

Protokoll

über die Anliegerinformation zum Ausbau der Straße „Friesenweg“ am 21.08.2014 um 19.00 Uhr im Sozialraum der Strandkorbhalle, Osetal 1, in der Gemeinde Wenningstedt-Braderup

Es sind anwesend

- a) 14 Anlieger (siehe anliegenden Teilnehmerliste)
- b) Frau Bgm. Fifeik und Herr Görke von der Gemeinde Wenningstedt-Braderup
- c) Herr Haase vom Ingenieurbüro Haase und Reimers
- d) Frau Schweitzer und Herr Brudnitzki vom Amt Landschaft Sylt

Frau Fifeik begrüßt die Bürger und stellt die weiteren anwesenden der Gemeinde Wenningstedt-Braderup sowie des Amt Landschaft Sylt vor. Danach übergibt Frau Fifeik das Wort an Herrn Haase.

Herr Haase informiert die Anwesenden über die Ausbaumaßnahme:

Bestand:

Länge des geplanten Bauabschnitts: 252 m

Breite der öffentlichen Verkehrsfläche: rd. 6 m

vorh. Gehwegbreite: 1,40 – 1,60 m

vorh. Fahrbahnbreite: 4,10 – 4,50 m

vorh. Gehweg- und Fahrbahnoberfläche:

Asphalt, in einem schlechten Zustand. Der Belag weist Netzrisse, Flickstellen und Unebenheiten/ Versätze auf.

vorh. Randeinfassungen:

Zwischen Fahrbahn und Gehweg befindet sich ein Betonbordstein, der auf gesamter Länge verkantet ist und verschiedene Ansichtshöhen aufweist.

vorh. Entwässerungseinrichtungen:

Ab der südlichen Einmündung des Friesenrings verläuft in nördliche Richtung ein ca. 180 m langer RW-Kanal DN 300 + 400, der an den RW-Sammler im Norderweg angebunden ist. Im Friesenweg befinden sich 4 Regeneinläufe, eine Entwässerungsrinne ist nicht vorhanden.

vorh. Beleuchtung:

Entlang der Ostseite befinden sich 4 Straßenleuchten (sog. Kofferleuchten).

Straßentyp:

Wohnstraße (< 400 Kfz/h)

Verkehrsrechtliche Widmung:

Tempo-30-Zone

Planung:

Zur Gestaltung des Straßenraumes werden 2 Alternativen vorgestellt.

Alternative 1 (Trennungsprinzip):

Bei dieser Ausbauvariante erfolgt eine bauliche Trennung (meist durch einen Bordstein, in dem dann der Gehweg 3 bis 12 cm höher liegt) zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn.

Gehwegbreite: 2,00 m

Fahrbahnbreite: 4,00 m (ermöglicht Begegnungsverkehr Pkw/Pkw bei beengten Verhältnissen)

Randbefassungen:	Trennung von Fahrbahn und Gehweg durch einen Betonrundbordstein mit einer Ansichtshöhe von 3 – 5 cm (=> somit überfahrbar). Für den Begegnungsfall Pkw/Lkw mit einer erforderlichen Fahrbahnbreite von 5,55 m, müssen Rundbordstein und Gehweg überfahren werden. Westseite (Gehwegrand): Betontiefbordstein Ostseite (Fahrbahnrand): Betonrundbordstein
Oberflächen:	Gehweg- und Fahrbahn in Betonsteinpflaster analog zum Ausbau Süderwung.
Oberflächenentw.:	32 cm breite Entwässerungsrinne entlang des Rundbordes am westlichen Fahrbahnrand. Ca. 7 neue Regeneinläufe in einem Abstand von rd. 30 – 35 m.
Beleuchtung:	Anordnung von ca. 8 neuen ortstypischen Leuchten in einem Abstand von max. 35 m am westlichen Gehwegrand.

Alternative 2 (Mischprinzip):

Bei der Ausbauvariante 2 erfolgt keine bauliche Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn. Hier wird eine niveaugleiche Verkehrsfläche erstellt.

Breite Verkehrsfläche:	6,00 m
Randbefassungen:	West- und Ostseite mit Betonrundbordstein
Oberflächen:	Verkehrsfläche in Betonsteinpflaster analog zum Ausbau Süderwung.
Oberflächenentw.:	32 cm breite Entwässerungsrinne entlang eines Fahrbahnrandes. Ca. 7 neue Regeneinläufe in einem Abstand von rd. 30 – 35 m.
Beleuchtung:	Anordnung von ca. 8 neuen ortstypischen Leuchten in einem Abstand von max. 35 m am Fahrbahnrand.

