

Niederschrift

über die Informationsveranstaltung vom 15.11.2023 im Sitzungssaal B, Rathaus, 5. OG (Kölner Str. 176) zur erstmaligen Herstellung der Straße "Im Weidenfeld", in Troisdorf-Sieglar.

Das Straßenausbaukonzept zur erstmaligen Herstellung der Straße "Im Weidenfeld" wurde vor Beginn der Veranstaltung zweifach im Saal als Papierpläne ausgehangen.

Veranstaltungsbeginn: 18:00 Uhr

Teilnehmer:

Herr Esch	- Amt 66	Amtsleitung
Frau Klingsporn	- Amt 66.2	Sachgebietsleitung
Frau Meyer	- Amt 66.2	Sachbearbeitung
Frau Schwirian	- Amt 60.2	Sachgebietsleitung
Herr Czymmeck	- Amt 66.1	Sachbearbeiter

Anliegende

1) Begrüßung und Erläuterung

Herr Esch begrüßte die erschienenen Anliegenden und eröffnete die Bürgerinformationsveranstaltung mit dem Hinweis, die Veranstaltung in drei Abschnitte zu unterteilen. Im ersten Abschnitt soll der finanzielle Rahmen und die Rechtslage im Beitragsrecht durch Frau Klingsporn, Sachgebietsleiterin 66.2 Erschließungsbeiträge, skizziert werden.

Der zweite Abschnitt beinhaltete die Straßenplanung, die vom Kollegen Herrn Czymmeck, Sachgebiet 66.1 Straßenbau, vorgetragen wurde. Der dritte Teil über das Straßenbegleitgrün wurde von Frau Schwirian, Sachgebietsleiterin 60.2 Grünflächenamt, 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.

Vorgetragene Änderungswünsche der Anliegenden werden anschließend dem Ausschuss für Mobilität und Bauwesen vorgelegt, dem auch die endgültige Entscheidung über den Ausbau obliegt.

2) Erschließungsbeiträge (Vortrag Frau Klingsporn)**TEIL I****Erschließungsbeiträge**

Bei der erstmaligen Herstellung der Straße „Im Weidenfeld“ erhebt die Gemeinde Erschließungsbeiträge von den Eigentümern der Grundstücke, die durch diese Erschließung baulich oder gewerblich genutzt werden können. Es besteht eine Pflicht zur Beitragserhebung.

Rechtsgrundlagen:

- §§ 127 ff. Baugesetzbuch
- Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Troisdorf

Zum Erschließungsaufwand zählen die Kosten für die Freilegung der Flächen, die erstmalige bauliche Herstellung, einschl. Vermessung und Planung, die Beleuchtung, die Entwässerung und das Straßenbegleitgrün.

Nach vorläufiger Kalkulation beträgt der Aufwand zur Herstellung der Straße ungefähr **390.000 €**

Die Summe kann sich allerdings im Bauverlauf durch unvorhersehbare Umstände noch erhöhen. Sie dient daher vorerst als Anhaltswert. Die Schätzkosten wurden durch bereits vorhandene Ausschreibungen der Firmen, die jetzt schon dort arbeiten, ermittelt.

Es wird nicht der gesamte Aufwand verteilt, sondern nur der beitragspflichtige Aufwand, also keine Angleichungsarbeiten auf Privatgrundstücken oder Verkehrsschilder.

10% des beitragsfähigen Aufwands trägt die Stadt und 90 % werden auf die anliegenden Grundstücke verteilt.

Der umlagefähige Aufwand beträgt ca. 350.000 €.

Die Verteilung erfolgt nach

- a) den tatsächlichen Grundstücksflächen
- b) der Ausnutzbarkeit des Grundstücks nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes (Ausmaß der baulichen Nutzung nach Vollgeschossen oder andere zulässige Nutzung, z.B. nur mit Stellplätzen)

zu a) Grundstücksflächen:

Bei der Verteilung wird die Fläche des Grundstückes gemäß Grundbuch zu Grunde gelegt

zu b) Maß der baulichen Nutzung:

Die Grundstücksfläche wird je nach Bebaubarkeit mit einem Faktor vervielfacht:

nur Stellplätze	1,00
eingeschossig :	1,00
zweigeschossig :	1,25
dreigeschossig :	1,50
vier- u. fünfgeschossig:	1,75

Frau Klingsporn stellte zur Verdeutlichung eine Beispielrechnung vor:

100 qm Grundstück bei II-Geschossigkeit (Faktor 1,25)
= 125 qm angesetzte Fläche

Es folgte eine zeichnerische Darstellung der betroffenen Grundstücke, die zur Anlage herangezogen werden müssen.



