

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/015/2009

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Volker Arnold	Stadtplanung / A.41 Pa/We N_Lindenstraße_Nov09

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Ausbau der Lindenstraße zwischen Dianastraße und Birkenstraße

6 Anlagen:

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Planungs- und Bauausschuss	17.11.2009	nicht öffentlich	Beschlussvorschlag
Stadtrat	27.11.2009	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

Der vorgelegten Planung wird zugestimmt.

Ein Förderantrag für den 1. Bauabschnitt ist zu stellen.

Finanzielle Auswirkungen	X	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag		1.080.000 €	
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt		Ca. 550.000 €	
Haushaltsmittel vorhanden?		Ja	
Folgekosten?		Straßenunterhalt und Beleuchtung Kosten 2. Bauabschnitt 360.000 €	

I. Zusammenfassung

Die Lindenstraße übernimmt im Straßenverkehrssystem der Stadt Schwabach die Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Mit dem Ausbau der Angerstraße, dem Kreisverkehr und dem ersten Abschnitt der Lindenstraße wurde die grundsätzliche Dimensionierung des Straßenzuges im Wesentlichen vorgegeben. In der anschließenden Diskussion der weiteren Planung wurde im Bereich der Abzweigung zur Friedrich-Ebert-Straße die Entscheidung für eine Linksabbiegespur getroffen. Bei der Vorstellung der Planung für den 1. Bauabschnitt in Verbindung mit den zu erhebenden Straßenausbaubeiträgen wurde seitens der Betroffenen erhebliche Kritik geäußert. Die Kritik richtete sich in erster Linie gegen die hohen Umlagekosten, die sich ergeben aufgrund des Ausbaustandards und des auf relativ wenige Grundstücke zu verteilenden Aufwands. *Sollte der Stadtrat dem Anliegen der „IG Ausbau Lindenstraße“ entgegen kommen wollen, wäre ein entsprechender Prüfauftrag an die Verwaltung zu formulieren.* Im Folgenden ist zu entscheiden, ob die Straßenplanung in der von der Verwaltung vorgelegten Form im Jahr 2010/11 umgesetzt wird und der entsprechende Förderantrag gestellt wird. Der 2. Bauabschnitt von der Birkenstraße bis zur Austräße wurde den betroffenen Eigentümern noch nicht vorgestellt. Dies ist für Anfang 2010 vorgesehen.

Die umlagefähigen Kosten für den Abschnitt von der Dianastraße bis zur Birkenstraße betragen 695.000 € Hiervon sind auf eine Hauptverkehrsstraße 209.000 € als Straßenausbaubeiträge umlagefähig. Die Gesamtkosten für den Teilabschnitt ohne Kanal betragen 1.080.000 €

II. Thema

1. Planungshistorie

Im Jahr 2007 wurde die Verwaltung beauftragt einen Vorentwurf für den Ausbau der Lindenstraße von der Dianastraße bis zur Birkenstraße zu erstellen und Haushaltsmittel anzumelden. Dabei war die Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße ein Kreisverkehr vorgesehen.

Die Planung wurde im Frühjahr 2008 mit verschiedenen Varianten, darunter u.a. Kreisverkehrslösungen mit einem Durchmesser von 32 m und 26 m, einer abknickenden Vorfahrt und Linksabbiegespur vorgelegt. Nachdem die vom Stadtrat gewünschte kleine Kreisverkehrslösung (26m) als nicht förderfähig eingestuft wurde, blieb nur noch eine Linksabbiegespur als förderfähige Variante übrig.

In der Bürgerversammlung im Juli 2008 beantragten die Bürger die Beibehaltung der bestehenden Verkehrsführung. Dies wurde im Oktober 2008 im Stadtrat abgelehnt; der Lösung mit der Linksabbiegespur wurde zugestimmt.

Im August 2009 hatten die betroffenen Eigentümer Gelegenheit, sich die Planung im Bauamt erläutern zu lassen. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung am 22.10.09 wurden die voraussichtlichen Straßenausbaubeiträge und die Grundlagen erläutert.

2. Eigentümerinformation zur Planung

Am 04.08.09 und am 05.08.09 bestand für die betroffenen Grundstückseigentümer die Möglichkeit, sich im Bauamt über die Planung zu informieren. Wegen der Ferienzeit wurde auch die Möglichkeit eingeräumt, einen gesonderten Termin zu vereinbaren.

