

# Niederschrift

über die Einwohnerversammlung gemäß § 23 GO NRW i. V. m. § 6 der städtischen Hauptsatzung zur Vorstellung der Straßenausbauplanung – 1. Bauabschnitt, südwestlicher Teil der Fliegerhorstsiedlung (Richthofenstraße, Beckstraße, Möldersstraße und Boelckestraße) am 28.09.2021 um 19.00 Uhr in der Aula der Städtischen Realschule, Gillesweg 1, 52511 Geilenkirchen.

## Teilnehmer:

Frau Daniela Ritzerfeld (Bürgermeisterin/Vorsitzende)

## als benannte Vertreter der Ratsfraktionen:

Herr Hans-Josef Paulus (Stadtverordneter und Ortsvorsteher)  
Herr Manfred Schumacher (Stadtverordneter und Fraktionsvorsitzender)  
Herr Karl-Peter Conrads (Stadtverordneter)  
Herr Reiner Jansen (Stadtverordneter)  
Herr Alexander Dorner (sachkundiger Bürger der FDP, als Vertretung für Herrn Kleinen)  
Herr Gero Ronneberger (Stadtverordneter)  
Herr Max Weiler (Stadtverordneter und Ortsvorsteher)  
Frau Ruth Thelen (Stadtverordnete, als Vertretung für Herrn Benden)  
Herr Jürgen Benden (Stadtverordneter und Fraktionsvorsitzender, zeitweise)  
Frau Sonja Engelmann (Stadtverordnete)

## als Vertreter des beauftragten Ingenieurbüros Achten und Jansen GmbH:

Herr Dipl.-Ing. Holger Klingebiel  
Herr M. Eng. Florian Offer

## als Vertreterin des Stadt- und Regionalplanungsbüros Dr. Jansen GmbH:

Frau Dipl.-Geografin Simone Derr

## von der Verwaltung:

Herr Scholz (Beigeordneter/Dezernent)  
Herr Nilles (Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung, Umwelt/  
kommissarischer Leiter des Tiefbauamtes)  
Herr Wirtz (zukünftiger Leiter des Tiefbauamtes)  
Herr Seel (Tiefbauamt)  
Herr Kalus (Amt für Stadtentwicklung, Bauverwaltung, Umwelt/  
Schriftführer)

## aus den Reihen der Einwohner

Einwohner der Richthofenstraße, Beckstraße, Möldersstraße und Boelckestraße

Zu Beginn begrüßte Frau Bürgermeisterin Ritzerfeld alle Anwesenden - die Teilnehmer der Einwohnerversammlung aus der Fliegerhorstsiedlung, die Vertreter der Politik und der Verwaltung sowie die Beauftragten der Planungsbüros. Thema dieser Veranstaltung sei die Erneuerung der Straßen - Richthofenstraße, Beckstraße, Möldersstraße und Boelckestraße - im südwestlichen Bereich der Fliegerhorstsiedlung.

Die Bürgermeisterin betonte ausdrücklich, dass mit dieser Veranstaltung nichts entschieden werde. Erst der Rat entscheide mit Beschluss über den konkreten Straßenausbau.

Im Anschluss übergab sie das Wort an das Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH. Es möge die Planung vorgestellt werden.

Herr Offer leitete seine Präsentation damit ein, dass das Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH durch die Stadtverwaltung damit beauftragt worden wäre, die bisherige aus dem Jahre 2018 stammende Planung im Hinblick auf die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu überprüfen und zu überdenken.

Im Weiteren stellte Herr Offer die für alle Anwesenden im Raum ersichtliche Präsentation vor, die als Anlage zu dieser Niederschrift genommen wird. Inhalte der Präsentation sind

- a) der Rückblick auf den bisherigen Straßenausbauentwurf von 2018,
- b) die Vorstellung von drei neuen Entwurfsvarianten,
- c) die Darstellung der Erkenntnisse (Zahl der Kfz) aus Ortsbesichtigungen vom 10.08.2021, 11.08.2021 und 14.09.2021 im Hinblick auf die Stellplatzsituation im öffentlichen Straßenraum,
- d) die Gegenüberstellung der Stellplatzbilanz,
- e) die Analyse über die Schwachstellen der Varianten,
- f) die Bewertung der Entwurfsvarianten und
- g) das abschließende Fazit und weitere Vorgehen.