Die Größen der gelbmarkierten Flächen wurden berücksichtigt.

Die ermittelte und zugrunde zulegende Beitragsfläche beträgt ca. 17.000 qm

Somit entfallen auf den Quadratmeter Grundstücksfläche

bei zweigeschossiger Bebaubarkeit ca. 25,00 €

bei dreigeschossiger Bebaubarkeit ca. 30,00 €

Bei der Berechnung der Grundstücksflächen gibt es teilweise Ermäßigungen

- Eckermäßigung:

Diese gilt für Grundstücke, die an mindestens 2 Erschließungsanlagen grenzen und entsprechende Voraussetzungen vorliegen (Wohngrundstücke).

- Nutzungsbeschränkung laut Bebauungsplan

Berücksichtigung der anteiligen Grundstücksfläche, keine Eckermäßigung

Die Abrechnung erfolgt nach den tatsächlich entstandenen Kosten und zwar

- heute auf Grundlage einer Kalkulation (Schätzkosten)

- bei der Endabrechnung auf Grundlage der tatsächlichen Kosten

Beitragspflichtig ist derjenige, der im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer oder Erbbauberechtigter des Grundstückes ist.

Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner.
Bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Eigentümer mit ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.

Sobald alle Schlussrechnungen vorliegen, die Baumaßnahme abgenommen und die Straße dem öffentlichen Verkehr gewidmet wurde, wird die Beitragserhebung erfolgen.

Der Erschließungsbeitrag wird einen Monat nach Bekanntgabe des Beitragsbescheides fällig.

Im Einzelfall kann auf begründeten Antrag eine Stundung und / oder eine Ratenzahlung zugelassen werden. Dies ist mit der Stadtkasse abzustimmen.

Die gestundeten Beträge sind allerdings zu verzinsen.

Zum Abschluss ihres Vortrages bot Frau Klingsporn den anwesenden Anliegern an, im Anschluss an die Veranstaltung im Einzelgespräch die Frage nach der Höhe der zu erwartenden Beträge für das einzelne Grundstück oder Teileigentum mitzuteilen und dazu weitere Fragen zu beantworten. Davon wurde auch rege Gebrauch gemacht.

Fragen der Anlieger zur Thematik Erschließungsbeiträge:

Frage eines Anliegers: Er bewohnt seit 40 Jahren bereits sein Haus am Schmelzer Weg, dass dann zukünftig auch an der neuen Straße liegen wird. Er habe bereits vor 40 Jahren schon einmal Erschließungsbeiträge zur Straße „Schmelzer Weg“ bezahlt und ob er jetzt auch nochmals Erschließungsbeiträge für die Straße „Im Weidenfeld“ bezahlen müsse. Der Anlieger erläutert, dass er ja keine Vorteile habe und er sein Grundstück nicht zur Straße „Im Weidenfeld“ öffnen und in Anspruch nehmen wird.

Antwort der Verwaltung: Der Anlieger bekommt durch den Ausbau der Straße eine Zweierschließung. Für die Heranziehung zu den Erschließungsbeiträgen ist die bloße Inanspruchnahmefähigkeit der neuen Straße relevant. Durch eine Eckermäßigung (Reduzierung der Grundstücksfläche) wird die Mehrfacherschließung berücksichtigt. Selbst wenn an der Grundstücksgrenze eine Mauer stehen würde, wäre das Grundstück erschlossen. Die Verwaltung bietet dem Anlieger an, im Anschluss an dem Abend über die Sachlage separat zu sprechen.

Frage eines Anliegers: Ein Anlieger hat nochmal um die Erklärung der baulichen Nutzung gebeten.

Antwort der Verwaltung: Bei der Berechnung der Beitragsfläche wird die Grundstücksfläche mit einem Faktor für die Anzahl der Vollgeschosse multipliziert. Die Anzahl der Vollgeschosse wird dem Bebauungsplan entnommen. Wenn dort eine zweigeschossige Bebauung vorgesehen ist, wird der Faktor 1,25 zu Grunde gelegt. Sollte eine tatsächlich höhere Vollgeschossanzahl vorhanden sein, wird diese zu Grunde gelegt.