Ein Teil der Anregungen konnte bei der Überarbeitung der Planung berücksichtigt werden. Bei anderen Anregungen war dies nicht möglich. Dabei wurden u.a. folgende Themen angesprochen:

- Zebrastreifen statt Mittelinseln:
Zebrastreifen suggerieren Fußgängern eine Sicherheit, die es faktisch nicht mehr gibt
- Linksabbiegen aus Stadtparkstraße problematisch:
Behinderungen in Hauptverkehrszeiten werden in Kauf genommen und reduzieren den Durchgangsverkehr
- Linksabbiegspur unnötig:
notwendig zur Verbesserung des Knotens, Förderung
- Denkmalschutz bei Einfriedungen :
Beweissicherung vor Baubeginn, durch Baumaßnahmen bedingte Schäden werden behoben
- Anlieferung Bäckerei:
Anlieferung wird möglich sein.
- Zufahrt zu einem Grundstück verbreitern:
wird aufgenommen
- Befahrbarkeit während Bauzeit sichern:
die Erreichbarkeit der Grundstücke wird gewährleistet, für den Durchgangsverkehr erfolgt eine Sperrung, eine halbseitige Befahrbarkeit während der Bauzeit würde die Dauer der Maßnahmen verlängern, die Kosten erhöhen und die Ausbauqualität negativ beeinflussen
- Fußgängerwegführung hinter der Grünfläche/Linde wird problematisch gesehen:
Trampelpfad auf kürzestem Weg: ggf. Pfosten mit Kette
- Wunsch nach Anwohnerparken bzw. Parkraumbewirtschaftung:
Notwendigkeit wird nicht gesehen
- keine Parkbuchten einrichten sondern nur über Markierungen Parkstände einzeichnen:
Parkbuchten sind bei Straßenausbauten an Hauptverkehrsstraßen üblich, ungewollte Straßenraumverbreiterung wenn Parkplätze nicht belegt sind

3. Planung

Der Planungsbereich umfasst die Lindenstraße von der Dianastraße bis zur Einmündung Birkenstraße (BA 1) und nachfolgend als BA 2 die Hindenburgstraße bis zur Einmündung der Austraße (Haus Nr. 24 , Apotheke). In den angeschlossenen Querstraßen werden Anpassungsarbeiten vorgenommen.

- **Lindenstraße**

Die Lindenstraße hat bisher eine Fahrbahnbreite von ca. 8,5 m. Die Regelfahrbahnbreite beträgt 7,0 m. In Abschnitten mit Radschutzstreifen wird die Fahrbahn entsprechend breiter hergestellt.

Die Bushaltestelle wird als Kaphaltestelle nördlich der Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße angelegt. Nördlich und südlich der Haltestellen werden Mittelinseln zur Fahrbahnquerung gebaut.

Zwischen Theodor-Heuss-Straße und Friedrich-Ebert-Straße wird die Fahrbahn wegen der Fußgängerschutzinseln und der Bushaltestelle auf 10,75 m aufgeweitet. Die Aufweitung setzt sich über die Friedrich-Ebert-Straße hinaus als Abbiegespur fort.

Stadtauswärts wird der Radverkehr bis zur Einmündung der Friedrich-Ebert-Straße auf einem Radschutzstreifen geführt. Nach der Friedrich-Ebert-Straße wird der stadtauswärts gerichtete Radverkehr wie bisher auf einem straßenbegleitenden Radweg fortgeführt. Der

stadteinwärts gerichtete Radverkehr wird auf gesamter Länge der Lindenstraße auf einem straßenbegleitenden Radweg geführt.

Um einen Schulweg mit einer Mindestbreite von 2,0 m nicht zu unterschreiten, musste der Gehwegrand ca. 1 m näher an den Stadtpark herangeführt werden als dies bisher der Fall ist.

- **Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße**

Bei der Umgestaltung des Knotenpunktes soll die in der seitlichen Grünfläche vorhandene Linde erhalten werden. Außerdem sollen nach Möglichkeit keine Bäume des Stadtparks für den Ausbau gefällt werden.

Zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens wird im stadtauswärts gerichteten Ast der Lindenstraße die bereits erwähnte Linksabbiegespur zur Friedrich-Ebert-Straße angelegt. Die Abbiegespur hat eine Staurlänge von ca. 55 bis 60 m.

