

Sitzungsvorlage

für den **Stadtentwicklungs- und Bauausschuss**

Datum: 29.04.2008

für den **Rat der Stadt**

Datum: 08.05.2008

TOP: 9 öffentlich

Betr.: Neuausbau der Bahnhofstraße

Bezug: Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses vom 24. Jan. 2008, TOP 1 ö. S.

Höhe der tatsächl./voraussichtlichen **Kosten:** ca. 450.000,- Euro

Finanzierung durch Mittel bei der HHSt.: 63200.95908 siehe auch Sachverhalt
Über-/außerplanmäßige Ausgabe in Höhe von Euro:
Finanzierungs-/Deckungsvorschlag:

☐ Beschlussvorschlag: ☒ Beschlussvorschlag für den Rat:

Den Anregungen der Anlieger wird insoweit gefolgt, dass die Fahrbahnoberfläche aus Asphalt hergestellt wird. Für die Parkplätze und die Rinne wird das vorhandene Natursteinpflaster verwandt. An dem 5-cm Rundbordstein wird festgehalten. Die Kreuzungsbereiche werden ebenfalls aus Asphalt hergestellt. Das Vorhaben ist unverzüglich auszuschreiben.

Sachverhalt:

Auf Beschluss in der o. a. Sitzung wurde am 10. März die Anliegerversammlung zum geplanten Neuausbau der Bahnhofstraße durchgeführt.

Über die gut besuchte Versammlung wurde eine Niederschrift gefertigt, die nachstehend abgedruckt ist:

„Nach der Begrüßung und kurzen Einleitung durch Herrn Mollenhauer stellt Herr Grube die Grundzüge des Planungskonzeptes anhand von Folien und Plänen vor. Herr Grube erläutert, dass im unteren Bereich der Bahnhofstraße (zwischen Kirchstraße und Richtengraben) die Fahrbahn geringfügig verschmälert wird, um den Grünstreifen um die vorhandenen Linden zu vergrößern. Dazu werden auch die

Gehwege auf die Grundstücksgrenze verlagert. Im oberen Bereich der Bahnhofstraße wird die vorhandene Fahrbahnbreite trotz Verbreiterung des Grünstreifens erhalten, da dort im Gehwegbereich größere Flächen zur Verfügung stehen. Es ist geplant, die verbreiterten Grünstreifen unter den Bäumen zu bepflanzen. Es schließen sich weitere Ausführungen zur Gehwegbreite an. Im unteren Bereich auf der der Sparkasse gegenüberliegenden Seite wird lediglich eine Gehwegbreite von ca. 1,60 m erreicht, während in den übrigen Bereichen ca. 2,25 m geplant sind. Des Weiteren erläutert Herr Grube, dass der Kreuzungsbereich mit der Kirchstraße mit überplant wurde. Hier soll eine Anrampung wie an der Schmiedestraße entstehen. Ähnliches gilt für die Kreuzung Richtengraben. Hinsichtlich der Beleuchtung weist Herr Grube darauf hin, dass die alten Peitschenmastleuchten demontiert werden sollen. Als Ersatz sollen Mastaufsatzleuchten versetzt installiert werden, die ähnlich wie die vorhandene Lampe vor der Sparkasse gestaltet werden sollen. Herr Grube erläutert, dass bei der Planung zunächst von der Herstellung der Fahrbahn mit Betonsteinpflaster ausgegangen wurde, zwischenzeitlich aber auch noch eine Kostenschätzung auf der Grundlage einer Fahrbahn aus Natursteinpflaster oder Asphalt erstellt wurde.

Auf Anregung der Anlieger erfolgen zunächst Ausführungen durch Frau Greving zu den voraussichtlichen Kosten und zur Ermittlung der daraus resultierenden Beiträge, bevor weiter über die Planung beraten wird. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der Bahnhofstraße um eine „vorhandene Straße“ handelt, so dass keine Erschließungsbeiträge nach dem BauGB erhoben werden können. Die Abrechnung der Ausbaumaßnahme erfolgt daher nach dem KAG in Verbindung mit der Straßenausbaubeitragsatzung der Stadt Billerbeck. Die von den Beitragspflichtigen zu übernehmenden Anteile des umlagefähigen Aufwandes je Teileinrichtung (Fahrbahn, Oberflächenentwässerung, Beleuchtung jeweils 30 %, Gehwege 50 %) werden vorgestellt.