Frage eines Anliegers: Ein Anlieger bittet um die Definition des „Baufensters“.

Antwort der Verwaltung: Die Verwaltung erläutert, dass diese Festsetzung im Verlauf der Bauleitplanung entwickelt wird. Und dass nur innerhalb dieses Baufensters gebaut werden kann und nicht außerhalb.

Frage eines Anliegers: Ein Anlieger fragt, nach welchen Kriterien die Nutzungsgrenze (schwarze gepunktete Linie im Bebauungsplan) gezogen wurde. Warum wurden die neuen Grundstücke (Teilgrundstücke aus den ursprünglich großen Grundstücken) so verschieden groß gewählt? Manche Grundstücke sind größer ausgefallen als die anderen.

Antwort der Verwaltung: Die Verwaltung erläutert, dass die Lage der Nutzungsgrenze, Abgrenzung der einzelnen Wohngebiete, in der Bauleitplanung festgelegt worden ist. Der Bebauungsplan ist bereits rechtskräftig, so dass eine Änderung nicht möglich ist. Warum die Größen so verschieden gewählt wurden, kann hier nicht beantwortet werden. Ansprechpartner wäre hier das Planungsamt, bei Frau Klein.



Klingsporn, Amt 66.2

3) Straßenausbaukonzept (Vortrag Herr Czymmeck)

Herr Czymmeck stellte die Planung als Vorentwurf für die erstmalige Herstellung der Straße „Im Weidenfeld“ vor.

TEIL II

Straßenbau und Straßenbegleitgrün

Herr Czymmeck, Amt 66.1 Straßenbau, übernimmt den zweiten Teil des Vortrages und erläutert den Anliegern, dass er im Anschluss kurz das Straßenkonzept „Im Weidenfeld“ vortragen wird und Frau Schwirian das Thema „Straßenbegleitgrün“.

Es folgte der zweite Teil der PowerPoint-Präsentation.

Lage im Umfeld:

Anhand einer Übersichtskarte wird die Lage des Gebietes im Umfeld des Stadtgebietes der Stadt Troisdorf veranschaulicht.

Übersichtslageplan des gesamten Baugebietes „Auf dem Grend“:

Anhand eines Übersichtslageplanes stellt Herr Czymmeck die Anbindung an die Kreisstraße K 29 „Schmelzer Weg“ und die Einbindung in das bestehende Wohnumfeld „Auf dem Grend“ dar. Im Anschluss wird kurz der Verlauf der zukünftigen Wohnstraße „Auf dem Alten Graben“ aufgezeigt und die Einbindung „Im Weidenfeld“ skizziert.

Lageplan im Maßstab 1 : 250 „Im Weidenfeld“ auf Luftbild:

Der verkehrsberuhigte Bereich „Im Weidenfeld“ soll eine Pflasterfläche erhalten. Aus der asphaltierten Einmündung „Auf dem alten Graben“ kommend verdeutlicht eine Sinusstein-Rampe den Übergang zu diesem verkehrsberuhigten Bereich.

Der Einmündungsbereich „Auf dem Alten Graben“ / „Im Weidenfeld“ ist deswegen in Asphaltbauweise vorgesehen, damit der von der Kreisstraße in das Wohngebiet Einfahrende durch die Verkehrsregelung „Rechts vor Links“ schon gleich zu Beginn abgebremst wird.

„Im Weidenfeld“ wird es keine „Gehwegbereiche“ geben. Es handelt sich somit um eine Mischverkehrsfläche auf der jeder Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sein wird.

Nachfrage eines Anliegers: warum kein Asphalt eingebaut würde. Dieser wäre doch sicherlich günstiger.

Antwort der Verwaltung: eine Pflasterfläche ist heutzutage nicht mehr teurer als eine bituminöse Fahrbahndecke. Dazu soll das Pflaster den Effekt der Verkehrsberuhigung unterstreichen. Wenn ein Fahrzeugführer anstelle einer Asphaltdecke eine Pflasterfläche befährt, verdeutlicht das den Unterschied.

