



GREMIUM
Bauausschuss

Dienststelle, Berichterstatter
Tiefbaumanagement
Herr Steinhauer

ART DER BERATUNG

Öffentlich

BERATUNGSUNTERLAGE

BETREFF

Bebauungsplan 458 – Vogelsang, Gewerbegebiet Bataverstraße: Realisierung des zweiten Bauabschnittes bis zur Stadtgrenze Meerbusch (Straßenbau und Beleuchtung) - Planvorlage, Ausbauprogramm – (BA 01-2020.docx)

BERATUNGSFOLGE (DATUM, GREMIUM)	NEUE BE	ABSTIMMUNGSERGEBNIS	WIE VORSCHLAG
11.02.2020 Bauausschuss	<input type="checkbox"/>		
20.03.2020 Rat	<input type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/>		

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALT)	AUFWENDUNGEN / AUSZAHLUNGEN IN EURO			ERTRÄGE / EINZAHLUNGEN IN EURO		
	GESAMTAUFWENDUNGEN / -AUSZAHLUNGEN	VERANSCHLAGT	DIFFERENZ	GESAMTERTRÄGE / -EINZAHLUNGEN	VERANSCHLAGT	DIFFERENZ
	2.021.000	2.021.000	0	1.629.900	0	-1.629.900

FOLGEKOSTEN (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)

66.730 € pro Jahr

ZUSCHÜSSE (DETAILS SIEHE SACHVERHALTSDARSTELLUNG)

BESCHLUSSEMPFEHLUNG

Der Planvorlage und dem Ausbauprogramm wird vorbehaltlich der Bereitstellung von Finanzierungsmitteln beim Tiefbaumanagement der Stadt Neuss zugestimmt.

SACHVERHALTSDARSTELLUNG

Zur Erschließung von Gewerbeflächen entlang der Bataverstraße wurde der Bebauungsplan 458 - Vogelsang, Gewerbegebiet Bataverstraße - aufgestellt, der am 30.05.2013 Rechtskraft erlangt hat. Dieser Bebauungsplan sieht in seinem Geltungsbereich neben der Ausweisung neuer Gewerbeflächen auch den Ausbau der Bataverstraße bis zur Stadtgrenze nach Meerbusch vor.

In einem ersten Schritt wurde 2019 bereits ein Teil der Bataverstraße gemäß den Vorgaben des Bebauungsplanes 458 umgebaut. Konkret wurde dabei die Zufahrt eines an der Bataverstraße ansässigen Lebensmittelmarktes zu einem Kreisverkehr umgestaltet. Die zugehörige Planung wurde am 25.02.2015 im Bauausschuss vorgestellt und vom Rat am 20.03.2015 beschlossen (vgl. BA 03-2015).

In einem nächsten Schritt soll die Bataverstraße zwischen dem bereits hergestellten Kreisverkehr und der Stadtgrenze Meerbusch ausgebaut werden. Die ebenfalls in dem Bebauungsplan 458 vorgesehene Spange von der Bataverstraße in süd-östliche Richtung nach Düsseldorf soll zu einem späteren Zeitpunkt angegangen werden.

Die Bataverstraße weist heute eine Verkehrsbelastung von ca. 10.000 Fahrzeugen pro Tag auf und hat im Straßennetz der Stadt Neuss vor allem für Nord-Süd-Verkehre eine wichtige Funktion.

In dem auszubauenden Abschnitt verfügt sie überwiegend über eine ca. 7,50 Meter breite Fahrbahn mit zwei Fahrspuren. Auf der westlichen Straßenseite befinden sich ein Gehweg (Breite ca. 2,50 Meter) und ein gegenläufiger Radweg (Breite ca. 2,00 Meter). Auf der östlichen Straßenseite sind ein Grünstreifen (Breite ca. 2,00 Meter) und ein Gehweg (Breite ca. 2,00 Meter) angeordnet. Die Gehwege sind aus Betonsteinplatten, die Fahrbahn und der gegenläufige Radweg sind aus Asphalt hergestellt. Betriebe, die sich in den letzten Jahren an der Bataverstraße angesiedelt haben, wurden im Hinblick auf den anstehenden Ausbau der Bataverstraße provisorisch an die Fahrbahn angeschlossen.