In der einmündenden Friedrich-Ebert-Straße wird - wie bisher - sowohl eine Rechts- als auch eine Linksabbiegespur in die Lindenstraße angelegt.

Bei der Einmündung der Theodor-Heuss-Straße in die Friedrich-Ebert-Straße ist eine weitere Mittelinsel vorgesehen.

Der Radverkehr wird im Bereich des Knotenpunktes größtenteils über Radschutzstreifen geführt.

- **Friedrich-Ebert-Straße**

Der Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße ist durch den Einbau einer Fußgängerschutzinsel in der Querung der Theodor-Heuss-Straße sowie den Umbau des Knotenpunktes Lindenstraße / Friedrich-Ebert-Straße bedingt. Der Ausbau setzt am Beginn der für die Schutzinsel erforderlichen Aufweitung an und reicht bis zur Lindenstraße. Die Straße wird auf einer Länge von ca. 75 m erneuert.

Für den Straßenbau steht eine Breite von 15 bzw. 16 m zur Verfügung. Damit steht genügend Raum für die beiden Abbiegespuren einschließlich der beidseitigen Radschutzstreifen zur Verfügung. Der nördliche Gehweg wird durchgehend mit einer Breite zwischen 2,0 und 2,2 m ausgebaut. Der südliche Gehweg ist im Bereich des Grundstückes Lindenstraße 2b an ungünstigster Stelle auf eine Breite von 1,38 m reduziert.

Die kreuzende Theodor-Heuss-Straße ist beidseitig durch Sperrpfosten von der Friedrich-Ebert-Straße abgehängt. Die Theodor-Heuss-Straße wird jedoch wegen des geringen Verkehrsaufkommens von vielen Schülern als Fußgänger oder Radfahrer genutzt. Zur Erhöhung der Sicherheit des Schulweges wird an der Querungsstelle eine Schutzinsel errichtet. Die Insel ist mit 2,5 m breit genug dimensioniert, um auch Radfahrern Schutz zu gewähren. Wegen der Aufweitung für die Schutzinsel können die drei auf der nördlichen Straßenseite vorhandenen Parkplätze nicht erhalten werden.

- **Knotenpunkt Theodor-Heuss-Straße**

Die Theodor-Heuss-Straße mündet bisher schräg in die Hindenburgstraße / Lindenstraße. Um den Anliegercharakter der Theodor-Heuss-Straße zu erhöhen und die Einmündung sicherer zu gestalten, wird die Straße im Einmündungsbereich zurückgebaut und rechtwinklig auf die Lindenstraße zugeführt. Im Rahmen dieser Baumaßnahme wird eine Anpassung an den Bestand ausgeführt.

Beidseitig der Einmündung der Theodor-Heuss-Straße werden Grünflächen und ein „Baumtor“ angelegt. Der Baum, der jetzt auf einer Grünfläche in der Mitte der geplanten Zufahrt steht, soll hierfür verwendet werden.

- **Knotenpunkt Hindenburgstraße / Stadtparkstraße / Birkenstraße**

Die Einmündungen der Stadtparkstraße (stadtauswärts gerichtete Einbahnstraße) und der Birkenstraße liegen so nahe zusammen, dass immer wieder Fahrer zu beobachten sind, die unter Abkürzung des Weges die stadteinwärts gerichtete Fahrspur zum Abbiegen in die Birkenstraße nutzen. Dies führt zu einer erhöhten Unfallgefahr.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden die beiden einmündenden Straßen getrennt. Der neue Fahrbahnrand zwischen Stadtparkstraße und Birkenstraße wird bis an die Hindenburgstraße ausgebildet.

Mit der Anlage einer Linksabbiegespur zur Birkenstraße wird die Leistungsfähigkeit der Hindenburgstraße im Knotenpunktsbereich erhöht. Der Verkehr aus der Birkenstraße hat Vorrang vor dem aus der Stadtparkstraße. Linksabbiegen aus der Stadtparkstraße wird bei hohem Verkehrsaufkommen erheblich erschwert. So wird die Nutzung der Stadtparkstraße für den Durchgangsverkehr bewusst unattraktiv.

Für den Fußgängerverkehr werden zur Querung der Birkenstraße und Hindenburgstraße Fußgängerschutzinseln in der Fahrbahnmitte angelegt.

