

Niederschrift

über die Informationsveranstaltung vom 01.02.2023 in der Stadthalle Troisdorf (Kölner Str. 167) zum erneuten Ausbau der Straßen "Farnweg" und "Ginsterweg", in Troisdorf-Spich.

Das Straßenausbaukonzept zum Ausbau der Straßen "Farnweg" und "Ginsterweg" wurde vor Beginn der Veranstaltung mehrfach im Saal als Papierpläne ausgehängen.

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Teilnehmer:

Herr Esch	- Amt 66	Amtsleitung
Frau Meyer	- Amt 66.2	Sachbearbeiterin
Frau Schwirian	- Amt 60.2	Sachbearbeiterin
Herr Zemke	- Amt 66.1	Sachbearbeiter
Frau Sprenger	- Ingenieurbüro	Brendebach Ingenieure GmbH
Anliegende		

1) Begrüßung und Erläuterung

Herr Esch begrüßte die erschienen Anliegenden und eröffnet die Bürgerinformationsveranstaltung mit dem Hinweis, die Veranstaltung in drei Abschnitte zu unterteilen. Der erste Abschnitt soll den finanziellen Rahmen und die Rechtslage im Beitragsrecht skizzieren, der sodann von Frau Meyer vorgetragen wurde. Im zweiten Abschnitt wurde der technische Ausbau der Straße anhand der Planung im Detail von Herrn Zemke erläutert und vorgestellt. Der dritte Teil über das Straßenbegleitgrün wurde von Frau Schwirian vorgetragen.

Es wurde darauf hingewiesen, dass für die Erstellung der Niederschrift eine Tonbandaufnahme der Veranstaltung erstellt wird, die nach Fertigstellung der Niederschrift wieder gelöscht wird.

Die dargestellte Planung verstehe sich nicht als eine endgültig festgelegte Ausbauplanung, sondern lediglich als Konzept, das mit den Anliegenden diskutiert werden kann. Vorgetragene Änderungswünsche der Anliegenden werden anschließend dem Ausschuss für Mobilität und Bauwesen vorgelegt, dem auch die endgültige Entscheidung über den Ausbau obliegt.

2) Straßenausbaubeiträge (Vortrag Frau Meyer)

- Für die erneute Herstellung der Straßen "Farnweg" und "Ginsterweg" sind grundsätzlich durch die Anliegenden Beiträge zu zahlen (Straßenausbaubeiträge).

Rechtsgrundlagen sind das Kommunalabgabengesetz (KAG) des Landes Nordrhein-Westfalen und die Satzung der Stadt Troisdorf.

- Gem. § 8 Abs. 1 Satz 2 KAG wird das Ermessen bei Beiträgen für den öffentlichen Verkehr gewidmete Straßen, Wege und Plätze eingeschränkt: Es besteht eine Erhebungspflicht!
- Die Straßenausbaubeiträge werden auf Grundlage des beitragsfähigen Aufwands berechnet, der der Stadt Troisdorf entsteht.

Hierzu zählen die Kosten für den Straßenbau, einschließlich Vermessung, Planung und Straßenbegleitgrün

Nicht zum beitragsfähigen Aufwand zählen z.B. die Kosten für Angleichungsarbeiten auf den Privatgrundstücken.

- Der Gesamtaufwand wird für den Farnweg und Ginsterweg zusammen auf ca. 1.059.300,00 € geschätzt.
- Der Anteil der Anliegenden richtet sich nach der Straßenart. Der "Farnweg" und der "Ginsterweg" sind als Anliegerstraßen eingestuft. Der Anteil der Beitragspflichtigen beträgt nach der Satzung in Anliegerstraßen 55 %. Von dem beitragsfähigen Aufwand sind damit ca. **582.615,00 €** auf die Anliegenden zu verteilen.
- Die Landesregierung NRW hat ein landeseigenes Förderprogramm beschlossen. Es sollen nach der Förderrichtlinie vom 03.05.2022 100 % des umlagefähigen Aufwands gefördert werden! Antragsberechtigt sind alle Gemeinden und Gemeindeverbände in Nordrhein-Westfalen.
- Die Förderung kann erst nach Prüfung aller Schlussrechnungen, Wertung aller im Rahmen einer Anhörung vorgebrachten Einwendungen und vor Erlass des endgültigen Festsetzungsbescheides durch die Stadt Troisdorf beim Land NRW beantragt werden. Bei Bewilligung erfolgt die Förderung als Zuweisung des Landes an die Kommunen. Die Förderung wird erst über die endgültigen Festsetzungsbescheide an die Beitragspflichtigen weitergegeben.
- Beitragspflichtig sind alle Grundstücke, die von den Straßen "Farnweg" und "Ginsterweg" aus einen Vorteil erhalten, also von ihnen aus baulich, gewerblich, landwirtschaftlich oder gärtnerisch nutzbar sind.
- Die Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes erfolgt nach den tatsächlichen Grundstücksflächen und nach dem Maß ihrer Nutzbarkeit

Schritt 1: Verteilung auf die Grundstücksflächen - es wird die tatsächliche Grundstücksfläche nach dem Kataster zugrunde gelegt. Bei Grundstücken, die zu mehreren öffentlichen Straßen beitragspflichtig sind, wird die Grundstücksfläche um ein Drittel ermäßigt.

