

Niederschrift

über die Informationsveranstaltung vom 28.10.2021 in der Stadthalle Troisdorf zur erneuten Herstellung des Talweges (oberer Talweg – Bahnstraße bis Sieglarer Straße) in Troisdorf-West/Troisdorf-Oberlar.

Die Vorplanung zum Ausbau des Talweges wurde vor Beginn der Veranstaltung mehrfach im Veranstaltungsraum ausgehangen.

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Teilnehmer:

Herr Esch	- 66 -
Frau Meyer	- 66.2 -
Frau Meis	- 66.1 -
Frau Sprenger	- Ingenieurbüro Brendebach -
Herr Ridderbusch	- Ingenieurbüro Brendebach -
Herr Eich	- Ortsvorsteher Troisdorf-West -
Anlieger	

1) Begrüßung und Erläuterung durch Herrn Esch

Herr Esch begrüßt die erschienen Anlieger und eröffnet die Bürgerinformationsveranstaltung mit dem Hinweis, die Veranstaltung in zwei Abschnitte zu unterteilen. Der erste Abschnitt soll den finanziellen Rahmen und die Rechtslage im Beitragsrecht skizzieren, der sodann von Frau Meyer vorgetragen werden wird. Im zweiten Abschnitt wird der technische Ausbau der Straße anhand der Planung im Detail von Frau Meis erläutert und vorgestellt. Es wird 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 Anliegern diskutiert werden kann. Vorgetragene Änderungswünsche der Anlieger werden anschließend dem Ortschaftsausschuss Oberlar, dem Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz und dem Ausschuss für Mobilität und Bauwesen vorgelegt, dem auch die endgültige Entscheidung über den Ausbau obliegt.

2) Erschließungsbeiträge, vorgetragen durch Frau Meyer

- Für die erneute Herstellung der Straße sind durch die Anlieger Straßenausbaubeiträge zu zahlen. Rechtsgrundlagen sind das Kommunalabgabengesetz des Landes Nordrhein-Westfalen und die Satzung der Stadt Troisdorf über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen. Nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes besteht für Straßen, Wege und Plätze eine Erhebungspflicht.

- Die Straßenausbaubeiträge werden auf Grundlage des beitragsfähigen Aufwands berechnet. Zum beitragsfähigen Aufwand gehören Straßenbaukosten, Vermessungskosten, Planungskosten und Kosten für das Straßenbegleitgrün. Kosten für Angleichungsarbeiten auf den Privatgrundstücken zählen nicht zum beitragsfähigen Aufwand.
- Der Gesamtaufwand für die erneute Herstellung des oberen Talweges beträgt derzeit **ca. 847.000 €**.
- Der obere Talweg wird nach der Satzung als Anliegerstraße eingestuft. Bei Anliegerstraßen liegt der Anteil für die Beitragspflichtigen für die Fahrbahn bei 50 % und für den Gehweg und das Straßenbegleitgrün jeweils bei 60 %.
- Nach heutigem Stand ist ein Aufwand in Höhe von ca. 455.000 € auf die Anlieger zu verteilen.
- Es gibt ein landeseigenes Förderprogramm - Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge. Die Förderhöhe beträgt 50 % des umlagefähigen Aufwands. Es besteht kein Rechtsanspruch auf diese Förderung. Beantragt kann die Förderung erst nach Prüfung aller Schlussrechnungen und Wertung aller im Rahmen einer Anhörung vorgebrachten Einwendungen. Bis dahin muss immer von einer vorbehaltlichen Förderung ausgegangen werden. Bei Bewilligung erfolgt die Förderung als Zuweisung des Landes an die Stadt Troisdorf und wird über die endgültigen Festsetzungsbescheide an die Beitragspflichtigen weitergegeben.
- Nach Baubeginn werden 80 % des zu erwartenden Beitrages als Vorausleistung erhoben. Der Förderanteil von 50 % wird zur Entlastung der Beitragspflichtigen bereits hierbei berücksichtigt.
- Der umlagefähige Aufwand wird auf alle Grundstücke verteilt, die vom oberen Talweg aus einen Vorteil erhalten. Das sind alle Grundstücke, die von ihm baulich, gewerblich, landwirtschaftlich oder gärtnerisch nutzbar sind.
- Die Verteilung der Kosten erfolgt nach der Grundstücksgröße unter Berücksichtigung eines Faktors für die Anzahl der möglichen bzw. vorhandenen Vollgeschosse.
- Laut Bebauungsplan ist beim oberen Talweg eine I-, II, und III-geschossige Bebauung möglich.
- Die ermittelte und zugrunde zulegende **Beitragsfläche** beträgt im oberen Talweg derzeit **24.535,47 qm**.

