

Niederschrift

über die Informationsveranstaltung zum Ausbau der Straße
„Nautikstraße“ in Wassenberg
am Donnerstag, 16. Mai 2019, im Sitzungssaal des Rathauses

Anwesend sind:

A: Von der Verwaltung:

Bürgermeister Winkens
Stadtkämmerer Darius
Dipl.-Ing. Caron

B: Von auswärtigen Büros:

Dipl.-Ing. Gietemann

C: Interessierte Bürgerinnen und Bürger lt. beigefügter Anwesenheitsliste.

Bürgermeister Winkens eröffnet die Informationsveranstaltung und begrüßt die Anwesenden recht herzlich. Er bittet Herrn Dipl.-Ing. Gietemann, die von ihm erarbeitete Ausbauplanung für den erstmaligen Ausbau der „Nautikstraße“ mit allen Teileinrichtungen vorzustellen.

Im Vorfeld erläutert Herr Dipl.-Ing. Gietemann, dass auch für das vorhandene Straßenprovisorium vor der Planung eine Baugrunduntersuchung durchgeführt wurde, die ergeben hat, dass ein schlechter Untergrund vorliegt, der aus Bauschutt, Schlacke und Kohle besteht. Außerdem ist die vorhandene Asphaltsschicht sehr dünn.

Weiterhin erklärt Herr Dipl.-Ing. Gietemann, dass es sich bei einem Trennprinzip um einen Ausbau mit Fahrbahn und Gehwegen handelt. Bei einem Mischprinzip liegt ein niveaugleicher Ausbau vor, wo die Fußgänger keine separaten Gehwege erhalten. Wegen der geringen vorhandenen Breite der „Nautikstraße“ kann hier nur das Mischprinzip gewählt werden.

In der „Nautikstraße“ ist bisher nur eine Kanalhaltung vorhanden. Der Kanal soll im Zuge der Baumaßnahme bis zum Ende der Straße erweitert werden. Die bebauten Grundstücke sind bisher teilweise über verlängerte Hausanschlüsse (Provisorien) an die öffentliche Kanalisation angeschlossen. Die bisher über Provisorien angeschlossenen Grundstücke erhalten im Zuge der Maßnahme einen ordnungsgemäßen Hausanschluss. Die Kanalbaumaßnahme ist nach dem Abwasserbeseitigungskonzept eine Pflichtaufgabe.

Da die „Nautikstraße“ eine Sackgasse ist, weist Herr Dipl.-Ing. Gietemann darauf hin, dass die Bauausführung aufwendiger werden wird, da nur ein „Vor-Kopf-Bau“ möglich ist. Eine weitere Schwierigkeit stellt sich dar, dass Stahlplatten aufgelegt werden müssen, wenn der am Wendehammer liegende Betrieb von großen Fahrzeugen angefahren wird.

Normalerweise wird der Ausbau im Mischprinzip und wegen der geringen vorhandenen Straßenbreite in Pflaster durchgeführt. Die Herstellung in Pflaster würde etwa drei bis vier Wochen in Anspruch nehmen. Allerdings müsste im vorliegenden Fall das Tageswerk immer abgeschlossen, und am nächsten Tag evtl. wieder ein Teil des Pflasters aufgenommen werden. Daher wird hier auch die Asphaltbauweise vorgeschlagen. Der Vorteil ist, dass die komplette Oberfläche nach zwei bis drei Tagen fertiggestellt ist. Somit wäre der Ausbau der „Nautikstraße“ einfacher und schneller umzusetzen. Hinzu kommt, dass der Asphaltaußbau etwas günstiger als Pflaster ist. Die Farbe des Asphalts könnte durch hinzuzufügendes Material aufgehellt werden.

Herr Dipl.-Ing. Gietemann stellt seine erarbeitete Entwurfsplanung vor: Niveaugleicher Ausbau in Pflasterbauweise einschließlich Straßenentwässerung und Straßenbeleuchtung (teilweise hat die Stadt hierzu in den vergangenen Jahren Vorleistungen erbracht). Am Ende der Straße wird ein Wendehammer errichtet.

Herr Dipl.-Ing. Gietemann ist als Bauleitung natürlich immer ansprechbar und wird seine Kontaktdaten noch mitteilen.

Die gesamte Bauzeit wird etwa drei Monate betragen.

Stadtkämmerer Darius erläutert, dass die „Nautikstraße“ in der Wasserschutzzone III A liegt, und bisher nur verlängerte Hausanschlüsse und Provisorien vorhanden sind. Die „Nautikstraße“ soll nun erstmals mit allen Teileinrichtungen ausgebaut werden, wozu auch eine DIN-gerechte Straßenbeleuchtung, ein frostsicherer Unterbau und eine Straßenentwässerung zählt. Nach einer Kalkulation mit den derzeitigen Einheitspreisen belaufen sich die Gesamtkosten für den Straßenausbau bei Pflasterbauweise auf etwa 322.000 €, bei Asphaltbauweise auf etwa 308.000 €.