Zunächst blickte Herr Offer zurück auf den aus dem Jahre 2018 stammenden Entwurf, der Gehwegbreiten von 2,00 m und Stellplatzbreiten bei parallel zur Fahrbahn angelegten Stellplätzen von 2,25 m vorsehe. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum seien so im Wechsel angeordnet, dass eine Verkehrsberuhigung entstehe. Es verbleibe eine Restfahrbahnbreite von 3,75 m, die deutlich ausreichend ist, dass Rettungsfahrzeuge im Falle von Gefahren die Fahrbahn störungsfrei nutzen könnten. Im Übrigen sei bei diesem Entwurf die Barrierefreiheit berücksichtigt worden. Die Planung erfolgte auch nach den derzeit geltenden Richtlinien.

Im Folgenden erläuterte Herr Offer die drei neuen Entwurfsvarianten.

Variante 1 sehe Gehwegbreiten von 1,50 m, Längsparkstände mit einer Breite von 2,00 m, die beidseitig angeordnet sind, und eine Restfahrbahnbreite von 3,00 m vor.

Die Variante 2 hingegen sei so konzipiert worden, dass 1,25 m breite Gehwege, 2,00 m breite beidseitige Längsparkstände und eine Restfahrbahnbreite von 3,50 m entstünden.

Schließlich sei die letzte und 3. Variante mit Gehwegen entworfen, die beidseitig unterschiedliche Breiten aufweisen. Auf der einen Straßenseite sei er 1,50 m und auf der anderen 1,00 m breit. Die Längsparkstände würden beidseitig – ebenfalls, wie bereits die anderen beiden Varianten – eine Breite von 2,00 m aufweisen. Die Restfahrbahnbreite liege bei 3,50 m.

Ziel der Entwurfsvarianten sei es gewesen, die Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu maximieren und eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen für Besucher zu schaffen. Im Vergleich zum Entwurf aus 2018, verringere sich allerdings die Breite der Parktaschen von 2,25 m auf 2,00 m, da die Längsparktaschen beidseitig angeordnet seien. Dieser Umstand sei allerdings nicht glücklich, da bekannt sei, dass PKWs mit Blick auf ihre Entwicklung immer breiter geworden seien.

Im Anschluss berichtete Herr Offer, dass am 10.08.2021, 11.08.2021 und 14.09.2021 Ortsbesichtigungen stattgefunden hätten, wodurch der Bestand im Hinblick auf die Stellplatzsituati-

on im öffentlichen Straßenraum aufgenommen worden wäre. In den nachfolgend genannten Straßen seien durchschnittlich die nachfolgend genannten Kfz gezählt worden:

- Möldersstraße        26 Kfz
- Beckstraße         22 Kfz
- Richthofenstraße    11 Kfz
- Boelckestraße       0 Kfz

Insgesamt seien insofern durchschnittlich 59 Kfz vor Ort im südwestlichen Teil der Fliegerhorstsiedlung gezählt worden.

Herr Offer führte aus, dass derzeit im Bestand im öffentlichen Straßenraum der Straßen Möldersstraße, Beckstraße, Richthofenstraße und Boelckestraße 134 Stellplätze existierten. Mit der Planung aus 2018 seien 35 Stellplätze insgesamt für die Öffentlichkeit vorgesehen worden. In der neuen Variante 1 seien insgesamt 105 Stellplätze eingeplant; in den Varianten 2 und 3 jeweils 113 Stellplätze.

Im nächsten Punkt ging Herr Offer darauf ein, dass die neuen Varianten jedoch einige Schwachstellen aufwiesen. Die verminderten Gehwegbreiten führten dazu, dass die Barrierefreiheit nicht eingehalten werden könne. Die RAS 2006 definiere eine Mindestgehwegbreite von 2,50 m. Bei lediglich 1,00 m, 1,25 m bzw. 1,50 m breiten Gehwegen seien solche Gehwege für Menschen mit Behinderungen nur mit sehr großen Erschwernissen passierbar – erst recht dann, wenn z.B. sich noch weitere Umstände, wie z.B. Straßenlaternen oder Einfriedungen, im Bereich der Gehwege befänden. Weitere Beeinträchtigungen entstünden dann, wenn Mülltonnen bei der Abholung von Müll aufgestellt würden.

