

# Niederschrift

über die **Anliegerversammlung zum Ausbau der Friedrichstraße** in Roisdorf, am 10.01.2012, im Ratssaal des Rathauses, Rathausstraße 2.

Beginn: 18:00 Uhr, Ende: 20:45 Uhr

---

Zur Anliegerversammlung waren etwa 40 Anlieger erschienen.

Anwesende Verwaltungsvertreter:

Herr Schier, Erster Beigeordneter (Versammlungsleiter),  
Herr Seipel, Leiter Fachbereich Tiefbau und Straßenverkehr,  
Herr Glistau Geschäftsbereich Tiefbau,  
Herr Weber, Geschäftsbereich Grundstücksneuordnung.

Das Ingenieurbüro Kleinfeld GmbH wurde von Herrn Sander vertreten.

---

Herr Schier eröffnete die Anliegerversammlung, begrüßte die Anwesenden, stellte die Verwaltungsvertreter und den Vertreter des Ingenieurbüros vor und erklärte den vorgesehenen Ablauf der Versammlung.

Anschließend stellte Herr Sander die Varianten C und E der Straßen-Vorentwurfsplanung vor.

Von einem Sprecher der Anliegergemeinschaft wurden dann folgende, vorab in einer separaten Versammlung zusammengetragenen Anregungen vorgetragen, zu denen die Verwaltung abschnittsweise Stellung nahm:

Nach Ansicht der Anlieger wurde der Ausschuss für Verkehr, Planung und Liegenschaften (VPLA) über die Eigentumsverhältnisse in der Straße falsch informiert. Weiterhin sind die vorgestellten Planungsvarianten mangelhaft. Die Anliegergemeinschaft schlug deshalb folgende Planungsanpassungen vor:

Die Anlieger favorisieren die Variante E der Vorentwurfsplanung, die als Grundlage für die vorgeschlagenen Anpassungen dienen soll.

Auf der Vorgebirgsseite soll ein durchgängiger Geh- und Radweg in 2,50 m Breite hergestellt und mit dem StVO-Verkehrszeichen 239 und dem Zusatz „Radfahrer frei“ beschildert werden. Begründung: Bessere Sicherheit für Kindergarten- und Schulkinder und Lückenschluss Radwegverbindung Bornheim-Alfter.

Die Eigentumsverhältnisse sollen in der Straßenplanung berücksichtigt werden. D.h. auch auf der Vorgebirgsseite soll die Straßenplanung durchgängig bis an die Grundstückseinfriedungen heranreichen, so dass die derzeit als Gehweg genutzten, in der vorgestellten Planung jedoch unberücksichtigten Flächen vor den Einfriedungen in die Planung einbezogen werden. Ein Zurückbleiben von den Mauern, wie in der vorgestellten Planung vorgesehen, ist für die Anlieger nicht akzeptabel.

Im Abschnitt zwischen Fußweg zur Stadtbahn und der Grundschule ist genügend Platz vorhanden um eine breitere Nebenanlage herzustellen. In diesem Abschnitt erklären sich die Anlieger bereit, die notwendigen Flächen kostenfrei an die Stadt zu übertragen, unter der Bedingung, dass ein durchgängiger Geh- und Radweg hergestellt wird. Ein Rückkauf städtischer Flächen kommt für die Anlieger nicht in Betracht. Lediglich ein Tausch wäre denkbar.

Auch im Abschnitt zwischen Fußweg zur Stadtbahn und Siegesstraße stehen genügend Flächen für den Geh- und Radweg zur Verfügung.

Kritisiert wurde, dass die Verwaltung der Anliegergemeinschaft keine großformatigen Planunterlagen zur Verfügung gestellt hat und die VPLA-Sitzungsvorlage nur kleinformatige und detail-schwache Pläne enthielt. Weiterhin wurde ein Fall beanstandet, bei dem die Verwaltung unter Hinweis auf die geplante Anliegerversammlung die Planeinsicht verwehrt hat.

