

11.01.2018

**Ergebnis-Niederschrift über die Informationsveranstaltung
zum Kanal- und Straßenbau in der Straße „Am Burgfeld“
am 23.11.2017 im Ratssaal, Rathaus der Stadt Eschweiler,
Johannes-Rau-Platz 1, 52249 Eschweiler**

Teilnehmer:

Frau Gerhards	Ingenieurbüro IngenAix GmbH, Aachen
Herr Gödde	Stadt Eschweiler, Erster und Technischer Beigeordneter
Herr Gühsgen	Stadt Eschweiler, AL 60
Herr Dr. Hartlich	Stadt Eschweiler, AL 61/66
Herr Rehahn	Stadt Eschweiler, Abt.L. 600
Herr Neubert	Wirtschaftsbetriebe Eschweiler GmbH (WBE)
Herr Mommer	Stadt Eschweiler, 660

sowie

4 Ratsmitglieder, 1 Vertreter der Presse, rd. 40 Anlieger und Interessierte

Schriftführer:

Herr Mommer

Beginn: 18.00 Uhr**Ende:** 20.45 Uhr

Die Niederschrift gibt nicht den chronologischen Ablauf, sondern thematisch geordnet die Ergebnisse der Informationsveranstaltung wieder.

Herr Gödde begrüßte die Anwesenden und stellte die Vertreter der Verwaltung, der WBE und des Ingenieurbüros vor.

Er erläuterte kurz die Verfahrensweise zur Planung der Umgestaltung der Straße „Am Burgfeld“. Im Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss (PIUBA) am 21.10.2017 wurde die Verwaltung beauftragt, die geplanten Maßnahmen in der Straße „Am Burgfeld“ im Rahmen einer Informationsveranstaltung vorzustellen. Dort haben die Anlieger und Interessierten die Möglichkeit, Anregungen und Bedenken zu äußern, die dann seitens der Verwaltung bewertet werden und ggf. zu einer Änderung der Planung führen können. Diese Eingaben können natürlich auch auf schriftlichem Wege im Nachgang zur Informationsveranstaltung bei der Stadtverwaltung Eschweiler eingereicht werden. Im PIUBA am 22.02.2018 soll dann der Ausbau der Straße „Am Burgfeld“ (mit der ggfs. geänderten Planung) beschlossen werden. Der Beginn der Arbeiten ist für den Mai 2018 geplant. Die Dauer der Baustelle wird auf ca. 8 Monate geschätzt.

Im Anschluss stellte Herr Dr. Hartlich mit Hilfe eines Power-Point-Vortrages die in der Straße „Am Burgfeld“ geplanten Baußnahmen vor. Die Erläuterungen zur Berechnung und der Höhe der Anliegerbeiträge trug Herr Rehahn vor. Der Power-Point-Vortrag wird ab Montag, dem 27.11.2017 im Internet auf der Seite www.eschweiler.de veröffentlicht.

Die im Nachgang zu den Vorträgen gestellten Fragen, Antworten und Diskussionen werden im Folgenden nach Themen sortiert behandelt. Die von den Anwohnern vorgebrachten Anregungen und Bedenken sind kursiv dargestellt.

Zu Anfang erklärte Herr Dr. Rhiem, dass er und weitere Anlieger sich speziell mit einzelnen Themen beschäftigt und Prokura der restlichen Anlieger hätten. Die diesbezüglichen Aussagen spiegelten damit die Meinung der Mehrheit der Anlieger der Straße "Am Burgfeld" wider.

Anliegerbeiträge

Abrechnungssystem

Hier muss zwischen den Bereichen mit und ohne Bebauungsplan unterschieden werden. Liegt ein gültiger Bebauungsplan vor, wird der Berechnung die gesamte Grundstücksfläche zugrunde gelegt. Der Faktor für die Geschossigkeit wird anhand der möglichen Bebaubarkeit (also nicht der tatsächlichen Bebauung) ermittelt. Eine bereits fertiggestellte Bebauung hebt die Regelungen des Bebauungsplans nicht auf, dieser bleibt auch weiterhin gültig.

Ohne Bebauungsplan gilt bei der Ermittlung der Grundstücksfläche eine Tiefenbegrenzung von 40 m, d. h. es werden nur die ersten 40 m des Grundstücks ab der Grundstücksgrenze zur Straße berechnet. Die Geschossigkeit richtet sich nach der tatsächlichen Bebauung. Es werden nur Vollgeschosse berechnet, bei Dachschrägen ist eine separate Prüfung erforderlich, ob es sich um ein Vollgeschoss handelt oder nicht.