Als beitragsfähiger Aufwand wurden aufgrund der Kostenschätzung des Ingenieurbüros Grube vom 11.02.2008 150.000 € ermittelt. Es erfolgt mehrfach der Hinweis, dass es sich lediglich um eine Kostenschätzung handelt und die endgültige Beitragshöhe, z. B. aufgrund des Ausschreibungsergebnisses, davon abweichen kann. Das Verfahren zur Ermittlung der Veranlagungsflächen wird in den Grundzügen dargestellt und an einem Beispiel erläutert. Abschließend erfolgt der Hinweis, dass die Anlieger die für ihr Grundstück ermittelten voraussichtlichen Beiträge bei Frau Greving erfragen können.

In der anschließenden Diskussion erkundigen sich die Anlieger, ob auch an der Kanalisation gegenwärtig und/oder zukünftig Maßnahmen geplant sind und ob daraus weitere Kosten für die Anlieger resultieren können. Herr Mollenhauer erläutert die Grundzüge des Kanalanschlussbeitrages, wonach es sich hierbei um einen einmaligen Beitrag für die Inanspruchnahme der Abwasserbeseitigungsanlagen handelt. Sofern zukünftig Maßnahmen an dem Mischwasserkanal vorgenommen würden, wäre der Abwasserbetrieb auf seine Kosten verpflichtet, die Straße in dem entsprechenden Zustand wieder herzustellen. Lediglich Maßnahmen an den Hausanschlüssen wären durch die Anlieger zu tragen. Laut Auskunft von Herrn Hein sieht dieser allerdings derzeit weder an den Hausanschlüssen noch an dem Mischwasserkanal Handlungsbedarf. Ein konkreter zeitlicher Rahmen, ab wann wieder mit Ausbesserungen zu rechnen sei, kann allerdings nicht benannt werden.

Hinsichtlich der Planung wird ergänzt, dass der Grünstreifen um die Linden im unteren Bereich eine Verbreiterung durch eine Verschmälerung der Fahrbahn und im oberen Bereich durch die Verlegung des Gehweges auf die Grundstücksgrenzen erfährt. Die Verschmälerung der Fahrbahn wird kritisch gesehen, da dadurch der Be-

gegnungsverkehr für Busse und Lkw erschwert würde. Es wird angeregt, eventuell keine Parkplätze auszuweisen, damit die Fahrbahn nicht zusätzlich eingeengt wird. Nach den straßenbaurechtlichen Vorschriften sei die Fahrbahnbreite laut Auskunft von Herrn Hoffmann und Herrn Grube durchaus ausreichend, auch an den Einmündungen dürften sich keine Probleme ergeben. Ein Verzicht auf ausgewiesene Parkflächen ist nicht möglich, da aufgrund der in Billerbeck vorliegenden Verkehrsregelung in der Innenstadt Parkplätze ausgewiesen werden müssen. Seitens der Anlieger wird vorgeschlagen, die Bahnhofstraße eventuell als Einbahnstraße auszuweisen, um die Problematik des Begegnungsverkehrs auszuräumen.