Im Hinblick auf die verminderte Fahrbahnbreite gerade bei der Variante 1 (3,00 m) sah Herr Offer Schwachstellen. Gem. RAS 2006 sei eine Mindestfahrbahnbreite von 3,50 m bestimmt. Die Varianten 2 und 3 seien genau auf dieses Mindestmaß bemessen. Im Falle der Variante 1 sei nicht mehr gewährleistet, dass Feuerwehrfahrzeuge, Lieferdienste oder aber Müllfahrzeuge sich durch die schmale Fahrbahn fortbewegen können. Erschwerend hinzu kämen parkende Autos, bei denen die Spiegel den Straßenraum deutlich schmälern. An dieser Stelle sei insofern bereits ersichtlich, dass eine Planung entsprechend der Variante 1 nicht in Frage käme, wenn nicht sogar ausgeschlossen sei.

In Bezug auf die angeordneten Längsparkstände gab Herr Offer zu verstehen, dass eine Breite von 2,00 m zwar dem Standard gem. EAR 2012 entspräche, jedoch moderne Fahrzeuge deutlich breiter seien. Eine Breite von 2,25 m dürfte insofern deutlich sinnvoller sein.

Aus dem bisher Vorgetragenen wurden die verschiedenen Planungen – Entwurf aus 2018, Entwurf Varianten 1 – 3 – nach den Kriterien Fahrbahnbreite, Stellplatzbreite, Stellplatzangebot, Gehwegbreite, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit beurteilt und bewertet. Herr Offer stellte heraus, dass die Planung aus 2018 nach wie vor die meisten Vorteile böte. Die neuen Varianten 1 – 3 enthielten alle das Problem, dass weder die Barrierefreiheit, noch die Verkehrssicherheit Berücksichtigung fänden. Keiner der neuen Varianten plane eine auskömmliche Gehwegbreite ein.

Schließlich beendete Herr Offer seine Präsentation mit einem Fazit und dem weiteren Vorgehen. Er stellte heraus, dass die Bauleitplanung mit der Straßenplanung zusammenspielen müsse. Es seien private Stellplatzanlagen zu schaffen sowie öffentlicher Parkraum für Besucher. Aus der stattfindenden Einwohnerversammlung würden die Anregungen gesammelt. Die Ergebnisse seien die Grundlage für die Ratssitzung am 27.10.2021.

Im Nachgang zur ersten Präsentation durch das Ingenieurbüro Achten und Jansen GmbH erfolgte die Präsentation durch Herrn Scholz zum Thema „Voraussichtliche Abgaben für den Straßenausbau nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG NRW)“. Die Präsentation wird ebenfalls als Anlage zu dieser Niederschrift genommen.

Herr Scholz bedankte sich zunächst bei Herrn Offer für die Präsentation und leitete über zum Thema der zweiten Präsentation des Abends.

Herr Scholz stellte vorab hervor und bat um Nachsicht, dass es sich bei den im Nachfolgenden dargelegten Zahlen lediglich um erste grobe Schätzungen handle, die keinesfalls als abschließende Berechnung der Beiträge zu verstehen seien. Eine konkrete Berechnung könne erst dann erfolgen, wenn der Straßenausbau konkret geplant sei.

Die Erneuerungsmaßnahme der Straße führe zu einer Abrechnung durch die Stadt nach dem KAG. Man plane derzeit die Straße im Separationsprinzip und stufe die Straße als Haupteerschließungsstraße ein und nicht als Anliegerstraße.

Das Verfahren zur Erhebung des Erschließungsbeitrags gliedere sich in drei Phasen, erläuterte Herr Scholz - in die Aufwendungsphase, die Verteilungsphase und die Heranziehungsphase. Im ersten Schritt werde der beitragsfähige Aufwand separat für die Fahrbahn und den Gehweg ermittelt.

Herr Scholz trug vor, dass der beitragsfähige Aufwand durch das Ingenieurbüro überschlägig berechnet wurde. Danach seien für die Straße und den Gehweg im südwestlichen Bereich der Fliegerhorstsiedlung rund 1,4 Mio. € (Fahrbahn: 924.000,00 €, Gehwege: 486.000,00 €) erforderlich. Die Straßenbeleuchtung werde vorliegend nicht abgerechnet, da sie nicht erneuert werde. Von diesem umlagefähigen Aufwand entfallen bei der Einstufung als Haupteerschließungsstraße jeweils 30 % der Kosten für die Fahrbahn und 50 % der Kosten für die Gehwege auf die Anlieger. Gemäß der Kostenschätzung insofern 277.200,00 € für die Fahrbahn und 243.000,00 € für die Gehwege. Zusammengerechnet demnach 520.200,00 €.

