

Niederschrift

über die Informationsveranstaltung zum Ausbau der
„Sandstraße“ (Teilstück) in Wassenberg-Birgelen
am Donnerstag, 4. Juni 2020, im Bürgerhaus Effeld

Anwesend sind:

a) von der Verwaltung:

Bürgermeister Winkens
Stadtkämmerer Darius
Dipl.-Ing. Caron

b) von auswärtigen Büros:

Dipl.-Ing. Gietemann

c) Grundstückseigentümer lt. beigefügter Anwesenheitsliste (einschl. drei weiterer Personen)

Bürgermeister Winkens eröffnet die Informationsveranstaltung und begrüßt die Anwesenden recht herzlich. Er bittet Herrn Dipl.-Ing. Gietemann, die von ihm erarbeitete Ausbauplanung vorzustellen.

Herr Dipl.-Ing. Gietemann führt aus, dass es sich bei der Sandstraße um eine alte Straße handelt, in der kontaminiertes Material vorliegt, der Unterbau ist nicht frostsicher, und für die Straßenbeleuchtung sind noch Holzmasten vorhanden. Der Kanal wurde TV-befahren, wobei punktuelle Schäden festgestellt wurden. Auch die Hausanschlüsse sind teilweise schadhaft. Da die Straße erneuert wird, sollten die Hausanschlüsse ebenfalls erneuert werden; weil diese schon sehr alt sind, macht es keinen Sinn, eine neue Straße darüber zu bauen, und diese dann bei einem Schaden an einem Hausanschluss wieder aufzureißen.

Es werden alle Versorgungsträger beteiligt, um zu klären, ob diese evtl. Erneuerungen machen wollen.

Herr Dipl.-Ing. Gietemann erklärt den Unterschied zwischen dem Trenn- bzw. Mischprinzip. Im Trennprinzip gibt es eine bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg. Das Mischprinzip zeichnet sich durch einen niveaugleichen Ausbau in Pflasterbauweise aus, wo es für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer keine Trennung gibt.

In der vorgestellten Variante zum Trennprinzip ist aus Platzgründen nur ein Gehweg in einer Breite von 1,50 m möglich, auf der gegenüberliegenden Seite gibt es nur einen sogenannten Schrammbord. Im vorliegenden Fall ergibt sich bei einer teilweisen Breite von nur 4,50 m das Problem des Begegnungsverkehrs, wo z.B. ein Müllfahrzeug und ein PKW nicht aneinander vorbei passen. Daher muss in schmalen Bereichen der Bordstein auf etwa 7 cm Höhe abgesenkt werden, und an diesen Stellen ein stärkerer Unterbau eingebaut werden.

Die Variante zum Mischprinzip sieht eine Entwässerungsrinne in der Mitte der Straße vor. Durch Pflanzbeete soll eine Verkehrsberuhigung erzielt werden. Herr Dipl.-Ing. Gietemann erläutert, dass es Pflaster mit Microphase gibt, welches genauso leise wie Asphalt ist. Flüsterasphalt hingegen ist sehr teuer, hält nicht so lange, und ein Unterschied ist erst ab 60 km/h zu merken.

Auf der Sandstraße gibt es als Besonderheit zu berücksichtigen, dass sich dort ein bestandsgeschützter Gewerbebetrieb befindet. Daher erwähnt Herr Dipl.-Ing. Gietemann, dass in diesem Fall im Bereich der Zufahrtsradien eigentlich ein Ausbau in Asphaltbauweise besser geeignet wäre, ein Ausbau in Pflasterbauweise mit dem richtigen Unterbau aber auch funktioniert.

Eine Kombination von Pflasterbauweise und nur im Einfahrtbereich vom Betrieb Beckers Asphalt wurde in der dritten Variante vorgestellt. Hierbei wurde ein einseitig farbig gepflasterter Streifen (als Pseudo-Gehweg) in einer Breite von 1,50 m vorgesehen. Der Asphalt kann durch hellen Zuschlagstoff an die Farbe des grauen Pflasters angepasst werden.

Es kommt die Frage auf, ob es sich auch bei dem unteren Bereich der Sandstraße um eine 30er Zone handelt. Die Stadt Wassenberg wird dies zeitnah überprüfen, ggf. diese sinnvolle Geschwindigkeitsbeschränkung beim Straßenverkehrsamt des Kreises Heinsberg beantragen.