Der voraussichtliche Kostenanteil in der Straße „Am Burgfeld“ beträgt ca. 11 bis 13 € je qm anrechenbare Fläche.

Seitens des Pfarrers der Gemeinde St. Marien, Herrn Weishaupt, wurde eine Frage zur Berechnung der Anliegerbeiträge des Pastor-Zohren-Hauses gestellt. Aufgrund der komplexen Berechnung der anrechenbaren Fläche dieses Grundstücks bat Herr Rehahn ihn, sich diesbezüglich mit ihm in Verbindung zu setzen.

Einstufung der Straße „Am Burgfeld“ als Anliegerstraße

Zu diesem Punkt gab es in der Sitzung den meisten Diskussionsbedarf.

Herr Rehahn erläuterte zu Beginn der Sitzung die Kriterien, die unter Berücksichtigung der derzeitigen Rechtsprechung (Oberverwaltungsgericht Münster) zu einer Einstufung der Straße „Am Burgfeld“ als Anliegerstraße führen.

Anhand einer Übersichtskarte wurde dargestellt, welche Straßen im direkten Umfeld der Straße „Am Burgfeld“ als Hauptverkehrs- bzw. Haupteinfahrstraßen eingestuft wurden.

Hauptverkehrsstraßen sind in der Regel die Straßen des klassifizierten Straßennetzes (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), hier die Kreisstraßen Langwahn / Röhthgener Straße / Stich, Talstraße und Zechenstraße. Hinzu kommt noch die Bergrather Straße als Gemeindestraße. Diese bilden das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Eschweiler im zu betrachtenden Umfeld.

Die Straßen Odilienstraße, Florianweg, Jägerspfad, Burgstraße, Wilhelmstraße, Hubertusstraße, Grachtstraße, Bourscheidtstraße, Franzstraße, Kaiserstraße, Martin-Luther-Straße und Nothberger Straße sind die Haupteinfahrstraßen im Umfeld der Straße „Am Burgfeld“. Diese haben in der Regel eine Anbindung an das Netz der Hauptverkehrsstraßen und dienen dazu, die Verkehre in die untergeordneten Anliegerstraßen zu verteilen.

Alle restlichen Straßen sind Anliegerstraßen, hierzu gehört auch die Straße „Am Burgfeld“.

Weitere maßgebliche Kriterien sind die verkehrsrechtliche Einordnung mit der Lage in einer Tempo 30-Zone mit entsprechender „Rechts-vor-Links“-Regelung des Verkehrs. Hinsichtlich der in der derzeit gültigen Fassung der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) genannten Kriterien Länge, Straßenraumbreite, Fahrbahnbreite und Verkehrsbelastung ist die Straße „Am Burgfeld“ als Wohnstraße zu bezeichnen. Dies ist die zweitniedrigste Straßenkategorie in der RAST 06 und hat die Einstufung als Anliegerstraße zur Folge.

Seitens der Zuhörerschaft wurden folgende Argumente gegen die Einstufung als Anliegerstraße vorgebracht:

In der „Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz NRW - KAG NRW - für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Eschweiler“ sind die einzelnen Straßentypen definiert. Hiernach muss die Straße „Am Burgfeld“ als Haupterschließungsstraße eingestuft werden.

Man muss aber hier die Summe aller möglichen Kriterien auch unter Berücksichtigung der entsprechenden Rechtsprechung bewerten. Dies führt dazu, dass die Straße „Am Burgfeld“ als Anliegerstraße abgerechnet werden muss.

Bei einer durch die Anlieger durchgeführten Verkehrszählung wurden in der Zeit von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr insgesamt 893 Kraftfahrzeuge gezählt. Der Anteil des Anliegerverkehrs liegt bei ca. 23,4 %. Der Anteil des Anliegerverkehrs wird nach Schließung des Bahnübergangs Jägerspfad noch weiter sinken, da dann noch mehr Fahrzeuge aus dem Wohnquartier Von-Harff-Straße, Von-der-Horst-Straße, Fischerstraße und Feldstraße über die Straße „Am Burgfeld“ fahren.

Die genannte Zahl von 893 Kraftfahrzeugen täglich ist von der Größenordnung her mit der von der Stadt durchgeführten Zählung vergleichbar. Der Anteil des Anliegerverkehrs wurde bei der Vergleichszählung nicht ermittelt. Der angegebene Wert von ca. 23 % ist jedoch zu hinterfragen, insbesondere, wie der Verkehr im Zusammenhang mit dem Kindergarten seitens der Anwohner eingeschätzt wurde. Bei der Einstufung einer Straße als Anliegerstraße nach dem Straßenbaubeitragsrecht kommt es nicht darauf an, dass der Anliegerverkehr gegenüber dem übrigen Verkehr überwiegt.

