr Unverständnis über die 70 % Beitragsbeteiligung der Anlieger an der Teileinrichtung „Gehweg“, sie gedenkt dies gerichtlich überprüfen zu lassen. Die Erforderlichkeit der Erneuerung der Teileinrichtungen „Gehweg“ und „Beleuchtung“ erschließt sich der IG nicht, zudem kritisieren sie das Erscheinungsbild des neuen Leuchtentyps und möchten am Aussehen der bestehenden Beleuchtung festhalten.*
Vgl. auch zu dem Punkt Gehweg oben unter Punkt b) Bautechnik bzw. später unter Punkt e) 4. Abschnitt Straßenbeleuchtung
- *Eine 30%ige Kostensteigerung innerhalb von 3 Monaten ist von der IG nicht nachvollziehbar. Im Brief von 27.08.2012 war von einer seriös ermittelten Summe die Rede, die nun laut Pressebericht von Oktober 2012 von ursprünglich 290.000 € auf 365.000 € gestiegen ist, das stößt bei der IG auf Unverständnis und macht die Forderung nach einer größeren Kostentransparenz laut.*
Vgl. oben unter Punkt d) 5 Bearbeitung der Ergebnisse der Bürgerversammlung.
- *Die IG stellt ihre einzelnen Planungsvarianten vor. Ihr Hauptaugenmerk fällt dabei ausschließlich auf den Bereich der Parkflächen vor den Häusern Schulstraße 3-5. Hier spricht sich die IG aus Gründen der Sicherheit für die Fußgänger gegen die Anlegung von Senkrechtparkern und die Verlegung des Gehweges an die Hauskanten aus.*
Die IG hält die Planung der Verwaltung in diesem Bereich für nicht Bebauungsplan-konform, da dort die im Bebauungsplan vorgegebenen Festsetzungen des Gehweges und der Baumreihen nicht umgesetzt wurden und macht entsprechende eigene Vorschläge zur Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes.
Vgl. oben unter Punkt c) Parkfläche vor Hausnummer 3 - 5. Die Anordnung und Ausgestaltung der Stellplätze im Bebauungsplan ist nicht verbindlich festgesetzt, sondern nur eine unverbindliche zeichnerische Darstellung.

10 Zuwegung Evangelischer Kindergarten

Der Vertreter des Kindergartens trägt die Bitte an die Verwaltung heran, im Rahmen des Gehwegausbaus die Zufahrt zum Kindergarten ebenfalls zu erneuern, da sich diese in einem sehr schlechten Zustand befindet. Zudem stellt die Litfaßsäule eine Sichtbehinderung dar und sollte möglichst entfernt oder umgesetzt werden.

Dieser Sachverhalt wird noch durch die Verwaltung geprüft.

11. Heranziehung des öffentlichen Parkplatzes

Die Anlieger erkundigen sich nach der Einbeziehung des Parkplatzes zu der Abrechnung.

Herr Baldus erklärt, dass der Bebauungsplan den Parkplatz als öffentlichen Parkplatz festsetzt, der somit eine eigenständige Erschließungsanlage darstellt, welche nicht beitragspflichtig gegenüber einer anderen Anlage sein kann.

Die Thematik ist den Anliegern, auch im Hinblick auf die Parkflächen vor den Grundstücken Schulstraße 3-5, völlig unverständlich und es wird gemutmaßt, dass dies mit der Eigentümerrolle der Stadt an dem Parkplatzgrundstück in Zusammenhang steht. Dieser Sachverhalt sollte gerichtlich mit überprüft werden.

12. Baumreihen nicht Bebauungsplan konform

Der Sprecher der Anlieger betont, dass die städt. Planung des Bereiches vor den Häusern Schulstraße 3-5 (Parkplatz) bezogen auf die Baumreihen nicht konform zum Bebauungsplan ist.

Herr Deußen erklärt, dass die Bäume und auch die Stellplätze im Bebauungsplan rechtlich nicht festgelegt und somit keine zwingende Umsetzungsvorgabe sind. Es existiert hier nur eine Festsetzung als öffentliche Verkehrsfläche.

Die restliche Darstellung ist nur nachrichtlich ohne den Charakter einer Festsetzung.

