

Der Bürgermeister

Hilden, den 04.05.2009

AZ.: 66.1-tü



Hilden

WP 04-09 SV
66/141/1

Beschlussvorlage

öffentlich

Ausbau der Hoffeldstraße (nachmalige Herstellung), Aufhebung des HV6

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Stadtentwicklungsausschuss	10.06.2009			

Neuer Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Aufhebung des HV 6.

2.1 Entsprechend der ursprünglichen Planung (Unterlagen nach §14GemHVO) und unter Berücksichtigung des Prüfberichtes des Rechnungsprüfungsamtes der Stadt Monheim am Rhein wird die nachmalige Herstellung im Vollausbau vorgenommen.

Zur Reduzierung der Baukosten wird die ungebundene Trag- und Frostschuttschicht aus Recyclingmaterial (RCL I) hergestellt (Einsparung ca. 27.000€).

oder

2.2 Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des von der „IG Hoffeldstraße“ in Auftrag gegebenen Baugrundgutachtens wird keine komplett neue Frostschuttschicht eingebaut. Es werden nur die oberen 10cm des ungebundenen Oberbaus, die nicht geeigneten Oberbaubereiche (z.B. Bereiche mit Überkorn und nicht-steinige Materialien) ausgebaut und durch Recyclingmaterial (RCL I) ersetzt. Darauf erfolgt der weitere Aufbau wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen (10cm Asphalttragschicht und 4cm Asphaltdeckschicht). Die damit verbundenen technischen (Frostsicherheit) und bauvertraglichen (Gewährleistung) Risiken sowie die Hinweise des Rechnungsprüfungsamtes der Stadt Monheim am Rhein zur Refinanzierung werden in Kauf genommen.

Die Baukosten reduzieren sich um ca. 81.000€ (Teilverzicht Neubau ungebundene Schicht) und 8.000€ (Einsatz RCL I).

Günter Scheib

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss beschließt die Aufhebung des HV 6.
Es kommt die Variante 3 (keine neue Frostschutzschicht) zur Ausführung. Die bisher mit den Unterlagen nach §14 GemHVO beschlossenen Baukosten reduzieren sich um 81.000€ von 1.227.000,00 € auf 1.146.000,00 €. Der Haushaltsansatz für 2009 wird entsprechend auf 611.000€ reduziert.

Finanzielle Auswirkungen:		ja		
Produktnummer:		120101	Bezeichnung:	Verkehrsflächen und Brücken
Mittel stehen zur Verfügung:		ja		
Investitions-Nr.:		076600042		
Haushaltsjahr	Auszahlung €	Einzahlung €	Investitions- haushalt ja/nein	Beschreibung
2009	500.000 (HAR 2008)		ja	Straßenbau
2010	611.000		ja	Straßenbau
2010	99.000			Aktivierte Eigenleistung
2010		308.500	ja	Straßenbaubeitrag
2011		300.000	ja	Straßenbaubeitrag
Sichtvermerk Kämmerer				

Zusätzliche Erläuterungen und Begründungen:

Mit den bisherigen „Erläuterungen und Begründungen“ hat die Verwaltung detailliert die straßenbautechnischen Zusammenhänge dargestellt, die zugegebenermaßen etwas kompliziert sind. In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 10.12.2008 wurde die Verwaltung beauftragt, diese Zusammenhänge sowie die wesentlichen Unterschiede in der Betrachtung der „IG Hofeldstraße“ sowie der Verwaltung vereinfachend darzustellen.

Die **technischen Zusammenhänge** wurden durch die Verwaltung in der Sitzung am 29.4.2009 mit der SV WP 04-09 66/159 erläutert. Nachfolgend werden die **Betrachtungsunterschiede** erläutert:

Der Bodengutachter der IG stuft die sogenannten „ungebundenen Oberbauschichten“ (s. Bild) als frostsicher (F1 bzw. F2-Material) ein.

