

# Niederschrift

über die Anliegerversammlung zur Vorstellung der Straßenbauplanung  
zum Endausbau Ferdinand-Rott-Straße im Bebauungsplangebiet Me 13,  
am Donnerstag, dem 20.10.2011, Aula, Franziskusschule,  
Beethovenstraße 57, Merten

Beginn: 20.00 Uhr, Ende: 22.00 Uhr

---

Zu der Anliegerversammlung waren etwa 35 Anlieger erschienen.

Von der Verwaltung waren anwesend:

Herr Seipel Fachbereichsleiter Tiefbau, als Versammlungsleiter,  
Herr Orth, Fachbereich Tiefbau, als Schriftführer,  
sowie Herr Zwettler vom Ingenieurbüro Zwettler & Müllen.

Herr **Seipel** eröffnete die Anliegerversammlung, begrüßte die Anwesenden und erläuterte den vorgesehenen Ablauf der Anliegerversammlung.

Herr **Zwettler** stellte nachfolgend die Entwurfsplanung zum Endausbau der Baustraße Ferdinand-Rott-Straße im Bebauungsplangebiet Me 13 sowie planerische Lösungsansätze (Varianten) vor.

Im Anschluss daran hatten die Anlieger Gelegenheit, Verständnisfragen zu stellen und Anregungen und Bedenken zu der vorgestellten Planung zu Protokoll zu geben.

, Ferdinand-Rott-Straße 8, äußerte sich kritisch über den Höhenunterschied beim Endausbau zwischen Pflaster und Asphalt.

Herr **Zwettler** erläuterte den Höhenunterschied und wie diese Differenz ausgeglichen werden kann. Hierzu ergänzte Herr Seipel, dass die Entwässerung der privaten Flächen gemäß Entwässerungssatzung auf den privaten Grundstücken erfolgen muss.

, Ferdinand-Rott-Straße 19, fragte nach den Stellplatzmöglichkeiten in den einzelnen Varianten. Kann man die Baumscheiben entfallen lassen, um die Parkmöglichkeiten zu erhöhen?

Hierzu wurde von Herrn **Seipel** ausgeführt, dass bei der Tempo-7-Zone nur in den vorgesehenen und ausgewiesenen Stellplätzen geparkt werden darf. Bei der Temp-30-Zone gibt es keine vorgegebenen Stellplätze und man kann dort parken, wo es straßenverkehrsrechtlich erlaubt ist und niemand behindert wird. Die Baumscheiben sind zur Verkehrsberuhigung, Strukturierung des Verkehrsraumes und zum Kleinklima notwendig und können nicht entfallen.

Die Zusatzfrage bezüglich Parkplatz und Baumscheibe vor dem Grundstück, wurde insoweit beantwortet, dass der Parkplatz eingekürzt werden kann und auch ein Verschieben in Absprache mit dem Anlieger noch möglich sei.

Zur Frage der Kosten bei einem Asphaltausbau oder einem bituminösen Ausbau wurde von Herrn **Seipel** und Herrn **Zwettler** dargestellt, dass diese je nach Ausschreibung identisch sein können. Bei einem Pflasterausbau ist jedoch die vorhandene Baustraße zu entfernen, was zu zusätzlichen Kosten führt.

, Ferdinand-Rott-Straße 18, wurde zugesagt, ihre Anregung zur Verschiebung der Leuchte vor ihrem Grundstück zu prüfen.

, Ferdinand-Rott-Straße 9, hatte Bedenken, dass eine Baumscheibe und ein Stellplatz vor seinem Grundstück zu viel wären und damit seine geplante Zufahrt und Garage zu sehr eingeschränkt seien.

Hierauf wurde von Herrn **Seipel** erläutert, dass es vom Grundsatz her nur den Anspruch auf eine Zufahrt je Grundstück gäbe, man aber die Baumscheibe oder den Stellplatz ggfls. noch verschieben könnte.

, Ferdinand-Rott-Straße 24, sprach sich für eine Temp-30-Zone aus, da so mehr Parkmöglichkeiten zur Verfügung ständen.

, Ferdinand-Rott-Straße 26, meinte, da es sich um einen Schulweg handele, sich ein Kinderspielfeld an dieser Straße befindet und es eine kinderreiche Siedlung sei, sollte eine Temp-7-Zone ausgebaut werden. Er erkundigte sich nach dem Entscheidungsträger über den Straßenbau, was ihm mit dem zuständigen Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften beantwortet wurde.

Ferdinand-Rott-Straße 20, fand auch eine Temp-7-Zone gut, doch seien dabei zu wenig Stellplätze vorhanden. Da die Ferdinand-Rott-Straße eine Sackgasse sei, sei auch nicht mit hohen Geschwindigkeiten zu rechnen und befürwortete eine Temp-30-Zone.

, Ferdinand-Rott-Straße 19, vertrat die Auffassung, dass eine Temp-30-Zone die bessere Variante sei, da Tempo 7 nicht mit einem Auto gefahren werden könnte.

, Ferdinand-Rott-Straße 15, führte an, dass die Kinder bei einer Temp-7-Zone rechtlich besser geschützt seien und favorisierte diese.

, Ferdinand-Rott-Straße 24, fragte nach einer Abstimmung und ob Tempo 7 oder Tempo 30 von den Anliegern gewünscht würden.

Herr **Seipel** führte hierzu aus, dass keine Abstimmung seitens der Versammlungsleitung durchgeführt werde, jedoch bei Abgabe eines Votums durch die Anlieger, dieses dem zuständigen Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften für die Beschlussfassung zur Kenntnisnahme gegeben werde.