Schritt 2: Berücksichtigung des Maßes der Ausnutzbarkeit der Grundstücke - die nach Schritt 1 festgestellte zu berücksichtigende Grundstücksfläche wird mit einem Faktor vervielfacht.

Der Faktor richtet sich nach der Bebaubarkeit: Bei eingeschossiger Bebaubarkeit wird der Faktor 1,00 und bei einer zweigeschossigen Bebaubarkeit der Faktor 1,25 zugrunde gelegt. Handelt es sich um ein Gewerbe, so wird der Faktor nochmals um 0,5 erhöht.

- Die ermittelte und zugrunde zulegende Beitragsfläche beträgt zu diesem Zeitpunkt: 32.699,58 qm.
- Je qm Grundstücksfläche beträgt der Beitrag nach dem heute geschätztem Aufwand:
 - bei eingeschossiger Bebaubarkeit: 17,82 €
 - bei zweigeschossiger Bebaubarkeit: 22,27 €
- Die Abrechnung erfolgt nach den tatsächlich entstandenen Kosten und zwar heute auf Grundlage einer Kalkulation (Schätzkosten) und bei der Endabrechnung auf Grundlage der tatsächlichen Kosten = "centgenau"
- Beitragspflichtig ist derjenige, der im Zeitpunkt des Beitragsbescheides im Grundbuch als Eigentümer oder Erbbauberechtigter des Grundstückes ist. Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner. Bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Eigentümer mit ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.
- Der Beitrag wäre einen Monat nach Bekanntgabe des Beitragsbescheides fällig. Im Einzelfall kann die Stadtkasse auf begründeten Antrag eine Stundung und / oder Ratenzahlung gewähren. Die gestundeten Beträge wären allerdings zu verzinsen.

3) Fragen zu Straßenausbaubeiträgen (Beantwortung im Wesentlichen von Frau Meyer; tlw. auch durch Herrn Esch und ein Beitrag durch Herrn Zemke)

I. Wieviel Prozent Vorausleistungen sind geplant bzw. wieviel müssen die Anliegenden in Vorkasse gehen? Jede*r Eigentümer*in bekommt einen Beitragsbescheid? Gibt es Vorbescheide?

*Die Stadt Troisdorf hat sich gegen eine Erhebung von Vorausleistungen der Anliegenden bzw. Eigentümer entschieden. Zweck der Förderung ist eine finanzielle Entlastung der anliegenden Eigentümer*innen. Es wird jedoch nochmal betont, dass es sich bis zur Bewilligung der Förderung durch das Land NRW um eine vorbehaltliche Förderung handelt. Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist nicht abgeschafft worden. Jede*r Eigentümer*in erhält für jedes eigene Flurstück bzw. für jeden eigenen Eigentumsanteil einen separaten Beitragsbescheid.*

II. Was heißt „erneuter Ausbau“? (Antwort Hr. Esch)

Da diese Straße bereits existiert bzw. schon einen „normalen“ Straßencharakter hat, konnte hier rechtlich von einem „erneutem Ausbau“ ausgegangen werden.

III. Was passiert, wenn sich später Schäden nach dem Ausbau an der Verkehrsfläche ergeben? (Baufirma ist pleite, Schadenersatzansprüche, etc.)

Gewährleistungsansprüche zählen nicht mehr zum beitragsfähigem Aufwand. Nach „Eintritt der sachlichen Beitragspflicht“, d.h. nach Beendigung der Maßnahme, werden keine weiteren Straßenausbaubeiträge mehr erhoben.

Hinweis Herr Zemke: Die Baufirma muss nach Abschluss der Maßnahme eine Gewährleistungsbürgschaft abgeben, mit der auftretenden Mängel nach der Abnahme bis zum Gewährleistungsende (i. d. R. 4 Jahre) beglichen werden könnten.

III. Können später noch Kosten aus der erstmaligen Herstellung erhoben werden?

Beiträge der erstmaligen Erschließung werden nicht mehr erhoben.

V. Was passiert, wenn man bereits an einer anderen anliegenden Straße betragspflichtig war?

Bei Grundstücken, die zu mehreren öffentlichen Straßen betragspflichtig sind, wird die Grundstücksfläche um ein Drittel ermäßigt.

VI. Was passiert, wenn die Fördermittel aufgebraucht sind oder die Förderung eingestellt wird bevor der Förderantrag gestellt wird?