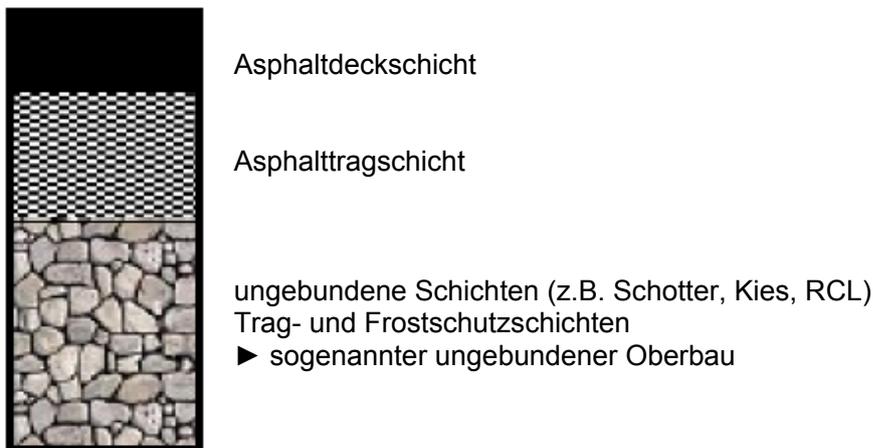


Bild: Straßenaufbau

Sie können daher aus seiner Sicht dort generell verbleiben und als Trag- und Frostschutzschicht fungieren. Davon aus nimmt er Bereiche mit Überkorn und weitere Bereiche, in denen die oberen Bereiche partiell zu entfernen sind. Eine Angabe über die Größenordnung und Lage der Bereiche wird nicht gemacht. Oberhalb dieser Lagen widerspricht auch der Gutachter nicht der Notwendigkeit, entsprechend der einschlägigen Planungsregelwerke, 2 neue Asphalttschichten mit insgesamt 14cm Dicke einzubauen.

Die Verwaltung ist bei Ihrer ursprünglichen Planung (§14GemHVO-Unterlagen) von einer konsequenten Anwendung der RSTO (s. SV WP 04-09 66/159 –Präsentation im STEA am 29.4.09) ausgegangen. Der städtische Bodengutachter hat die o.a. ungebundene Schicht als „gering bis mittel frostempfindlich (F2-Material)“ eingestuft. Entsprechend der Regelwerke muss dieses Material gegen frostsicheres Material (F1) ausgetauscht werden (Frostschutzschicht).

► **Der generelle Unterschied in den Betrachtungen liegt darin, dass der Gutachter der IG auch F2-Material als geeignet für die Frostschutzschicht ansieht. Dies steht aber im Widerspruch zu den technischen Regelwerken.**

Allerdings bestätigt der Gutachter der IG auch eine partielle Austauschnotwendigkeit der Schicht.

Die Verwaltung hat sich danach weiter intensiv im Sinne der Interessen der Anlieger mit alternativen Baumöglichkeiten und etwaigen Risiken auseinandergesetzt. Im Ergebnis resultiert daraus der Vorschlag „Variante 3“ unter „Erläuterungen und Begründungen“, welcher bereits in der SV 66/141 enthalten war (siehe weiter unten). Unter Abweichung von den Regelwerken und bewusster Inkaufnahme eines Risikos durch die Stadt ist es denkbar, nur das Überkorn sowie spezielle Einzel-

bereiche und flächig 10cm der vorhandenen ungebundenen Schicht auszutauschen.

► Dieser Vorschlag entspricht fast vollständig der Empfehlung des IG Gutachters. Der, aus hiesiger Sicht geringe, Unterschied liegt nur darin, dass die Verwaltung die oberen 10cm der ungebundenen Schicht flächig austauschen will und der Gutachter nur partiell (ohne dies aber näher zu definieren).

Das von der Verwaltung angesprochene technische Risiko der alternativen Bauweise im Beschlussvorschlag 2.2 besteht in folgenden Punkten:

1. Wenn sich die Einschätzung des Baugrundgutachters der IG bezüglich der Frostsicherheit des vorhandenen ungebundenen Oberbaus als fehlerhaft erweist, so können nach Frosteinwirkungen Schäden in der Fahrbahn entstehen, welche dann Instandsetzungen notwendig machen würden. Diese gingen dann zu Lasten des allgemeinen Steuerhaushaltes.
2. Von dem mit dem Bau zu beauftragenden Fachunternehmen wird entsprechend der VOB (Verdingungsordnung für Bauleistungen) eine Gewährleistung von 4 Jahren verlangt. Es ist nicht auszuschließen, dass der Unternehmer dies, wegen der Problematik der ungebundenen Schicht, teilweise ablehnt. Schäden innerhalb dieser 4 Jahresfrist, welche auf Frost zurückzuführen sind, gingen dann zu Lasten der Stadt Hilden.
3. Die ungebundenen Schichten müssen verdichtet werden und eine definierte Tragfähigkeit erreichen. Wenn dies nicht gelingen sollte, so ist in solchen Bereichen ein weiterer Bodenaustausch zwingend erforderlich.