Wer stuft die Straße ein? Insbesondere ist der Grund darzulegen, weshalb die Straße „Am Burgfeld“ bei der Abrechnung der neuen Straßenbeleuchtung im Jahr 1993 als Haupterschließungsstraße eingestuft wurde und nun als Anliegerstraße abgerechnet werden soll. Die Anwohnerzahlen haben sich seitdem nicht verändert und der Verkehr hat eher zu- als abgenommen. Dass die Straße „Am Burgfeld“ nun als Anliegerstraße abgerechnet werden soll, ist nicht zu verstehen. „Am Burgfeld“ wohnen ca. 40 Parteien, der Verkehr aus dem umliegenden Wohnquartier mit etwa 400 Parteien wird über die Straße „Am Burgfeld“ geführt.

Bei der Betrachtung der Straßen kann man nicht einzelne Kriterien herausnehmen, sondern muss alle Kriterien in Gänze betrachten. Bei der Abrechnung der Beleuchtung im Jahre 1993 wurde die damalige Ortssatzung zugrunde gelegt. In dieser war ein Straßenverzeichnis der Eschweiler Straßen mit der zugehörigen Einstufung enthalten. Dieses entfiel bei der Neufassung der Satzung, da sich gezeigt hatte, dass die Einstufung der Straßen zu einem größeren Teil nach den aktuellen Kriterien falsch war und sich die Bedeutung von Straßen zuweilen durch neue oder entfallende Verkehrsbeziehungen ändern kann. Seitdem wird bei anstehenden Baumaßnahmen eine den aktuellen Kriterien entsprechende Einstufung der Straßen vorgenommen. Hierdurch wurden auch bereits andere Straßen, die in der alten Satzung als Haupterschließungsstraße deklariert waren, als Anliegerstraße abgerechnet, selbst die Liebfrauenstraße, über die ein größeres Wohngebiet erschlossen wird und an der die Liebfrauenschule liegt. Auch der Anteil des Anliegerverkehrs am Gesamtverkehr ist nicht maßgebend. Es ist zudem zu

beachten, dass das Wohngebiet Von-Harff-Straße, Von-der-Horst-Straße, Fischerstraße und Feldstraße auch über die zuletzt genannten Straßen erschlossen ist.

Wie wirkt sich die Einstufung der Straße auf die Anliegerbeiträge aus?

Die Berechnung der anrechenbaren Fläche ändert sich hierdurch nicht. Die Höhe der auf die Anlieger umzulegenden Kosten wird durch die in der Ortssatzung genannten Prozentsätze maßgeblich bestimmt. Diese betragen für die Fahrbahn, die Beleuchtung und die Entwässerung bei einer Anliegerstraße 60 % (Haupterschließungsstraße 40 %) und für Parkstreifen und Gehwege 70 % (60 %).

Müssen die Eigentümer darüber informiert werden, dass ihre Straße anders eingestuft wird als bei vorherigen Abrechnungen?

Nein, eine entsprechende Information muss nicht erfolgen.

In der Sitzungsvorlage zur Straße „Am Burgfeld“ wird angeführt: „Die Verkehrsbelastung ist als eher gering zu bezeichnen, Durchgangs- oder Schleichverkehr ist so gut wie nicht vorhanden.“ Dies wird seitens der Anlieger bestritten.

Hier liegt ein Missverständnis in den Begrifflichkeiten vor. Als Schleichverkehr bezeichnet man den Verkehr, der Widerstände auf den Hauptverkehrsstraßen (z. B. Lichtsignalanlagen) über Nebenstraßen umfährt. Mit Durchgangsverkehr in der Sitzungsvorlage war übergeordneter Durchgangsverkehr, z. B. zwischen Ortsteilen, gemeint. Seitens der Verwaltung wird nicht bestritten, dass Verkehr aus den angrenzenden Wohnstraßen über die Straße „Am Burgfeld“ zur Bourscheidtstraße fährt. In der Fachterminologie wird dieser Verkehr aber eher als Quell- und Zielverkehr aus dem Wohngebiet bezeichnet.

Kann hier nicht eine wohlwollende Abwägung erfolgen, dass die Straße „Am Burgfeld“ doch als Haupterschließungsstraße eingestuft wird?

Die Einstufung der Straße erfolgt durch die Verwaltung auf Grundlage der vorhandenen Gesetze bzw. sonstiger Regelungen unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung. Ein Ermessensspielraum wird seitens der Verwaltung nicht gesehen.