Der Radverkehr wird auf Radschutzstreifen über den Knotenpunkt hinweggeführt. Zur Reduzierung der Unfallgefahr wird in der Stadtparkstraße für den Radverkehr stadteinwärts getrennt von der Fahrbahn ein kurzer Radweg im Knotenpunktsbereich angelegt.

- **Hindenburgstraße**

Die Hindenburgstraße wird mit einer Regelfahrbahnbreite von 7,5 m ausgebaut. In die Fahrbahn sind beidseitig 1,5 m breite Radschutzstreifen integriert. Die Fahrbahnbreite bleibt damit gegenüber dem Bestand (7,5 bis 8,0 m) weitgehend unverändert. Beidseitig der Fahrbahn werden Längsparkplätze angelegt. Die Gehwege werden mit einer Breite von 1,5 bis 2,0 m ausgebaut.

- **Bäume im Stadtpark**

Eine Grundlage der Planung war, den Eingriff in den Stadtpark so gering wie möglich zu halten. Die erforderlichen Breiten von Fahrbahn, Fuß- und Radweg machen allerdings geringfügige Eingriffe erforderlich. Hierbei müssen in der Konsequenz drei größere Bäume gefällt werden.

Der bestehende Zugang zum Stadtpark liegt in Höhe der Grüninsel mit der Linde und im Bereich der Linksabbiegespur. An dieser Stelle kann keine Querungshilfe eingerichtet werden. Daher wird die bestehende Fußwegeverbindung vom Stadtpark direkt auf den Kreuzungsbereich aufgelassen, entsiegelt und wieder bepflanzt. Die neue Fußwegeverbindung wird nach Norden zur der geplanten Mittelinsel verschwenkt.

Für den neuen Fußweg in den Stadtpark müssen mehrere kleine Bäume gefällt werden. Bei diesen Bäumen handelt es sich nach Beurteilung der Stadtgärtnerei um weniger wertvolle Wildlinge. Diese kleinwüchsigen Bäume dürfen gefällt werden. Die großwüchsigen Bäume beidseits des neuen Fußweges werden erhalten.

Der Radweg stadteinwärts wird aus Gründen der Verkehrssicherheit etwa 30 m vor der Einmündung der Birkenstraße aufgelöst und als Radschutzstreifen auf der Fahrbahn weiter über die Kreuzung geführt. Mit der frühzeitigen Auflösung des Radweges rückt der Radfahrer

bereits vor der Kreuzung auf der Fahrbahn ins Blickfeld des Autofahrers. Dazu muß der erste Baum aus Richtung Innenstadt in der kleinen Grünfläche gefällt werden.

In der Kurve der Hindenburgstraße (gegenüber Einmündung Theodor-Heuss-Straße) grenzen zwei Bäume bereits jetzt unmittelbar an den Rand des Gehweges. Der künftige Gehwegrand liegt in diesem Bereich ca. 40 cm näher am Stadtpark so dass die Bäume nicht erhalten werden können. Im bestehenden Zugang zum Stadtpark stehen Bäume annähernd in der Mitte des künftigen Gehweges. Um für den Fußgängerverkehr eine ausreichende Gehwegbreite zu gewährleisten, wird der Gehweg an dieser Stelle aufgeweitet. Zum Schutz der Bäume wird dort der Gehweg mit Drainfugenpflaster und einer speziellen Tragschicht befestigt, so dass die Bäume erhalten werden können.

Diese Maßnahmen sind mit dem Grünplaner im Stadtplanungsamt, dem Leiter der Stadtgärtnerei und dem Umweltschutzamt abgestimmt.

4. Beitragsrechtliche Grundlagen

Die Lindenstraße stellt im Bereich zwischen Kreisverkehr und Birkenstraße eine **Erschließungsanlage** dar, für die beitragsrechtlich **zwei Abschnitte** gebildet wurden:

Der erste Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Dianastraße wurde bereits hergestellt und abgerechnet. Eine Klage gegen die Erhebung der Beiträge wurde mit Urteil des VG Ansbach vom 13.11.2008 als unbegründet zurückgewiesen, die Berechnung des Ausbaubeitrages war durch das Gericht nicht zu beanstanden. Der Ausbaustandard wurde im folgenden Abschnitt der Lindenstraße weitergeführt.

Für den zweiten Abschnitt zwischen Dianastraße und Birkenstraße wurden basierend auf der gegenwärtigen Ausbauplanung die vorläufigen Straßenausbaubeiträge berechnet.