→ Herr Schier nahm zu den vorgenannten Punkten Stellung und stellte richtig, dass der VPLA korrekt über die Eigentumsverhältnisse informiert wurde und bedankte sich für den Hinweis zur kostenfreien Grundstücksübertragung.

Eine Aushändigung von Plänen an einzelne Anlieger wurde aus verschiedenen Gründen unterlassen. Herr Seipel führte dazu an, dass die bloße Bereitstellung einzelner Pläne an Anlieger sehr häufig zu Fehlinterpretationen der Planung führt und dadurch i.d.R. ein hoher Bearbeitungsaufwand entsteht. Die Verwaltung empfiehlt daher bei Straßenbaumaßnahmen grundsätzlich, die Planung im Rathaus unter fachlicher Beratung einzusehen. Innerhalb der Öffnungszeiten ist das jederzeit möglich - eine vorherige Terminvereinbarung ist empfehlenswert.

Herr Schier stellte noch einmal richtig, dass private Flächen von der Verwaltung zunächst grundsätzlich nicht überplant werden und die vorgestellten Planungsvarianten C und E deshalb nicht bis an die Grundstückseinfriedungen heranreichen. Die Anregung betr. der Radverkehrsführung auf dem vorgebirgsseitigen Gehweg wurde aufgenommen und soll planerisch überprüft werden. In diesem Zusammenhang wäre dann auch die Ausbildung der Grundstückszufahrten zu überprüfen.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft erklärte, der geplante Gehweg auf der Bahnseite (Bonner Straße) ist mit 1,50 m ausreichend breit. Überbreite Gehwegabschnitte zwischen Fußweg zur Stadtbahn und Haus Nr. 35 werden als unsinnig angesehen. Der vorgeschlagene Rad- und Gehweg erscheint sinnvoller. Durch Verschwenkung der Fahrbahn im Bereich Haus Nr. 27 bis 29 oder Bereitstellung zusätzlicher Stellplätze ließen sich die Mehrbreiten besser nutzen. Auch könnte auf die geplante Befestigung kleiner Zwickel an verspringenden Grundstücksgrenzen aus wirtschaftlichen Gründen verzichtet werden.

Im Bereich der Bushaltestellen werden Überbreiten von 2,30 m ebenfalls als unsinnig angesehen. Hier würden auch 1,50 m Breite genügen.

Weiterhin zweifelte die Anliegergemeinschaft an, dass die geplante Verschmälerung der Fahrbahn zielgerichtet ist. Von den geplanten Grünflächen und Baumpflanzungen sollte Abstand genommen werden, da der Pflegezustand der Grünflächen meist sehr schlecht sei und die Wurzeln Schäden an Bauwerken verursachen könnten. Gepflegte Hausvorgärten werden von den Anliegern als bessere Lösung angesehen.

→ Herr Schier bat Herrn Sander kurz das Gehwegkonzept vorzustellen. Herr Sander erläuterte, auf der Bahnseite sei ein 1,50 m breiter Gehweg und auf der Vorgebirgsseite ein deutlich breiter Gehweg bis zur Eigentumsgrenze der Privatgrundstücke vorgesehen. Grundsätzlich bestünde die Möglichkeit, die Flächen zwischen den Einfriedungen und den Eigentumsgrenzen in die Planung einzubeziehen. Dadurch würden zusätzliche Kosten entstehen. Bei Entfall der Grünflächen ließen sich wegen der fest vorgegebenen Abmessungen - wenn überhaupt - nur wenige zusätzliche Stellplätze anordnen - im Bereich Haus Nr. 27 bis 29 wegen der Grundstückszufahrten leider gar keine. Hinsichtlich der Verkehrsberuhigung würden sich deutliche Nachteile ergeben. Die Reduzierung der Gehwegbreite im Bereich der Bushaltestellen auf 1,50 m wäre bedenklich, da aus Sicherheitsgründen eine ausreichend große Wartefläche für Fahrgäste einzuplanen ist.