An der Straße „Am Burgfeld“ liegen öffentliche Einrichtungen, z. B. der Kindergarten; deshalb ist diese keine Anliegerstraße.

Der Kindergarten gilt als Anlieger, daher ist der Verkehr von und zum Kindergarten als Anliegerverkehr zu betrachten. Dies hat keinen Einfluss auf die Einstufung als Anliegerstraße. Selbst die Liebfrauenschule mit einem Vielfachen an Verkehrsaufkommen hatte keinen Einfluss auf die seinerzeit erfolgte Einstufung der Liebfrauenstraße als Anliegerstraße.

Wird die Nutzung des Pastor-Zohren-Hauses berücksichtigt?

Ja, durch einen Zuschlag auf den Vervielfältigungsfaktor bei der Berechnung der anrechenbaren Fläche des Grundstücks.

Werden für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung Anliegerbeiträge erhoben?

Die Straßenbeleuchtung in der Straße „Am Burgfeld“ ist im Jahr 1993 erneuert worden. Die Kosten hierfür wurden gemäß KAG auf die Anlieger umgelegt. Aus beitragsrechtlichen Gründen wird die Straßenbeleuchtung nicht abgerechnet.

Wird bei der Berechnung der Anliegerbeiträge berücksichtigt, dass der Kanal- und Straßenbau gleichzeitig stattfindet?

Im Bereich des Kanalgrabens teilen sich Kanal- und Straßenbau die Kosten für die Herstellung der neuen Fahrbahn einschließlich der entsprechenden Aufnahme der vorhandenen Fahrbahn. Hierdurch ergibt sich ein Abzug bei den umlagefähigen Kosten im Bereich der Fahrbahn und des Kostenanteils der Straßenentwässerung.

Warum wird dieser Bereich nicht vollständig vom Kanalbau bezahlt?

Die Baumaßnahme wurde sowohl durch den schlechten Zustand des Kanals als auch wegen der desolaten Fahrbahn veranlasst. Insofern ist hier auch von beiden Seiten der Bereich des Kanalgrabens anteilmäßig zu finanzieren.

Können den Anliegern die Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der o. g. 11 bis 13 € Kosten je qm anrechenbare Fläche übergeben werden?

Wegen verschiedener Unwägbarkeiten kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Berechnung der Anliegerbeiträge zur Verfügung gestellt werden. Nach derzeitiger Sach- und Rechtslage wird auf der Grundlage langjähriger Erfahrungen für die Abrechnung von Anliegerbeiträgen ein Betrag zwischen 11 und 13 pro qm Abrechnungsfläche erwartet.

Wie groß ist der Anteil der Beiträge für den Parkstreifen?

Wie o. a. werden zum derzeitigen Zeitpunkt keine Einzelbeiträge genannt. Bei einem Verzicht auf die Parkstreifen würde die Fahrbahn entsprechend verbreitert werden, damit auch hier Fahrzeuge parken können. Hierdurch erhöht sich die abrechenbare Breite der Fahrbahn, so dass durch den Wegfall der Parkstreifen keine nennenswerte Reduzierung der Anliegerbeiträge erzielt würde.

Sonstiges

Was sagt das Bodengutachten über Schichtdicken, Frostsicherheit und das Alter der Straße aus? Erfolgte der damalige Ausbau auf Grundlage der seinerzeit gültigen Vorschriften?

Die Frostsicherheit des Straßenunterbaus ist nicht gegeben. Die einzelnen Schichtdicken sind im Bodengutachten enthalten. Bei Bedarf kann dieses bei dem zuständigen Sachbearbeiter eingesehen werden. Für die Abrechnung der Anliegerbeiträge ist festzustellen, dass aufgrund des Zustands der Straße das genaue Alter der Straße und auch ein eventueller Ausbau nach den seinerzeit gültigen Vorschriften irrelevant sind.

Grundstücksanschlussleitungen

Die heute vorhandenen Grundstücksanschlussleitungen wurden vom Hauptkanal aus bis zur Grundstücksgrenze befahren. Im Rahmen der Kanal- und Straßenbauarbeiten werden schadhafte Leitungen bis zur Grundstücksgrenze auf Kosten der Anlieger ausgetauscht (laut Entwässerungssatzung gehört dem Grundstückseigentümer die Anschlussleitung seines Hauses bis zum Anschluss an den Hauptkanal). Arbeiten auf den Privatgrundstücken sind nicht vorgesehen. Bei einer erforderlichen Sanierung der Grundstücksanschlussleitungen (76 % sind sanierungsbedürftig) ist mit Kosten in Höhe von ca. 2.500 € zu rechnen.