, Ferdinand-Rott-Straße 28, hätte gerne die Baumscheibe und die Stellplätze im letzten Abschnitt der Straße nach oben hin verschoben gesehen.

, Ferdinand-Rott-Straße 15, möchte den Zugang zu seinem Garten erhalten.

, Ferdinand-Rott-Straße 10, bezweifelte, dass um die Kurve ein Müllfahrzeug fahren könne. Eine Überprüfung wurde zugesagt.

, Ferdinand-Rott-Straße 17, sieht den rechten Winkel in der Straße als sehr gefährlich an. Hier sei eine Tempo-7-Zone besser. Da die Stellplätze aber zu gering seien, wünschte sie eher eine Tempo-30-Zone.

, Ferdinand-Rott-Straße 9, erinnerte noch mal daran, dass eine Baumscheibe und ein Stellplatz zu viel vor seinem Grundstück seien.

, Ferdinand-Rott-Straße 7, fragte nach, ob die Stadt eine Tempo-7-Zone bevorzuge. Dies wurde von Herrn Seipel bejaht.

, Ferdinand-Rott-Straße 16, bat um Auskunft, wo die Rückenstütze hin kommt, ob ein Tiefbordstein versetzt wird und warum nicht der Streifen von 1,75 m gepflastert wird, wenn man den Rest bituminös befestigen kann.

Hierzu teilte Herr **Seipel** mit, dass die Betonrückenstütze entlang der Grundstücksgrenze auf privatem Eigentum ausgebaut würde und nur ein Tiefbordstein ausgeführt wird. Beim Ausbau will man nicht durch einen unterschiedlichen Ausbau (Pflaster und Asphalt) eine so genannte Scheinsicherheit vorgeben, die nicht vorhanden ist. Durch den Pflasterstreifen entstehe der Eindruck, dass dieser Bereich ein Gehweg sei, was rechtlich jedoch nicht so ist.

, Ferdinand-Rott-Straße 30, regte an, ein so genanntes Kissen oder eine Aufpflasterung im Straßenbereich zur Verkehrsberuhigung aufzunehmen.

, Ferdinand-Rott-Straße 20, möchte bei der Gestaltung seines Grundstückes nicht durch vorgegebene Stellplätze oder Baumscheiben im späteren Hausbau reglementiert werden.

Die Frage von , Ferdinand-Rott-Straße 16, zu den gesamten Endausbaukosten wurde von Herrn Seipel mit ca. 150.000 € beantwortet.

, Ferdinand-Rott-Straße 19, fasste zusammen, dass die Ausbaukosten von den Anliegerwünschen abhängen, ein Kissen oder eine Aufpflasterung nicht umweltverträglich sei und die Pflasterbauweise durch den Abbruch der Baustraße ca. 12.000 bis 15.000 € teurer sei.

, Ferdinand-Rott-Straße 21, äußerte den Wunsch, dass der Übergang zu ihrem Grundstück gestaltet und die Höhen vor Ort angepasst werden müssten, da derzeit teilweise die Stellplätze nicht anfahrbar seien.

, Ferdinand-Rott-Straße 30, war der Meinung, dass die Tempo-30-Zone wegen des mehr an Stellplätzen die bessere Lösung sei.

, Ferdinand-Rott-Straße 8, gab zu Protokoll, dass er sich für die Variante D entscheide.

, Ferdinand-Rott-Straße 21, erkundigte sich nach dem Anteil der Straßenbaukosten für die Anlieger.

Herr **Seipel** erläuterte, dass dieser 90 % sei und verwies in diesem Zusammenhang an Herrn Weber, der weitere Details zur Beitragsabrechnung erläutern könnte.

, Ferdinand-Rott-Straße 19, regte an, ob nicht alternativ ausgeschrieben werden könne zwischen Bitumen- und Pflasterbauweise.

Herr **Zwettler** stellte soweit klar, dass wenn es nur um das günstigste ginge, auf jeden Fall Bitumen günstiger sei, da dann der Abbruch der Baustraße erspart werden könnte.

, Ferdinand-Rott-Straße 30, wollte gerne den Unterschied zwischen Asphalt- und Pflasterbauweise erläutert haben.

Hierzu stellte Herr **Seipel** fest, dass es einen optischen Unterschied gebe, Aufbrüche können im Pflaster besser wieder geschlossen werden und beim Asphalt sei die Geräuschentwicklung geringer.

Ein größerer Teil der Anlieger sprach sich für eine bituminöse Befestigung aus. Ebenso zog die Mehrheit die Variante D als Tempo- 7-Zone einer Tempo-30-Zone vor.

war der Meinung, dass eine alternative Ausschreibung zwischen Pflasterbauweise und bituminöser Befestigung durchgeführt werden sollte.

**Herr Seipel** führte zum weiteren Maßnahmenablauf an, dass die überarbeitete Planung dem zuständigen Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften voraussichtlich am 07.12.2011 zur Kenntnisnahme und Entscheidung vorgelegt würde, anschließend eine öffentliche Ausschreibung mit Auftragsvergabe und einem voraussichtlichen Baubeginn im Frühjahr 2012 geplant sei.

Weitere Bedenken und Anregungen zu der vorgestellten Planung wurden nicht geäußert. Herr Seipel wies nochmals darauf hin, dass sich die Anlieger noch bis zum 28.10.2011 schriftlich zu der vorgestellten Planung äußern können und bedankte sich für die rege Teilnahme und wünschte einen guten Heimweg.

Bornheim, den 21.10.2011

(Orth)  
Schriftführer