

GREMIUM
Bauausschuss

Dienststelle, Berichterstatter
Tiefbaumanagement
Herr Steinhauer

ART DER BERATUNG

Öffentlich

BERATUNGSUNTERLAGE

BETREFF

Verkehrliche Erschließung des BPL Nr. 485 - Holzheim, Kreitzer Straße (Gewerbegebiet und Grünspange), 1. Bauabschnitt (Straßenbau, Beleuchtung) - Planvorlage, Ausbauprogramm - (BA 53-2017.docx)

| BERATUNGSFOLGE (DATUM, GREMIUM) | NEUE BE | ABSTIMMUNGSERGEBNIS | WIE VORSCHLAG |
|--------------------------------------|--------------------------|---------------------|---------------|
| 15.02.2018 Bauausschuss | <input type="checkbox"/> | | |
| 28.02.2018 Bezirksausschuss Holzheim | <input type="checkbox"/> | | |
| 16.03.2018 Rat | <input type="checkbox"/> | | |

| FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALT) | AUFWENDUNGEN / AUSZAHLUNGEN IN EURO | | | ERTRÄGE / EINZAHLUNGEN IN EURO | | |
|---|-------------------------------------|--------------|--------------|--------------------------------|--------------|-------------|
| | GESAMTAUFWENDUNGEN / -AUSZAHLUNGEN | VERANSCHLAGT | DIFFERENZ | GESAMTERTRÄGE / -EINZAHLUNGEN | VERANSCHLAGT | DIFFERENZ |
| | 2.000.000 € | 0 € | -2.000.000 € | 1.800.000 € | 0 € | 1.800.000 € |

FOLGEKOSTEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)

39.823 € pro Jahr

ZUSCHÜSSE (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)

keine

BESCHLUSSEMPFEHLUNG

Der Planvorlage und dem Ausbauprogramm zur verkehrlichen Erschließung des Bebauungsplanes Nr. 485 - Holzheim, Kreitzer Straße (Gewerbegebiet und Grünspange) als erster Bauabschnitt wird - vorbehaltlich der Rechtskraft des Bebauungsplanes, des Abschlusses eines Umlegungsverfahrens sowie der erforderlichen Mittelbereitstellung - zugestimmt.

SACHVERHALTSDARSTELLUNG

Im Neusser Ortsteil Holzheim soll am nord-westlichen Ortsrand ein neues, ökologisch und wirtschaftlich nachhaltiges Gewerbegebiet entwickelt werden. Hierzu wird derzeit der Bebauungsplan Nr. 485 - Holzheim, Kreitzer Straße (Gewerbegebiet und Grünspange) aufgestellt. Dieser Bebauungsplan wird im Januar 2018 im Ausschuss für Planung und Stadtentwicklung mit dem Satzungsbeschluss beraten.

Wegen der derzeit in Neuss erhöhten Nachfrage nach freien Gewerbegrundstücken sollen die im BPL 485 vorgesehenen Gewerbeflächen möglichst zeitnah weiterentwickelt und baulich genutzt werden können. Voraussetzung hierzu ist die verkehrliche Erschließung der jeweiligen Flächen. Daher soll den politischen Gremien bereits zum jetzigen Zeitpunkt die verkehrliche Erschließung des Bebauungsplangebietes im Zuge eines ersten Bauabschnittes vorgestellt werden. So kann sichergestellt werden, dass mit dem Bau der Erschließungsanlagen kurzfristig begonnen werden kann, sobald die weiteren Voraussetzungen zur Umsetzung des BPL 485 erfüllt sind.

Das geplante Baugebiet wird mit Hilfe eines neuen Straßenastes an einen bereits bestehenden, dem überörtlichen Verkehr dienenden Kreisverkehr angeschlossen. Dieser Kreisverkehr befindet sich in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland und verbindet die Bundesstraße B 230 mit der Bundesautobahn A 46 (Fahrtrichtung Neuss-West) und dem kommunalen Straßennetz (Kreitzer Straße).

Um den neuen Straßenast realisieren zu können, muss zunächst ein vorhandener Pendler – Parkplatz verlagert werden. Außerdem muss der Kreisverkehr durch den Bau eines Bypasses optimiert werden. Die zugehörigen Planungen werden derzeit erstellt und mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, der Bundesfernstraßenverwaltung, abgestimmt. Die Realisierung dieser beiden Maßnahmen soll durch die Stadt Neuss erfolgen. Hierzu muss mit der Bundesfernstraßenverwaltung noch eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen werden, in der der generelle Ablauf sowie Detailfragen geregelt werden. Die Kosten für diese Maßnahmen muss die Stadt Neuss als Veranlasser tragen. Da es sich bei diesen beiden Maßnahmen nicht um kommunale Verkehrsflächen handelt, sind sie in den vorliegenden Plänen nur nachrichtlich dargestellt und werden im Rahmen dieser Beratungsunterlage nicht weiter beschrieben.

