

Sachverhalt:

Im Straßenbauprogramm der Stadt ist die o. g. Straßenbaumaßnahme für 2020 vorgesehen.

Mit der Planung wurde das Ingenieurbüro Gewecke & Partner beauftragt. In der Sitzung des Ausschusses am 22.01.2020 wurde die Vorplanung vorgestellt.

Durch die beabsichtigte Erneuerung der Straße wird in dem Abschnitt zwischen dem Haus Deutzer Straße 82 und der Marktstraße eine Beitragspflicht aufgrund der nachmaligen Herstellung der Straße auf der Grundlage des Kommunalabgabengesetzes NRW (KAG NRW) ausgelöst. Hierzu hat eine Bürgerinformation stattgefunden.

Bürgerinformation

Zu der Bürgerinformation wurden gem. § 8 a KAG NRW die betroffenen Grundstückseigentümer eingeladen.

Die Veranstaltung hat am 18.02.2020 im Sitzungssaal des Rathauses stattgefunden. An der Bürgerinformation nahmen 28 Anwohner teil. Die Niederschrift ist als **Anlage 1** beigefügt. Die Teilnehmerliste befindet sich aus Gründen des Datenschutzes im nichtöffentlichen Teil.

Den Anwesenden wurde die im Ausschuss vorgestellte Vorplanung erläutert. Von den anwesenden Bürgern wurde das Ausbauerfordernis nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

Nach der Erläuterung der Vorplanung durch den Vertreter des Ingenieurbüros wurden zunächst die sachlichen Fragen zum Straßenbau und anderen Themen beantwortet.

Die Anwesenden begrüßten die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Bereich der Bushaltestellen (Vergrößerung der Aufstellfläche auf der westlichen Seite, Erweiterung der Aufstellfläche in der Querungshilfe, Schaffung zusätzlicher Fahrradstellplätze).

Die Teilnehmer kritisierten die grundsätzliche Parksituation (zu wenig Stellplätze auf der Straße) und den Schwerlastverkehr (insbesondere in Bezug auf den Busverkehr). Auch die, subjektiv als zu hoch empfundenen, **Fahrgeschwindigkeiten** wurden angesprochen. Es wurde angeregt, auf der Deutzer Straße Tempo 30 anzuordnen oder eine Tempo 30-Zone einzurichten.

Die Verwaltung machte deutlich, dass die Deutzer Straße aufgrund ihrer Verkehrsfunktion im örtlichen Straßennetz als Hauptverkehrsstraße zu klassifizieren ist. Aufgrund dieser Klassifizierung sei die Anordnung von Tempolimits unterhalb von 50 km/h fraglich. Sie sagte zu, diese Anregung an die Straßenverkehrsbehörde (FB 3) weiter zu geben.

Es wurde auch darauf hingewiesen, dass die geplanten Rampen im Bereich der Bushaltestellen zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit – zumindest in diesem Bereich – führen werden.

Ob weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet werden können, bleibt der Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde vorbehalten.

Darüber hinaus bewegte die Anwesenden die Frage, in welchen **Zeiträumen** eine asphaltierte **Straße** zu **erneuern** ist.

Die Verwaltung legte dar, dass die Lebensdauer einer asphaltierten Straße je nach Bauart und Verkehrsbelastung durchschnittlich 30 bis 35 Jahre beträgt. Die Hauptstraße/Deutzer Straße wurde Ende der 60er/Anfang der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts in der heutigen Form ausgebaut. Bei der Sanierung im Zuge der Herabstufung von einer Landesstraße zur Gemeindestraße in den Jahren 2006/2007 wurde, aufgrund der Vorgaben des Landesbetriebs Straßen.NRW, nur die Oberfläche erneuert.

Des Weiteren wurde über die zwangsläufig mit der Maßnahme verbundenen Einschränkungen bei der Erreichbarkeit der Grundstücke diskutiert.

Nachdem die beitragsrechtlichen Aspekte erläutert wurden, endete die Bürgerinformation.

Veränderung des Bauprogramms

In der Sitzung des Ausschusses am 22.01.2020 wurde im Rahmen der Vorplanung die als **Anlage 2** beigefügte Planung für den Ortseingang Niederkassel vorgestellt. Gegenstand der vorgestellten Planung war eine Schwelle quer zur Fahrtrichtung über die gesamte Fahrbahnbreite, um die Fahrgeschwindigkeit des nach Niederkassel einfahrenden Verkehrs herabzusetzen. Die bisherige provisorische Fahrbahneinengung soll ersatzlos entfallen.

Im Rahmen weiterer Diskussionen in der Verwaltung wurde diese Lösung als nicht zufriedenstellend angesehen. Vielmehr soll der Fahrbahnteiler auf der Fahrspur aus Niederkassel heraus einen zusätzlichen Schutz durch eine bauliche Maßnahme (Schwelle) erhalten. Die Verwaltung hat aus diesem Grund gemeinsam mit dem beauftragten Büro den v.g. Bereich überarbeitet und die als **Anlage 3** beigefügte geänderte Planung (Deckblatt) entwickelt. Diese sieht nunmehr in Annäherung an die „Uckendorfer Lösung“ vor, den ein- und ausfahrenden Verkehr jeweils durch eine separate Schwelle auf der jeweiligen Richtungsfahrbahn zu verlangsamen. Die jeweiligen Schwellen befinden sich nunmehr direkt an der Querungshilfe, vor der Fußgängerfurt. Die durch die Schwellen entstehende Höhendifferenz von 6 cm soll dann – wie in Uckendorf – auf „Null“ auslaufen. Eine weitere, nach hinten liegende Schwelle gibt es damit nicht; dadurch wird sowohl den Anforderungen der RSVG nachgekommen (kein mehrfaches Kippen des Busses) als auch eine möglicherweise störende Lärmquelle vermieden, die durch Fahrzeuge entstehen kann, welche die

Schwelle hinabfahren.

Um zu unterbinden, dass die Schwelle – wie in Uckendorf häufig zu beobachten – von Fahrzeugen auf der Gegenfahrbahn umfahren wird, soll der vorhandene Fahrbahnteiler mit Querungshilfe nach Süden verlängert werden.

Die Verwaltung regt an, diese geänderte Planung in das Bauprogramm zu übernehmen.