Frau Meyer führt auf, dass die Verwaltung erst mit der Endabrechnung beginnen kann, sobald sämtliche Schlussrechnungen eingegangen sind. Erfahrungsgemäß erfolgt dies erst deutlich später als die tatsächliche Baufertigstellung. Zudem müssen von der Verwaltung auch andere Straßen beitragsrechtlich bearbeitet werden. Die Stadt tut alles daran, die Maßnahme fristgerecht abzurechnen.

VII: Sind die Kosten der Vermessung in den Straßenausbaubeiträgen enthalten?

Neben den Kosten für den Straßenbau sind auch die Kosten für Vermessung, Planung und Straßenbegleitgrün enthalten.


Meyer, 66.2

4) Straßenausbaukonzept (Vortrag Herr Zemke)

Herr Zemke stellte die Planung als vorläufiges Konzept für die erneute Herstellung der Straßen "Farnweg" und "Ginsterweg" vor.

- Mit Beschluss des Straßen- und Wegekonzepts im Rahmen der Haushaltsplanberatungen 2021/2022 wurde die erneute Herstellung der Straßen "Farnweg" und "Ginsterweg" in das Straßenausbauprogramm mit aufgenommen.
- Planung liegt innerhalb der gültigen öffentlichen Parzellen bzw. Flurstücken der Stadt
- Der "Farnweg" und "Ginsterweg" soll als Anliegerstraße verkehrsberuhigter Bereich ausgebaut werden
- Die Einbahnstraße soll erhalten bleiben
- Vorgesehen ist eine Mischverkehrsfläche in Pflasterbauweise mit ausgewiesen Stellplätzen (38 Stück) und Straßenbegleitgrün:
Die verkehrsrechtliche Ausweisung sieht damit vor, dass nur auf entsprechend ausgewiesenen, also markierten Flächen, geparkt werden darf.
- Im Kurvenbereichen und der T-Kreuzung sollen asphaltiert werden, um die Horizontalkräfte, die beim Wenden von LKW (Schwerlast) im Straßenbelag entstehen, besser aufnehmen zu können
- Die Beleuchtung wird komplett erneuert
- Das Ausbaukonzept erstreckt sich über ca. 410 m mit einer Regelquerschnittsbreite von ca. 8,30-8,50 m. Die Durchfahrtsbreite ist mindestens 3,50 m
- An vielen Grundstücksgrenzen wurde eine Grenzüberbauung auf die öffentliche Fläche festgestellt. Bei geringfügigen Überschreitung und der Art der Befestigung wird hier auf einen Rückbau verzichtet.

Bei nachfolgenden Hausnummern ist ein Rückbau erforderlich:

- a. Farnweg H.-Nr. 1-3a: Rückbau der Grenzbebauung von Pflasterflächen erforderlich
- b. Farnweg H.-Nr. 10-22: Rückbau der Grenzbebauung von Pflaster-/ Plattenflächen und Asphaltbefestigungen erforderlich
- c. Farnweg H.-Nr. 10+12: Rückbau der Zäune erforderlich
- d. Knick bei Ginsterweg H.-Nr. 7-11 ist ein Rückbau der Pflaster-/ Plattflächen sowie Entwässerungsrinnen für den Grenzausbau erforderlich
- e. Farnweg H.-Nr. 10-12: Zäune müssen von Anliegenden zurück gebaut werden
- f. Ginsterweg H.-Nr. 1 + 2 / Ecken zur *Spichbuschstraße*: Rückbau von Zäunen!

Rückbau der Zäune (nicht oberflächenebenen Bereich u.a. z.B. auch hecken) im Vorfeld durch Privat erforderlich!

Teilweise waren die entsprechenden Anliegenden von den betroffenen Grundstücken anwesend. Ebenfalls werden Betroffene nochmals dazu zeitnah angeschrieben!!!

- **Grundstückszufahrten:**
 - Wenn neue private Zufahrten/ Stellplätze geplant sind bitte schnellstmöglich der Stadt bzw. mir mitteilen. (Anträge für neue Zufahrten müssen grundsätzlich noch beim Bauordnungsamt beantragt werden.)
- Die Abgrenzung zwischen öffentlicher und privater Fläche erfolgt i.d.R. mittels Tiefbordstein (**Variante 1**). Dabei befindet sich die Betonrückenstütze auf der privaten Fläche. Sollte ein Anliegender dies nicht wollen, kann alternativ auch ein Winkelstein (**Variante 2**) verbaut werden. Wenn ein Winkelstein verbaut werden soll, müssen sich die entsprechenden Eigentümer kurzfristig bei Herrn Zemke melden, damit dies in der Ausschreibung berücksichtigt werden kann.
- Die Angleichungsarbeiten werden bis zu einer Tiefe von maximal 2,00 m in das Grundstück ausgeführt.
- **Kooperation** für die Bauausführung mit Abwasserbetrieb AöR (ABT)/ Stadtwerke Troisdorf (SWT) / Troiline GmbH (Versorger) angestrebt (Kostensynergie)
- **Baubeginn:**
 - ABT/SWT/Troiline ab circa Mai 2023
 - Straßenbau ab Anfang 2024
- Die Bauzeit beträgt ca. ein halbes Jahr für die Versorger und 4 Monate für den Straßenbau.
- **Bauende** voraussichtlich Frühjahr/ Sommer 2024
- Vor Beginn der Baumaßnahme erhalten die Anliegenden ein Bürgerinformationsschreiben mit den erforderlichen Kontaktdaten.
- Während der Baumaßnahme ist eine Vollsperrung mit „Anlieger frei“ geplant. Sollte in einer Bauphase die Zufahrt zum Grundstück nicht möglich sein, erhalten die betroffenen Anliegenden eine separate Benachrichtigung von der ausführenden Baufirma.