13. Verschmälerung der Fahrbahnbreite

Die Anlieger empfinden die bestehende Fahrbahnbreite auf der Schulstraße für den Fahrradverkehr als zu eng und gefährlich und können sich eine Verschmälerung der Fahrbahn nicht vorstellen. Sie geben zu bedenken, dass die Fahrradfahrer dann den Gehweg als Fahrradweg nutzen werden.

Herr Deußen erklärt, dass auf einer Straße mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h die Anlegung eines eigenständigen Radweges nach StVO nicht erlaubt ist.

Er erläutert weiter, dass aus diesem Grunde die Verschmälerung der Fahrbahn von 6,00 m auf 5,50 m angestrebt wird, da dies den Kraftfahrzeugverkehr zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf genau diese 30 km/h anhält und den Radfahrer zu einem gleichwertigen Verkehrsteilnehmer auf der Straße macht.

Die Anlieger führen an, dass die Einmündungsbereiche oft zugeparkt werden und es schon jetzt schwierig ist, aus den Straßen „Taubenacker“ und „Am Lipperhof“ herauszukommen. Die Fahrzeuge der Müllabfuhr überfahren schon jetzt regelmäßig den Gehweg bis dicht an die Grundstückshecken heran. Es wird angeregt die Müllabfuhr, Feuerwehr etc. an der Entscheidung zur Verengung der Fahrbahn zu beteiligen und sich die Situation in der Örtlichkeit einmal anzusehen. Schon im Hinblick auf die Zerstörung des Gehweges im Taubenacker und der zukünftigen Finanzierung der Erneuerung, wird dies der Verwaltung von den Anliegern nahegelegt.

Herr Trapp erklärt, dass die Verschmälerung in diesem Umfang die Situation nicht erheblich verändert und überlegt die Ecken mit einem stärkeren Aufbau zu versehen. Das Problem der Falschparker ist ein grundsätzliches Problem im Stadtgebiet.

Herr Deußen ergänzt, dass eine Gehwegbreite von 2,30 m den Richtlinien entspricht und die Verengung der Fahrbahn der Schulstraße auch optisch den Charakter einer Straße mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h geben soll.

Die Feuerwehr und der Entsorgungsdienst haben ihr Placet zu der in der Anlage 6 vorgelegten Ausbauplanung gegeben. Die Eckbereiche der Gehwege werden in verstärkter,

gepflasterter Ausführung hergestellt. Durch markierungstechnische Maßnahmen und Verkehrsüberwachung wird sichergestellt, dass die Sichtdreiecke und die entsprechenden Schleppkurven von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden.

14. *Resümee der Anlieger*

Aus Sicht der IG vertreten durch deren Sprecher ist die Fahrbahn erneuerungsbedürftig, die übrigen Teileinrichtungen allerdings nicht. Unverständnis herrscht weiterhin im Hinblick auf die Fahrbahnverschmälerung, die Gehwegverschwenkung im Bereich vor den Grundstücken Schulstraße 3-5 und die Anlegung der Parkflächen in diesem Bereich. Der Sprecher der Anlieger erkundigt sich, ob es nicht eine Möglichkeit gäbe, die Straße als Alternative zur Grunderneuerung nur zu sanieren.

Herr Deußen erklärt, dass sich nach Rücksprache mit dem Bodengutachter ergab, dass der Untergrund nicht standfähig ist und somit eine zusätzliche Bodenverbesserung des Untergrundes erfolgen muss. Diese ist mit Lastplattendruckversuchen nachzuweisen, um die nötige Standfestigkeit des Untergrundes nach RStO und durch die bauausführende Firma eine Gewährleistung zu erhalten.

Durch diese zusätzliche Maßnahme wird der Straßenkörper ca. 80 cm tief ausgeschachtet, was erfahrungsgemäß ein Abrutschen der vorderen Gehweganlage in die Baugrube zur Folge hat. Diese Erfahrung hat die Verwaltung bereits bei mehreren Baumaßnahmen im Stadtgebiet gemacht.

Der Sprecher der Anlieger weist auf den Aspekt hin, dass der Gehweg noch in einem guten Zustand und somit einem Geldwert darstellt. Würde nun der seiner Ansicht nach noch mindestens 40 Jahre haltenden Gehweg erneuern, würde dieses Vermögen vernichtet.