Beschreibung der Straßenplanung

Der neue Straßenast, der an den bestehenden Kreisverkehr angeschlossen wird und der das Bebauungsplangebiet erschließt, hat eine Länge von ca. 620 Meter und endet in einer Wendeanlage, die für Lastzüge ausgelegt wird. In diesen Straßenast münden zwei weitere Straßen (Planstraßen B und G), die in nord-östliche Richtung verlaufen und die das weitere Bebauungsplangebiet erschließen sollen. Die Ausbauplanung dieser beiden Straßen wird zu einem späteren Zeitpunkt vorgestellt.

Der geplante Straßenast lässt sich in drei unterschiedliche Straßenabschnitte unterteilen. Der *erste Straßenabschnitt* („Einstiegsbereich“) erstreckt sich vom Kreisverkehrsplatz bis zur Straßeneinmündung Ast / Planstraße B. Er hat eine Länge von ca. 80 Meter und verfügt über keine Nebenanlagen. Die Fahrbahnbreite variiert zwischen 15 Meter (unmittelbarer Anschlussbereich an den Kreisverkehr) und 7,50 Meter (im Bereich der Einmündung Ast / Planstraße B).

Der *zweite Straßenabschnitt* reicht von der Einmündung Ast / Planstraße B bis zur Einmündung Ast / Planstraße G und weist eine Länge von ca. 315 Meter auf. Die Fahrbahn in diesem Abschnitt erhält eine Breite von 7,50 Meter. Auf der nördlichen Straßenseite ist eine Nebenanlage vorgesehen, die aus einem 2,50 Meter breiten und mit Bäumen gegliederten Parkstreifen sowie einem 2,50 Meter breitem Gehweg besteht. Auf der südlichen Straßenseite ist dagegen zunächst keine Nebenanlage vorgesehen. Ca. 160 Meter östlich von der Einmündung Ast / Planstraße B bis zur Einmündung Ast / Planstraße G soll jedoch ein 2,50 Meter breiter Gehweg angeordnet werden.

Der *dritte Straßenabschnitt* umfasst mit einer Länge von ca. 225 Metern den Bereich von der Einmündung Ast / Planstraße G bis zur Wendeanlage. Die Fahrbahn erhält – wie auch in dem vorangegangenen Abschnitt – eine Breite von 7,50 Meter. Auf der nördlichen Straßenseite wird ein 2,50 Meter breiter und mit Bäumen unterteilter Parkstreifen und anschließend ein 2,50 Meter breiter Gehweg vorgesehen. Auf der südlichen Straßenseite sind ebenfalls ein 2,50 Meter breiter und durch Straßenbäume unterteilter Parkstreifen und anschließend ein 2,50 Meter breiter Gehweg geplant. Im Bereich der Wendeanlage ist ein 2,50 Meter breiter Gehweg, aber keine Parkstreifen vorgesehen. In der Mitte der Wendeanlage ist ein raumwirksamer Straßenbaum vorgesehen.

In den drei Straßenabschnitten sind insgesamt 22 Baumscheiben geplant, die mit Straßenbäumen bepflanzt werden sollen.

Alle geplanten Fußgänger-Querungsstellen werden barrierefrei gemäß dem „Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebes Straßenbau NRW hergestellt (6 cm Tastkante für sehbehinderte Personen mit Richtungs- und Aufmerksamkeitsfeld sowie niveaugleicher Schrägstein inklusive Sperrfeld für gehbehinderte Personen).

An der Wendeanlage beginnt ein 3,0 Meter breiter, in östliche Richtung verlaufender Rad- und Fußweg, der schließlich in die Ziegeleistraße einmündet.

Der geplante Straßenast soll zunächst als Baustraße hergestellt werden, damit die angrenzenden Grundstücke baulich genutzt werden können. Der Endausbau des Straßenastes erfolgt dann in Abhängigkeit vom Fortschritt der geplanten privaten Hochbauvorhaben.
Die Herstellung der Baustraße soll gemeinsam mit den erforderlichen Kanalbauarbeiten als gemeinsame Maßnahme der InfraStruktur Neuss AöR und des Tiefbaumanagements der Stadt Neuss erfolgen.

Vor Baubeginn erfolgt eine archäologische Sachstandsermittlung, die ca. 10 Wochen dauert.

1. Straßenbau

1.1 Umbaulänge

Die Länge der zur verkehrlichen Erschließung des Baugebietes neu zu errichtenden Straße beträgt einschließlich der Wendeanlage ca. 620 Meter.
Der für Fußgänger und Fahrradfahrer vorgesehene Verbindungsweg von der Wendeanlage bis zu einem bestehenden Geh- und Radweg weist eine Länge von ca. 70 Metern auf.