Sicher gestellt ist immer die fußläufige Erreichbarkeit der Grundstücke. Für den Fall, dass Anliegende während der Bauphase Anlieferungen erwarten oder beispielsweise Umzüge geplant haben, sollte das rechtzeitig mit der Baufirma kommuniziert werden. Die Stadt Troisdorf vereinbart grundsätzlich mit den beauftragten Baufirmen, die Straßenbauabschnitte vor einem Wochenende so auszubilden bzw. so zu gestalten, dass sowohl die Erreichbarkeit der Grundstücksgrenze mit dem PKW möglich ist als auch eine Erreichbarkeit für Feuerwehr- und Rettungsdienst zu jeder Zeit gewährleistet ist.
- Ebenso ist die Müllentsorgung über den Zeitraum der Bautätigkeiten sichergestellt. Wenn die RSAG während der Bauphase die Straße nicht befahren kann, werden die Mülltonnen von der Baufirma an die Einfahrt gebracht und anschließend bei entsprechender Kennzeichnung (durch die Anliegenden) wieder den Häusern zugeordnet werden können.
- **Anmerkungen dieser Veranstaltung und aus dem Klima- und Umweltausschuss werden für die Ausbauplanung geprüft.**

Vorlagen und Niederschriften sind dem städtischen Ratsinformationssystem der Stadt entnehmen. (MoBau 23.02. – im öffentlichen Teil der Sitzung)

5) Fragen zum Straßenausbaukonzept (Beantwortung durch Herrn Zemke tlw. auch durch Herrn Esch und Frau Sprenger)

5.1 Allgemeine Fragen zum Straßenausbaukonzept:

Allgemeine Hinweise nochmal wiederholt, die nachträglich nochmal gefragt wurden, die bereits im Vortrag thematisiert wurden:

Angleichungen der privaten angrenzenden Flächen werden maximal bis zu 2,00 m tief vorgenommen um eine regelkonforme höhenmäßige Anpassung bzw. Anschlüsse der privaten Flächen an die neuen Straßenhöhen vornehmen zu können. Da die Straße im Bestand nur wenig Längsgefälle hat, wird es an einigen Stellen Anpassungen geben müssen um die Straßenentwässerung gewährleisten zu können. Zur Gewährleistung muss ein „Mindestegefälle“ dafür in der Straßenplanung berücksichtigt werden. Angleichungsarbeiten in den privaten Grundstücksteilen sind nicht betragsfähig.

Zäune und Büsche bzw. alle Dinge die nicht ebenerdig sind, müssen auf Kosten und durch die Anliegenden zurückgebaut werden. Ebene Überbauungen wie Pflaster, Platten oder Asphalt werden auf Kosten und durch die Stadt im Zuge des Straßenbaus mit zurückgebaut.

Oftmals wurde moniert, dass die Grundstücke teilweise kleiner werden würden bzw. Flächen „geklaut“ werden. Die festgelegten Katastergrenzen liegen heute teilweise nicht wie im Bestand derzeit zu erkennen bzw. zu vermuten sind. Die Grundstücke werden nicht kleiner. Der Ausbau erfolgt in den heute gültigen Katastergrenzen.

Im Zuge des Ausbaus wird die Beleuchtung erneuert. Im Zuge der Planung werden die Standorte der neuen Leuchten noch geplant und werden sich erfahrungsgemäß nicht mehr an den im Bestand befindlichen Standorten befinden.

Abstellmöglichkeiten wurden mehrfach von den Anwesenden nicht gewünscht, da es wohl genug Vorrichtungen auf den privaten Grundstücken gäbe (weiteres s. 6. Meinungsbild).

Die Kosten für den konventionellen Straßenbau im Gegensatz zu der vorgestellten Planung haben keine Kostenrelevanz, da beide Bauweisen kostenmäßig gleich anzusetzen sind.

