

## Niederschrift

**zur Bürgeranhörung am Dienstag, 28.08.2012, im Sitzungssaal  
des Rathauses Niederkassel**

### **Straßenvollausbau der Vollbergstraße von Marktstraße bis Agathastraße in Niederkassel-Rheidt**

Beginn: 18.30 Uhr

Teilnehmer:	Herr Höhn	Liegenschaftswesen/Tiefbau
	Herr Vor	Ingenieurbüro Steen-Meyers-
	Herr Keuler	Schmidtem
	Frau Treu	Liegenschaftswesen/Tiefbau

Anwesende lt. Teilnehmerliste (siehe Anlage).

Herr Höhn begrüßt die Bürgerinnen und Bürger, stellt die Vertreter des Ingenieurbüros und die Mitarbeiterin der Stadtverwaltung vor und erläutert den Grund der Veranstaltung und den vorgesehenen Ablauf. Er betont, dass den Bürgern die Vorplanung für den Straßenausbau vorgestellt wird.

Die Bürgerinnen und Bürger können ihre Anregungen und Bedenken vortragen.

Die Anwesenden werden darüber informiert, dass über diese Veranstaltung eine Niederschrift angefertigt wird. Die Verwaltung wird den Bauausschuss in seiner nächsten Sitzung am 11.09.2012 über das Ergebnis der Bürgerbeteiligung informieren.

Herr Vor stellt die Planung vor:

Derzeit ist die „Vollbergstraße“ überwiegend mit einer bituminösen Deckschicht befestigt, wobei die Randbereiche teilweise unbefestigt sind. Sämtliche Zufahrten und Zugänge zu den Wohnhäusern sind an die vorhandene Verkehrsfläche angeschlossen.

Gem. RAS 06 ist die geplante Straße als Erschließungsstraße der Kategoriengruppe ES IV zu klassifizieren. Die Neugestaltung der „Vollbergstraße“ mit einer Straßenbreite von ca. 8,25 m erfolgt im Trennungsprinzip. Es ist vorgesehen, die Fahrbahn in einer Breite von 5,25 m mit einer Asphaltdeckschicht aus Asphaltbeton AC 11 DN, 4 cm stark zu befestigen. Die Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg erfolgt soweit wie möglich mit Hochbordsteinen 12/25/25 cm, Farbe basalt, 15 cm Auftritt, ansonsten mit Rundbordsteinen 15/22 cm, Farbe basalt., 5 cm Auftritt.

Die beidseitig angeordneten Gehwege mit einer Breite von 1,50 m werden mit Betonsteinpflaster 15/22,5/10 cm, Farbe rot, im Ellbogenverband befestigt. Als Abgrenzung zu den privaten Flurstücken wird ein Tiefbordstein 10/25 cm, Farbe basalt, 2 cm Auftritt, angeordnet. Der geplante Straßenquerschnitt besitzt ein Dachgefälle zu den beidseitig angeordneten Entwässerungsrinnen. Die Entwässerung erfolgt über Entwässerungsrinnen aus einem 1-zeiligen Betonsteinpflasterband 16/24/10 cm, Farbe grau. Zur Verkehrsberuhigung wird am Ausbauanfang hinter dem Kreuzungsbereich „Marktstraße/Vollbergstraße“ ein Rampenstein 32,5/75/14/22, Farbe grau, Typ „Hetschold“, quer zur Fahrbahn versetzt.

Als zusätzl. Variante zur Verkehrsberuhigung können vor den Häusern Haus Nr. 6 und 9 zwei zusätzliche Baumscheiben als Baumtor versetzt angeordnet werden. Die Pflanzbeete werden zur Fahrbahn hin mit Hochbordsteinen 12/15/25 cm eingefasst. Der Abschluss zum Gehweg erfolgt mit Tiefbordsteinen 10/25 cm.

Auf die Frage nach der Dauer der Bauzeit gefragt, spricht Herr Höhn von voraussichtlich 3 Monaten.

Herr Vor gibt zu bedenken, dass mit den Versorgungsträgern noch gesprochen wird und dies oftmals einige Zeit in Anspruch nimmt.

Ein Bürger spricht die als Verkehrsberuhigung gedachten Baumscheiben an, diese lehnt er ab.

Eine Bürgerin fragt, warum ein beidseitiger Fußgängerweg geplant sei, das nimmt doch nur Platz weg.

Herr Höhn betont, dass es sich hier um eine Vorplanung handelt. Man würde gern so bauen. Hierfür ist jedoch Grunderwerb von den Anliegern erforderlich. Die Betroffenen seien angeschrieben worden.