Die o.g. Erschließungsanlage Lindenstraße ist eine **Hauptverkehrsstraße** und keine Bundesstraße, wie auch das VG Ansbach im o.g. Urteil vom 13.11.2008 bestätigt hat. Es sind somit Straßenausbaubeiträge zu erheben. Zudem führt das VG Ansbach aus, dass es nicht im Belieben der Stadt Schwabach liegt eine Umstufung der Lindenstraße vorzunehmen, da hierüber gem. § 2 Abs. 6 FStrG die oberste Landestraßenbaubehörde zu entscheiden hat. Auch ist es nicht ungewöhnlich, wenn eine Hauptverkehrsstraße den überörtlichen Durchgangsverkehr aufnimmt, der durch Wegweiser geführt von durch den Ort führenden Bundesstraßen abzweigt und weiter verteilt wird.

Der zweite **Abschnitt der Lindenstraße** ist ca. 350 m lang, wobei der umlagefähige Aufwand auf lediglich 11 beitragspflichtige Grundstücke zu verteilen ist. Dies liegt darin begründet, dass

- die Lindenstraße zwischen Kreisverkehr und Birkenstraße nur einseitig anbaubar ist,
- es sich bei den beitragspflichtigen Grundstücken größtenteils um verhältnismäßig große Grundstücke von mehr als 800 m² handelt,
- das Grundstück Fl.Nr. 1198/2 aus beitragsrechtlicher Sicht nur punktförmig an der Lindenstraße anliegt und somit nicht beitragspflichtig ist und
- der weitere anbaubare Bereich durch drei Straßenzufahrten (Friedrich-Ebert-Straße, Theodor-Heuss-Straße Stich, Feldstraße) reduziert wird.

Die **einseitige Anbaubarkeit** ist darin begründet, dass das östlich angrenzende Stadtparkgrundstück Fl.Nr. 1248/1 Gem. Schwabach mit mehr als 8 ha in das Abrechnungsgebiet beider Abschnitte nicht mit einbezogen wird. Das VG Ansbach äußert sich hierzu in seinem Urteil v. 13.11.2008 (AN 18 K 08.00824) zur Abrechnung des ersten Abschnitts wie folgt: „Zu Recht hat die Beklagte auch das nordöstlich der Lindenstraße gelegene Grundstück des sog. „Stadtparks“ nicht in das Abrechnungsgebiet vorliegend

miteinbezogen. Zwar handelt es sich bei dem Stadtpark nicht um eine Erschließungsanlage im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB, jedoch sind innerörtliche Grünanlagen im Ausbaubeitragsrecht auch dann nicht in die Verteilung des Aufwands miteinzubeziehen, wenn die Anlagen wegen ihrer Größe nicht notwendig im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB sind (OVG Lüneburg, Urteil vom 22.1.1986 – 9 A 132/83; Sächsisches OVG, Urteil vom 17.6.2008 – 5 B 514/07). Auch bei dem Stadtpark beschränkt sich die bestimmungsgemäße Nutzung auf eine Nutzung durch die Allgemeinheit, so dass für dieses Grundstück keine vorteilsrelevante Inanspruchnahmemöglichkeit im Sinne des Ausbaubeitragsrechts besteht.“

Der einseitigen Anbaubarkeit wird allerdings dadurch Rechnung getragen, dass Teilmaßnahmen, die nicht ‚schlechthin unentbehrlich‘ i.S. von § 4 Abs. 2 SAB-S sind, nicht in den abzurechnenden Aufwand einbezogen werden. Es handelt sich hier um

- den östlichen Gehweg
- eine Fahrbahnbreite von mehr als 6,50 m
- die anteiligen Beleuchtungskosten von mehr als 6,50 m Fahrbahnbreite

Die Kosten hierfür verbleiben bei der Stadt.

Die Verteilung der Kosten kann den Anlagen entnommen werden

5. Bürgerinformation

Anfang Oktober wurde die Anhörungen zur Straßenausbaubeitragserhebung an die betroffenen Grundstückseigentümer verschickt. In einer eigenen Veranstaltung am 22.10.2009 wurden die Grundlagen hierzu erläutert und Möglichkeiten zur Diskussion und Anregung gegeben.