I. Wurden alle Versorger angefragt für eine mögliche Mitverlegung im der Zuge der Maßnahme? Werden Leerrohre für weitere mögliche Versorger mitverlegt?

Telekom wurde informiert und wird weiter über den zeitlichen Verlauf informiert. Derzeit besteht kein Interesse. Für den Breitbandausbau werden Leerrohre mit verlegt.

II. Kann der Radius in den Kurven „entschärft“ werden?

Die Straßen werden hier nicht als Abkürzungen dienen, sodass die gewählten Radien passend sein sollten. Die Befahrbarkeit wurde mit Schleppkurven überprüft.

III. Belastbarkeit der Straße: Asphalt besser als Pflaster?

In Kurvenbereichen wurde Asphalt vorgesehen. Auf gerade Strecken bzw. dort wo kaum Rangierkräfte wirken, sind kaum Verformung aus Erfahrungswerten zu verzeichnen.

V. Was wird als Höhenreferenzpunkt für die „neue“ Straße angesetzt?

Die Straße bleibt etwa in der aktuellen Bestandshöhe. Auf Grund der Entwässerungssituation und der geringen Neigung sind Verbesserungen in Planung vorzunehmen (Berücksichtigung

von Starregenereignissen) wodurch die Bestandhöhen aus Erfahrungen um +/- 10 cm variieren können. Einfahrten müssen dann teilweise reguliert werden.

VI: Muss für den Straßenbau der Kanal vergrößert oder tiefer werden?

Für den Straßenbau ergibt sich keine größere Fläche als im Bestand, sodass kein größerer Kanal und auch keine Tieferlegung erforderlich sind. Bezüglich der Grundstücksentwässerungsanlagen und einer möglichen Herstellung von Revisionsschächten bzw. für sämtliche Hausanschlüsse werden die Eigentümer vom Abwasserbetriebe und Stadtwerken noch angeschrieben. Der Abwasserbetrieb und die Stadtwerke prüfen den aktuellen Stand, insbesondere an Anschlussbereiche, die unmittelbar Grenze zur Straßenfläche liegen, und werden dies bei der weiteren Planung berücksichtigen. Alle Maßnahmen die vom Abwasserbetrieb und den Stadtwerken durchgeführt werden, sind nicht Bestandteil des Straßenbaus und somit mit auch in diesem Zusammenhang nicht betragsfähig.

VII. Was für Fahrzeuglängen passen tatsächlich in die Schrägparkstände?

Die Stellplätze sind nach den gem. den aktuellen Richtlinien geplant und haben die erforderlichen Abmessungen. Erfahrungsgemäß sind die Flächen ausreichend. Grundsätzlich sind die Stellplätze nur für PKW oder maximal kleinere Lieferwagen vorgesehen. Transporter oder größere Fahrzeuge sind zulässig.

VIII. Werden auch die Bewohner*innen in der Straße über den aktuellen Sachstand der Planung informiert?

Nein, nur Eigentümer werden persönlich schriftlich informiert. Über einen Presseartikel wurde diese Veranstaltung in der Öffentlichkeit publik gemacht. Hausverwaltungen werden nicht explizit angeschrieben, dies muss über die Eigentümer weitergeben werden.

5.2 konkrete Fragen zum Straßenausbaukonzept:

Farnweg 12-22: Parksituation: kommt man aus den Parkplätzen noch raus?

Diese Situation wird nochmal überprüft und ggf. angepasst.

Farnweg 12: In der nächsten Zeit wird eine private Baumaßnahme für Feuchteschaden/Freilegung der Hauswände durchgeführt. Könne dort Arbeitsmaterial und Container gelagert werden?

Grundsätzlich können während der Straßenbaumaßnahmen keine Container oder ähnliches im öffentlichen Bereich abgestellt werden. Hier müssen dann Flächen auf dem privaten Grundstück genutzt werden. Um keine Behinderungen während der Baumaßnahme zu haben, wird gebeten, sobald das Informationsschreiben der Baufirma zum Baustart zum Straßenausbau erhalten wurde, Kontakt mit der Firm aufzunehmen um die Bauaktivitäten koordinieren zu können. Hierzu kann aber auch gerne im konkreten Einzelfall Kontakt mit der Stadt vorab aufgenommen werden.

Ginsterweg 7-11: Wieso werden die Grundstücke kleiner? Wer trägt die Kosten für den Rückbau der Überbauungen?

Siehe hierzu Infos zum Vortrag oder in den allgemeinen Fragen.

Ginsterweg 14: Stellplatz hinter der Garage wird seit 20 Jahren benutzt. Dies Zuwegung müsse berücksichtigt werden. Ebenfalls sind in den Zäunen (auch an Haus Nr.16) an der Grundstücksgrenze zum Farnweg noch zwei Törchen, deren Zugang ebenfalls gewährleistet werden müssten.