Da es sich um eine Erschließungsmaßnahme nach BauGB handelt, werden 90 % der Kosten für den Straßenausbau auf die Anlieger umgelegt.

Die beitragsfähige Fläche ermittelt sich im nicht beplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) aus der Grundstücksfront mal 40 m Tiefe und der tatsächlichen Geschossigkeit der Bebauung. 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. Im Bereich von Bebauungsplänen werden die Grundstücke mit der gesamten Grundstücksfläche veranlagt. Lässt der Bebauungsplan eine Zweigeschossigkeit zu, wird der Faktor 1,25 angewendet, auch wenn die Grundstücke bisher nur eingeschossig bebaut wurden.

Die Verkehrsflächen der privaten Erschließungsstraßen werden hier nicht berücksichtigt. Für Grundstücke mit einer gewerblichen Nutzung wird zusätzlich der Faktor 0,35 als Zuschlag angesetzt.

Ausgehend von diesen Berechnungsgrundlagen ermittelt sich im Verhältnis zu der Ausbaufäche eine sehr große beitragspflichtige Fläche von ca. 24.800 m². Dadurch ergibt sich im Vergleich zu anderen Erschließungsmaßnahmen ein geringer Beitragssatz pro m² beitragspflichtiger Fläche. Ausgehend von umlagefähigen Baukosten von ca. 322.000 € ergibt sich bei Pflasterbauweise ein Einheitssatz von 11,70 € / m² beitragsfähiger Fläche. Bei umlagefähigen Kosten von 308.000 € ergibt sich bei Asphaltbauweise ein Einheitssatz von 11,20 € / m² beitragsfähiger Fläche.

Herr Darius teilt mit, dass die Möglichkeit zur Ablöse nur besteht, bevor der Stadt Wassenberg das Ergebnis der Ausschreibung vorliegt. Ebenso kann eine Ratenzahlung im Einzelfall besprochen werden.

Nach den Ausführungen von Dipl.-Ing. Gietemann und Stadtkämmerer Darius wird den Anwesenden Gelegenheit gegeben, sich zu Wort zu melden.

Herr Massar will wissen, ob die Anlieger gefragt wurden, ob der Ausbau der Straße gewünscht wird. Hierzu stellt Herr Darius klar, dass die Erteilung einer Baugenehmigung das Einvernehmen der Stadt voraussetzt. Mit diesem Einvernehmen verpflichtet sich die Stadt, die notwendigen Erschließungsmaßnahmen mit allen Teileinrichtungen erstmalig herzustellen; dies kann auch zeitverzögert in späteren Jahren erfolgen, und in der Zwischenzeit wurde Bauwilligen über Provisorien die Bebauung von Grundstücken ermöglicht. Die Stadt holt nunmehr die eingegangene Verpflichtung nach und erhebt dafür – wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben – Erschließungsbeiträge nach BauGB.

Herr Dahmen fragt, wie mit den Anschlusshöhen an den einzelnen Grundstücken verfahren wird, er verweist in diesem Zusammenhang auf einen Ortstermin mit dem Planer und will durch die Maßnahme gewährleistet wissen, dass die Fließrichtung des Oberflächenwassers von seinem Grundstück und des Nachbargrundstückes Monforts auf die gegenüberliegende Straßenseite abgeleitet wird. Hierzu erläutert Herr Dipl.-Ing. Gietemann, dass auch Grundstückszufahrten, die direkt nebeneinanderliegen, aber unterschiedlich hoch sind, weitestgehend angepasst werden. Dafür kann es teilweise notwendig werden, dass der vordere Bereich der Einfahrt aufgenommen wird.

Im Bereich des Grabens wird die Querneigung der Straße zum Graben hingeführt, also weg von den Grundstücken.

Weiterhin interessiert Herrn Dahmen, wie hoch der Stadtanteil an den Baukosten ist. Herr Darius erklärt, dass der Stadtanteil beim Straßenausbau bei 10 % liegt. Die Kanalbaukosten, diese liegen bei ca. 135.000 bis 140.000 €, werden komplett von der Stadt Wassenberg übernommen, ausgenommen erstmalig verlegte Hausanschlüsse. Die neu zu erstellenden Kanalhausanschlüsse werden nach der Satzung mit 131,40 € je Meter Grundstücksanschlussleitung abgerechnet, gemessen von der Straßenmitte bis zur Grundstücksgrenze, womit die Grundstückseigentümer eine kostengünstige Erneuerung ihrer Hausanschlüsse erhalten. Später würde ein neuer Kanalhausanschluss nach den tatsächlichen Kosten abgerechnet wesentlich teurer werden (Erfahrungswert 3.500 bis 5.000 €).