Herr Schier betonte, an Bushaltestellen sei die Verkehrssicherheit besonders zu beachten. Zwickel und Restflächen am Rand der Verkehrsanlage werden bei Straßenerneuerungsmaßnahmen regelmäßig in die Befestigung einbezogen. Es ist auch zu beachten, dass die Verknüpfung von Radverkehr und Fußgängerverkehr auf Geh- und Radwegen auch mit deutlichen Nachteilen für die Fußgänger verbunden wäre. Der vorgeschlagene Wegfall der Grünflächen wird kritisch angesehen, da besonders in einer lang gestreckten Anlage wie der Friedrichstraße zur wirksamen Verkehrsberuhigung eine optische Abschnittsbildung anzustreben ist. Mittlerweile werden Grünflächen nach neueren Standards angelegt und bepflanzt, so dass Wurzelschäden vermieden werden und ein geringer Pflegeaufwand entsteht. In neueren Baugebieten werden Grünflächen sehr erfolgreich zur Verkehrsberuhigung eingesetzt. Im Gegensatz dazu leisten ansprechend gestaltete Hausvorgärten keinen Beitrag zur Verkehrsberuhigung und können deshalb nicht als Ersatz für Baumbeete angesehen werden. Im Rahmen der geplanten Baumaßnahme soll auch der vorhandene städtische Baumbestand hinsichtlich Wurzeleinwuchs und Wurzelschäden überprüft werden.

Den von der Anliegergemeinschaft verwendete Begriff „unsinnig“ lehnt Herr Schier ab. Es sollte besser von unterschiedlichen Auffassungen gesprochen werden.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft führte den Ausbau Servatiusweg als Beispiel für 1,50 m breite Bushaltestellen an.

→ Darauf erwiderte Herr Schier, im Gegensatz zur Friedrichstraße soll der Servatiusweg nach Fertigstellung zum Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ausgewiesen werden, in dem eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h vorgeschrieben sei. Außerdem bestünden im Servatiusweg Zwangspunkte, die den Bau einer breiteren Bushaltestelle verhindern. Es wurde noch einmal betont, dass die Verkehrssicherheit an Bushaltestellen besonders wichtig sei.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft regte an, den Linienbusverkehr aus der Friedrichstraße herauszulegen, da er zu Lärmbelästigungen und Erschütterungen bis abends 22:00 Uhr führt. Die Busse fahren meist schneller als 30 km/h. Auch käme es zu problematischen Situationen wenn sich Bus und größere Fahrzeuge begegnen. Dann müsse häufig der Gehweg zum Ausweichen benutzt werden. Die geplante Verschmälerung der Fahrbahn würde dies verschärfen, das geplante wechselseitige Parken wäre positiv. Im Übrigen benötigen auch Grundschule und Kindergarten keinen Linienbus. Eine Bushaltestelle auf der Bonner Straße ist schon vorhanden, so dass die Umlegung spätestens mit der evtl. Abstufung der Bonner Straße zur Gemeindestraße durchzuführen wäre.

Abschließend bat er um Beantwortung der Frage, ob betr. der Erschütterungen durch den Straßenausbau eine Verbesserung erzielt würde.

→ Herr Schier verwies darauf, dass die Umlegung des ÖPNV nicht Gegenstand der Straßenbaumaßnahme sei und dazu eine politische Erörterung notwendig wäre. Auch wenn die Grundschule keine Anbindung an die Buslinie benötigt, sind u.a. angrenzende Seniorenwohnheime und auch das Jugendamt auf die Nähe zur Buslinie angewiesen.