Herr Höhn bittet die Anwesenden, über die Abtretung von Flächen nachzudenken. Erst wenn entsprechende Flächen vorhanden sind, kann entschieden werden, ob ein- oder beidseitiger Bürgersteig. Ggfls. wird der Bürgersteig auch nur einseitig geführt und die Fahrbahn verschwenkt. Hier bleibt aber noch der Grunderwerb abzuwarten.

Ein Bürger möchte wissen, wo mit der Maßnahme begonnen wird. Was ist mit den Zufahrten und wann kann man den PKW nicht vor dem Haus abstellen?

Herr Vor erklärt, dass der Ausbau abschnittsweise erfolgt. Es bleibt immer eine freie Zufahrt - bis zur Baustelle. Wenn Schotter eingebaut ist, sind diese Flächen auch befahrbar. Es gibt wahrscheinlich kurze Zeitspannen, wo man nicht direkt vor dem Haus parken kann, das wird früh genug bekanntgegeben. Mit der Baufirma gibt es hier Absprachen.

Eine Dame fragt, ob die Straße nach dem Ausbau schmaler wird.

Herr Vor verneint dies und erklärt, dass die Straßenbreite nach Ausbau 5,25 m beträgt.

Ein Herr spricht nochmals die Abtretung von Flächen an. Wenn er die gewünschte Fläche abgeben würde, gäbe es eine unerwünschte Nähe vom Haus zur Fahrbahn; wenn man die Haustür öffnet, steht man fast schon auf der Straße, das möchte er nicht. Wenn die Stadt die momentan noch bestehende Parkplatzfläche Vollbergstraße/Ecke Marktstraße verkauft, fallen diese Plätze auch noch weg. Er möchte keine Flächen verkaufen, damit andere vor seinem Haus parken können.

Herr Höhn sagt nochmals, dass die Fahrbahn 5,25 m breit sein wird. In diesem Fall darf man auf beiden Seiten parken, wenn kein Verbot vorliegt.

Herr Höhn stellt klar, dass es sich bei der Fläche an der Ecke Marktstraße/Vollbergstraße um eine städt. Fläche handelt, auf der das Parken z.Zt. geduldet wird. Es handelt sich nicht um einen prov. Parkplatz. Entlang dieser Fläche wird der Gehweg mit einem Hochbord zur Fahrbahn abgegrenzt.

Ein Bürger möchte wissen, ob die Müllabfuhr während der Bauzeit funktioniert.

Herr Höhn erklärt, dass die Baufirma in diesem Fall hilft, die Tonnen zur Abfuhr an die entsprechende Straße zu stellen. Falls dies nicht klappt, bittet er um einen kurzen Anruf bei ihm.

Ein Herr behauptet, dass es früher in der Marktstraße eine Wasserpumpe gab, die beim Ausbau der Straße überbaut wurde. Er regt an, diese alte Pumpe durch einen Gedenkstein o.ä. kenntlich zu machen. Die Fundamente müssten noch vorhanden sein.

Herr Höhn begrüßt diese Anregung und bedankt sich hierfür.

Ein Anwohner erwähnt, dass es zu wenige öffentliche Parkflächen gibt. Parkende Autos tragen natürlich auch zur Verkehrsberuhigung bei. Bei der Menge der Autos wäre es aber sinnvoll, wenn die Stadt hierfür Flächen ausweisen würde.

Herr Höhn weist darauf hin, dass die Bürger ihre Parkprobleme selber lösen müssen. Diese können nicht von der Stadtverwaltung übernommen werden.

Ein Anwohner möchte wissen, was unter der Fahrbahndecke gemacht wird.

Herr Höhn führt aus, dass der Kanal nicht erneuert wird, er ist i. O., ebenso die Wasserleitungen, welche noch neu und in gutem Zustand sind. Mit den Versorgungsfirmen wird in Kontakt getreten.

Ein Bürger möchte wissen, wie der Ausbau gemacht wird, wenn keine Flächen abgetreten werden.

Der Gehweg wird vielleicht anders angelegt, er wird auf jeden Fall gebaut, sagt Herr Höhn, evtl. auch auf eine andere Straßenseite verlegt.

Eine Dame möchte wissen, ob man „zwangs-enteignet“ werden könnte, was von Herrn Höhn verneint wird.

Ein Herr spricht eine Einbahnstraßenlösung an, ist so etwas machbar?

Herr Höhn gibt zu bedenken, dass man bei einer Einbahnstraßenregelung Verkehr in andere Straßen verdrängt.

Ein Bürger fragt, ob die Vollbergstraße optisch mit der Talstraße zu vergleichen ist.

Herr Höhn bestätigt das. Er erläutert, dass bei den Absenkungen in den Einfahrtsbereichen nicht der gesamte Gehweg abgesenkt, sondern das Quergefälle verändert wird.

Eine Bürgerin schlägt die Anlegung von Parktaschen vor.