Die Anwesenden weisen darauf hin, dass es immer wieder wegen Überfahren zu Problemen am kleinen Kreisel auf der Mühlenstraße kommt. Um den Verkehrsteilnehmer dazu zu zwingen, die rechte Spur zu nutzen, könnte man den Verkehr z.B. mit Kölner Tellern oder einer Markierung verbunden mit Katzenaugen lenken.

In diesem Zusammenhang weisen die Grundstückseigentümer darauf hin, dass sie besonderen Wert auf die Sicherheit legen. Daher fragen sie nach Lösungsmöglichkeiten, wie z.B. einer baulichen Verengung, bei der nur einseitig gefahren werden kann. Beim Einbau von Verengungen sind aber auch die zahlreich vorhandenen Einfahrten und insbesondere auch die LKW-Zulieferungen bzw. Abtransporte im Zusammenhang mit dem vorhandenen Gewerbebetrieb zu berücksichtigen. Das Gleiche gilt auch für den Einbau von Asphaltkissen zur Geschwindigkeitsreduzierung.

Ebenso will ein Grundstückseigentümer wissen, ob im Bereich der abgesenkten Bordsteine umklappbare Poller auf den Gehweg aufgebracht werden können. Hierzu äußert Herr Dipl.-Ing. Gietemann, dass diese zu schnell kaputtgehen und zu wenig Breite vom Gehweg übrig bleibt, da diese Poller auch in einem Abstand vom Bordstein aufgestellt werden müssen. Grundsätzlich wäre es auch möglich, den Gehweg auf die andere Seite – als im Entwurfsplan vorgesehen – zu legen.

Auf die Frage, ob eine Spielstraße möglich sei, antwortet Herr Dipl.-Ing. Gietemann, dass auf Spielstraßen verkehrsberuhigende Elemente eingebaut und Parkflächen vorgesehen werden müssen. Zudem dürfte dann nur in den markierten Parkflächen geparkt werden.

Auch die Möglichkeit einer Einbahnstraße wurde erfragt. Dies scheidet aus, da es sich bei der Sandstraße um eine Haupteinbahnstraße handelt und darüber auch die Verkehre zu Nebenstraßen ebenso fließen wie der gesamte An- und Abfahrtsverkehr des gewerblichen Betriebs (eine Verlagerung dieser Verkehre über andere Anwohnerstraßen scheidet aus); zudem würde selbst im Falle einer unterstellten Einbahnstraße der Verkehr nicht langsamer werden. Im Bereich dieser Straße verkehrsberuhigend wirken würde lediglich ein Ausbau in Mischfläche mit dem Einbau entsprechender Beet- und/oder Baumflächen.

Die Grundstückseigentümer machen deutlich, dass auf jeden Fall die maschinelle Straßenreinigung in diesem Ausbauabschnitt beibehalten werden muss, da durch die Verkehre des gewerblichen Betriebes regelmäßig Material auf der Fahrbahn verbleibt und zumindest im Einfahrtsbereich eine starke Verschmutzung regelmäßig festzustellen ist. Bei einem Ausbau im Trennsystem wird die Straßenreinigung nicht geändert, lediglich bei einem Ausbau in Pflasterbauweise würde die Kehrmaschine „zumindest in den ersten Jahren die Fugen leer ziehen“, so die Verwaltung.

Die Anwohner berichten, dass es durch den Sand auf der Straße rutschiger ist. Aus diesem Grund wollen sie wissen, ob die Rutschgefahr bei Pflaster grundsätzlich höher ist. Herr Dipl.-Ing. Gietemann verneint dies, da auch für Pflaster der Rutschwiderstand eingehalten werden muss. Er ergänzt aber, dass es auf dunklem Asphalt schneller taut als auf hellem Pflaster.

Nach diesen Ausführungen äußert sich Stadtkämmerer Darius zu den Kosten wie folgt:

1. Kanalausbau

Im Ausbaubereich werden punktuell Schäden an der Kanalleitung im Inlinerverfahren beseitigt und alte Hausanschlüsse erneuert.

Wenn ein Hausanschluss erneuert wird, entstehen hierfür im Regelfall Kosten in einer Höhe von etwa 3.500,00 € bis 4.000,00 €. Bei einem Ausbau der Straße werden die Kanalhausanschlüsse nach der Satzung mit 131,40 € je Meter Grundstücksanschlussleitung abgerechnet, gemessen von der Straßenmitte bis zur Grundstücksgrenze. Die Grundstückseigentümer würden in diesem Falle bei max. vier Meter Länge der Grundstücksanschlussleitung für etwa 600,00 € eine kostengünstige Erneuerung ihrer Hausanschlüsse inkl. Dichtheitsprüfung erhalten.