Diese Situation wird nochmal überprüft und ggf. angepasst.

Farnweg 2: Werden Leerrohre für die Telekommunikation mit berücksichtigt bzw. auch geplant?

Hierzu wurde von dem Ingenieurbüro als auch von Teilnehmenden vom Abwasserbetrieb bzw. Stadtwerken bestätigt, dass Leerrohre für Glasfaser bei der Planung berücksichtigt, bzw. mit verlegt werden.

6) Straßenbegleitgrün (Vortrag Frau Schwirian)

- Die Planung entstand in enger Zusammenarbeit verschiedener Ämter und Fachabteilungen. Das Amt für Umwelt- und Klimaschutz war von Anfang an daran beteiligt.
- Ziel war es neben der Erschließung und dem Parken, für die Anliegerstraße eine gesteigerte Aufenthaltsqualität herzustellen. Nutzer des öffentlichen Verkehrsraumes sind nicht nur Pkws, sondern auch Fußgänger, spielende Kinder, etc.
- Die Integration von Straßenbegleitgrün erfüllt verschiedene Funktionen. Neben den verkehrsberuhigenden und leitenden Eigenschaften tragen Grünflächen auch zu einer optischen Aufwertung bei. Bäume im öffentlichen Straßenraum geben diesem einen Charakter.
- Von großer Wichtigkeit sind ebenso die vielfältigen ökologischen Funktionen. Straßenbegleitgrün bietet Rückzugs- und Teillebensräume für viele Tier- und Pflanzenarten, Verbessert das Kleinklima, besitzt Immissionsschutzwirkungen und ermöglicht die örtliche Versickerung von Niederschlagswasser.
- Die Ausgestaltung des Straßenbegleitgrünes ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und auch vom Wunsch der Anliegernden. Sie kann von einfachen Blühsaadmischungen über eine funktionale Strauchpflanzung, bis hin zu aufwendigen Pflanzkonzepten reichen.
- Es besteht die Möglichkeit zusammen mit der Stadt Grünpatenschaften abzuschließen bei denen Bürgerinnen und Bürger bei der Bepflanzung und der Pflege der Beete aktiv mithelfen können. Das Amt für Umwelt und Klimaschutz ist für Anregungen bei der Gestaltung der Beete offen und würde sich über eine Beteiligung sehr freuen.
- Die Auswahl der Straßenbäume richtet sich ebenfalls nach den örtlichen Voraussetzungen, wie Straßenquerschnitt, Platz-, Licht- und Bodenverhältnissen.
- Vorausgewählt wurden 2 verschiedene Arten. Zum einen die Blumen-Esche *Fraxinus ornus* und zum anderen die Schein-Akazie *Robinia pseudoacacia* 'Nyrsegi'. Beide Baumarten eignen sich aufgrund ihrer Wuchseigenschaften und Umgebungsansprüche für das Gebiet des Straßenausbaus.
- Beide Baumarten wurden bereits durch das Amt für Umwelt- und Klimaschutz als zukunftsfähige Klimawandelgehölze und besonders insektenfreundliche Arten vorausgewählt.

7) Fragen bzw. Anmerkungen zum Straßenbegleitgrün (Beantwortung durch Frau Schwirian, tlw. auch durch Herrn Esch)

I. Warum muss noch mehr „Grünzeug“ im Straßenraum gepflanzt werden, wenn wir doch so viel Grün in der Umgebung und in unseren Gärten haben?

Straßenbegleitgrün hat mehr Funktionen, als nur die Straße visuell zu begrünen. Ziel und Anspruch der Planung ist es den versiegelten Anteil der Straße möglichst gering zu halten um die Auswirkungen von Starkregenevents abzuschwächen. Jeder Quadratmeter versiegelte Fläche hat einen Effekt. Vielleicht nicht unmittelbar bei Ihnen vor Ort, aber weiter betrachtet hat dies große ökologische und gesellschaftliche Folgen.

II. Die Pflanzflächen für das Straßenbegleitgrün sind zu groß. Anstatt der Bäume sollten lieber mehr Parkplätze gebaut werden!

Es stimmt, dass die derzeit geplanten Baumscheiben groß bemessen worden sind, aber diesen Platz brauchen Bäume auch. Vorweg wurde das Beispiel Paul-Müller-Str. angeführt um gegen einen Pflasterbelag zu argumentieren. Aber hierzu muss gesagt werden, dass bei der Paul-Müller-Str. die damaligen Baumscheiben viel zu klein ausgefallen sind. Zusätzlich hat man sich damals unpassender Weise für Linden als Bepflanzung entschieden. Durch die sehr engen Platzverhältnissen im Wurzelraum haben diese den Pflasterbelag stellenweise stark angehoben haben. Die Fehler aus der Vergangenheit wollen wir nicht wiederholen. Platzverhältnisse und Baumarten sollten im Einklang sein, zum Querprofil der Straße passen und diese sinnvoll gliedern. Wir als Stadt sind uns der sozialen und ökologischen Verantwortung bewusst und wollen dementsprechend hier im öffentlichen Straßenraum zukunftsorientiert handeln.