Mittig in der Verkehrsfläche verläuft eine „mäandernde“ Entwässerungsrinne, 30 cm breit, die zwischen den versetzt angelegten Baumscheiben und Parkplätzen hin und her springt. Dies soll das Konzept der gemeinsamen Verkehrsfläche verdeutlichen und auch einen verlangsamen Effekt erzielen.

Nachfrage einer Anliegerin: warum Baumscheiben vorgesehen sind? Unnötige Kosten und zusätzliche Pflege.

Antwort der Verwaltung: die Pflege der Baumscheiben wird von der Stadt durchgeführt. Sollten die Baumscheiben entfallen und an deren Stelle durchgepflastert werden, dann entstehen höhere Kosten.

Daraufhin wurde der Einwand von der Anliegerin zurückgezogen.

Grundstückszufahrten:

Als Randeinfassung der Mischverkehrsfläche dient zukünftig ein Hochbordstein. In Bereichen in denen Grundstückszufahrten vorgesehen sind, werden Rundbordsteine verbaut.

Nachfrage eines Anliegers: ob hier eine Festlegung der Breite möglich sein wird.

Antwort der Verwaltung: ja, innerhalb möglicher Grenzen kann vor Ort die Breite der Zufahrt in gegenseitiger Abstimmung festgelegt werden.

Dabei befindet sich die Betonrückenstütze (**Variante 1**) der Randeinfassungen 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 Czymmek melden, damit dies in der Ausschreibung berücksichtigt werden kann.

Derzeit ist vorgesehen, die Angleichungsarbeiten bis zu einer Tiefe von ca. 1,00 m in das Grundstück auszuführen.

Nachfrage einer Anliegerin: wie es dazu gekommen ist, dass solche Angleichungsarbeiten auf den privaten Grundstücken notwendig werden.

Das gleiche einer „kalten Enteignung“. Diese Auswirkungen wären den Anliegern gegenüber nie so vorgestellt worden.

Antwort der Verwaltung: diese Angleichungsarbeiten werden immer auf den Nachbargrundstücken notwendig. Die Höhenlage der Straße ergibt sich aus der Höhe der Vorflut. Hier liegt die neue Straße etwas höher zu den angrenzenden Nachbargrundstücken. Dies ist in der Bauleitplanung immer dargestellt worden.

Anfrage der beiden nächstgelegenen Anlieger an der Anbindung „Trafostation“:

Die Anlieger äußern die Sorge, dass sie aufgrund der davorliegenden Parkplätze an der KiTa nicht auf ihre Grundstücke zufahren werden können.

Antwort der Verwaltung: Auf Nachfrage beim planenden Büro wurde geklärt, dass die Zufahrtssituation zu den beiden Grundstücken insbesondere geprüft und berücksichtigt wurde. Das Zufahren ist somit ungehindert möglich.

Anfrage zweier Anlieger (Flurstücke 900 und 222):

die Grundstückszufahrten zwischen den beiden geplanten Parkplätzen links und rechts neben den nebeneinander liegenden Grundstückszufahrten auf gesamter Länge auf Rundbord abzusenken.

Antwort der Verwaltung: das wird nicht gehen, da die Bordführung für die Ableitung des Niederschlagswassers notwendig ist und somit nur auf der notwendigen Länge abgesenkt werden kann. Heißt: die Gesamtlänge des abgesenkten Bordes für beide Grundstückszufahrten zusammen wird ca. 5,50 m bis 6 m betragen.

Entwässerung:

Nachfrage eines Anliegers: ob das geplante Versickerungsbecken größenordnungsmäßig ausreichen wird, vor der Tatsache der vergangenen Überschwemmungsszenarien der letzten Jahre.

Antwort der Verwaltung: im Laufe des Verfahrens hat der Bauvorhabenträger, die TroPark GmbH, entsprechende rechnerische Nachweise geführt. Die gesamte Entwässerungseinrichtung des gesamten Wohngebietes wurde nach den aktuellen Kriterien und unter Berücksichtigung der zum Planungszeitpunkt gültigen Regelwerke geplant und entwickelt.

Stellplätze an der KiTa:

Die an der Kindertagesstätte „Tierlieb“ eingeplanten Parkplätze „gehören“ nicht zur KiTa, sondern können von allen im Umfeld ansässigen Anwohnern genutzt werden.