Im nächsten Schritt, der sog. Verteilungsphase, würden die durch die Verkehrsanlage erschlossenen Grundstücke und die entsprechenden Flächen ermittelt. Grundsätzlich würden von der Straßenbegrenzungslinie die Grundstücke bis zu einer Tiefe von 40 m für die Berechnung einbezogen. Ausnahmen bildeten Grundstücke, die über 40 m hinaus baulich genutzt würden sowie Grundstücke im Geltungsbereich eines Bebauungsplans.

Den konkreten Beitragssatz pro m<sup>2</sup> habe man in einer groben Schätzung für den maßgeblichen Bereich der Fliegerhorstsiedlung ermittelt. Die Berechnung wurde durch Herrn Scholz erläutert. Die Fläche der zu berücksichtigenden Grundstücke wiese laut Kataster eine Größe von 52.000 m<sup>2</sup> aus. Dividiere man den umlagefähigen Aufwand von ca. 520.200,00 € durch diese Fläche, erhalte man einen Beitragssatz von ca. 10,00 €/m<sup>2</sup>, der als Grundlage für die Beitragspflicht entstehe.

Aufgrund einer Neuerung im Gesetz, konkret aus § 8 a KAG, ergebe sich allerdings die Möglichkeit einer Förderung in Höhe von 50 % der umlagefähigen Aufwendungen, wodurch die Grundstückseigentümer entlastet werden würden. Abzüglich dieser Förderung käme man insofern auf einen Beitragssatz je m<sup>2</sup> von 5,00 €. Als Beispiel zeigte Herr Scholz eine Beitragsberechnung für ein 15 x 40 m großes Grundstück anhand der bisher ermittelten umlagefähigen Aufwendungen. Für dieses 600 m<sup>2</sup> große Grundstück würden, bei 5,00 €/m<sup>2</sup>, 3.000,00 € als Beitrag anfallen.

Schätzungsweise rechne man mit einem Beitrag von ca. 4,00 € bis 7,00 €. Dieser Beitragssatz könne je nach Kosten für die Fahrbahn und Gehwege allerdings variieren.

In der abschließenden Phase, der Heranziehungsphase, werde der Beitragspflichtige ermittelt, erklärte Herr Scholz. Beitragspflichtig sei derjenige, der zum Zeitpunkt der Herstellung als Eigentümer im Grundbuch eingetragen sei. Diesem werde der Beitragsbescheid, nach vorheriger Anhörung, bekanntgegeben. Grundsätzlich sei der Beitrag innerhalb von einem Monat ab Bekanntgabe des Bescheides zu zahlen. Vorgesehen werden könnten aber auch Ratenzahlungen, wodurch der Beitragsbetrag über 20 Jahre gestreckt werden könne.

Herr Scholz schloss seinen Vortrag damit ab und eröffnete die Diskussion für die Anwesenden im Publikum.

Ein Anwohner erkundigte sich nach der Uhrzeit der Ortsbesichtigungen, die in der ersten Präsentation erwähnt wurden. Ihm erscheine die Anzahl der dargelegten Kfz im öffentlichen Straßenraum nicht plausibel. Nach Feierabend seien im südwestlichen Bereich der Fliegerhorstsiedlung deutlich mehr Kfz aufzufinden.

Vertreter des Ingenieurbüros Achten und Jansen GmbH erwiderten, dass die Ortsbesichtigungen alle gegen 19 Uhr und später erfolgten.

Eine andere Person aus dem Publikum fragte, was mit dem Quartiersplatz geschehe - inwiefern fielen hier Stellplätze weg. Er prognostizierte, dass jeder Haushalt ca. 1,5 Autos besitzen werde. Er sehe die vorgesehene Anzahl daher problematisch. Insofern stelle sich ihm die Frage, ob es sinnvoll sei, dass Stellplätze wegfallen.