2. Straßenausbau

Zum Straßenausbau führt Stadtkämmerer Darius aus, dass die Ausbaukosten beim Trennprinzip bei etwa 435.000,00 € inkl. Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung liegen. Beim bituminösen Ausbau der Fahrbahn mit einseitigem Gehweg werden aufgrund der Einstufung als Haupteinbahnstraße 30 % der Kosten für die Fahrbahn (inkl. Straßenbeleuchtung) und 50 % der Kosten für den Gehweg auf die Anlieger umgelegt; dieser Anteil errechnet sich zunächst mit rd. 161.000,00 €.

Nachdem der Landesgesetzgeber den § 8 KAG NRW um eine Zuschussregelung ergänzt hat, kann die Stadt zu den umlagefähigen Kosten einen Zuschuss von bis zu 50 %, mithin im vorliegenden Fall ca. 80.500,00 € beantragen. Die Gewährung dieses Zuschusses unterstellt, reduzieren sich die verbleibenden umlagefähigen Kosten auf ca. 80.500,00 €. Bei der Ermittlung des Einheitssatzes ist ausschlaggebend die erschlossene beitragspflichtige Grundstücksfläche. Diese Fläche errechnet sich aus den im Ausbaubereich liegenden Grundstücken. Der Ausbaubereich befindet sich nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes, so dass die Wohngrundstücke bis zu einer Tiefe von 40 m berücksichtigt werden (von dieser Regelung sind Gewerbeflächen ausgenommen). Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass bei einer Bebauung eines Grundstückes mit zwei Vollgeschossen diese bei der Berechnung der beitragsfähigen Flächen mit einem Faktor von 1,25 berücksichtigt werden, eingeschossige Gebäude mit einem Faktor von 1,0. Sollte das Grundstück nicht 40 m tief sein, wird die gesamte Grundstücksfläche zugrunde gelegt. Wenn die Bebauung in einem größeren Abstand als 40 m zur vorderen Grundstücksgrenze liegt, wird die hintere Grenze der tatsächlichen Bebauung der beitragsfähigen Grundstücksfläche zugrunde gelegt.

Bei dieser Ausbaumaßnahme gibt es dann noch die Besonderheit mit dem bestandsgeschützten gewerblichen Betrieb. Bei dieser Betriebsstätte ist das gesamte Grundstück (wirtschaftliche Einheit) in die Flächenberechnung einzubeziehen einschl. eines Zuschlags von 0,35. Unter Berücksichtigung dieser Grundlagen errechnet sich für diesen Ausbauabschnitt eine beitragspflichtige Fläche von insgesamt 33.451,35 qm. Dieser hohe Flächenanteil setzt sich im Wesentlichen mit nahezu 50 v. H. aus der gewerblichen Fläche des bestandsgeschützten Betriebes zusammen, der somit auch nahezu 50 % des umlagefähigen Beitragsanteils tragen muss. Der hohe Flächenanteil ist letztlich auch ausschlaggebend für den extrem niedrigen Beitragssatz von lediglich 2,40 €/qm beitragspflichtiger Fläche.

Beim niveaugleichen Ausbau in Pflasterbauweise liegen die Kosten mit insgesamt ca. 412.000,00 € zwar günstiger, jedoch sind bei dieser Ausbauweise 55 % der Baukosten für die Verkehrsfläche und 60 v. H. für Beleuchtung und Entwässerung auf die Anlieger umzulegen. Dies erhöht den Anteil der umlagefähigen Kosten nach Abzug des Landeszuschusses auf verbleibende rd. 115.250,00 € und würde zu einem Beitragssatz von 3,44 €/qm beitragspflichtiger Fläche führen.

Ergänzend berichtet Stadtkämmerer Darius noch über die Ablösemöglichkeit des Beitrags (Antrag muss vor dem Submissionstermin gestellt sein) und zu den zwischenzeitlich modifizierten Stundungsmöglichkeiten (Verzinsung 2 Prozentpunkte über dem Basiszinssatz, der aktuell bei – 0,88 v. H. liegt, innerhalb des Stundungszeitraumes jährlich angepasst und mindestens 1 % betragen muss).