Zwischenzeitlich wurde das Rechnungsprüfungsamt der Stadt Monheim am Rhein vom Bürgermeister mit einer Sachverhaltsprüfung bezüglich der Planungen der Stadt Hilden beauftragt. Von dort wird empfohlen, an der ursprünglichen Verwaltungsplanung mit Vollausbau festzuhalten (s. diesbezügliche SV).

Weiterhin wird der Einsatz von Recyclingmaterial (RCL I) zur Kostenreduzierung vorgeschlagen. Diesem Vorschlag kann man aus Sicht der Verwaltung auch schon zum jetzigen Zeitpunkt folgen. Die Verwaltung hatte beabsichtigt, Schotter und RCL I alternativ auszuschreiben und erst auf der Basis der Preisangebote zu entscheiden.

Insofern wird ein neuer Beschlussvorschlag mit Alternativen (Voll- oder Teilausbau) gemacht.

Bezüglich der Refinanzierungsfähigkeit nach KAG hat sich an der Meinung der Verwaltung nichts geändert.

Weitere Erläuterungen sind auch noch in der SV 66/120 (Antrag nach §24 GO) enthalten und sollen an dieser Stelle nicht wiederholt werden.

Günter Scheib

Erläuterungen und Begründungen:

Die §14-Unterlagen zum Ausbau der Hoffeldstraße wurden im Rat am 30.1.2008 beraten und beschlossen. Mit dem Hinweis auf das ausstehende Gutachten der Interessengemeinschaft wurde die Maßnahme mit einem HV 6 – Vermerk belegt.

Das angekündigte Gutachten wurde durch die Firma BG RheinRuhr GmbH erstellt und am 23.04.2008 von der Interessengemeinschaft an die Verwaltung übergeben. Am 25.06.2008 fand zwischen Gutachter, Interessengemeinschaft Hoffeldstraße und Verwaltung ein Gespräch statt, in dem das Gutachten und die daraus zu ziehenden Schlüsse erörtert wurden.

Das Gutachten ist ein reines Baugrundgutachten und bezieht sich ausschließlich auf die Frostsicherheit und Tragfähigkeit der vorhandenen Straßenbefestigung. Zur Erkundung des vorhandenen Straßenaufbaus wurden insgesamt 14 Rammkernsondierungen zur Entnahme von Proben und 14 Rammsondierungen zur Feststellung der Lagerungsdichte durchgeführt. Die Untersuchungen wurden ausschließlich in der Fahrbahn der Abschnitte 2 und 3 (Augustastraße bis Hochdahler Straße) durchgeführt.

Die mit 3 bis 6 cm festgestellte Schwarzdeckenstärke entspricht nicht der nach den Richtlinien erforderlichen Gesamtdicke der bituminös gebundenen Schichten von 14 cm. Da in dem Gutachten keinerlei Aussagen über die Machbarkeit einer Sanierung im Hocheinbau getroffen wurden, gibt es diesbezüglich keine neuen Erkenntnisse. Es ist somit - wie bisher ausführlich erläutert - davon auszugehen, dass aufgrund der örtlichen Verhältnisse und Zwangspunktlage eine Erneuerung im Hocheinbau nicht möglich ist. Somit wird die bisherige Straßenplanung dahingehend nicht widerlegt, dass nur eine Erneuerung im Tiefeinbau sinnvoll ist.

Im Gutachten wird lediglich die Notwendigkeit des Einbringens einer Frostschutzschicht angezweifelt.