Beschreibung der Ausbauplanung

Gemäß den Vorgaben des Bebauungsplanes 458 soll die Bataverstraße zukünftig grundsätzlich eine Breite von 25,25 Meter erhalten. Diese Straßenbreite ermöglicht beidseitig die Anordnung von Gehwegen (Breite jeweils 2,50 Meter), Radwegen (Breite jeweils 2,75 Meter inkl. Sicherheitstreifen) und Grün- bzw. Parkstreifen (Breite jeweils 2,50 Meter). Die beiden Fahrspuren (Breite 3,25 Meter) werden durch einen Mittelstreifen (Breite ebenfalls 3,25 Meter) voneinander getrennt. In dem Mittelstreifen werden – wo möglich – Straßenbäume angeordnet. Außerdem kann der Mittelstreifen Abbiegespuren zur Erschließung der angrenzenden Gewerbegrundstücke aufnehmen. So kann die Behinderung des fließenden Verkehrs auf der Bataverstraße durch abbiegende Fahrzeuge minimiert werden.

An die Bataverstraße (ca. 100 Meter süd-westlich von der Stadtgrenze nach Meerbusch) soll perspektiv eine neue Straße in Richtung Düsseldorf angebunden werden (sogenannte „Planstraße“ im Bebauungsplan 458). In dem Bebauungsplan wurde diese Durchbindung an die Zülpicher Straße planungsrechtlich gesichert, da sie aus planerischer und perspektivischer Sicht sinnvoll ist. Es handelt sich dabei jedoch lediglich um eine sehr langfristige Option. Eine bauliche Umsetzung erfolgt erst, wenn hierzu mit der Stadtverwaltung Düsseldorf eine einvernehmliche Abstimmung vorliegt. Dennoch soll der zukünftige Knotenpunkt bereits jetzt bebauungsplankonform zu einem Kreisverkehr ausgebaut werden, zumal der geplante Kreisverkehr den Ortseingang nach Neuss verdeutlicht und geschwindigkeitsdämpfend und verkehrsberuhigend wirkt.

Die Gestaltung des geplanten Kreisverkehrs orientiert sich an dem bereits an der Bataverstraße realisierten Kreisverkehr. Der Durchmesser des Kreisverkehrs beträgt 30 Meter. Die Mittelinsel wird begrünt und erhält einen Durchmesser von 14 Meter. Um einen „optischen Durchstich“ zu vermeiden, wird in der Mittelinsel ein ca. 1,20 Meter hoher Erdhügel modelliert.

Die Kreisfahrbahn erhält eine Breite von 8,00 Meter, wovon eine 2,50 Meter breite innere Kreisfahrbahn baulich mit einem Anschlag von 4 cm abgesetzt wird. Diese innere Kreisfahrbahn kann bei Bedarf von größeren Fahrzeugen (z.B. von Lastzügen) mitgenutzt werden.

Die Zufahrten in den Kreisverkehr werden in einer Breite von 3,75 Meter, die Ausfahrten in einer Breite von 4,00 Meter ausgeführt.

Die gewählten Abmessungen des Kreisverkehrs gewährleisten, dass auch Lastzüge problemlos alle Fahrbeziehungen realisieren können.

In den Knotenpunktarmen werden in der Fahrbahn Mittelinseln angeordnet, in deren Schutz Fußgänger und Fahrradfahrer die Fahrbahnen queren können. Die Köpfe der Mittelinseln werden aus Unterhaltungsgründen mit Asphalt befestigt.

Der Kreisverkehr wird von Gehwegen (Breite: 2,50 Meter) und von Radwegen (Breite: 2,00 Meter) gerahmt. Die Querungsstellen mit den Fahrbahnen werden barrierefrei gemäß den Vorgaben des „Leitfadens 2012: Barrierefreiheit im Straßenraum“ des Landesbetriebes Straßenbau NRW ausgeführt (d.h. sog. Doppelquerungsstellen mit 0 cm Anschlag für Gehbehinderte und 6 cm Anschlag als Tastkante für Sehbehinderte, Auffangfeldern mit Kontraststreifen, Richtungs- und Sperrfeldern, Abtrennung zwischen Geh- und Radwegen durch weißes Noppenpflaster). Für den querenden Radverkehr werden die Bordsteine im Bereich der Radwege ohne Anschlag eingebaut.

Insgesamt sieht die vorliegende Ausbauplanung 70 neue Straßenbäume vor, sechs vorhandene Bäume konnten in die vorliegende Ausbauplanung integriert werden. Neun Bestandsbäume müssen allerdings entfallen.