1.2 Deckenaufbau gemäß Standardausbauprogramm

1.2.1 *Fahrbahn (gemäß Punkt 1.1.1 der Standardbauweisen)*

12 cm Asphaltdecke
14 cm Asphalttragschicht
20 cm Schottertragschicht
24 cm Frostschutzkies
70 cm Gesamtaufbau

1.2.2 *Parkplätze (in Anlehnung an Punkt 1.4.3 der Standardbauweisen)*

4 cm Asphaltdecke
10 cm Asphalttragschicht
20 cm Schottertragschicht
29 cm Frostschutzkies
63 cm Gesamtaufbau

1.2.3 *Gehwege (Punkt 2.2.1 der Standardbauweisen)*

8 cm Betonsteinpflaster, grau (20 cm x 20 cm x 8 cm)
4 cm Brechsand / Splitt
29 cm Schottertragschicht
41 cm Gesamtaufbau

1.2.4 *Rad- und Fußweg (in Anlehnung an Punkt 1.4.3 der Standardbauweisen)*

4 cm Asphaltdecke
10 cm Asphalttragschicht
20 cm Schottertragschicht
29 cm Frostschutzkies
63 cm Gesamtaufbau

2. Öffentliche Beleuchtung

Zur DIN-gerechten Beleuchtung des Straßenastes werden insgesamt 15 Mastleuchten (Lichtpunkthöhe: 10,00 Meter, Bestückung mit LED-Leuchten, Lichtstrom 9.000 Lumen, Lichtfarbe 4.000 Kelvin) und vier Mastleuchten (Lichtpunkthöhe: 5,00 Meter, Bestückung mit LED-Leuchten, Lichtstrom 6.000 Lumen, Lichtfarbe 4.000 Kelvin) benötigt. Die Wendeanlage erhält vier Mastleuchten (Lichtpunkthöhe: 10,00 Meter, Bestückung mit LED-Leuchten, Lichtstrom 7.000 Lumen, Lichtfarbe 4.000 Kelvin). Der Rad- und Fußweg wird mit drei Mastleuchten (Lichtpunkthöhe 5,0 Meter, Bestückung: LED-Leuchten, Lichtstrom 1.700 Lumen, Lichtfarbe 4.000 K) ausgestattet.

3. Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser im Bereich des neuen Straßenastes wird gefasst und mit Hilfe von Straßenabläufen der neu zu erstellenden städtischen Kanalisation zugeleitet. Im Bereich des Fuß- und Radweges wird das anfallende Oberflächenwasser über die Schulter versickert.

4. Grunderwerb

Die für den Straßenbau erforderlichen Flächen stehen derzeit noch nicht vollständig zur Verfügung. Sie werden im Zuge eines noch laufenden Umlegungsverfahrens bereitgestellt.

5. Bauzeit

Für die geplanten Straßenbau- und Kanalbauarbeiten wird eine Bauzeit von ca. fünf Monaten benötigt.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die Gesamtkosten für die vorgestellte Maßnahme betragen ca. 2.000.000 €. Sie teilen sich auf in ca. 1.825.000 € für den Straßenbau, ca. 105.000 € für die Bepflanzung und Befüllung der Baumscheiben mit Substrat und ca. 70.000 € für die Beleuchtung.

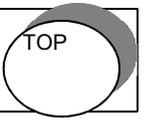
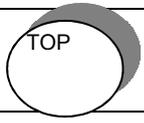
Die Finanzierung erfolgt aus der Maßnahme I4110919 („BPL 485 - Erschließung Gewerbegebiet Kreitzer Str.“). Im Wirtschaftsplan des TMN sind für die Jahre 2019 und 2020 je 1.000.000 €, für 2021 1.600.000 € und für spätere Jahre (2022 ff) 1.943.500 € eingestellt. Sollte mit dem Bau des Straßenastes 2018 begonnen werden, erfolgt die Finanzierung durch Mittelumschichtung.

Für die erstmalige Herstellung von Verkehrsanlagen können Erschließungsbeiträge gemäß Baugesetzbuch (BauGB) erhoben werden. Beitragsfähige Kosten sind zu 90% refinanzierbar.

Es handelt sich um die Neuanlage von Verkehrsanlagen, Restwerte sind somit nicht vorhanden.

Die Folgekosten belaufen sich auf ca. 39.823 € pro Jahr.

| ANLAGEN | | |
|---------|----------------|-----------------------|
| ART | NUMMER | BEZEICHNUNG |
| P | BA 53-2017 - A | Folgekostenberechnung |
| P | BA 53-2017 - B | Übersichtslageplan |
| P | BA 53-2017 - C | Ausbauplanung (LD 1) |
| P | BA 53-2017 - D | Ausbauplanung (LD 2) |
| P | Ba 53-2017 - E | Ausbauplanung (LD 3) |



[Empty content area]