- Der **Beitrag pro qm dieser Beitragsfläche** liegt
 - bei einer I-geschossigen Bebauung bei ca. 18,51 €
 - bei einer II-geschossigen Bebauung bei ca. 23,14 € und
 - bei einer III-geschossigen Bebauung bei ca. 27,77 €.
- Die Abrechnung erfolgt nach den **tatsächlich entstandenen Kosten** und zwar
 - heute auf Grundlage einer **Kalkulation** (Schätzkosten)
 - bei Erhebung der **Vorausleistungen** auf Grundlage der **Firmenpreise**
 - und bei der **Endabrechnung** auf Grundlage der **tatsächlichen Kosten d.h. "centgenau"** und unter **Berücksichtigung der Entscheidung des Landes NRW für die Förderung**
- Beitragspflichtig ist derjenige, der im Zeitpunkt des Beitragsbescheides Eigentümer oder Erbbauberechtigter des Grundstückes ist. Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner, der Beitrag ist aber nur einmal fällig. Bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Eigentümer mit ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.
- Die Beiträge sind **innerhalb eines Monats** nach Bekanntgabe des Bescheides **zu zahlen**. **Stundungsmöglichkeiten** sind erst nach Erhalt des Bescheides **bei der Stadtkasse** zu erfragen. Die gestundeten Beiträge sind zu verzinsen.
- Die Straßenbeleuchtung wird ebenfalls erneuert. Für den entstehenden Aufwand erhebt der Abwasserbetrieb Troisdorf auf eigene Rechnung auch Ausbaubeiträge. Diese Beleuchtungskosten belaufen sich nach derzeitigem Stand auf ca. 30.000 €.

Zwischenfrage eines Anliegers – Warum Anliegerstraße?

Frau Meyer führt aus, dass nach der Satzung Anliegerstraßen Straßen sind, die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch privaten Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen. Durch diese Definition und der nächsten Kategorisierungsmöglichkeit in die Haupteerschließungsstraße fällt der Talweg in die Kategorie der Anliegerstraßen. Es wird weiterhin bemängelt, dass die Einstufung als Anliegerstraße dazu führt, dass ein höherer Anteil der anfallenden Kosten von den Eigentümern zu tragen ist, der Nutzen bzw. der Vorteil einer Anliegerstraße kommt jedoch den Anliegern im Talweg nicht zu Gute. Es wird von den Anliegern nicht unbedingt der Durchgangsverkehr (fließende Verkehr) in der Straße bemängelt, sondern die Fremdparker (Pendler) die sich Parkgebühren ersparen wollen und eher im Talweg parken anstelle auf dem Bahnhofsparkplätzen. Herr Esch stellt abschließend nochmal klar, dass es in der heutigen Veranstaltung lediglich um die Erneuerung der Straße geht. Dies ist völlig losgelöst von einer möglichen Gestaltung als Anliegerstraße (Beschilderung). Der Ausbau würde auch unter der Thematik ‚Anliegerstraße‘ nicht wesentlich anders gestaltet werden können.

Herr Eich, als Ortsvorsteher von Troisdorf-West, unterstreicht die Argumentation von Herrn Esch, dass diese Thematik bereits politisch präsent ist und aktuell diskutiert wird. Jedoch hat die Ausgestaltung der Straße nichts mit der Lenkung und Minderung des Verkehrsflusses zu tun.

Ein Anlieger ergänzt noch, dass vor den letzten größeren Maßnahmen im Talweg, dieser in die entgegengesetzte Richtung als Einbahnstraße ausgewiesen wurde. Dadurch wurde weniger Durchgangsverkehr verzeichnet, da dies zu keinem weiteren Vorteil verhalf. Es wurde damals versprochen, dass die Einbahnstraße in die damalige Richtung wiederhergestellt würde. Dies wurde jedoch bis heute nicht realisiert.