Herr Seipel fügte hinzu, durch den Straßenaufbau würde die Lastabtragung innerhalb des Straßenbauwerks verbessert und eine ebenere Oberfläche hergestellt. In der Summe führt dies zu einer Verringerung von Erschütterungen.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft hob die Notwendigkeit genügender Pkw-Parkplätze in der Straße hervor, da die angrenzenden Straßen bereits ausgelastet sind und auch durch parkende DB-Fahrgäste ein erhöhter Parkdruck entsteht. Seit Begrenzung der Parkdauer auf dem Schulparkplatz hat sich die Situation verschärft. Viele Dauerparker stammen von den anliegenden Gewerbebetrieben. Deshalb sollten die Gewerbetreibenden ihrer Stellplatzverpflichtung besser nachkommen. Im Bereich der Häuser 27 bis 29 sollten beim Straßenausbau weitere Stellplätze angelegt werden und auf Platzverschwendung durch Grünflächen verzichtet werden. Es wird eine Markierung der Stellplätze auf der Fahrbahn bevorzugt. Wie auch in der Brunnenallee sollte auch in der Friedrichstraße das Parken nur für Pkw erlaubt sein.

Weiterhin sollten die Gehwegaufweitungen an den Querungsstellen Aachener Straße und Neuer Straße auf der Bahnseite erhalten bleiben, da sonst der Kraftverkehr auf die Gegenfahrbahn geleitet würde.

→ Herr Schier wiederholte, die Vielzahl der Grundstückszufahrten im Bereich Haus 27 bis 29 verhindern die Anlage zusätzlicher Stellplätze. Um das Angebot weiter zu optimieren, können sich die Anlieger hinsichtlich der Lage von Grundstückszufahrten mit der Verwaltung abstimmen. Bis zum Baubeginn wären Anpassungen möglich. Durch eine deutliche Abgrenzung der Parkplätze z.B. mit Grünflächen soll auch das Zuparken von Grundstückszufahrten verhindert werden.

Verwaltung und Politik sind ebenfalls an einem ausreichendem Stellplatzangebot interessiert. Bei Neubauvorhaben fordert die Verwaltung Stellplatznachweise; bei bestehenden Gebäuden ist das schwieriger.

Die in der Vorentwurfsplanung enthaltenen Stellplätze sind für Pkw bemessen und sollen vorrangig dem Besucherverkehr dienen.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft äußerte den Wunsch, die Straßenbeleuchtungsplanung in die Vorentwurfsplanung zu integrieren.

→ Darauf erläuterte Herr Seipel, die Beleuchtungsplanung sei eine separate Fachplanung, die im weiteren Planungsprozess auf der Grundlage der beschlossenen, endgültigen Straßenausbauplanung projiziert wird. Leuchtentyp und Leuchtenstandorte sind u.a. abhängig von Stra-

ßenbreite, Baumstandorten und Längsparkständen. Aufgrund möglicher Planungsänderungen wäre eine vorzeitige Beleuchtungsplanung nicht zielgerichtet und unwirtschaftlich. Herr Schier erklärte, die Straßenausbauplanung und die Beleuchtungsplanung würde erst im Zusammenhang mit der Planungskonkretisierung nach politischer Beratung und Baubeschluss durchgeführt. Grundsätzlich beträgt der Leuchtenabstand bei einseitiger Aufstellung ca. 30 bis 35 m. Wie bei der Lage der Grundstückszufahrten auch können die genauen Leuchtenstandorte bis zum Baubeginn angepasst werden. Entsprechende Anregungen der Anlieger nimmt die Verwaltung gerne entgegen.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft regte an, anstatt der geplanten Hochbordsteine zwischen Gehweg und Fahrbahn Tiefbordsteine zu verwenden, da die Grundstückszufahrten dicht nebeneinander liegen und die kurzen Abschnitte mit Hochbord wenig Schutz bieten würden. Auch würde sich im beantragten Geh- und Radweg eine Berg- und Talfahrt ergeben, da im Bereich der Grundstückszufahrten eine Bordsteinabsenkung eingebaut würde. Ein Ausbau ähnlich wie im Servatiusweg würde auch für mobilitätseingeschränkte Personen Vorteile bringen. Denkbar wäre auch ein Ausbau ähnlich dem ausgebaute Teilstück der Königstraße mit Rampensteinen an Grundstückszufahrten.