Die durchgeführten Untersuchungen hätten gezeigt, dass *„die bis einen Meter Tiefe liegenden Materialien wegen des nur geringen bindigen Anteils ausreichend frostsicher (Frostempfindlichkeitsklasse F1 bzw. F2 n. ZTVE-StB) sind. Die Materialien sind verdichtungsfähig und weisen eine mitedichte bis sehr dichte Lagerung auf und sind aufgrund des steinigen Anteils (überwiegend Kalksteinschotter, untergeordnet auch Sandsteinbruch und Schlacken) durchaus auch als Tragschichtmaterial geeignet sind.“*

Zur Erklärung der Begrifflichkeit ist folgende Tabelle aus der ZTVE-StB (Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Erdarbeiten im Straßenbau) dargestellt.

	Frostempfindlichkeit	Bodengruppen (DIN 18196)
F1	nicht frostempfindlich	GW, GI, GE SW, SI, SE
F2	gering bis mittel frostempfindlich	TA OT, OH, OK ST, GT } ¹⁾ SU, GU } ¹⁾
F3	sehr frostempfindlich	TL, TM UL, UM, UA OU ST*, GT*, SU*, GU*

Dass die anstehenden ungebundenen Materialien eine Mischung aus F1 und F2 Boden ist, wurde auch bereits in dem von der Stadt in Auftrag gegebenen Baugrundgutachten des Ingenieurbüros Müller festgestellt.

Gemäß RStO (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen) ist für F2 und F3 Böden zur Gewährleistung der Mindestdicke des frostsicheren Straßenaufbaues nach Tabelle 6 RStO eine Frostschutzschicht einzubauen.

Die Frostschutzschicht kann nur bei F1-Böden entfallen, wenn folgende Bedingungen gemäß RStO eingehalten werden.

Besteht der Untergrund bzw. Unterbau unmittelbar unter dem Oberbau aus Boden der Frostopfindlichkeitsklasse F1, der auf einem Boden der Frostopfindlichkeitsklasse F2 oder F3 aufliegt, dann kann die Frostschutzschicht entfallen, wenn

- *der F1-Boden gleichzeitig die Anforderungen an Frostschutzschichten erfüllt oder gemäß ZTV T-StB verfestigt wird und*
- *der F1-Boden mindestens die Dicke aufweist, die gemäß Abschnitt 3.2 für die Frostschutzschicht auf einem Boden der Frostopfindlichkeitsklasse F2 oder F3 erforderlich ist.*

Der Logik der Richtlinien folgend ist somit eine Frostschutzschicht in der für F2-Böden erforderlichen Stärke vorzusehen. Dieser Ansatz wurde in der städtischen Planung verfolgt.

Das durch die Interessengemeinschaft veranlasste Gutachten trifft dagegen die mutige Aussage, es könne auf die Frostschutzschicht ganz verzichtet werden. Man kann nicht umhin zu vermuten, dass diese Aussage nur vor dem Hintergrund einer damit unterstellten hinfälligen Refinanzierbarkeit getroffen wurde. In diesem Glauben schien die Interessengemeinschaft jedenfalls bis zur Besprechung des vorgelegten Gutachtens am 25.06.2008 zu sein.

Nachdem verwaltungsseitig nochmals die Refinanzierbarkeit auch bei Wegfall einer Frostschutzschicht bestätigt wurde, war die Enttäuschung der Interessengemeinschaft deutlich vernehmbar.

Auf Nachfrage der Verwaltung, ob das vorliegende Gutachten für das weitere Verfahren verwendet werden darf, wurde dies zuerst abgelehnt. Ebenso wurde von der BG RheinRuhr GmbH jegliche Gewährleistung für die technischen Vorschläge abgelehnt. Das wurde damit begründet, dass es zwischen der RheinRuhr GmbH und der Stadt kein Vertragsverhältnis besteht. Die Stadt war dazu bereit, dies entsprechend zu regeln.

Im Nachgang zur Besprechung wurde die Nutzung des Gutachtens durch die Stadt für die weitere Baudurchführung von der Interessengemeinschaft unter der Bedingung eines allgemeinen Haftungsausschlusses der Interessengemeinschaft wie auch der RheinRuhr GmbH dann auf nochmalige Nachfrage hin freigegeben.