Zwischenfrage eines Anliegers – Straßenausbau

Ein Anlieger fragt nach, warum die Stadt hier von einem Ausbau der Straße und nicht von einer Instandhaltungsmaßnahme ausgeht. Die Verwaltung erläutert, dass es sich hier um eine Erneuerung handelt und nicht um eine erstmalige Herstellung. Der gewählte Begriff „Ausbau“ im Einladungsschreiben der Stadtverwaltung ist als Oberbegriff gewählt. Es handelt sich bei der Straßenbaumaßnahme um einen erneuten Ausbau. Es werden keine Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt (neue Asphaltdeckschicht), sondern der komplette Straßenkörper wird erneuert.

Zwischenfrage eines Anliegers – Straßenbeleuchtung

Werden die Ausbaurkosten der Straßenbeleuchtung nach dem Ausbauschlüssel des Straßenbaus berechnet? Es wird erläutert, dass der Abwasserbetrieb der Stadt Troisdorf eine eigene Satzung für die Aufschlüsselung der Beleuchtungskosten zu Grunde legt. Die Verteilung ist der Verwaltung nicht bekannt und müsste beim Abwasserbetrieb nachgefragt werden.

3) Ausbauplanung, vorgestellt von Frau Meis

Frau Meis stellt den Plan als vorläufiges Konzept für die nochmalige Herstellung des Talweges (Bahnstraße bis Sieglarer Straße) vor.

- Mit Beschluss des Straßen- und Wegekonzepts im Rahmen der Haushaltsplanberatungen 2021/2022 wurde die Straßenerneuerung der Straße Talweg in das Straßenausbauprogramm mit aufgenommen.
- Das Konzept des Straßenausbaus ist vorausgesetzt des noch ausstehenden Grunderwerbs zu verstehen. Aktuell sind bereits alle noch privaten Fläche Verkehrsfläche.
- Planung innerhalb der gültigen Festsetzungen des Bebauungsplanes (BPL T44)
- Der Straßenausbau erstreckt sich über ca. 350 Meter mit einer Gesamtbreite von ca. 8-9 Meter. Die 8-9 Meter teilen sich auf in 4,00 m Fahrbahn, 2,00 m breite Parkstände und einseitig bzw. zweiseitiger ca. 1,50 m breite Gehwegflächen.
- Die Fahrbahn ist in Asphaltbauweise vorgesehen.
- Die Gehwegbereiche und Parkflächen sollen in Betonsteinpflaster ausgebildet werden.
- Die Optimierung der Beleuchtung wird durch die Stadtwerke/ Abwasserbetrieb durchgeführt und in die Planung übernommen.

- Durchführung eines Standsicherheitsgutachten der Natursteinmauer im unteren Talweg im weiteren Planungsprozess. Sollten Maßnahmen zum Erhalt der Mauer notwendig werden sind diese ebenso beitragspflichtig.
- Der Ausbau der Straße wird erfahrungsgemäß ca. 3 - 4 Monate dauern. Frau Meis verweist auf die allgemeinen Probleme, die beim Ausbau durchaus entstehen können: Sicher gestellt ist immer die fußläufige Erreichbarkeit der Grundstücke. Für den Fall, dass Anlieger 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 wieder den Häusern zugeordnet.
- An den Einfahrten, wo Fahrzeuge die Grenzsteine überfahren, werden keine Rasenkantensteine oder L-Steine zum Einsatz kommen, sondern es sind sog. Blockzeilen vorgesehen, die in Beton gesetzt werden.
- Auch bei noch geplanten Zufahrten würde die Stadt bereits einen Blockstein setzen. Auch hier bittet die Verwaltung um Mitteilung der Anlieger, damit dies auch in der weiteren Planung berücksichtigt werden kann.
- Frau Meis erläutert, dass bei der Baumaßnahme grundsätzlich die Pflasterung mit einem stabilen Rahmen versehen werden muss, um eine Stabilität für die Pflasterung zu erhalten. Der Bordstein, der vorher die privaten Flächen eingegrenzt hat, wird nur im Einvernehmen mit dem jeweiligen Grundstückseigentümer herausgenommen. Die privaten Flächen werden in der Regel an das vorhandene neue Bauwerk angeglichen, damit diese Flächen später funktional direkt genutzt werden können.
- Die Angleichungsarbeiten werden bis zu einer Tiefe von 2 Meter in das Grundstück ausgeführt.
- Von Seiten der Stadtwerke und dem Abwasserbetrieb werden Maßnahmen durchgeführt, die im ‚oberen‘ Talweg voraussichtlich nach Karneval 2022 begonnen werden.
- Die aktuelle Planung sieht vor, die schon vorhandenen Grünflächen zu erhalten und zu vergrößern, damit die Bäume genügend Platz für die Wurzelbildung haben.