Von den Anwohnern wurde erheblicher Unmut und Kritik geäußert über die

a) Höhe der Beiträge

Die besondere Situation ergibt sich daraus, dass

- *die Lindenstraße im Bereich des Stadtparks als nur einseitig anbaubar gilt und somit die Beitragsleistungen überproportional auf eine Seite umgelegt werden.*

Dies ist allerdings nur teilweise der Fall, da durch die einseitige Anbaubarkeit lediglich eine Fahrbahnbreite von 6,5 m berücksichtigt wird und der Gehweg auf der „Stadtparkseite“ außen vor bleibt. Es ist allerdings festzustellen, dass die Belastungen der Beitragspflichtigen im Bereich einer einseitig anbaubaren Straße höher sind als wenn beide Seiten zu Beiträgen herangezogen würden.

- *durch die Zufahrten Friedrich-Ebert-Straße und Theodor-Heuss-Straße weitere Grundstücksflächen für die Beitragsumlegung entfallen.*

Es ist zutreffend, dass durch die Einmündungen Grundstücksflächen für die Beitragsumlegung entfallen. Die Situation ist historisch gewachsen. Beitragsrechtlich kann hierauf nicht reagiert werden.

- *die zu veranlagenden Grundstücksflächen relativ groß, aber teilweise nur mit wenigen Einheiten bebaut sind.*

Hier greifen die Grundzüge des Beitragsrechts und des sich daraus ergebenden Maßstabs, der zu einem großen Teil auf die Grundstückgröße abstellt.

b) den Ausbaustandard

- die Verkehrsbedeutung und die Verkehrszählung wurde aufgrund eigener Beobachtung in Frage gestellt, insbesondere vor dem Hintergrund der von dem 6-spurigen Ausbau zu erwartenden Entlastung
- die Notwendigkeit einer Linksabbiegespur wurde bezweifelt

Die Lindenstraße ist als Hauptverkehrsstraße definiert, hierdurch sind bestimmte Ausbaustandards zugrunde zu legen. Die kritisierte Linksabbiegespur dient insgesamt einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse; ihre finanziellen Auswirkungen auf die Beitragshöhe sind allerdings gering, da nur 6,50m der Straßenbreite umzulegen sind. In diesem Fall bleibt eine beitragsrechtliche Überbreite von 3,50 m unberücksichtigt. Auch die mit der Linksabbiegespur einhergehenden Mehraufwendungen wirken sich in der Summe nicht erheblich auf die Beitragshöhen aus. Die Mehraufwendungen werden durch die Klassifizierung als Hauptverkehrsstraße in Verbindung mit dem hieraus resultierenden Beitragssatz kompensiert.

c) die Belastung während der Ausbauphase

- die Anlieger sprechen sich gegen eine Vollsperrung, die ca. 4 Monate dauern würde, aus und fordern eine einspurige Befahrbarkeit während der Bauzeit

Aus der Sicht des Fachplaners und des Fachamtes ist die Durchführung der Baumaßnahme unter Aufrechterhaltung des Verkehrs nicht empfehlenswert, da die Qualität des Aufbaus hierunter zwangsläufig leidet und die Lebensdauer der Straße erheblich verkürzt. Während der Bauphase sind individuelle Regelungen mit den Betroffenen zu suchen, die Erreichbarkeit der einzelnen Anwesen und Geschäfte wird sichergestellt.

d) Notwendigkeit des Vollausbaus an sich

- Es solle geprüft werden, ob ein einfacher Deckenüberzug ohne Auslösung von Beiträgen durchgeführt werden könne oder
- ein reduzierter Ausbau mit entsprechend geringen Beiträgen

Bloße Decken- bzw. Fahrbahnerneuerung

Die vorhandene Bausubstanz in der Lindenstraße / Hindenburgstraße basiert noch auf dem Straßenausbau in den 50-er Jahren. Nach heutigen Gesichtspunkten genügen der vorhandene Unterbau sowie die damals eingebauten Tragschichten nicht mehr. Die rechnerische Nutzungsdauer ist bei weitem überschritten ist.

Die Festlegungen und Berechnungen des künftigen Straßenaufbaues hängen im Wesentlichen von der Frostwiderstandsfähigkeit und Verdichtbarkeit des vorhandenen Untergrundes ab, sowie von der künftigen Belastung der Verkehrsflächen. Der Aufbau einer Straße, und somit deren Bauklasse, werden nach der Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen ermittelt. Deren Anwendung ist verbindlich und wird im Rahmen der Überprüfung der Förderunterlagen durch die Fachbehörde (z.B. Staatliches Bauamt Nürnberg) auch verlangt. Eine Nichteinhaltung führt in der Regel zum Versagen der Förderung.