Herr Dipl.-Ing. Gietemann weist darauf hin, dass Grundstückseigentümer von unbebauten Grundstücken sich überlegen sollten, während der Baumaßnahme bereits einen Hausanschluss herstellen zu lassen, um bei Asphaltbauweise später Flicker in der neuen Asphaltdecke zu vermeiden.

Frau Sonnenschein wundert sich, dass die Ersterschließung von den Eigentümern mitbezahlt werden muss. Herr Darius erwidert, dass Baugenehmigungen nur erteilt werden, wenn die Stadt als Straßenbaulastträger die Herstellung von Erschließungsanlagen mit allen Teileinrichtungen gegenüber der Baugenehmigungsbehörde zusichert (unabhängig vom tatsächlichen Ausführungszeitpunkt). Im Gegenzug erhebt die Kommune Erschließungsbeiträge nach BauGB, dies ist nach den Vorgaben des Gesetzgebers verpflichtend.

Da die Erschließungsanlagen Voraussetzung für eine Baugenehmigung sind, zählen die Erschließungskosten auch zu den Anschaffungs- und Herstellungskosten eines Gebäudes.

Frau Sonnenschein weist auf den Bebauungsplan 80 b hin, dort seien zusätzlich zum Kaufpreis keine Erschließungskosten zu zahlen. Herr Darius berichtet, dass auch für die Grundstücke der Entwicklungsgesellschaft der Stadt im Bebauungsplangebiet 80 b für alle Grundstücke Kanalanschlussbeiträge und Erschließungskosten berechnet werden und diese Bestandteil des Kaufpreises sind.

Frau Sonnenschein weist auf den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 83 hin und erklärt, man habe dort Grundstücke kaufen und eine eigene Erschließungsanlage herstellen müssen und werde jetzt zusätzlich belastet. Herr Darius führt aus, dass der VE ohne Erschließung über die „Nautikstraße“ gar nicht möglich gewesen wäre, und zudem der Antragsteller für den VE in Kenntnis dieser Erschließungssituation seinen Antrag gestellt hat, wozu keine Verpflichtung bestand. Außerdem sei der Kaufpreis für die Grundstücke, die Herstellungskosten für die private Erschließung und ein Erschließungskostenanteil von rund 12 € pro m² noch immer ein wirtschaftliches Baugrundstück.

Herr Krekels führt an, dass er sein Grundstück als vollerschlossen gekauft habe, und der Kanal auf der anderen Seite des Grabens verlegt wurde. Nun wundert er sich, dass er trotzdem Erschließungsbeiträge zahlen muss. Herr Darius führt aus, auch für diesen VE Nr. 84 sei dem Bauträger bei Einreichen des Antrages die Erschließungssituation bekannt gewesen. Ein Erwerber hätte den Inhalt seines Kaufvertrages hinsichtlich der Erschließungskosten bei der Verwaltung hinterfragen können. Dies ist letztlich ein Problem im Innenverhältnis zwischen Verkäufer und Erwerber.

Herr Spee erkundigt sich, wie viele Häuser an den Kanal angeschlossen werden. Herr Darius stellt dar, dass bisher nur eine Kanalhaltung vorhanden ist, der Rest sind Provisorien über verlängerte Hausanschlüsse. Die Bebauungsplangebiete 81 und 84 sind auf Antrag über die „Lambertusstraße“ an die öffentliche Kanalisation angeschlossen worden; die restlichen Grundstücke werden an die erstmals verlegte Kanalisation in der „Nautikstraße“ angeschlossen.

Es wird allgemeines Unverständnis ausgedrückt, dass mit der Erschließung der „Nautikstraße“ so lange gewartet wurde. Hierzu schildert Herr Darius, dass die „Nautikstraße“ noch zu den Altfällen zählt, deren erstmalige Herstellung noch aussteht und in den letzten Jahren wegen der Bautätigkeiten in den angrenzenden VE's „geschoben“ wurde. Für die Eigentümer, die schon länger an dieser Straße wohnen, hat das den Vorteil, dass sich die beitragspflichtige Fläche erhöht hat, und somit die umlagefähigen Kosten je Quadratmeter geringer geworden sind; dies erscheint zudem als eine sachgerechte Lastenverteilung.

Die Frage von Frau Meiborg, ob die Eigentümer abstimmen dürfen, wie die „Nautikstraße“ ausgebaut wird, wird von Herrn Bürgermeister Winkens bejaht. Auch will Frau Meiborg wissen, wie das weitere Prozedere abläuft. Daraufhin wird erklärt, dass nach Beschluss des Bauprogramms

die Baumaßnahme beschränkt ausgeschrieben wird (8-10 Firmen). Der Bau wird voraussichtlich im Herbst beginnen. Auch wenn in den Winter hinein gebaut wird, sind keine Probleme zu erwarten.