Anmerkung des Anliegers HausNr. 19

Der Anlieger erklärt, dass es sich bei der von uns vorgesehen Grünfläche um einen Trampelpfad, damals deklariert als Gehweg mit versickerungsfähigen Oberflächen, handelt. Der Anlieger fragt an, warum man die Parkstände nicht in Gänze auf die rechte Seite verlegt, da dort viel weniger Einfahrten vorhanden sind. Im Rahmen des Kanalbaus möchte der Anlieger auf seiner privaten Fläche drei Stellflächen herrichten. Im öffentlichen Straßenraum würde dann eine Stellfläche entfallen.

Zwischenfrage eines Anliegers

Kann der „Trampelpfad“ auf der rechten Seite, wie damals auf eine Plattenbreite verschmälert werden, dann würde bei parkenden Fahrzeugen am rechten Fahrbahnrand, die Ein- und Ausfahrt vom Grundstück erleichtert werden. Die Fahrbahnbreite würde dann auch ermöglichen, dass auf der rechten Seite wieder rechtmäßig geparkt werden kann. Die Verwaltung wird prüfen, ob die Verlagerung der Parkflächen auf die rechte Seite technisch möglich und gewinnbringend realisiert werden kann.

Zwischenfrage eines Anliegers

Der Anlieger stellt sich die Frage, wie sich in Zukunft die Fahrbahnbreite darstellen wird. Er merkt an, dass die Fahrradfahrer in der Straße sehr gefährdet sind. Herr Esch erläutert, dass es eine Fahrradstraße bleibt und in dieser nach der StVO grundlegende Regelungen für Radfahrer gelten.

Zwischenfrage Grünfläche vor Hausnummer 1a

Es wird bemängelt, dass wenn man die Grünflächen vergrößert es nicht wesentlich ansehnlicher wird. Fußgänger und Radfahrer durchqueren die Grünflächen. Der Talweg ist eine Laufstrecke zum Bahnhof, die viel frequentiert ist. Die Grünfläche ist an dieser Stelle sehr unpraktisch. Die Verwaltung nimmt die Problematik auf und setzt sich mit dem Grünflächenamt in Verbindung, wie man diese Problematik in Zukunft verhindern könnte.

Zwischenfrage Grünfläche vor Hausnummer 5

Ersatzbepflanzung wurde in der Vergangenheit nicht durchgeführt. Es ärgert den Anliegenden, dass er jetzt an einer Neuherstellung beteiligt wird, wenn die Instandsetzung und die Nachpflege nicht ordnungsgemäß aussieht. Darüber hinaus werden die Grünflächen als Mülleimer benutzt. Es sollte darüber nachgedacht werden, ob vereinzelt Mülleimer installiert werden.

Grünflächen sind generell gewünscht, die Pflege dieser sollte langfristig gewährleistet werden!

Zwischenfrage eines Anliegers Hausnummer 1b

Es stellt sich die Frage, wie viel Restbreite zwischen Grünfläche und Häuserfront übrig bleibt. Er wird erläutert, dass versucht wird immer eine Restbreite von 1,50 m zu gewährleisten. Die Breite wird nochmals in den weiteren Planungen eingehend geprüft.