→ Herr Seipel erklärte die Vorteile für die Sicherheit des Fußgängers bei Trennung von Fahrbahn und Gehweg mit Hochbordsteinen. Alternativ kämen auch Rampensteine in Betracht, die wegen der tieferen Bauform allerdings Platz bräuchten. Diese würden Auf und Ab von Gehweg und Bordstein vermeiden.

Herr Schier fügte hinzu, es wäre ein Kompromiss zu suchen, der die verschiedenen Belange berücksichtigt. Eine Ausnahme sind die Bushaltestellen, an denen hohe Sonderbordsteine eingebaut werden müssen. Die Kosten von Hoch- und Tiefbordstein würden sich nicht wesentlich unterscheiden. Kostenunterschiede wären im Vergleich zu den Gesamtkosten vernachlässigbar. Gegen Tiefbordsteine spricht z.B. auch, dass sie das Parken auf dem Gehweg erleichtern. Dem müsste dann durch Aufstellung teurer und platzintensiver Poller begegnet werden.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft bat um Prüfung, ob durchgängige Tiefbordsteine nicht sinnvoller wären, da der Anteil der Bordsteinabsenkungen mehr als 50 % beträgt.

→ Herr Seipel betonte noch einmal, dass durchgängige Tiefbordsteine keine tragbare Lösung sind. Eine sichere Abgrenzung von Fahrbahn und Gehwegen ist notwendig. Wegen der zahlreichen Zufahrten sollte deshalb eine Bordführung mittels Rampensteinen (wie z.B. in der Königstraße) oder eine andere gleichwertige Lösung untersucht werden.

Herr Schier stellte abschließend Übereinstimmung fest, dass Verwaltung und Anlieger keine Berg- und Talfahrt auf den Gehwegen wünschen.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft sprach die Erwartung der Anlieger an, durch die geplante gemeinsame Ausschreibung von Kanal- und Straßenbaumaßnahme könnten Kosten eingespart werden, die auch den Anliegern zu Gute kommen. Weiterhin wird um rechtzeitige Information zur Kanalerneuerungsmaßnahme einschließlich Begründung der Baumaßnahme gebeten.

Die Anlieger wünschen vor Baubeginn ein Sachverständigengutachten Ihrer Häuser um Sicherheit bei evtl. auftretende Schäden zu haben, die z.B. bei Rammarbeiten auftreten könnten.

→ Herr Schier teilte mit, die Kanalerneuerung sei Bestandteil des Investitionsprogramms des Abwasserwerkes (AW). Der von den Anliegern zu tragende Kostenanteil bezieht sich auf die Oberflächenentwässerung und beträgt etwa 200.000 €. Rammarbeiten sind nicht geplant, im Bedarfsfall wird das AW vor Baubeginn standardmäßig ein Beweissicherungsgutachten aufstellen lassen. Das AW prüft im Zuge der Kanalbaumaßnahme die Grundstücksanschlussleitungen zwischen Hauptrohr und Grundstücksgrenze. Dadurch sollen unnötige Aufbrüche der neuen Straße vermieden werden.

Für die Hausanschlussleitung zwischen Grundstücksgrenze und Gebäude gilt § 61a Landeswassergesetz NRW. Die private Prüfung dieser Leitung hat mit den geplanten Baumaßnahmen nichts zu tun und ist im Übrigen derzeit ausgesetzt.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft ist der Meinung, durch die Kanalbaumaßnahme würde der ohnehin schon rissige Straßenabschnitt zwischen Haus Nr. 37 und Siegesstraße weitgehend zerstört, so dass eine Einbeziehung in den geplanten Straßenvollausbau anzustreben wäre. Dabei könnte dann auch die vorhandenen Grünanlagen überplant werden.