Im weiteren Verlauf schlug dieser Anwohner vor, dass im Bereich der Beckstraße von jedem Grundstückseigentümer ein Streifen von 2,00 m zwecks Herstellung von Parkplätzen abgekauft werden könnte.

Herr Scholz stellte vorerst klar, dass durch den Quartiersplatz keine Stellplätze wegfielen. Der Grunderwerb gestalte sich in der Hinsicht schwierig, dass die Maßnahme dadurch verzögert und verteuert werde.

Aus den Reihen der Anwohnerschaft meldete sich eine weitere Person zu Wort, die sich danach erkundigte, ob für die Stellplätze Elektroinstallationen vorgesehen werden.

Herr Scholz bejahte diese Frage.

Aus dem Publikum wurden auch Gegenstimmen laut. Man äußerte sich dahingehend, dass nicht überall Stellplätze vorgesehen werden sollten.

Die Bürgermeisterin befragte die Anwohner, inwiefern die Ermittlungen über die Zahl der Stellplätze aus den Varianten realistisch seien und erbat eine Einschätzung.

Jemand aus dem Saal äußerte seine Bedenken, es werde in Zukunft ein deutlich größerer Stellplatzbedarf generiert. Grund hierfür sei eine steigende Mobilität.

Eine weitere Nachfrage ergab sich von einem Anwohner, der sich darüber informierte, ob man bereits in Betracht gezogen habe, eine Spielstraße anstatt eine Haupteinfahrtsstraße anzulegen.

Herr Scholz erläuterte, dass man die Variante einer Spielstraße ausschließe, da ein ebenerdiger Ausbau nicht zweckmäßig sei und man zwangsläufig eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Schrittgeschwindigkeit benötige. Aus der Erfahrung und aus Mitteilungen des Ordnungsamts sei es in der Regel so, dass diese vorgeschriebene Geschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich nicht eingehalten werde. Als Beispiel erwähnte Herr Scholz die Pfarrer-Claaßenstraße in Teveren. Hier erreichten das Ordnungsamt Beschwerden, dass die Geschwindig-

keitsbegrenzung nicht eingehalten werde. Die Stadtverwaltung müsse hier bauliche Maßnahmen ergreifen, die dazu führten, dass die Geschwindigkeit reduziert werde.

Einige Anwohner äußerten ihr Unverständnis hierüber. Einer führte aus, dass die Politik in jüngster Vergangenheit in mehreren großen Städten 30er-Zonen eingeführt habe. Zusätzlich äußerte dieser, dass ihm eine Variante fehle, die die heutige Situation darstelle. Die Straße, wie sie heute in der Fliegerhorstsiedlung da ist, existiere seit mehreren Jahrzehnten und es hätte bisher keine Probleme gegeben. Als Variante schlug er vor, den Bürgersteig nur auf einer Straßenseite zu planen und Querungen über Zebrastreifen einzuplanen. Ebenso solle es eine Verkehrsberuhigung geben.

Ein weiterer Bürger schloss sich Teilen seines Vorredners an und ergänzte, sein Vorschlag sei eine Optimierung des Ist-Zustands. Darüber hinaus gäbe es keinen Durchgangsverkehr in der Siedlung. Die Straßen seien tatsächlich keine Haupteinfahrstraßen.

Herr Klingebiel ergänzte, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit die Variante aus dem Jahr 2018 zu favorisieren sei. Diese Planung sei richtlinienkonform, wie die Präsentation zeige. Ein Fußgängerüberweg, wie er zuvor vorgeschlagen wurde, könne nicht verantwortet werden. Die Variante 1 aus der Präsentation sei zwar aufgeführt worden, sie stelle allerdings keine realisierbare Variante dar. Die Unterschreitung der Mindestfahrbahnbreite gem. RSt 2006 von 3,50 m könne man nicht gewissenhaft planen und ausführen.

Eine Person meldete sich daraufhin zu Wort und fragte, warum überhaupt Bürgersteige ausgeführt werden müssten. Bei einer ebenerdigen Ausführung gäbe es keine Probleme mit Kinderwagen und Rollstühlen aufgrund der erforderlichen Breiten. Auch auf ebenerdigen Straßenräumen könne man Parkmöglichkeiten einrichten.

Herr Klingebiel erwiderte mit Blick auf die zurückliegenden Regenereignisse, dass das Wasser bei einer Ausführung der Straße mit Bürgersteigen besser abgeleitet werden könne.