Verkehrsrechtliche Widmung:

Beide Ausbauvarianten eignen sich für eine Tempo-30-Zone. Bei der Variante 1 ist durch den Gehweg klar definiert, wo die Fußgänger gehen dürfen. Da die Variante 2 keinen baulich abgetrennten Gehweg beinhaltet, haben sich hier die Fußgänger gem. StVO in Fahrtrichtung am rechten Fahrbahnrand zu bewegen. Insofern eignet sich die Alternative 2 eher für einen Verkehrsberuhigten Bereich. Die Kraftfahrzeuge dürfen dann nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren, alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt. Bauliche Maßnahmen sollen das langsame Fahren unterstützen. Hier würden sich versetzte Stellplätze innerhalb der Fahrbahn eignen. Ob das Anordnen eines Verkehrsberuhigten Bereichs für den Friesenweg und ggfs. Friesenring innerhalb der vorhandenen Tempo-30-Zone möglich ist, entscheidet die Verkehrsbehörde des Kreises.

Parken:

Nach der StVO ist ein Parken auf Gehwegen nicht erlaubt. Beim Parken auf der Fahrbahn muss eine Mindestbreite von 3,05 m zum Vorbeifahren verbleiben. Somit ist bei der derzeitigen Fahrbahnbreite von 4,10 bis 4,50 m kein Parken erlaubt.

Um das Parken bei der Ausbauvariante 1 zu legalisieren, müsste mit dem Verkehrszeichen 315-55 ein halbseitiges Parken auf dem Gehweg angeordnet werden. Bei einer Pkw-Breite von rd. 1,80 m würden idealisiert je 0,90 m auf der Fahrbahn und dem Gehweg beansprucht werden. Um das Parken auf dem Gehweg besser zu ordnen, könnte der 90 cm Streifen in einer anderen Pflasterfarbe abgesetzt werden. Bei der Ausbauvariante 2 innerhalb einer Tempo-30-Zone könnte überall auf der Verkehrsfläche geparkt werden, wo eine

Mindestbreite von 3,05 m verbleibt. Nicht aber gegenüber von Grundstückszufahrten, wenn das Auf-/Abfahren für den Anlieger ein mehrmaliges Vor- und Zurückstoppen erfordert. Innerhalb eines Verkehrsberuhigten Bereiches dürfte dann nur auf gesondert gekennzeichneten Stellplätzen geparkt werden.

Art der Oberflächenentwässerung:

Durch eine TV-Kanaluntersuchung soll der bauliche Zustand des ca. 180 m langen RW-Kanals untersucht werden. Das Ergebnis soll dann als Grundlage für die weitere Planung dienen. Hierbei wird dann auch überprüft, ob eine hydraulische Leistungsfähigkeit ausreichend ist.

Sollte sich aufgrund der TV-Kanaluntersuchung herausstellen, dass sich der RW-Kanal in einem nicht mehr nutzbaren Zustand befindet oder hydraulisch überlastet ist, wird darüber beraten welche Form der Entwässerung sinnvoll ist. Die dadurch entstehenden Mehrkosten werden nicht auf die Anlieger umgelegt. 3 Bodenaufschlüsse innerhalb des Friesenweges haben gezeigt, dass sandige Bodenschichten vorliegen und eine Versickerung möglich ist.

Bauzeit:

Für die Maßnahme wird eine Bauzeit von 3 – 4 Monaten veranschlagt. Sollte die VEN noch in diesem Jahr ihre Wasserleitung und den Schmutzwasserkanal erneuern bzw. sanieren, könnte mit der Baumaßnahme im Januar 2015 begonnen werden.

Die Grundstücke sind während der Bauphase anfahrbar. Auf Grund der Pflasterarbeiten kann es jedoch an einigen Tagen zu Einschränkungen kommen.

Nach der Vorstellung wird von den Anliegern ein Stimmungsbild über die vorgestellten Ausbauvarianten eingeholt.

Die anwesenden Anlieger sind einvernehmlich für die Variante 1.

Danach werden folgende Fragen, Anregungen und Änderungswünsche von den Anliegern vorgetragen:

Fragen:

- Welcher Bodentyp befindet sich im Friesenweg? Die Anlieger gehen davon aus, dass der Friesenweg überwiegend aus Lehmboden besteht.
Siehe Punkt „Art der Oberflächenentwässerung“
- Warum soll eine Drainage eingebaut werden?
Dies hat einen hydraulischen und ökologischen Zweck. Da sich der Friesenweg überwiegend aus sandigem Boden besteht, ist eine Versickerung möglich.
- Wird die Telekom im Zuge der Ausbaumaßnahme ihre Leitungen erneuern?
*Die Telekom, die EVS sowie weitere Firmen werden bei Straßenausbaumaßnahmen grundsätzlich beteiligt, ob die Telekom eine Erneuerung bzw. Erweiterung der Leitungen durchführt ist der Verwaltung nicht bekannt.
Die Telekom wird nochmals von der Verwaltung auf den Ausbau hingewiesen und gebeten ihre Leitungen zu prüfen und gegebenenfalls zu erneuern bzw. zu erweitern.*
- Wo wird mit der Ausbaumaßnahme begonnen?
Das kommt auf den Zustand des Kanals an. Sollte dieser stark abgängig sein, wird am tiefsten Punkt begonnen und der tiefste Punkt befindet sich am Norderweg.