Aus der Sicht des Fachamtes ist ein bloßer Deckenüberzug nicht zu empfehlen, da die Haltbarkeit auf wenige Jahre beschränkt ist und die Möglichkeit der staatlichen Kofinanzierung in Zukunft wahrscheinlich vergeben würde. Die Kosten für den Zweitdeckenbau würden rund 76.000 € betragen.

Der vorgeschlagene Vollausbau nur von Teilflächen (z.B. Fahrbahn) ist hier nicht möglich, da die Eingriffe in den verbleibenden Bestand zu stark wären, d.h. größere Teilflächen vom Radweg müssten mit erneuert werden (ohne ihn letztendlich zu verbreitern).

Gem. Regelquerschnitt liegt die Aufbaustärke bei 55 cm. Sollte wider Erwarten der Untergrund schlecht sein und eine Bodenverbesserung anstehen, sind nochmal 20 bis 30 cm

aufzuschlagen.

Die theoretische Beschränkung des Vollausbaus nur auf die Fahrbahn, d.h. die Fuß- und Radwege möglichst in ihrem jetzigen Zustand zu belassen, würde vor dem Hintergrund des derzeitigen technischen Zustandes wirtschaftlich keinen Sinn machen, darüber hinaus würde der Vollausbau der Fahrbahn aufgrund der erheblichen Anschlussarbeiten im Bordstein- und Radwegbereich auch Kosten von mindestens 450.000 € verursachen. Für den Vollausbau im Fahrbahnbereich ist mit Kosten von 540.000 € zu rechnen.

Legt man hier weiterhin zugrunde, dass kein staatlicher Zuschuss erfolgt, würden die Kosten 70:30 (378.000 € : 162.000 €) zwischen Stadt und Anliegern aufgeteilt.

e) Beitragsermäßigung

Es wurde eine Beitragsermäßigung wg. einseitiger Anbaubarkeit gefordert.

Aus der Sicht der Verwaltung ist eine rechtliche Grundlage für eine Beitragsermäßigung derzeit nicht gegeben. Sollte der Stadtrat dem Anliegen der „IG Ausbau Lindenstraße“ entgegen kommen wollen, wäre ein entsprechender Prüfauftrag an die Verwaltung zu formulieren.

6. Förderung

Nur Straßenbaumaßnahmen, die zu Verkehrsverbesserungen führen, können nach dem GVFG (s. Anlage) gefördert werden. Eine Verbesserung ist der Ausbau der Linksabbiegespur in der Lindenstraße zur Friedrich-Ebert-Straße.

Die staatliche Förderung greift erst nach Abzug der Straßenausbaubeiträge, d.h. sie kommt nur der Stadt zu Gute. Die Förderung beträgt zwischen 45 und 55 %.

III. Kosten

Kosten des Beschlussvorschlages und Gesamtkosten:

Lt. Beschlussvorschlag:	1. Bauabschnitt	1.080.000 €
Folgekosten:	2. Bauabschnitt	360.000 €

Produktsachkonto, Projekt (vorhandene Haushaltsmittel incl. Rest):

541101 0961013 0016: 400.000 € (2009) Straßenausbau
541202 0961017 0016: 50.000 € (2009) Beleuchtung
Angemeldet für 2010: 250.000 € + VE: 686.000 € = 936.000 €

Folgekosten (Personal-, Sachaufwand, Abschreibungen):

2. Bauabschnitt (Hindenburgstraße): 360.000 €
Straßenunterhalt und Beleuchtung

Bei überplanmäßigen oder außerplanmäßigen Ausgaben Notwendigkeit, Unabweisbarkeit: --

Hinweis auf Mittel von Dritten:

Straßenausbaubeiträge ca. 210.000 €
GVFG-Förderung: 45 bis 55 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Anlagen:

- 1 a Ausbauplan gesamt
- 1 b Ausbauplan Süd
- 1 c Ausbauplan Nord

- 2 Umlage und beitragsfähiger Aufwand

- 3 Einladungsschreiben zur Informationsveranstaltung

- 4 BGVFG

- 5 Schreiben der „IG Ausbau Lindenstraße“

- 6 Stellungnahme der Verwaltung zum Schreiben der „IG Ausbau Lindenstraße“