Außerdem wird die Frage gestellt, ob das Votum zum Bauprogramm gekippt werden könne. Herr Bürgermeister Winkens erwidert daraufhin, dass der Bauausschuss sich bisher immer dem Votum der Eigentümer angeschlossen habe.

Familie Heutz will wissen, ob das Niederschlagswasser in den Graben geleitet wird. Daraufhin stellt Herr Dipl.-Ing. Gietemann klar, dass das Niederschlagswasser in den Kanal geleitet wird, nur bei Starkregen läuft es evtl. in den Graben über.

Herr Schuhwirt regt an, dass man den Bahndamm für eine zweite Zufahrt zur „Nautikstraße“ durchstoßen könne. Hierzu wird von Herrn Dipl.-Ing. Gietemann verdeutlicht, dass dafür eine ca. 8 m breite Schneise notwendig sei, für die enorm viel Erdreich abgetragen werden müsste. Außerdem könnte es beschwerlich werden, durch den Damm zu kommen. Im Übrigen befindet sich hinter dem Bahndamm nur ein Fußweg, deshalb macht es keinen Sinn, dort eine zweite Zufahrt zu errichten.

Allerdings wurde bei der Planung geprüft, ob eine fußläufige Verbindung zu dem hinter dem Bahndamm befindlichen Weg hergestellt werden könne. Es stellte sich aber heraus, dass die Erstellung dieser Verbindung in keinem Verhältnis stehen würde.

Außerdem wies Herr Darius darauf hin, dass im rückwärtigen Bereich ein Naturschutzgebiet angrenzt, und es für den Vorschlag des Herrn Schuhwirt, unabhängig von den unverhältnismäßigen Zusatzkosten, keine Genehmigung bzw. Freistellung von der Unteren Naturschutzbehörde geben würde.

Es kommt die Frage auf, ob durch Störungen beim Bau die Pflasterkosten steigen können. Herr Dipl.-Ing. Gietemann führt dazu aus, dass das Pflaster im Einkauf günstiger sei, aber der Einbau länger dauert. In der Ausschreibung wurden allerdings schon Zuschläge bei der Kalkulation berücksichtigt.

Angesprochen wird auch der Geräuschpegel, der durch das Überfahren von Pflastersteinen entsteht. Diesbezüglich erläutert Herr Dipl.-Ing. Gietemann, dass es unterschiedlich große Fasen bei den Pflastersteinen gibt. Mittlerweile erhält man die Pflastersteine mit einer sogenannten Microfase, die nur noch millimetergroß ist. Diese sorgen für ein unproblematisches Befahren und würden auch ausgeschrieben werden.

Den Grundstückseigentümern wird von Bürgermeister Winkens die Möglichkeit gegeben, über die Ausbauvariante abzustimmen. Ihre Entscheidung wird dann im folgenden Bauausschuss beschlossen, dem dann die Ausschreibung der Maßnahme folgt. Der günstigste Anbieter erhält dann den Zuschlag.

Die Grundstückseigentümer haben sich einstimmig (14 Stimmen) für die Asphaltbauweise entschieden. Die Mehrheit der Eigentümer (3 Gegenstimmen) wünscht keine Aufhellung des Asphalts.

Im Anschluss beschwerten sich einige Anlieger über die Parksituation auf der „Roermonder Straße“ unmittelbar neben der Zufahrt zur „Nautikstraße“. Bürgermeister Winkens sagt zu, dass die Parksituation überprüft wird. Er weist darauf hin, dass die Parktaschen so vom Straßenverkehrsamt angeordnet wurden.

Abschließend wird nach den täglichen Bauzeiten auf der „Nautikstraße“ gefragt. Hierzu erläutert Herr Dipl.-Ing. Gietemann, dass die Baufirmen normalerweise im Sommer um 7 Uhr beginnen. Weiterhin weist er darauf hin, dass die Straße nicht über den kompletten Zeitraum gesperrt ist, sondern je nach Baufortschritt. Der Kanal wird vom unteren Bereich der Straße nach oben verlegt.

Zusammenfassend wird somit festgestellt, dass die anwesenden Anwohner sich mehrheitlich mit folgender Ausbauplanung einverstanden erklären:

Bauprogramm:

- Niveaugleicher Ausbau in Asphaltbauweise
- Straßenentwässerung
- DIN-gerechte LED-Straßenbeleuchtung
- Wendehammer am Ende der Straße

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

Beginn: 18:30 Uhr

Ende: 20:00 Uhr

GESEHEN:

Die Schriftführerin

Der Bürgermeister

Caron

Winkens