Aufgrund der Nachfrage nach dem Zustand der Bäume wird ausgeführt, dass durch einen Gutachter nach Überprüfung Pflegemaßnahmen empfohlen worden sind, die auf Kosten der Stadt durchgeführt werden sollen. Grundsätzlich weisen die Bäume allerdings noch viele Jahre an Lebenserwartung auf. Ziel der Ausbauplanung ist es außerdem, die Bäume zu erhalten und ihre Entfaltungsmöglichkeiten zu optimieren und gleichzeitig eine Beschädigung der Fahrbahn und der Gehwege zu vermeiden. Seitens der Anlieger werden Bedenken geäußert, dass die Wurzeln in einigen Jahren sicherlich wieder zu Beschädigungen der Gehwege führen würden und dieses mit weiteren Kosten für die Anlieger verbunden wäre. Durch die Verwaltung erfolgt der Hinweis, dass diese Beschädigungen dann im Rahmen der Unterhaltung/Instandhaltung auf Kosten der Stadt zu beseitigen sind. Des Weiteren wird seitens der Anlieger vorgeschlagen, eventuell größere Gehwegplatten zu wählen, da diese als haltbarer angesehen werden. Dieses kann durch Herrn Grube nicht bestätigt werden. Insgesamt wird der Gehweg geringfügig erhöht werden, um den Wurzeln mehr Raum zu bieten, hierbei ist man allerdings an Zwangspunkte, wie z. B. Hauseingänge und Zufahrten, gebunden. Als Abgrenzung zur Fahrbahn sieht die Ausbauplanung ein 5 cm Rundbord vor. Seitens eines Großteils der Anlieger wird allerdings ein Hochbord favorisiert, da dieses auch das Entfernen des Laubes erleichtern würde. Außerdem würde ein Hochbord verhindern, dass Lkw zu nah an die Bäume fahren und diese mit ihren Aufliegern beschädigen.

Bezüglich der Bepflanzung des neu entstehenden Grünstreifens wird durch die Anlieger kontrovers diskutiert, ob dort eine Bepflanzung erfolgen soll oder Rasen eingesät werden soll. Ein Konsens kann nicht erzielt werden. Durch Herrn Mollenhauer erfolgt der Hinweis, dass die Stadt sich freuen würde, wenn die Anlieger Pflanzbeetpatenschaften übernehmen würden.

Die Materialwahl zur Gestaltung der Fahrbahn (Betonsteinpflaster, Natursteinpflaster oder Asphalt) wird ausgiebig diskutiert. Hinsichtlich des Natursteinpflasters wird kritisch vorgetragen, dass die Kosten hierfür am höchsten sind und hierdurch erneut eine relativ unebene Oberfläche entstehen würde. Auch aufgrund der Problematik des zu entfernenden Laubes werden die Natursteine nicht favorisiert.

Hinsichtlich der Verwendung von Betonsteinpflaster werden Bedenken dahingehend geäußert, dass dieses nicht haltbar genug sei und bald „Verdrückungen“ entstehen würden. Außerdem ist es nicht gewünscht, den Charakter der Schmiedestraße zu kopieren.

Von Seiten der Anlieger wird eindeutig die Variante bevorzugt, die Straße wie das Teilstück der Bahnhofstraße zwischen der Darfelder Straße und dem Bahnhof zu asphaltieren und durch Natursteinelemente gestalterisch aufzulockern. Dieses könnte sich so darstellen, dass z. B. die Parkflächen und die Rinne mit Natursteinen gepflastert werden. Die Kreuzungsbereiche sollten dann allerdings auch asphaltiert werden. Seitens der Verwaltung wird angemerkt, dass ein Nachteil der Asphaltierung darin besteht, dass ein „Flickenteppich“ entsteht, sobald die Straße in Teilbereichen aufgenommen und anschließend ergänzt werden müsste. Der Wunsch der Anlieger

werde allerdings so an die entsprechenden politischen Gremien zur Entscheidung weitergeleitet.

Bezüglich der Beleuchtung besteht Einigkeit darüber, dass die neuen Lampen alternierend aufgestellt werden sollen. Diese sollen nach oben geschlossen sein und die Fahrbahn und den Gehweg ausleuchten. Genaue Absprachen mit der RWE sind allerdings noch nicht erfolgt.

Die von den Anliegern vorgebrachten Anregungen werden zunächst an die entsprechenden politischen Gremien weitergeleitet. Wann mit dem konkreten Ausbau begonnen wird, ist allerdings abhängig von der beantragten Förderung. Es könnte jedoch durchaus sein, dass Mitte des Jahres mit dem Ausbau begonnen wird. Die Bauphase wird erfahrungsgemäß mindestens ein halbes Jahr in Anspruch nehmen. Beeinträchtigungen für die Anlieger sollen möglichst vermieden werden, dieses würde auch so an die entsprechende Baufirma weitergegeben.