III. Durch Ihren Idealismus nehmen Sie nutzbare Flächen einfach weg. Ich möchte vor meinem Haus keinen Baum, wo sich jeden Tag die Hunde erleichtern und der Dreck von den Bäumen runterfällt.

Wir verbringen die freie Zeit in unseren Gärten und nicht auf der Straße. Das Grünkonzept sieht zu viele Grünflächen von, kann man diese reduzieren?

Wir können gerne noch einmal evaluieren, ob an einigen Stellen die Baumbeete reduziert werden können um eventuell weitere vollwertige Stellplätze zu schaffen. Wo dies nicht der Fall ist sollten die „Restflächen“ jedoch weiterhin entsiegelt und bepflanzt werden.

IV. Sie sprachen von Blühaspekten bei den ausgewählten Baumsorten. Es mag ja sein, dass die blühenden Bäume schön aussehen, aber sie könnten auch die Abflüsse verstopfen.

Diese Frage wurde bei der Veranstaltung auf Grund von weiteren Zwischenfragen nicht beantwortet. Die Antwort erfolgt daher erst im Protokoll:

Durch ausreichend groß bemessene Pflanzbeete kann dem Laubeintrag/Blütenfall in den Straßenraum entgegengewirkt werden.

V. Im Sinne von Ökologie und Ökonomie, wurde da schon mal über solarbetriebene Straßenlaternen nachgedacht?

Bei der Straßenbeleuchtung werden nur noch LED Leuchtelemente implementiert und auch Nachtdimmung wird immer wieder thematisiert. Hier müsste man sich aber noch einmal an die Stadtwerke wenden und dort das entsprechende Konzept erfragen.

VI. Kann man an den Straßenlaternen zukünftig dann auch seine Elektro-Auto laden?

Es gibt Studien die aufzeigen, dass das Laden von E-Autos an Beleuchtungselementen recht schwierig ist weil sich dann an jeder Straßenlaterne ein entsprechender Parkplatz befinden

muss. Zudem ist die Energieversorgung von Lampen und E-Fahrzeug nicht die gleiche. Wir werden diese Anregungen aber gerne an die Stadtwerke weitergeben.

VII. Wie hoch werden die ausgesuchten Bäume denn wirklich? Zu große Bäume könnten Dächer beschatten, welche zukünftig vielleicht mit Solaranlagen ausgestattet werden könnten. Ist versickerungsfähiges Pflaster hier im Bereich der Wasserschutzzone vorgesehen? Wurde beachtet, dass in Bereichen mit direkt angrenzender Bebauung das Pflaster „vermoosen“ kann? Kleinere Anliegerstraßen werden zudem seitens der Stadt nicht bei der Laubentsorgung unterstützt. Wird sich das denn zukünftig ändern?

Diese Fragen wurden bei der Veranstaltung auf Grund von weiteren Zwischenfragen nicht beantwortet. Die Antwort erfolgt daher erst im Protokoll:

Es wurden 2 verschiedenen Straßenbaumtypen ausgewählt. Zum einen die mittelgroße Blumen-Esche, welche als Leitbaumart für die Aliegerstraße angedacht ist, also vorrangig gepflanzt werden soll und zum anderen die größere Schein-Akazie. Diese soll bei ausreichenden Platzverhältnissen im Kronen- und Wurzelraum nur punktuell gepflanzt werden und entsprechende Akzente setzen.

Das Straßenausbaugelände befindet sich in der Trinkwasserschutzzone III b. Dabei gibt es die Auflage, dass alle Fahrbahn- und Parkplatzflächen im öffentlichen und privaten Bereich keine Versickerung zulassen dürfen. Dementsprechend wurden die Pflasterbelege auch ausgewählt. Angedacht war, dass die Bereiche der ursprünglich geplanten Fahrradabstellflächen in versickerungsfähigem Ökopflaster ausgeführt werden sollen.

Mit Vermoosungen des Pflasters ist nicht zu rechnen. Das anfallende Niederschlagswasser wird durch entsprechendes Gefälle umgehend abgeführt. Zudem wird davon ausgegangen, dass sämtliche gepflasterten Flächen stark genug frequentiert werden um damit eventuell aufkommendem Bewuchs entgegenzuwirken.