Nach dieser Darlegung haben die Anwesenden, die bereits bei den Vorträgen des Planers Gietemann und des Stadtkämmerers Darius Einzelfragen gestellt haben, weitere Gelegenheit, Fragen zu stellen.

Es wird von einem Grundstückseigentümer eingeworfen, dass vor etwa 38 Jahren anscheinend Beiträge von den Eigentümern gezahlt werden mussten. Stadtkämmerer Darius erwidert, dass zum einen die Sandstraße unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen noch nie mit allen Teileinrichtungen erstmals hergestellt wurde, auch diese Nutzungszeit selbst bei mit allen Teileinrichtungen hergestellter Straße bei einer Haupteinrichtungsschließungsstraße die sog. nachmalige Wiederherstellung rechtfertigt, jedoch im vorliegenden Fall vor etwa 38 Jahren Kanalanschlussbeiträge (die einmalig zu zahlen sind) festgesetzt wurden und in diesem Zusammenhang Teilstücke der Fahrbahn mitgeteert wurden, ohne allerdings damit eine Fahrbahn herzustellen, die den anerkannten Regeln der Technik entspricht.

In diesem Zusammenhang berichtet Stadtkämmerer Darius, dass die Grundstückseigentümer den Vorteil haben, dass sie lediglich zu Beiträgen nach KAG veranlagt werden, weil 1960 die damalige Gemeinde Birgelen festgelegt hat, dass diese Straße mit allen Teileinrichtungen hergestellt ist (obwohl diese Voraussetzungen zu keinem Zeitpunkt vorgelegen haben) mit der Folge, dass Beiträge mit 90 v. H. nach BauGB dort für einen Komplettausbau nicht mehr festgesetzt werden können.

Ein Anwesender vertritt die Meinung, dass die Entsorgung des Teers nicht von den Eigentümern zu tragen sei. Da diese Bauweise damals üblich war, werden die Entsorgungskosten des Teers in den Ausbaukosten mit berücksichtigt.

Nach der Erläuterung der Kriterien einer Haupteinrichtungsschließungsstraße und den davon abweichenden Kriterien bei einer Mischbaufläche wurde auf die Frage, ob im Ausbauteilstück eine Erdgasleitung vorhanden ist oder im Zuge der Maßnahme mit verlegt wird, zugesagt, dass Vorhandensein einer Leitung zu prüfen bzw. stellt Herr Gietemann klar, dass im Vorfeld der Ausführung einer Straßenausbaumaßnahme alle Versorger, darunter auch die EWV als Erdgasversorger, beteiligt werden und diese aufgrund der Berechtigung zur Verlegung von Versorgungsleitungen in städtischen Verkehrsflächen im jeweiligen Einzelfall prüfen, ob dort Erneuerungen, Ergänzungen oder Erweiterungen von Leitungen vorzunehmen sind.

Anmerkung der Verwaltung:

Im Ausbaubereich liegt bereits eine Erdgasleitung.

Nachdem eine Reihe weiterer Einzelfragen beantwortet wurden, stellt Herr Bürgermeister Winkens zusammenfassend fest, dass die anwesenden Grundstückseigentümer sich bei einer Gegenstimme mit folgender Ausbauplanung einverstanden erklären:

Bauprogramm:

- Fahrbahn bituminös
- Straßenentwässerung
- einseitig gepflasterter Gehweg mit Hochbord, der im Bereich der verengten Fahrbahn auf 7 cm abgesenkt wird
- DIN-gerechte LED-Straßenbeleuchtung
- Bestückung des Kreisels Mühlenstraße mit Kölner Tellern

Außerhalb des Bauprogramms werden beim Straßenverkehrsamt Heinsberg beantragt:

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (Bereich Einmündung Mühlenstraße bis Einmündung Brückenstraße)
- Parkverbot wegen Unübersichtlichkeit im Ausbaubereich und schmaler Fahrbahn
- Aufstellen umklappbarer Poller im Bereich der Wohnhäuser 3 und 5

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließt Bürgermeister Winkens die Veranstaltung mit einem Dank an die Anwesenden für die regen Diskussionsbeiträge.

Beginn: 20:00 Uhr

Ende: 21:45 Uhr

GESEHEN:

Die Schriftführerin

Der Bürgermeister

Caron

Winkens