Das Verfahren zur Erhebung der Beiträge (Möglichkeit zur Erhebung von Vorausleistungen, Zahlfristen etc.) wird kurz von Herrn Mollenhauer erläutert.“

Ende der Niederschrift

Aufgrund der Diskussion im Ausschuss und im Vorfeld der Anliegerversammlung geäußerter Meinungen wurden seitens des Ingenieurbüros zur Anliegerversammlung Kostenermittlungen auch für alternative Oberflächen aus Asphalt und Natursteinpflaster ermittelt.

Selbst wenn man unterstellt, dass die Oberfläche allein mit vorhandenem Natursteinpflaster gestaltet würde, muss gegenüber einer Betonstein-Oberfläche von Mehrkosten in Höhe von ca. 75.000,- Euro ausgegangen werden. Dieser Mehraufwand liegt begründet in dem erheblichen Arbeitsaufwand. Eine Asphaltdecke würde gegenüber dem vorgesehenen Betonsteinpflaster zu geringen Einsparungen führen, die unter 10.000,- Euro liegen würden.

Die Argumente der Anlieger für eine Asphaltdecke sind durchaus nachvollziehbar. Auch aus städtebaulicher Sicht wird eine solche Lösung als vertretbar angesehen. Sie würde auch den Argumenten aus der letzten Beratung, die Straße schlicht zu gestalten, Rechnung tragen. Aus Sicht der Verwaltung bestehen daher keine Bedenken, der Anregung der Anlieger zu folgen.

Dieses würde bedeuten, dass dann die Oberfläche der Fahrbahn aus Asphalt hergestellt würde und die Parkplätze und die Rinnen aus dem vorhandenen Natursteinpflaster.

Sollte diese Lösung befürwortet werden, wäre es kaum zu rechtfertigen, die Kreuzungsbereiche zu pflastern. Dann könnte auch hier die Asphaltoberfläche beibehalten werden.

Dem Wunsch der Anlieger, anstelle eines Rundbordsteines ein herkömmliches Hochbord zu verwenden, kann aus Sicht der Verwaltung nicht gefolgt werden. Der Rundbordstein hat auch den Sinn, im Bereich der Bordsteine und der Fahrbahn Höhe zu gewinnen, um den Bäumen mit ihrem Wurzelwerk mehr Raum zu geben.

Gespräche mit der Bezirksregierung haben ergeben, dass eine Förderung mit größter Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Ausgehend von den vorliegenden Kostenschätzungen für den in der o. a. Sitzung vorgestellten Entwurf würden von den 450.000,- Euro Gesamtkosten ca. 150.000,- Euro von den Anliegern zu übernehmen sein. Die Restsumme von 300.000,- Euro würde mit 50 % der Nettokosten = ca.

126.000,- Euro gefördert. Hierbei kommt der Stadt der gegebene Leader-Status zugute. Das ILEK und der Leader-Status erhöhen den Fördersatz jeweils um 10 % auf die angegebenen 50 %. Die Mittel für die Bahnhofstraße werden die der Leader-Region zur Verfügung gestellten Mittel nicht schmälern.

Im Haushalt ist eine Förderung nach der Städtebauförderung eingeplant, die allerdings nicht mehr erwartet werden kann. Die nun zu erwartende Fördersumme wirft auf der Einnahmenseite eine Finanzierungslücke von ca. 85.000,- Euro auf, die durch Mehreinnahmen bei der Veräußerung von Grundstücken gedeckt werden kann.

Als problematisch bei der jetzt in Aussicht gestellten Förderung stellt sich dar, dass die zur Verfügung stehenden Mittel Kassenmittel sind. Das bedeutet, dass die Baumaßnahme bereits im November abgerechnet sein muss. Dieses ist eine Herausforderung und bedeutet, dass unverzüglich alles auf den Weg gebracht werden muss.

i. A.

Gerd Mollenhauer
Fachbereichsleiter

Marion Dirks
Bürgermeisterin