- **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 Ausschuss für Mobilität und Bauwesen – im öffentlichen Teil der Sitzung)

Die dargestellte Planung versteht sich nicht als eine endgültig festgelegte Ausbauplanung, allerdings ist durch das massive Vorhandensein von Leitungen, weit über das normale Maß, keine große Veränderung der Lage von Grundstücks-Zufahrten, der Lage von Baumscheiben und Parkplätzen mehr möglich.

ZUSAMMENFASSUNG Fragen zum Straßenausbaukonzept

Allgemeine Hinweise aufgelistet, die nochmal abgefragt wurden:

Angleichungen der privaten angrenzenden Flächen werden nach derzeitiger Schätzung maximal bis zu 1,00 m tief vorgenommen um eine regelkonforme höhenmäßige Anpassung bzw. Anschlüsse der privaten Flächen an die neuen Straßenhöhen vornehmen zu können. Da die Straße „Im Weidenfeld“ nur wenig Längsgefälle aufzuweisen hat, wird es an einigen Stellen Anpassungen geben müssen, um die Straßenentwässerung gewährleisten zu können. Zur Gewährleistung muss ein „Mindestgefälle“ 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.

Die Anlieger hatten angemerkt, 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 erstellt. Die Standorte der neuen Leuchten werden gem. einer lichttechnischen Berechnung auf Grundlage der zurzeit der Planung gültigen Fassung der DIN EN 13201 festgelegt.

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

Alle Versorger wurden über das Bauvorhaben im Vorfeld informiert und für eine mögliche Mitverlegung im Zuge der Maßnahme angefragt? 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.

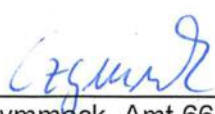
Was wird als Höhenreferenzpunkt für die „neue“ Straße angesetzt?

Die Höhenlage der neuen Straße „Im Weidenfeld“ ergibt sich aus der Tiefenlage der Vorflut, also des am Rande des neuen Wohngebietes gebauten Versickerungsbeckens. Die Tiefenlage wurde so tief wie möglich geplant und gebaut. Deswegen kann auch die Erschließung im Wohngebiet nicht tiefer gesetzt werden als wie sie entsteht.

Übergänge zu den Grundstücken und Einfahrten müssen dann teilweise reguliert werden.

Was für Fahrzeuglängen passen tatsächlich in die Parkstände?

Die Stellplätze sind 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 nicht zulässig.


Czymmek, Amt 66.1

4) 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.
- Die Ausgestaltung des Straßenbegleitgrünes ist im Hinblick auf die Baumunterpflanzungen abhängig von den örtlichen Gegebenheiten und auch vom Wunsch der Anliegenden. Sie kann von einfachen Blühsaatmischungen 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 wurde der Amerikanische Amberbaum in der Sorte 'Moraine' *Liquidambar styraciflua* 'Moraine'. Dieser eignet sich aufgrund seiner Wuchseigenschaften und Umgebungsansprüche für das Gebiet des Straßenausbaus. Er wurde bereits durch das Amt für Umwelt- und Klimaschutz als zukunftsfähige Klimawandelgehölze und besonders insektenfreundliche Arten vorausgewählt.

ZUSAMMENFASSUNG Fragen zum Straßenbegleitgrün

Es wurden keine Fragen gestellt.



Schwirian, Amt 60.2

5) Meinungsbild

Nach der Vorstellung der drei Abschnitte aus der Präsentation mit den jeweiligen Fachbereichen wurde über die Ausbauvariante als Mischverkehrsfläche diskutiert. Zunächst wurde von einer Anwesenden ein klassischer Ausbau der Straße favorisiert und das vorgestellte Straßenausbaukonzept als verkehrsberuhigten Bereich negiert.

Die Verwaltung hat 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 ist, was ebenfalls auch als Wertsteigerung für die Grundstücke bzw. Immobilien zu bewerten ist. Daraufhin gab es einige weitere befürwortende Beiträge für das vorgestellte Straßenbaukonzept, wodurch sich das grundlegende 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.

Veranstaltungsende ~ 20:15 Uhr

6) grundstückspezifische nicht allgemeine Einzelfragen:

Anschließend konnten Fragen zu den Straßenausbaubeiträgen bei Frau Klingsporn und zum Straßenausbaukonzept bei Herrn Czymmeck gestellt werden.