Seitens der Verwaltung wird empfohlen, bei einer Sanierung der Hausanschlussleitung im Straßenbereich auch den restlichen Teil der Leitung auf den Privatgrundstücken zumindest untersuchen zu lassen.

Bei Rückfragen können sich die Eigentümer an Herrn Neubert von der Wirtschaftsbetriebe Eschweiler GmbH (WBE) wenden. Hier können auch die Videos der Befahrung angesehen werden.

Baukosten

Ist die Entsorgung des teerhaltigen Straßenaufbaus bei den Kosten berücksichtigt?

Ja, dies ist in den Schätzkosten enthalten.

Wie ist der Unterschied bei den Straßenbaukosten von 690.000 € in der Vorlage zu den jetzt genannten 515.000 € zu erklären?

Die genannten Straßenbaukosten beinhalten nur die reinen Baukosten. Kosten für Ingenieurleistungen sind nicht enthalten. Da die Straßenbauplanung durch die Stadt Eschweiler selbst durchgeführt wird, ergeben sich Kosten, die zwar im Haushalt als Eigenleistungen berücksichtigt werden müssen, aber nicht auf die Anlieger umgelegt werden.

Werden die Anlieger auch an den Kanalbaukosten beteiligt, diese sind um 70.000 € gestiegen?

Generell wird der Kanalbau über die entsprechenden Abwassergebühren von allen Nutzern des Kanalnetzes finanziert. Die Anlieger müssen aber den für die Entwässerung der Straße erforderlichen Anteil des neuen Kanals über die Anliegerbeiträge mit bezahlen. Der Anteil der Straßenentwässerung wird derzeit mit 30 % der Kanalbaukosten berücksichtigt, hiervon sind dann 60 % umlagefähig.

Straßenplanung

Allgemeines

Warum wird seitens der Stadt ein „Luxusausbau“ der Straße geplant? Sind z. B. die drei Bäume erforderlich und wieviel kosten diese?

Der geplante Ausbau der Straße "Am Burgfeld" ist ein „Standardausbau“. Der Einbau aufwändiger Materialien ist nicht vorgesehen. Die Anzahl an Bäumen ist im Vergleich zu anderen Straßen als sehr gering anzusehen. Ein Verzicht auf die Bäume ist aber nicht sinnvoll, da diese durch ihre optisch einengende Wirkung für einen verkehrsberuhigenden Effekt sorgen. Die Kosten für einen Baum variieren je

gende Wirkung für einen verkehrsberuhigenden Effekt sorgen. Die Kosten für einen Baum variieren je nach Größe des einzupflanzenden Baumes, für die Straße "Am Burgfeld" kann mit ca. 300 € je Baum gerechnet werden.

Wieso erfolgt diese Versammlung so spät und nicht schon zu Beginn des Planungsprozesses?

Wir sind noch zu Beginn des Planungsprozesses, insofern wurde die Versammlung relativ frühzeitig durchgeführt.

Wie wird die Erreichbarkeit der Grundstücke während der Bauarbeiten gewährleistet?

Die fußläufige Erreichbarkeit der Grundstücke wird jederzeit gewährleistet. Gleiches gilt für den Feuerwehr- und Rettungsdienst. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Grundstücke mit dem PKW wird es zeitweise zu Einschränkungen kommen. Die Stadt Eschweiler ist bemüht, diese Einschränkungen so gering wie möglich zu halten. Während der Bauarbeiten werden die Anwohner informiert, wann ihre Grundstücke nicht mit dem PKW zu erreichen sind.

Wie können die Fahrzeuge zukünftig in die und aus den Einfahrten kommen?

Durch die zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten ist es für normale PKW möglich, in die und aus den Ausfahrten zu gelangen. Sollte es sich hier zeigen, dass es nach dem Ausbau zu Problemen kommt, kann dies nachträglich durch entsprechende Markierungen gelöst werden.

Aufpflasterungen

In der Straße "Am Burgfeld" sind zwei Aufpflasterungen geplant, wobei hier der Begriff Aufpflasterung missverständlich ist. Es handelt sich um senkrecht zur Fahrtrichtung eingebaute Rampensteine, die das Fahrbahnniveau um ca. 8 cm anheben. Vor und hinter diesen Steinen ist die Fahrbahn in Asphalt befestigt.

Die erste Aufpflasterung ist im Bereich des Pastor-Zohren-Hauses (Kinder- und Familienzentrum St. Marien, Caritas betreutes Wohnen, Jugendheim, Pfarramt St. Marien) vorgesehen. Hierbei handelt es sich um einen besonders zu schützenden Bereich.