→ Herr Seipel erläuterte, bei den Kanalbauarbeiten entfernte Fahrbahnbereiche werden vom AW wieder hergestellt. Die Einbeziehung dieses Abschnitts in die Straßenbaumaßnahme würde zusätzliche Kosten verursachen. Aufgabe des Tiefbauamtes war, eine wirtschaftliche Straßenplanung aufzustellen. Die Einbeziehung des bereits ausgebauten Abschnitts wäre unverhältnismäßig und unwirtschaftlich.

Herr Schier fügte hinzu, durch die Wiederherstellung der Oberfläche im Zusammenhang mit dem Kanalbau würde der Fahrbahnzustand i.d.R. verbessert. Die geplante Straßenausbaugrenze sei sinnvoll und wirtschaftlich gewählt. Für den ausgebauten Abschnitt sollte dem VPLA deshalb besser ein wirtschaftliches Konzept punktueller Verbesserungsmaßnahmen vorgelegt werden.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft spricht sich für Tempo 30-Piktogramme auf der Fahrbahn aus. Weiterhin wird für die Friedrichstraße eine Begrenzung der Tonnage auf max. 7,5 t und entspr. StVO-Beschilderung gewünscht. Wie auch in anderen Straßen bereits geschehen, sollen dadurch Lkw-Abkürzungsverkehre verringert werden. Die Einfahrt von Lkw sollte bereits an der Einmündung in die Siegesstraße unterbunden werden. Dazu sollte die derzeitige Rechts-vor-Links-Regelung abgeschafft und die Siegesstraße als Vorfahrtsstraße ausgewiesen werden - ähnlich wie an der Brunnenallee. Dies würde den belastenden Durchgangsverkehr von und in Richtung Alfter morgens und abends und Staus am Knoten Siegesstraße bei roter Ampel Kreuzung Bonner Straße/Siegesstraße verringern.

Weiterhin sollten Schule und Kindergarten an der Baumaßnahme grundsätzlich beteiligt werden.

→ Herr Schier bezweifelt, dass die gewünschten Änderungen zum Ziel führen würden. Die Vorfahrtsänderung am Knoten Siegesstraße/Friedrichstraße würde z.B. zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führen, da die Fahrzeuge auf der Vorfahrtsstraße i.d.R. ungebremst in den Knoten fahren. Deshalb wurde vor Jahren die Rechts-vor-Links-Regelung eingeführt. Seit dem läuft der Verkehr an dieser Stelle zwar langsamer aber sicherer.

Weiterhin teilte er mit, die Beteiligung von Schule und Kindergarten erfolgt grundsätzlich und verwaltungsintern. Die Anliegerversammlung sei für die privaten Grundstückseigentümer ange-setzt.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft bat, die Anlieger rechtzeitig über die gewählten Baumaterialien zu informieren. Die Anlieger würden Pflaster mit glatter Oberfläche wie z.B. im ausgebauten Abschnitt der Königstraße gegenüber solchem in der Pützweide bevorzugen. Außerdem wünschen die Anlieger eine Information über die angepasste Planung.

Er stellte die Frage, ob die vielen Änderungswünsche nicht zu einer komplett neuen Planungsvariante führen würden.

Die Anlieger hoffen, zusätzliche Kosten würden durch die Vermeidung von Überbreiten kompensiert.

→ Herr Schier teilte die Ansicht betr. der Pflasteroberfläche und sprach sich für Pflastersteine ohne Fase aus, die etwa auf gleichem Preisniveau liegen. Weiterhin ist für die Fahrbahn-deck-schicht die Verwendung eines Aufhellers vorgesehen, durch die mehr Licht reflektiert werden soll.

Die Verwaltung bietet den Anliegern die Möglichkeit an, sich aktiv über den Stand der Planung zu informieren. Die Verwaltung und insbesondere der Bereich Tiefbau steht für Fragen zur Verfügung.