Anregungen:

- Es wird vorgetragen, dass der Friesenweg kontinuierlich zu geparkt ist. Durch das Parken auf dem Gehweg, ist kaum noch Platz für Fußgänger.
Frau Fifeik teilt mit, dass die Möglichkeit bestünde, nach dem Ausbau eine weiße Markierung auf dem Gehweg aufzutragen, um den Autofahrern deutlich zu machen, in wie weit auf dem Gehweg geparkt werden kann. Somit wäre weiterhin Platz für Fußgänger bzw. Kinderwagen, Rollstuhl usw.

Des Weiteren bittet Frau Fifeik die Anlieger, sollten sie noch Platz auf den Grundstücken haben, dort notwendige Stellplätze zu errichten. Hierfür steht der Bauausschuss der Gemeinde Wenningstedt-Braderup den Anliegern beratend zur Seite. (Siehe zusätzliche Punkt „Parken“)

- Die Verwaltung wird durch die Anlieger darüber in Kenntnis gesetzt, dass das Regenwasser vom angrenzenden Friesenring, teilweise in den Friesenweg läuft. Dort sammelt sich das Regenwasser und führt bei sehr starkem Regen zu einer Überflutung der Straße. (hierzu wurden Fotos vorgelegt).

Die Überflutung des Friesenweges kommt dadurch zustande, dass einfach zu wenige punktuelle Abläufe vorhanden sind. Dies wird bei dem Ausbau des Friesenweges berücksichtigt, so dass das Wasser nach dem Ausbau vernünftig abgeleitet wird.

Frau Schweitzer erläutert abschließend in groben Zügen die Rechts- und Berechnungsgrundlage zur Erhebung von Ausbaubeiträgen.

- a) **Grundlage für die Erhebung** von Ausbaubeiträgen ist der § 8 (1) Kommunalabgabengesetz i.v.m. der Straßenausbaubeitragssatzung der Gemeinde Wenningstedt-Braderup.

Hiernach **sind**

- Beiträge zur Deckung des Aufwandes für den Ausbau der notwendigen öffentlichen Einrichtungen zu erheben. (§ 1 Ausbaubeitragssatzung)
- **Beitragspflichtig ist**, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer ist. (§ 3 Ausbaubeitragssatzung)
- Die Straße „Friesenweg“ dient im wesentlichen dem anliegendem Verkehr (Anliegerstraße). Somit werden die **Kosten des Umbaus zu 75%** auf die Grundstücke umgelegt. (§ 4 Ausbaubeitragssatzung)
- **Das Abrechnungsgebiet** bilden die gesamten Grundstücke, denen von dem Friesenweg **Zugangs- oder Anfahrmöglichkeiten** verschafft werden. Das Abrechnungsgebiet ist komplett überplant. (§ 5 Ausbaubeitragssatzung)
- **Der Beitrag** wird nach der **Grundstücksgröße** berechnet und erhoben.
 - i. Liegt ein Grundstück im B-Plan wird die Fläche auf die der B-Plan die baulich, gewerblich, industriell oder vergleichbare Nutzung bezieht, in vollem Umfang (Vervielfältiger 1,0) berücksichtigt. Flächen, auf die der B-Plan die bauliche, gewerbliche, industrielle oder vergleichbare Nutzungsfestsetzung nicht bezieht oder Flächen die danach nicht baulich, gewerblich, industriell genutzt werden dürfen, sind mit einem Faktor von 0,05 zu vervielfältigen.
 - ii. Die Grundstücksflächen, ohne die mit dem Faktor 0,05 berücksichtigt wurden, werden zusätzlich mit einem Vollgeschossfaktor vervielfältigt. Ist in diesem Bereich lt. B-Plan bzw. tatsächlich eine 1 geschossige Bauweise vorhanden, würde die Grundstücksfläche mit dem Vervielfältiger 1,0 multipliziert werden. Bei einer 2geschossigkeit läge der Vervielfältiger bei 1,3.
- Grundstücke, die überwiegend gewerblich genutzt werden erhalten einen **Gewerbezuschlag** von 0,4. (Der Vervielfältiger wird durch 0,4 erhöht, da gewerblich genutzte Grundstücke stärker durch den Verkehr frequentiert werden als beispielsweise Privatgrundstücke.)
- Grundstücke, die durch mehrere Straßen erschlossen werden erhalten eine **Eckplatzermäßigung**. Hier werden die Ausbaukosten nur zu 2/3 erhoben. (Grund: Eckgrundstücke sind für jede anliegende Straße beitragspflichtig.)
- **Die Beitragspflicht entsteht** mit dem Abschluss der beitragsfähigen Maßnahme entsprechend dem Bauprogramm.

Die Ausbaubeitragskosten belaufen sich auf ca. 20,00 € pro m² Grundstücksgröße. Da die Berechnung auf geschätzte Kosten basiert, ist der Preis pro m² Grundstücksfläche noch variabel.

Frau Fifeik bedankt sich bei den anwesenden Anliegern für die konstruktive Veranstaltung und beendet die Anliegerinformation um 20.02 Uhr.

Aufgestellt
Sylt, den 25.08.2014

(Katri Schweitzer)