Die zweite Aufpflasterung soll im Einmündungsbereich zur Von-der-Horst-Straße zur Verdeutlichung des Einmündungsbereichs eingebaut werden.

Seitens der Anlieger wird befürchtet, dass hierdurch nur ein punktueller Effekt erzielt wird, der zudem mit erhöhten Geräuschemissionen verbunden ist.

Dies ist generell richtig. Durch die Aufpflasterungen soll das Geschwindigkeitsniveau in der Straße "Am Burgfeld" abgesenkt und so die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Aus Sicht der Verwaltung kann auf den Bau dieser Aufpflasterungen verzichtet werden, wenn die Mehrheit der Anlieger bzw. des PIUBA dagegen ist.

Kann die Aufpflasterung in Richtung Bourscheidtstraße verschoben werden, damit der geschwindigkeitsreduzierende Effekt bereits bei der Einfahrt in die Straße "Am Burgfeld" einsetzt?

Eine Verschiebung der Aufpflasterung in Richtung Bourscheidtstraße wird geprüft.

Fahrbahnversatz / Aufpflasterung Pastor-Zohren-Haus

Von mehreren Anliegern wurde die Befürchtung geäußert, dass es durch den Fahrbahnversatz verbunden mit einer Einengung der Fahrbahn, der Aufpflasterung und den dort vorgesehenen Bäumen durch eine Aufmerksamkeitsreduzierung zu gefährlichen Situationen kommen kann.

Diese Situation wird noch verschärft durch den Hol- und Bringverkehr von und zum Kindergarten. Hier wird zum Teil wild geparkt.

Als alternative Möglichkeiten, das Geschwindigkeitsniveau in der Straße "Am Burgfeld" zu senken, wurden Tempo 30-Piktogramme, die Anbringung des Verkehrszeichens „Kinder“ (Verkehrszeichen 136 StVO) bzw. sonstiger Hinweise auf den Kindergarten sowie die Anbringung einer mobilen Tempoinfotafel genannt. Zudem sollte die Tempo 30-Zone deutlicher (durch größere Verkehrszeichen) ausgewiesen werden.

Die Bedenken wurden seitens der Verwaltung aufgenommen. Die alternativen Möglichkeiten werden geprüft. Insbesondere hinsichtlich der Beschilderung und Markierung sind die Möglichkeiten in einer Tempo 30-Zone eingeschränkt. Die mobile Tempoinfotafel kann installiert werden. Eine dauerhafte Anbringung ist jedoch nicht sinnvoll, da diese nach einiger Zeit nicht mehr beachtet wird.

Wieso werden die Bäume im Bereich des Pastor-Zohren-Hauses geplant? Gerade hier sollten wegen der Gefahr, dass diese Bäume zu einer „Hundetoilette“ werden, keine Bäume vorgesehen werden.

Aufgrund der schon o. g. verkehrsberuhigenden Wirkung sind die Bäume auch zur Verdeutlichung des Fahrbahnversatzes im Bereich des Pastor-Zohren-Hauses geplant.

Oberflächenbelag Gehwege

Seitens der Anlieger wird gefordert, die Gehwege wie bisher mit einem Asphaltbelag zu befestigen anstatt mit den geplanten Gehwegplatten. Folgende Gründe hierfür wurden angeführt:

Ein Plattenbelag verschiebt sich innerhalb kurzer Zeit (7 Jahre). Danach sind im Gehweg Stolperfallen in Form von kippenden Platten und Höhenversätzen vorhanden. Zudem kann der Plattenbelag nicht gut sauber gehalten werden (Unkrautwuchs in den Fugen).

Durch den Ausbau in Asphalt können unnötige Kosten vermieden werden.

Wenn Steine kaputt gehen oder Aufbrüche durchgeführt werden, sind die vorhandenen Platten nicht mehr zu bekommen und es muss ein anderes Produkt eingebaut werden, wie z. B. aktuell in der Innenstadt zu sehen.

Die Platten werden nur eingebaut, um ein einheitliches Stadtbild zu erzielen.

Durch den vorgesehenen Deckenaufbau mit einer 15 cm starken Drainbetontragschicht als Unterbau für die Plattenbeläge ist dieser in seiner Dauerhaftigkeit und Stabilität mit einem Asphaltbelag zu vergleichen. Der von den Anliegern geschilderte Effekt (Stolperkanten und kippende Platten) ist bei heutzutage nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik hergestellten Plattenbelägen nicht festzustellen. Ebenso wird hierdurch Unkrautbewuchs weitestgehend ausgeschlossen.