In einem weiteren technischen Punkt gab es unterschiedliche Meinungen:

Falls keine neue Frostschutzschicht eingebaut wird, müssten die vorgesehenen bituminösen Schichten nach Abtrag bis auf die Sollhöhe direkt auf das anstehende Material aufgebracht werden. Dazu muss das anstehende Material entsprechend profiliert und verdichtet (Mindestverformungsmodul der bituminösen Unterlage $EV2 = 100 \text{ MN/m}^2$) werden.

Um das zu erreichen, ist das anstehende Material wegen des extremen Überkornanteils jedoch gänzlich ungeeignet. Aufgrund der zusätzlich durch den Bauhof durchgeführten Querschläge über die ganze Fahrbahnbreite muss davon ausgegangen werden, dass der Flächenanteil mit Überkorn mindestens 50 % ausmacht. (siehe beiliegende Fotos)

In diesem Fall schlägt der Gutachter vor, dass in den Bereichen, in denen das Überkorn vorliegt, dieses mit *Handsichtung, Minibagger oder auch Sieblöffel* zu entfernen ist. Die Verwaltung und das mit der Straßenplanung beauftragte Ingenieurbüro Leinfelder hat diesbezüglich Bedenken, ob

ein derartiges kleinräumiges Vorgehen auf der Baustelle überhaupt praktikabel ist und sich letztlich durch den Mehreinsatz von Maschinen und Personal keine Kostenersparnis ergibt.
Als Alternative wäre auch nur der flächige Austausch der mit Überkorn belasteten Schicht vorstellbar. Hierfür müsste in einer Stärke von 10 cm das anstehende Material durch definiertes Frostschutzmaterial der Körnung 0 bis 32 ausgetauscht werden.

Nachfolgend werden die möglichen technischen Varianten unter Berücksichtigung des Gutachtens der Interessengemeinschaft und Darstellung des Einsparungspotentials zusammengestellt.

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung	Einsparungspotential
1	ursprüngliche Verwaltungsvariante	Regelaufbau nach RStO mit 36 cm Frostschuttschicht	-
2	Vorschlag Gutachter	keine Frostschuttschicht und Beseitigen Überkorn durch Handschachtung, Minibagger oder auch Sieblöffel	125.000,00 Euro abzüglich der nicht quantifizierbaren Kosten für Überkornbeseitigung (anzunehmen mit mehreren 10.000€)
3	durch Verwaltung modifizierte Variante des Gutachters	keine Frostschuttschicht und Beseitigung Überkorn durch den flächigen Austausch einer 10 cm starken Schicht	81.000,00 Euro

Die Variante 2 sollte aufgrund der oben beschriebenen technologischen Probleme und der mangelhaften Kalkulierbarkeit auf keinen Fall zum Einsatz kommen. Weiterhin wird im Endergebnis von der Verwaltung keine Kosteneinsparung prognostiziert.

Die Variante 3 bietet ein klar kalkulierbares Einsparungspotential, ist aber mit der beschriebenen Unsicherheit hinsichtlich einer dauerhaften Frostsicherheit verbunden. Da vom Gutachter der Interessengemeinschaft jegliche Gewährleistung abgelehnt wurde, trägt das Restrisiko die Stadt.

Die Variante 1 entspricht den Forderungen der Straßenbaurichtlinien und damit den allgemein anerkannten Regeln der Technik.

Die Verwaltung schlägt die Realisierung der Variante 3 vor. Die bisher beschlossenen Gesamtkosten reduzieren sich damit von 1.227.000,00 € auf 1.146.000,00 €. Das damit verbundene technische Risiko bezüglich der Frostsicherheit wird dabei dann bewusst in Kauf genommen.

2. Beitragrechtliche Darstellung

Wie bereits in der SV 66/107 erläutert, handelt es sich bei der vorgesehenen Maßnahme um eine nachmalige Herstellung der Anlagen nach den Vorschriften des KAG in Verbindung mit der Straßenbaubeitragsatzung. Aus beitragsrechtlicher Sicht erfolgt bei dieser Straßenbaumaßnahme die Bildung von zwei Anlagen:

- Anlage 1: Bereich Wendehammer bis Augustastraße (entspricht Bauabschnitt 1)
- Anlage 2: Bereich Augustastraße bis Hochdahler Straße (entspricht Bauabschnitt 2 und 3).