Im Weiteren ist folgender Ablauf vorgesehen: Im Anschluss an die Anliegerversammlung werden die Anregungen gesammelt, bewertet und in eine ggf. modifizierte Planung eingearbeitet. Anschließend wird der VPLA über die Ergebnisse der Anliegerversammlung und die modifizierte Planung informiert. Nach Beschlussfassung über den Ausbau wird die Verwaltung den Anliegern rechtzeitig vor Baubeginn über die geplanten Bauarbeiten, unvermeidbaren Beeinträchtigungen und Baustellenansprechpartner informieren.

Die vorgetragenen Anregungen führen zu keiner neuen Planungsvariante. Die Anlieger haben die Planungsvariante E bevorzugt. Auf deren Grundlage wird die Verwaltung nun prüfen, inwieweit sich die Vorschläge in eine modifizierte Planung einarbeiten lassen.

Die Frage nach evtl. Kostensteigerungen konnte nicht beantwortet werden. Die Kostenangaben beruhen auf Schätzungen und beinhalten derzeit noch Unsicherheiten, die im Wesentlichen nach Vorlage der Submissionsergebnisse ausgeräumt werden können.

Der Sprecher der Anliegergemeinschaft zeigte sich zuversichtlich, dass eine modifizierte Straßenplanung entwickelt wird, die sowohl die Belange der Anlieger als auch die der Verwaltung berücksichtigen wird.

→ Herr Schier bedankte sich für die Vorbereitung, Zusammenstellung und den Vortrag der Anregungen.

Anschließend erklärte Herr Weber die Rechtslage zur Abrechnung der Straßenausbaubeiträge nach Kommunalabgabengesetz (KAG) in Verbindung mit der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 des KAG für straßenbauliche Maßnahmen.

Demnach ist eine Erneuerung so genannter vorhandener Straßen dann beitragsfähig, wenn die Anlage vollständig abgenutzt ist und die normale Nutzungsdauer (bei Verkehrsanlagen ca. 30 Jahre) abgelaufen ist. Diese Voraussetzung sind bei der Friedrichstraße erfüllt.

Grundlage für die Beitragsabrechnung stellen die tatsächlich entstehenden Straßenbaukosten dar, die auf Stadt und Anlieger entsprechend der Verkehrsbedeutung umgelegt werden. Die Friedrichstraße ist eine Haupterschließungsstraße, bei der die Kosten der Fahrbahn zu 60%, der Grünflächen zu 70% und der restlichen Anlagenteile zu 80% auf die Anlieger umzulegen sind.

Von den Baukosten des Mischwasserkanals ist der Kostenanteil auf Stadt und Anlieger umzulegen, der auf die Straßenoberflächenentwässerung entfällt. Das entspricht 28% der Kanalbaukosten. Davon beträgt der Anteil der Anlieger 80%.

Die Gesamtkosten einschließlich Kanalbau betragen nach aktuellem Kenntnisstand ca. 1.400.000 €. Der Anteil der auf die Anlieger umzulegen ist, beträgt 780.000 €.

Die geltenden Abrechnungsgrenzen und -tiefen der einzelnen Grundstücke regelt der Bebauungsplan Nr. 104. Die Bauliche Nutzung der Grundstücke wird entspr. o.g. Satzung über einen Faktor berücksichtigt. Gewerbegrundstücke werden zusätzlich mit dem Faktor 0,5 belegt.

Daraus ergibt sich folgende Beitragsbelastung:

1-geschossige Bebauung etwa 10 €/m<sup>2</sup>

2-geschossige Bebauung etwa 13 €/m<sup>2</sup>

3-geschossige Bebauung etwa 15 €/m<sup>2</sup>

4-geschossige Bebauung etwa 16 €/m<sup>2</sup>

Gewerbezuschlag etwa 5 €/m<sup>2</sup>

Es handelt sich um vorläufige, grob geschätzte Kosten, die erst nach Vorlage der Ausschreibungsergebnisse konkretisiert werden können.

Nach Baubeginn werden die Beitragsbescheide verschickt, die innerhalb eines Monats zu zahlen sind. Im Falle von Stundungsanträgen wäre ein Zinssatz von 6% fällig.