Zudem ist durch den in den Nebenanlagen erforderlichen Einbau des Asphalts in Kleinflächen der Einsatz eines Fertiglers nicht möglich. Die Flächen müssen also komplett im Handeinbau hergestellt werden, so dass hier keine Kostenersparnis gegeben ist. Der Handeinbau von Asphalt kann darüber hinaus zu optisch nicht befriedigenden Oberflächen führen.

Plattenbeläge haben zudem den Vorteil, dass bei den früher oder später durchzuführenden Aufbrüchen oder Neuverlegungen von Versorgungsleitungen die Oberflächen ohne sichtbare Beeinträchtigungen

wieder verschlossen werden können, während dies bei Asphaltflächen nicht möglich ist. Über die Jahre führt dies zu einem „Flickenteppich“, wie momentan vorhanden.

Die in der Straße "Am Burgfeld" geplanten Materialien sind Standardprodukte, die auch zukünftig ohne Probleme wiederbeschafft werden können. Die in der Innenstadt eingebauten Platten hingegen wurden extra für die Stadt Eschweiler entwickelt und hergestellt. Momentan sind die Restbestände aufgebraucht, die nachträglich bestellten Platten werden kurzfristig geliefert und eingebaut.

Seitens der Stadt Eschweiler wird eine Vereinheitlichung der Ausbaustandards angestrebt, da dies zu einer Kostenersparnis bei der Lagerhaltung und damit bei der Unterhaltung des Straßennetzes führt und den Wiedererkennungswert einer Stadt bzw. einzelner Stadtteile erhöht (siehe Ausbaustandards Innenstadt, Eschweiler-Ost etc.).

Die Reparatur einer schadhafte Stelle im Plattenbelag ist mit wesentlich geringerem Aufwand möglich.

Es wurde trotz der o. g. Gründe für den Einbau von Gehwegplatten seitens der Anlieger darauf bestanden, die Gehwege in Asphalt zu befestigen. Seitens der Vertreter der Verwaltung wurde zugesagt, dies der Politik in der Verwaltungsvorlage für den Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss zur Entscheidung vorzulegen.

Gegen Ende des Vortrages meldete sich ein Anlieger zu Wort und teilte mit, dass er die Argumentation der Verwaltung in dieser Hinsicht nachvollziehen könne.

Nach Beendigung des offiziellen Teils der Veranstaltung wurde von mehreren Personen der Wunsch geäußert, die Gehwege in Platten zu befestigen und dass die Vorredner keine „Prokura“ für alle Anlieger hätten.

Einrichtung eines Parkstreifens

Seitens der Anlieger wurde eine Änderung der Geometrie der Straße "Am Burgfeld" abgelehnt. Der heutige Zustand mit halbhüftigem Parken ist perfekt und soll so belassen werden.

Das halbhüftige Parken verstößt gegen die gültigen Planungsgrundsätze bzw. das Regelwerk.

Die Randeinfassung einer Straße dient in erster Linie dazu, die verschiedenen Funktionsbereiche einer Straße zu trennen und somit insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer mehr Sicherheit zu gewährleisten. Dies wird ad absurdum geführt, wenn genau diese Trennung dann überparkt wird. Ein solcher Ausbau ist zudem in den einschlägigen Richtlinien und Regelwerken nicht vorgesehen.

Bei einem halbhüftigen Parken müsste zudem der Deckenaufbau des Gehwegs entsprechend verstärkt werden, damit ein dauerhaftes Überfahren möglich ist. Dies würde zu Mehrkosten in diesem Bereich führen.

Durch die geplante Parkregelung wird die Problematik am Kindergarten verschärft. Die Eltern halten im Bereich des Kindergartens. Das Parken auf dem Parkstreifen mit den parkenden Fahrzeugen auf der Fahrbahn führt zu einer größeren Gefahr. Der alte Zustand ist hier besser.

Ist hier ein Kiss & Ride-Platz bzw. eine Elternhaltestelle wie zum Beispiel in Weisweiler möglich?

Jede Situation an Schulen und Kindergärten ist einzeln zu untersuchen. Im Rahmen der weiteren Planungen wird diese Möglichkeit auch für den Kindergarten an der Straße "Am Burgfeld" geprüft.

Werden die Parkstände in der Straße "Am Burgfeld" wie z. B. in der Quellstraße gebaut? Diese sind viel zu schmal, deswegen parken die Fahrzeuge dort mit einem Rad auf dem Gehweg.

Die Parkstreifen in der Straße "Am Burgfeld" werden 2,20 m breit hergestellt. Sie sind somit 20 cm breiter als die bislang gebauten Parkstreifen. Hiermit wird auf die Tatsache reagiert, dass die Fahrzeuge immer breiter werden und die bisherige Breite von 2,00 m nicht mehr für ein problemloses Abstellen von Kraftfahrzeugen ausreicht.