Die Interessengemeinschaft Hoffeldstraße vertrat - auf der Grundlage des von ihr in Auftrag gegebenen Gutachtens - die Meinung, dass es sich hier lediglich um eine größere Instandsetzungsmaßnahme handelt. Da das Gutachten sich ausschließlich auf Untersuchungen in der Fahrbahn im

Bereich Augustastraße bis Hochdahler Straße bezieht, kann sich die von der Interessengemeinschaft vorgetragene Meinung lediglich auf die Teileinrichtung Fahrbahn der Anlage 2 (Bauabschnitt 2 und 3) beziehen.

In der Besprechung am 25.06.2008 zwischen Verwaltung und Interessengemeinschaft wurde verwaltungsseitig angeboten im Vorfeld der Durchführung der Straßenbaumaßnahme eine gemeinsame rechtliche Stellungnahme zur Beitragsfähigkeit der Maßnahme einzuholen.

Mit Nachricht vom 26.07.2008 teilte die Interessengemeinschaft mit, keine gemeinsame Rechtsberatung mit der Stadtverwaltung in Anspruch nehmen zu wollen.

Daraufhin wurde der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen über die geplante Maßnahme informiert und um eine rechtliche Beurteilung der Beitragsfähigkeit gebeten. Während die Beitragspflicht für Anlage 2 aus Sicht der Verwaltung unstrittig ist, gestaltet sich die Beurteilung der Abrechnungsfähigkeit von Anlage 1 schwieriger, da hier lediglich Arbeiten in den Teileinrichtungen Gehweg (jedoch nur einseitig), Parkflächen, Beleuchtung und Begleitgrün durchgeführt werden sollen.

Die Teileinrichtung „Beleuchtung“ wird erneuert und verbessert und wurde somit als refinanzierbar eingestuft.

Auch bei der Teileinrichtung „Parkflächen“ ergibt sich nach Meinung der Verwaltung eine Refinanzierung. Es handelt sich hier um die Flächen, die deutlich erkennbar ihrer Funktion nach ausschließlich zum Parken bestimmt sind. Im derzeitigen Ausbau sind im vorhandenen Parkstreifen 21 Stellplätze baulich angelegt. Nach Durchführung der Maßnahme erhöht sich diese Anzahl auf 31. Bei der Teileinrichtung „Gehweg“ wird lediglich der südliche Bereich nachmalig hergestellt. Dies ist aufgrund der Baumstandorte und vorhandener Durchwurzungen erforderlich. Eine Refinanzierungsmöglichkeit wird als fraglich angesehen.

Mit Stellungnahme vom 18.09.2008 bestätigte der Städte- und Gemeindebund die Rechtsauffassung der Verwaltung. Bei Anlage 1 sind die Teileinrichtungen Parkflächen und Beleuchtung, bei Anlage 2 die gesamte Maßnahme refinanzierbar. Die Interessengemeinschaft Hoffeldstraße wurde mit Schreiben vom 29.09.2008 entsprechend informiert.

Die Stellungnahme ist als Kopie beigefügt.

Im Vorfeld der Durchführung der Straßenbaumaßnahme wurde eine Abrechnung für die Anlagen 1 und 2 auf der Basis der Kostenschätzung der § 14-Unterlagen durchgeführt und ein Betragssatz je qm modifizierter Grundstücksfläche ermittelt. Unter dem Begriff modifizierte Grundstücksfläche versteht sich die Grundstücksfläche des Buchgrundstücks (= Eintragung im Bestandsverzeichnis des Grundbuches) unter Berücksichtigung der Ausnutzbarkeit des Grundstücks. Die Straßenbaubeitragsatzung legt als Maßstab für die Ausnutzbarkeit die Bebaubarkeit der Grundstücke (=Geschossigkeit der Gebäude) fest.