Laubbildung bei Bäumen ist ein natürlicher Prozess, welcher für den Stoffwechsel und die Humusbildung unabdingbar ist. Die ausgewählten Baumarten sind keine Produzenten von sehr großen oder schwer zersetzbaren Laubmassen wie bspw. Platanen oder Eichen. Ebenso wird angestrebt durch die größeren Baumscheiben den Bäumen ausreichend Fläche zur Verfügung zu stellen um einen Großteil der anfallenden Blätter im direkten Umfeld aufzufangen. Dies dient auch dem Winterschutz der Unterpflanzung. Daneben gibt es von der Stadt Troisdorf den Laubabholservice. Bei diesem werden Bürgerinnen und Bürger bei der Laubentsorgung auf besonders belasteten öffentlichen Verkehrsflächen unterstützt.

VIII. Hat denn überhaupt mal jemand nachgezählt ob es bei dem seitens der Stadt präsentierten Entwurf überhaupt weniger Stellplätze für Pkws gibt? Ich glaube nämlich, dass dies nicht der Fall ist und es eigentlich mehr Parkplätze entstehen. Zudem gibt es zwar derzeit einen Fußweg, dieser ist aber immer so vollgestellt und zugeparkt, dass man als Fußgänger sowieso schon auf der Straße laufen muss.

Wenn die Längsparkplätze so wie sie jetzt sind beibehalten werden sollen, können weniger Parkplätze zur Verfügung gestellt werden als wie bei den vorgeschlagenen Schrägparkständen.

VII. Wer unterliegt der Kehrpflicht? Wird dies von der Stadt übernommen? Wie weit in den Straßenraum hinein muss von den Anliegenden gekehrt werden? Und wie sieht es mit der Streupflicht im Winter aus?

Hier wurde auf die Satzung der Stadt verwiesen. Es wird davon ausgegangen, dass der Umfang nicht erhöht werden muss.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Schir...' followed by a flourish.

Schwirian, 60.2

8) Meinungsbild

Nach der Vorstellung der drei Abschnitte mit den jeweiligen Fachbereichen wurde jeweils hitzig über die Ausbauvariante als Mischverkehrsfläche diskutiert. Zunächst wurde bis zur Frage 4 von den Anwesenden ein klassischer Ausbau der Straße favorisiert und das vorgestellte Straßenausbaukonzept als verkehrsberuhigten Bereich negiert.

Die Verwaltung hat dann nochmal die Vorteile für einen verkehrsberuhigten Bereich in einer Wohnstraße zusammengefasst. Aus heutiger Sicht sei die vorgeschlagene Variante empfehlenswert, da auch die Qualität der Verkehrsfläche hochwertiger und nachhaltiger anzusehen was ebenfalls auch als wertsteigern der Grundstücke bzw. Immobilien zu bewerten ist. Daraufhin gab es einige weitere befürwortende Beiträge für das vorgestellte Straßenausbaukonzept, wodurch sich das grundlegenden anfängliche Meinungsbild änderte.

U.a. wurden als positive Aspekte/ Vorteile eine Verbesserung der Geschwindigkeitsreduzierung durch den verkehrsberuhigten Bereich (Schrittgeschwindigkeit rechtlich vorgegeben durch entsprechende Beschilderung!), der Entwässerungssituation durch die Pflasterbauweise (Versickerung von Oberflächenwasser durch Fugenanteil), einen Vorrang für Fußgänger die Mischverkehrsfläche zu benutzen, aber auch im Fall von Aufbrüchen (es entstehen keine „Flickenteppiche“ wie bei Asphaltaufbrüchen) von den Anwesenden erkannt.

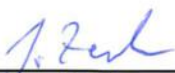
Herr Esch veranlasste zum Abschluss der Diskussion ein Meinungsbild schlussendlich über folgende Punkte bzw. konkrete Fragestellungen:

Meinungsbild – Ergebnisse		
<i>Anzahl der zu Beginn anwesenden Stimmen 14/ teilweise wurde die Veranstaltung von einzelnen Personen vorzeitig verlassen</i>		
1. Sollen Fahrbahnschwellen vorgesehen werden?		
	Ja	Nein
Fahrbahnschwellen		einstimmig
2. Sollen die Fahrradabstellmöglichkeiten (in den ausgewiesenen Flächen) beibehalten werden?		
	Ja	Nein
Fahrradabstellmöglichkeiten	0	einstimmig
3. Soll auf Straßenbegleitgrün verzichtet werden für mögliche Stellplätze?		
	Ja	Nein
Reduzierung Grünflächen für Stellplätze	51	0
4. Soll nochmal eine neue Planung durchgeführt werden, wo rechts und links Gehwege sind und in der Mitte eine Fahrbahn mit Längsparkständen vorgesehen wird?		
	Ja	Nein
Neue Planung	1	Mehrheitlich (Restliche Anwesende)

Veranstaltungsende ~ 20:05 Uhr

9) grundstücksspezifische nicht allgemeine Einzelfragen:

Anschließend konnten Fragen zu den Straßenausbaubeiträgen bei Frau Meyer und zum Straßenausbaukonzept bei Herrn Zemke gestellt werden.


Zemke, 66.1