Anzahl der Parkstände - Parkstanderhebung

Seitens der Anlieger wird bemängelt, dass die auf der Seite „Parkstandsbilanz“ aufgeführte Anzahl an parkenden Fahrzeugen nicht ihrer Wahrnehmung des tatsächlichen Zustands entspricht. Es wurde zur falschen Zeit gezählt; insbesondere zu den Hol- und Bringzeiten des Kindergartens und bei Veranstaltungen im Umfeld der Straße "Am Burgfeld" (Burghof, Delio-Arena, Kirche) sind wesentlich mehr Fahrzeuge in der Straße „Am Burgfeld“ geparkt als in den Zählungen aufgelistet.

Dies wird seitens der Verwaltung nicht bestritten. Bei der ersten Zählung wurden 64 parkende Fahrzeuge gezählt. Diese Anzahl wurde bei den nachfolgenden Zählungen nicht mehr näherungsweise erreicht. Zu diesem Zeitpunkt waren insbesondere im westlichen Teil der Straße "Am Burgfeld" nahezu alle Parkmöglichkeiten belegt. Ein Befahren der Straße bzw. das Ein- und Ausfahren in die Grundstückszufahrten wurde zum Teil durch die parkenden Fahrzeuge erschwert. Bei dem geplanten Ausbau sind weiterhin 63 parkende Fahrzeuge in der Straße „Am Burgfeld“ möglich. Durch den geplanten Parkstreifen wird das Parken zumindest auf einer Straßenseite geregelt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite kann weiterhin auf der Fahrbahn geparkt werden. Hierdurch wird auch weiterhin die geschwindigkeitsreduzierende Wirkung durch parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn erreicht.

Die in der Parkstandserhebung aufgeführte maximale Anzahl von 64 parkenden Fahrzeugen wird als zu gering eingeschätzt. Tatsächlich würden dort zu Stoßzeiten noch mehr Fahrzeuge parken.

Es ist durchaus möglich, dass noch mehr als die genannten 64 Fahrzeuge in der Straße "Am Burgfeld" zeitgleich parken. Der zur Verfügung stehende Raum in der Straße "Am Burgfeld" ist aber nicht veränderbar. Somit muss bei der Umsetzung der Planung im zukünftigen Zustand von einer maximalen Anzahl von 63 legalen Parkständen ausgegangen werden.

Beleuchtung

Warum wurde die Beleuchtung um eine Leuchte reduziert?

Die vorgesehene Leuchte Trilux Cuvia 60 LED wurde in der Sitzung des Planungs-, Umwelt- und Bauausschusses am 27.11.2014 als Standardleuchte für Neubaumaßnahmen in Eschweiler festgelegt. Ein Grund war die große Effizienz dieser Leuchte, so dass in der Straße "Am Burgfeld" zukünftig ein Leuchtenstandort entfallen kann.

Wieso wird die Beleuchtung auf die andere Straßenseite verlegt?

Dies liegt hauptsächlich an der geänderten Geometrie der Straße. Der Gehweg auf der nördlichen Seite ist wesentlich breiter, so dass hier die Leuchten problemloser aufgestellt werden können. Zudem liegt der größere Teil der Parkstreifen auf der der Beleuchtung gegenüberliegenden Seite der Fahrbahn, was zu günstigeren Bedingungen hinsichtlich der Ausleuchtung der Fahrbahn führt.

Wo wurde diese Leuchte im Stadtgebiet eingebaut?

Zuletzt in der Straße „Im Hag“.

Zwei geplante Leuchtenstandorte wurden hinterfragt, weil Sie in der Nähe von vorhandenen Leuchten benachbarter Straßen vorgesehen sind, und zwar die Leuchten in den Einmündungsbereichen zur Vonder-Horst-Straße und zur Fischerstraße.

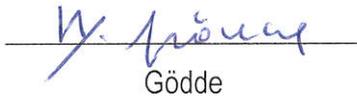
Die Verwaltung sagte eine Überprüfung dieser Standorte zu.

aufgestellt:



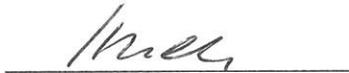
Mommer
Abteilung für
Straßenraum und Verkehr

gesehen:



Götde
Erster und
Technischer Beigeordneter

gesehen:



Dr. Hartlich
Leiter Tiefbau-
und Grünflächenamt

gesehen:



Gühsgen
Leiter Bauverwaltung
und Gebäudemanagement