Um die finanzielle Belastung der Beitragspflichtigen darzustellen, wird anhand der durchschnittlichen modifizierten Grundstücksgröße der einzelnen Anlagen ein Straßenbaubeitrag ermittelt. Es ist jedoch daraufhin hinzuweisen, dass für eine endgültige Berechnung noch nicht erfolgt ist. Weitere Grundlage für die Berechnung sind die geschätzten Baukosten von:

Anlage 1	321.000,00 €
Anlage 2	906.000,00 €
<u>Gesamt</u>	<u>1.227.000,00 €</u>

Wenn gemäß Beschlussvorschlag verfahren wird, verringern sich die Baukosten um 81.000 €. Diese Einsparung betrifft die Arbeiten an der Fahrbahn der Anlage 2 und hat somit keine Auswirkungen auf die Beitragshöhe der Anlage 1.

Für die **Anlage 1** ergibt sich folgender Straßenbaubeitrag:

Der Bürgermeister
Az.: 66.1-tü

SV-Nr.: WP 04-09 SV 66/141/1

Fahrbahn		65 %	
Parkflächen	81.116,70 €	70 %	56.781,69 €
Gehwege		70 %	
Beleuchtung	21.420,00 €	65 %	13.923,00 €
Begleitgrün		60 %	
Insgesamt:	102.536,70 €		70.704,69 €
modif. Grundstücksfl. Gesamt			38.123,75 qm
Beitrag je qm modifizierter Grundstücksfläche			1,80721 €

In der Anlage 1 beträgt die durchschnittlich zu berücksichtigende modifizierte Grundstücksgröße rd. 870 qm. Der Straßenbaubeitrag würde sich auf 1.572,27 € belaufen.

Für die **Anlage 2** ergibt sich folgender Straßenbaubeitrag (ohne Kostenreduzierung):

Fahrbahn	638.960,00 €	65 %	415.324,00 €
Parkflächen		70 %	
Gehwege	212.160,00 €	70 %	148.512,00 €
Beleuchtung	26.180,00 €	65 %	17.017,00 €
Begleitgrün	16.000,00 €	60 %	9.600,00 €
Insgesamt:	893.300,00 €		590.453,00 €
modif. Grundstücksfl. Gesamt			55981,25 qm
Beitrag je qm modifizierter Grundstücksfläche			10,54733 €

In der Anlage 2 beträgt die durchschnittlich zu berücksichtigende modifizierte Grundstücksgröße rd. 1.165 qm. Der Straßenbaubeitrag würde sich auf 12.287,64 € belaufen.

Für die **Anlage 2** ergibt sich folgender Straßenbaubeitrag (mit Kostenreduzierung):

Fahrbahn	557.960,00 €	65 %	362.674,00 €
Parkflächen		70 %	
Gehwege	212.160,00 €	70 %	148.512,00 €
Beleuchtung	26.180,00 €	65 %	17.017,00 €
Begleitgrün	16.000,00 €	60 %	9.600,00 €
Insgesamt:	812.300,00 €		537.803,00 €
modif. Grundstücksfl. Gesamt			55981,25 qm
Beitrag je qm modifizierter Grundstücksfläche			9,60684 €

In der Anlage 2 beträgt die durchschnittlich zu berücksichtigende modifizierte Grundstücksgröße rd. 1.165 qm. Der Straßenbaubeitrag würde sich auf 11.191,97 € belaufen.

Obwohl der Interessengemeinschaft die Stellungnahme des Städte- und Gemeindebundes NRW vorliegt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Beitragsfähigkeit von den Anliegern weiterhin in Frage gestellt wird.

Wie bereits in der Sitzung am 05.12.2007 berichtet, hat sich der Verwaltungsvorstand darauf verständigt, ein Musterklageverfahren je Anlage durchzuführen. Eine Klagewelle soll dadurch verhindert werden.

Nach Absprache mit der Rechtsabteilung wird die Verwaltung sich im Rahmen einer Zusicherung verpflichten, einen Ablösebetrag bzw. Straßenbaubeitrag ganz oder teilweise zu erstatten, wenn in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren bestandskräftig festgestellt wird, dass die Beitragsfähigkeit der abgerechneten Maßnahmen nicht gegeben ist.

Die Zusicherung erhalten alle Beitragspflichtigen unabhängig vom Beitritt zur Interessengemeinschaft.

gez. Günter Scheib

Anlagen

- 1 Stellungnahme Städte- und Gemeindebund
- 2 Bescheidentwurf Straßenbaubeitrag