Herr Höhn gibt zu bedenken, dass bei der Anlegung von Parktaschen schlussendlich weniger Parkplätze zur Verfügung stehen, als ohne. Parktaschen müssen ein DIN-Maß einhalten. Darüber hinaus ist dann auch nur auf den gekennzeichneten Flächen das Parken erlaubt.

Ein Bürger möchte wissen, in welchem Abstand die Laternen stehen werden.

Es wird voraussichtlich 3 neue Laternen geben, sagt Herr Höhn, man orientiert sich hier an den Laternen der Agathastraße und der Marktstraße. Die Laternen sind die gleichen, die in dem neuen Teilbereich der Talstraße stehen. Die Standorte werden mit den betroffenen Anwohnern besprochen.

Eine Bürgerin äußert sich zu dem geplanten „Baumtor“. Sie ist erstaunt, wie über die Problematik des Parkens hinweggegangen wird. Wieso werden noch Bäume geplant? Sie findet auch die beidseitige Anlegung von Gehwegen nicht günstig.

Herr Höhn erläutert nochmals, dass es keine Lösung sei, wenn man nur einen Gehweg baut. Die Parksituation ändert sich deshalb in der Straße nicht. Es stehen nicht mehr Parkflächen zur Verfügung.

Ein Anwohner sieht die geplante Schwelle, die 12 m hinter der Einmündung an der Marktstraße sein soll, als sehr kritisch an. Er befürchtet Unfälle, wenn z.B. ein Kind sich in diesem Bereich aufhält.

Ein Bürger spricht sich gegen die geplanten Baumscheiben/Baumtor aus. Zur Verkehrsberuhigung würde die 30-km-Zone ausreichen.

Herr Höhn stellt fest, dass viele der Anwesenden das genauso sehen.

Er behauptet jedoch Folgendes: Autofahrer, die in die Vollbergstraße von der Marktstraße kommend einfahren, werden durch die Tempo-30-Zone und die Schwelle in einen komplett anderen Bereich geführt und bremsen erst einmal ab.

Die Vollbergstraße ist eine Haupterschließungsstraße, dies setzt voraus, dass mind. ein Gehweg vorhanden ist, der Fußgänger und Fahrzeuge voneinander fernhält. Die Schwelle wird 6 cm hoch sein und ist für die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit unverzichtbar.

Ein Bürger fragt, ob man diese Schwelle mehr in Richtung Marktstraße hin bauen kann.

Herr Höhn antwortet, dass das nicht möglich ist. 10 – 12 m Abstand müssen bleiben, sonst bekommt die Sache den Charakter einer Hofeinfahrt.

Herr Höhn kommt zu den Kosten.

Die Vollbergstraße wurde 1964 erstmalig befestigt. Die Fahrbahn ist vorhanden, alle anderen Teileinrichtungen (Oberflächenherstellung, Entwässerung, Beleuchtung) werden erstmalig hergestellt.

Die Anwohner werden mit 90 % der Kosten belastet, 10 % der Kosten trägt die Stadt. Die Fahrbahn wird nachmalig hergestellt.

Da die Vollbergstraße eine Haupteinfahrtsstraße ist, können die Kosten zu 45 % umgelegt werden, 55 % der Kosten trägt die Stadt.

Die Kosten für die Straße belaufen sich auf ca. 190.000,00 €.

Z. Zt. geht die Verwaltung von einem geschätzten Betrag von 32,30 € pro qm Grundstücksfläche aus.

Den Anwesenden wird deutlich gemacht, dass der errechnete Beitrag auf einer Kostenschätzung beruht und insofern der Beitrag nach Abschluss und Abrechnung der Maßnahme höher oder niedriger ausfallen kann. In jedem Falle sind die tatsächlichen Aufwendungen maßgeblich.

Zu Beginn der Maßnahme werden Vorausleistungen erhoben. Diese betragen 70 % der voraussichtlichen Beiträge. Vorher findet eine Anhörung statt. Die Anwohner haben Zeit, sich bei der Verwaltung über die Maßnahme zu informieren.

Die Endabrechnung erfolgt 2 – 4 Jahre nach Fertigstellung der Straße.

Die Anwohner können bei der Stadt eine Ratenzahlung vereinbaren, die Zinsen betragen 0,5 % pro Monat auf den Restbetrag. Die Stundung kann jederzeit abgelöst werden.

Zum Schluss hält Herr Höhn fest, dass von den Anwesenden

die geplanten Bäume abgelehnt werden,  
die vorgesehene Schwelle wird kritisch gesehen.

Nachdem von den Anwesenden keine weiteren Fragen mehr gestellt werden, bedankt sich Herr Höhn für die Teilnahme an der Bürgeranhörung und schließt die Veranstaltung gegen 20.00 Uhr.