Im Zuge der Umsetzung der vorliegenden Ausbauplanung kann sich allerdings ergeben, dass einzelne geplante Bäume (z.B. wegen Versorgungsleitungen, neuer Zufahrten oder wegen anderer Zwänge) nicht realisiert werden können. Außerdem ist zu beachten, dass in der Bataverstraße eine Gas-Transportleitung verläuft, die einen acht Meter breiten Schutzstreifen (jeweils vier Meter beidseitig der Leitungsachse) besitzt. In einem Teilbereich von fünf Meter (jeweils 2,50 Meter beidseitig der Leitungsachse) innerhalb dieses Schutzstreifens dürfen keinerlei Straßenbäume oder tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Daher werden dort flach wachsende Bodendecker oder Stauden vorgesehen.

Im Überdeckungsbereich des in der Bataverstraße vorhandenen Kanals dürfen nur flach wurzelnde Bäume, Sträucher, Bodendecker oder Stauden gepflanzt werden.

Im Bereich der östlichen Nebenanlage (zwischen der Liegenschaft Bataverstraße Nr. 96 bis zur Bundesautobahn A 52) befindet sich – mit großer Wahrscheinlichkeit - die ehemalige römische Fernstraße „Novaesium“. Daher muss dort jeder Bodeneingriff archäologisch begleitet werden.

1. Straßenbau

1.1 Ausbaulänge

Die vorgesehene Ausbaulänge der Bataverstraße beträgt ca. 570 Meter.

1.2 Deckenaufbau

1.2.1 *Fahrbahn (gem. Punkt 1.1.1 der Standardbauweisen)*

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

1.2.2 *Fahrbahn, innere Kreisfahrbahn (gemäß Punkt 1.5.2 der Standardbauweisen)*

5 cm halbstarrer Belag
8 cm Asphaltbinderschicht
14 cm Asphalttragschicht
20 cm Schottertragschicht
24 cm Frostschutzkies
71 cm Gesamtaufbau

1.2.3 *Gehweg (gem. Punkt 2.2.1 der Standardbauweisen)*

8 cm Betonsteinpflaster (20 x 20 cm), grau
4 cm Bettung
29 cm Schottertragschicht
41 cm Gesamtaufbau

1.2.4 *Radweg (gem. Punkt 2.2.4 der Standardbauweisen)*

8 cm Betonsteinpflaster (20 x 10 cm), rot, ungefast
4 cm Bettung
29 cm Schottertragschicht
41 cm Gesamtaufbau

1.2.5 Parkplatz und Grundstückszufahrten (gem. Punkt 2.2.6 der Standardbauweisen)

8 cm Betonsteinpflaster, anthrazit bzw. grau
 4 cm Bettung
 20 cm Schottertragschicht
29 cm Frostschuttschicht
 61 cm Gesamtaufbau

1.2.6 Straßenbegleitgrün (gem. Punkt 3.1 (Baumscheiben) und Punkt 3.2 (Pflanzbeete) der Standardbauweisen)**1.3 Zukünftiger Straßenquerschnitt**

[Anmerkung: Blickrichtung in Fahrtrichtung Meerbusch von der westlichen zur östlichen Straßenseite.]

Gehweg	2,50 Meter
Radweg	2,00 Meter
Sicherheitsstreifen	0,75 Meter
Parkstreifen bzw. Grünstreifen	2,50 Meter
Fahrbahn	3,25 Meter
Mittelinsel (Abbiegespur bzw. Grünstreifen)	3,25 Meter
Fahrbahn	3,25 Meter
Parkstreifen bzw. Grünstreifen	2,50 Meter
Sicherheitsstreifen	0,75 Meter
Radweg	2,00 Meter
<u>Gehweg</u>	<u>2,50 Meter</u>
Summe	25,25 Meter

2. Öffentliche Beleuchtung

Zur normgerechten Beleuchtung der Bataverstraße werden insgesamt 34 LED-Mastleuchten installiert. Davon dienen 30 LED-Mastleuchten (Lichtpunkthöhe 10 bis 12 Meter, Bestückung mit LED-Leuchten, Lichtstrom: 9.000 Lumen, Anschlussleistungen 72 Watt, Lichtfarbe: 4.000 Kelvin) der unmittelbaren Straßenbeleuchtung. Zusätzlich werden 4 LED-Mastleuchten (Lichtpunkthöhe 6 Meter, Bestückung mit LED-Leuchten, Lichtstrom: 4.000 Lumen, Anschlussleistungen 32 Watt, Lichtfarbe: 2.200 Kelvin) im Kreisverkehr zur Beleuchtung der Fußgängerüberwege benötigt.

3. Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser wird mit Hilfe von neuen Straßenabläufen in den vorhandenen städtischen Kanal geleitet.

4. Bauzeit

Die Bauzeit für den Ausbau der Bataverstraße beträgt ca. 12 Monate. Mit der Maßnahme soll ab 2020 begonnen werden.

5. Grunderwerb

Für den Ausbau der Bataverstraße ist noch Grunderwerb erforderlich. Zur Realisierung der süd-östlichen Nebenanlagen zwischen dem geplanten Kreisverkehr und der Stadtgrenze werden noch Teile der Grundstücke Gemarkung Neuss, Flur 69, Flurstück 142 (erforderliche Größe ca. 153 m²), Gemarkung Neuss, Flur 70, Flurstück 44 (erforderliche Größe ca. 4 m²),

Gemarkung Neuss, Flur 70, Flurstück 45 (erforderliche Größe ca. 4 m²) und Gemarkung Neuss, Flur 70, Flurstück 154 (erforderliche Größe ca. 193 m²) benötigt.

Sollte der Erwerb dieser Teilflächen bis zum Baubeginn nicht zustande kommen, könnten auf der süd-östlichen Straßenseite zwischen Kreisverkehr und Stadtgrenze zunächst keine Geh- und Radwege hergestellt werden. Fußgänger müssten in diesem Fall den Gehweg auf der gegenüberliegenden nord-westlichen Straßenseite nutzen. Die Führung des Radverkehrs stadtauswärts könnte auf der Fahrbahn erfolgen. Alternativ könnte der Radweg auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite in beide Fahrrichtungen freigegeben werden. Der fehlende Geh- und Radweg würde dann nach Abschluss des Grunderwerbs zu einem späteren Zeitpunkt hergestellt werden.

Weiterhin wird ein Teil des Grundstücks Gemarkung Neuss, Flur 70, Flurstück 115 (erforderliche Größe ca. 30 m²) benötigt. Bei den Grunderwerbsverhandlungen haben sich allerdings Schwierigkeiten ergeben, so dass derzeit nicht mit einem zeitnahen Kauf dieser Teilfläche gerechnet wird. Daher sieht die Planung in diesem Bereich (westlich der Liegenschaft Bataverstraße Nr. 96) anstelle eines getrennten Geh- und Radweges auf einer Länge von ca. 24 Meter einen kombinierten Geh- und Radweg mit einer Breite von ca. 3,30 Meter vor. Perspektivisch wird jedoch auch weiterhin der Erwerb dieser Teilfläche angestrebt, um bebauungsplankonform auf der süd-östlichen Straßenseite einen durchgehenden getrennten Geh- und Radweg anbieten zu können.

Fehlender Grunderwerb führt somit nicht zu einer Gefährdung der Gesamtmaßnahme.

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Die Gesamtkosten für den weiteren Ausbau der Bataverstraße betragen ca. 2.021.000 €. Sie teilen sich auf in ca. 1.800.000 € für den Straßenbau, ca. 116.000 € für die Begrünung, ca. 85.000 € für die Beleuchtung und ca. 20.000 € für den noch erforderlichen Grunderwerb.

Die Finanzierung der Baumaßnahme erfolgt aus der Maßnahme I4110916 („Bataverstraße – Gewerbegebiet (BPL 458)“). Die erforderlichen Mittel sind im Wirtschaftsplan des TMN etatisiert.

Bei der Maßnahme handelt es sich um die erstmalige Herstellung der Bataverstraße zwischen der „alten Stadtgrenze“ (auf Höhe der Häuser Bataverstraße Nr. 84 und 86) und der heutigen Stadtgrenze nach Meerbusch. Daher können Erschließungsbeiträge gemäß Baugesetzbuch in Höhe von ca. 1.629.900 € erhoben werden.

Die Bataverstraße verfügt in dem betrachteten Abschnitt ebenso wie die dort installierte Straßenbeleuchtung über keinen Restwert.

Die Folgekosten betragen ca. 66.730 € pro Jahr.

ANLAGEN	
ART	BEZEICHNUNG
NUMMER	
P BA 00-2020 - A	Folgekostenberechnung
P BA 00-2020 - B	Übersichtslageplan
P BA 00-2020 - C	Ausbauplanung 1
P BA 00-2020 - D	Ausbauplanung 2
P BA 00-2020 - E	Ausbauplanung 3