Herr Trapp versuchte, erneut auf die Tatsache aufmerksam zu machen, dass bei einer Bautiefe von 80 cm, die die Beschaffenheit des Untergrundes nun einmal vorgibt, der Gehweg nicht nur partiell, sondern in großen Teilen abrutschen wird und so, zusammen mit dem Kabelgraben für die einseitige Beleuchtung und den Graben der Wasserleitung die Erneuerung des Gehweges in weiten Teilen erforderlich wird.

15. *Kanalzustand*

Die Anlieger erkundigen sich nach dem Zustand des Kanals in der Schulstraße, den erforderlichen Maßnahmen und der Beteiligung der Versorgungsträger.

Herr Bahners teilt mit, dass sich der Kanal noch in einem guten Zustand befindet. Die Durchführung der Kanal-TV-Untersuchung ergab an nur 10 Hausanschlüssen sanierungsbedürftige Schäden und lediglich eine leichte Innenkorrosion von ca. 1 cm, was bei einer Wandstärke von 10 cm zu vernachlässigen ist. Bei den Kanälen wird zur Sanierung ein sogenanntes Inlinerverfahren angewendet, welches Erdaufbrüche entbehrlich werden lässt und zu einer weiteren Haltbarkeit des Kanals von ca. 50 Jahren führt.

Die Versorgungsträger wurden von Seiten der Stadt Meerbusch angeschrieben. Lediglich die WBM wollen in der Schulstraße im Bereich von Am Lipperhof bis Claudiusstraße ihre Leitungen erneuern.

16. Standfestigkeit der Beleuchtung

Ein Anlieger hat Bedenken bei der Erneuerung der kompletten Beleuchtungsanlage. Er hat auf dem Kirmesplatz die demontierten Masten der Mühlenstraße liegen sehen und konnte nur an einem Mast eine Schädigung durch Rost feststellen. Er regt die Prüfung jedes einzelnen Mastes mittels Ultraschallverfahren, wie man es auch aus der Luftfahrttechnik kennt, oder ähnlichem und die Entsorgung lediglich der kaputten Masten und nicht der gesamten Beleuchtungsanlage an.

Aufgrund des Alters und des Zustandes ist die Beleuchtungsanlage insgesamt erneuerungsbedürftig. Bei einer Planung nach heutigen technischen Vorschriften ergeben sich zur Erreichung der technisch erforderlichen Beleuchtungsstärke zwangsläufig andere Mastabstände. Das Gebot der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verbietet es, über 40 Jahre alte Beleuchtungsmasten erneut aufzustellen. Vor diesem Hintergrund ist eine Prüfung jedes einzelnen Mastes obsolet.

17. Transparenz des Verwaltungshandelns

Ein Anlieger bat um mehr Transparenz des Verwaltungshandelns. Da bereits 2006 absehbar war, dass die Schulstraße erneuert werden muss, die Anlieger jedoch erst jetzt davon erfahren haben, bat er um einen früheren Hinweis an die Anlieger. Auch im Hinblick auf die zu erwartenden hohen Beitragszahlungen wäre dies wünschenswert, damit sich der Bürger darauf einstellen und entsprechende Vorkehrungen treffen kann.

Aus Verwaltungssicht wird frühzeitig auf die anstehenden Maßnahmen hingewiesen. Bis der Beitragsbescheid einer Baumaßnahme versendet wird, vergehen in der Regel noch bis zu vier Jahre nach Fertigstellung, so dass die erforderlichen Beiträge in einem absehbaren Zeitraum entrichtet werden müssen.

18. Entfernung der Blumenkübel

Von Seiten der Anlieger wird die Anmerkung gemacht, dass beim Wegfall der Blumenkübel die Sicherheit der Kinder durch rasende Kraftfahrzeuge gefährdet wird.

Dieser Argumentation kann verwaltungsseitig nicht gefolgt werden. Durch den Wegfall der Blumenkübel und die Verschmälerung der Fahrbahn erhofft die Verwaltung sich den Entfall von schnellen Vorbeifahrten um vor einem entgegenkommenden Fahrzeug noch den Blumenkübel zu passieren sowie ein insgesamt niedrigeres Geschwindigkeitsniveau.

e) Verwaltungsvorschlag der Ausführungsplanung (Anlage 6):

1. Gehweganlage

Aufgrund der Ergebnisse der Schürfe und der Tatsache, dass nur ca. 30 % der Gehwegfläche erhalten bleiben würden, schlägt die Verwaltung vor, die Gehweganlage insgesamt zu erneuern und in diesem Zusammenhang auch die Fahrbahn auf ein Maß von 5,50 m zur Verkehrsberuhigung zu verschmälern.