Zwischenfrage eines Anliegers Hausnummer 1

Wie sieht die künftige Ausprägung des Niveaus der Straße und des Gehweges aus? – Es kann Angleichungen geben, etwa auch zur Verbesserung der Entwässerung. Die privaten Flächen werden an eine Erhöhung oder Absenkung angepasst. Das Niveau wird sich dem heutigen Niveau ähneln, die Veränderung werden sich vielleicht im ein- bis niedrigen zweistelligen Bereich bewegen. Zukünftige geplante Veränderungen auf den privaten Grundstücken, sofern diese bereits bekannt sind, können bereits jetzt mit in die Planung aufgenommen werden und an das Höhenniveau angepasst werden. Es handelt sich aktuell noch um ein 2D-Konzept. Im weiteren Planungsprozess wird die bereits stattgefundenen Vermessung in das Konzept eingebunden.

Private Flächen sind bereits als öffentliche Verkehrsflächen ausgewiesen, wie wird das zukünftig sein? Dies ist teilweise gar nicht möglich, da Betriebseinrichtungen (Treppen und Lichtschächte) auf diesen Flächen verankert sind. Die Verwaltung erläutert, dass das Amt für Liegenschaften in Bezug auf den Grundstückserwerb in den nächsten Wochen auf die Anlieger zukommen wird.

Sollte eine Veräußerung nicht zustande kommen, muss eine Abstimmung stattfinden, wie die Fläche gestaltet werden könnte. Es gibt einen gültigen Bebauungsplan (T44), der diesem Ausbau zugrunde gelegt wird.

Anmerkung eines Anliegers Hausnummer 29

Es sollte bei der Pflasterauswahl darauf geachtet werden, dass dieses gut zu säubern/kehren ist.

Zwischenfrage eines Anliegers

Welchen Mehrwert haben gepflasterte Parkflächen? – Oft hat der Einbau von Pflaster den Hintergrund, dass der Belag dort gewählt wird wo Versorgungsleitungen liegen. Dies hat den einfachen Grund, dass bei Reparaturen an den Leitungen die Flächen einfach aufgenommen werden können und ohne optische Einschränkungen wiederhergestellt werden können. Ob eine Fläche gepflastert oder asphaltiert wird hat auf die Kosten keinen Einfluss. Viele Anlieger äußern den Wunsch die Parkbereiche zu asphaltieren, da es zweckmäßiger und schöner ist. Es wurde weiterhin berichtet, dass bei der Wahl des Belages zu berücksichtigen ist, dass durch den Zugbetrieb Schwingungen in der Straße und den Häusern zu spüren sind.

Herr Esch veranlasst zum Ausbau der Parkflächen ein Anliegervotum:

Meinungsbild- Ergebnis ‚oberer‘ Talweg			
Sollen die Parkflächen asphaltiert werden?			
Parkflächen Asphalt	Ja	Nein	Enthaltung
Anzahl der anwesenden Stimmen 14			
	1	13	0

Zwischenfrage eines Anliegers

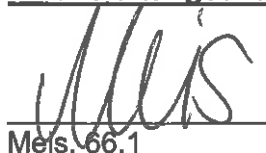
Bleibt die Verkehrsregelung, also absolute Halteverbote, wie diese aktuell sind so erhalten? – Grundsätzlich soll die Verkehrsregelung so erstmal beibehalten werden. Die Planung wird im weiteren Planungsprozess der Verkehrsabteilung vorgelegt, die die Verkehrsregelung in diesem Bereich überprüft und optimiert. Änderungen zur Verkehrsregelung können auch im Nachgang noch angepasst werden. Es wird gewünscht, dass in der Straße die Anlieger für das Be- und Entladen am Straßenrand halten dürfen (Hausnummer 1).

Zwischenfrage eines Anliegers

Auf der Grünfläche gibt es aktuell relativ wenig Bäume. Es wird angeregt noch zusätzliche Bäume auf der Grünfläche anzulegen. Die Verwaltung nimmt die Anregung auf und lässt dies im weiteren Planungsprozess prüfen.

Erschließungsbeiträge konnten bei Frau Meyer, Frau Meis und Herrn Esch abgefragt werden.

Veranstaltungsende 19:50 Uhr



Meis, 66.1

gez. Meyer