Die Kosten für den beantragten Geh- und Radweg auf der Vorgebirgsseite wären von den Anliegern zu 60% zu tragen.

Grundsätzlich sind auch die an den Weg in Richtung Stadtbahn angrenzenden Grundstücke zu veranlagen, da sie über die Friedrichstraße erschlossen werden.

Für das Schulgrundstück muss die Stadt Straßenausbaubeiträge von etwa 200.000 € zahlen. Das verpachtete Grundstück an der Ecke Siegesstraße/Friedrichstraße (Parkplatz Gaststätte) wird nicht in die Beitragsabrechnung einbezogen, da es im Bebauungsplan als Verkehrsanlage ausgewiesen ist.

Abschließend bietet Herr Weber eine individuelle Beratung zur Beitragsabrechnung und Beitragshöhe an.

Im Anschluss daran stellten einzelne Anlieger Fragen und gaben Anregungen zu Protokoll:

Ein Anlieger fragte nach dem Anschluss des Fußwegs zur Stadtbahn an die Friedrichstraße, da dieser als Erschließungsanlage für mehrere Wohnhäuser dient.

→ Herr Sander erklärte, der Anschluss sei mit abgesenktem Bordstein geplant, so dass die Befahrbarkeit gewährleistet wird.

Ein Anlieger gab zu bedenken, dass die in Variante C geplanten Fahrbahnanhebungen z.B. Krankentransporte erschweren würden.

Ein Anlieger bat um Prüfung, ob das Abbiegen aus der Neußer Straße nach rechts in die Friedrichstraße problemlos möglich sei.

→ Herr Sander sagte eine nochmalige Überprüfung zu.

Ein Anlieger fragte, wann die Informationsschreiben zur Kanalbaumaßnahme und zur Straßenbaumaßnahme verschickt werden.

→ Herr Schier teilte mit, dass über die Kanalbaumaßnahme voraussichtlich im Frühjahr 2012 und über die Straßenbaumaßnahme voraussichtlich erst im 2. Halbjahr 2012 informiert wird.

Eine Anliegerin bat um Auskunft, wie die Grundstücke während der Bauzeit erreicht werden können.

→ Herr Seipel teilte mit, dass der Ausbau abschnittsweise geplant sei und die Baustelle nach Möglichkeit weitgehend für den Anliegerverkehr geöffnet bleiben soll. Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten werden jedoch unvermeidbar sein.

Ein Anlieger erkundigte sich nach der voraussichtlichen Bauzeit der Straßenbaumaßnahme.

→ Herr Schier informierte über etwa 1 Jahr Bauzeit, in der der Linienbusverkehr über eine Umleitungsstrecke fahren werde.

Der OV Stadler fragte, ob die Sanierung undichter Grundstücksanschlussleitungen vom Anlieger zu zahlen wären.

→ Herr Schier antwortete, diese Leitungen werden vom AW untersucht und bei Undichtigkeit saniert. Die Kosten gehen zu Lasten des Grundstückseigentümers. Bei Schäden durch nachweisbare Fremdeinwirkung Dritter, hätte der Schadensverursacher zu haften.

Ein Anlieger, dessen Grundstück nicht an den Kanal in der Friedrichstraße angeschlossen ist, fragte nach, ob ihm im Zusammenhang mit der gepl. Kanalbaumaßnahme Kosten für die Sanierung der Grundstücksanschlussleitung entstehen.

→ Herr Schier verneinte das, da das Grundstück nicht an den Kanal der Friedrichstraße angeschlossen ist.

Der OV Stadler bat die Verwaltung, dem Sprecher der Anliegergemeinschaft einen Papierausdruck der modifizierten Planung zur Verfügung zu stellen.

→ Herr Schier sagte zu.

Abschließend bedankte sich Herr Schier für die Aufmerksamkeit, verabschiedete die Anlieger und beendete die Veranstaltung.

Bornheim, 16.01.2012

  
(Glistau)