Die Herstellungskosten belaufen sich auf ca. 84.000 €. Diese Sanierungskosten sind gemäß § 8 KAG nach derzeitigem Sachstand zu 70 % beitragsfähig.

2. grundhafte Sanierung der Fahrbahn

Die Kosten für die ca. 277 m lange Fahrbahn belaufen sich auf ca. 235.000 €. Die Herstellungskosten sind nach derzeitigem Sachstand gemäß § 8 KAG zu 50 % beitragsfähig.

Die Verwaltung schlägt die Ausführung einer regelkonformen Erneuerung analog einer erstmaligen Herstellung des Fahrbahnaufbaues mit 30 cm Frostschutzkies, 15 cm Schotter, 10 cm bituminöse Tragschicht und 4 cm bituminöse Deckschicht (Summe 59 cm) vor. Bei einem solchen Vollausbau muss wegen der größeren Aushubtiefe davon ausgegangen werden, dass auch die Rinne und der Bordstein auf der gesamten Sanierungslänge aufgenommen und neu gesetzt werden müssen.

3. Parkflächen vor Hausnummer 3-5

Die Parkflächen sollen gemäß dem ursprünglichen Verwaltungsvorschlag als Senkrechtparker gemäß Anlage 7 ausgebaut werden.

Die Ausbaurkosten von 25.000 € sind zu 70 % beitragsfähig.

4. Straßenbeleuchtung

Die Erneuerung der Straßenbeleuchtung wurde im Haushaltsjahr 2010 beschlossen, die Beauftragung ist bereits erfolgt.

Die Kosten der Beleuchtung von 21.000 € sind zu 50 % beitragsfähig.

f) Fazit:

Aufgrund der Sach- und Rechtslage bestehen anhand der vorgenannten Randbedingungen unter besonderer Berücksichtigung der Umsetzung einer nachhaltigen und wirtschaftlichen Baumaßnahme zur grundhaften Erneuerung des Straßenaufbaues der Schulstraße keine sinnvollen Alternativen. Die Erneuerung des Gehweges ist aus den o.g. Gründen in diesem Zusammenhang angezeigt.

Lösung:

Die Verwaltung schlägt vor, die grundhafte Erneuerung des Straßenraumes der Schulstraße auf voller Querschnittsbreite einschließlich der Parkflächen vor Hausnummer 3-5 gemäß dem in der Begründung unter Punkt e) aufgeführten Abschnitt „Verwaltungsvorschlag Ausführungsplanung“ durchzuführen und die Baumaßnahme schnellstmöglich durch die Verwaltung auszuschreiben, damit diese zum Winter 2013 abgeschlossen werden kann.

Finanzielle Auswirkung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Die Kosten für die Baumaßnahme von ca. 344.000 € für den Straßenbau, sind unter dem Sachkonto U 120 014 21 bzw. für die Beleuchtung von ca. 21.000 € bei U 120 024 86 in den städtischen Haushalt eingestellt.

In Vertretung

gez.

Dr. Just Gérard
Technischer Beigeordneter

Anlagenverzeichnis:

1. ursprüngliche Ausbauplanung Stand Beratungsvorlage 27.06.2012
2. Querschnitt der Fahrbahn im Bauzustand
3. Lageplan mit von der Baumaßnahme betroffenen Gehwegflächen
4. Protokoll Bürgerversammlung vom 23.10.2012 (Einwender geschwärzt)
- 4.A) Anlage zum Nichtöffentlichen Teil – Verzeichnis der Einwender und Anwesenheitsliste
5. Eingaben der Bürgergemeinschaft „Schulstraße“ einschließlich Planunterlagen zu den Stellplätzen vor Hausnummer 3-5
6. geänderte Ausbauplanung Verwaltungsvorschlag
7. Verwaltungsvorschlag Ausbauplanung Stellplätze vor Hausnummer 3-5
8. Variante 2 der Ausbauplanung Stellplätze vor Hausnummer 3-5
9. Variante 3 der Ausbauplanung Stellplätze vor Hausnummer 3-5
10. Variante 4 der Ausbauplanung Stellplätze vor Hausnummer 3-5
11. Variante 5 der Ausbauplanung Stellplätze vor Hausnummer 3-5