Frau Bürgermeisterin Ritzerfeld fügte hinzu, dass entscheidend ist, dass Parkbuchten eingezeichnet werden müssten bei ebenerdiger Ausführung. Anders seien Parkmöglichkeiten besser anzuordnen. Außerdem habe man von Seiten des Ordnungsamts Erfahrungswerte, die belegten, dass das Parken bei ebenerdiger Ausführung nicht immer so einfach rechtmäßig erfolge wie gedacht. Sie denke, dass der niveaugleiche Ausbau nicht die Lösung der Probleme sei.

Ein anderer befürwortete nochmals die eben aus dem Publikum vorgetragene Variante. Er verstehe nicht, weshalb diese Anregung nicht berücksichtigt werde. Darüber hinaus hätte der Rat beschlossen, dass man Zahlen vorstellen werde. Dies sei allerdings nicht geschehen.

Ein Vertreter des Ingenieurbüros erläuterte, dass man ohne Probleme so eine Variante durchrechnen könne, dies würde aber entsprechende Planungskosten nach sich ziehen. Es sei jedoch erfahrungsgemäß kein großer Unterschied zu erwarten.

Herr Scholz führte aus, dass ein niveaugleicher Ausbau nicht zweckmäßig und daher auszuschließen sei. Hierdurch werde die Gefährdung der Verkehrsteilnehmer\*innen erhöht. Darüber hinaus würde hinsichtlich der Beiträge eine Sondersatzung erlassen werden müssen, die die Anlieger höher belastet, wahrscheinlich mit einem Gesamtanteil von 50 % an den Ausbaukosten.

Eine weitere Frage wurde gestellt, mit der in Erfahrung gebracht werden sollte, wie Beiträge bei Eckgrundstücken abgerechnet würden.

Herr Scholz beantwortete diese Frage dahingehend, dass man erst eine rechtssichere Aussage darüber tätigen könne, wenn die Straße abschließend fertiggestellt sei.

Aus dem Publikum äußerte sich eine Person, die sich daran erinnere, dass in der letzten Versammlung zugesagt worden sei, dass Eckgrundstücke nicht doppelt belastet werden würden.

Herr Scholz entgegnete, dass das Verfahren so vorgeschrieben sei und man rechtmäßig handeln müsse, eine endgültige Aussage sei derzeit noch nicht möglich

Jemand anderes stellte eine Frage zur Energieversorgung. Konkret, ob Gasleitungen vorgesehen seien.

Die Herren Scholz und Nilles äußerten, dass die Regionetz zu beteiligen sei. Der Betreiber werde jedoch nur Leitungen legen, wenn eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist. Es sei insofern eine wirtschaftliche Frage.

Es wurde seitens eines Anwohners in den Raum geworfen, dass die Politik sage, dass alte Ölheizungen abgeschafft werden sollten. Die Bewohner der Fliegerhorstsiedlung besäßen überwiegend solche Ölheizungen. Aus Umweltgründen sollen doch eher Gasheizungen eingebaut werden.

Herr Nilles bestätigte, dass die Verwaltung dies auch so sehe, jedoch könne man keine Versorger zwingen Leitungen zu legen. Er sei jedoch zuversichtlich, dass das Gebiet für die Regionetz interessant sei. Man werde die Angelegenheit zusammen mit dem Quartiersmanagement koordinieren.

Ein weiterer Anwesender aus dem Publikum schlug vor, dass man dies doch ähnlich wie bei dem Glasfaserausbau handhaben könnte. Es könnte eine Umfrage erfolgen, wer Gas benötige.

Ein Anwohner, der im Bereich der Richthofenstraße wohne, erwähnte, dass die Grundstücke Richthofenstraße 5 und 7 nicht an der Straße lägen und fragte, ob die Stadt die Straße zu den Grundstücken herstellen werde.

Herr Scholz sagte zu, dies zu prüfen, falls ansonsten die Erschließung nicht gesichert sei.

Die Bürgermeisterin rief nochmal in Erinnerung, worum es in dieser Veranstaltung ging, nämlich um das Thema Parkplätze. Sie stellte erneut die Frage, ob die Anzahl realistisch sei. Favoriert werde die Planung aus dem Jahr 2018.

2,00 m breite Fußwege seien überflüssig, äußerte ein Anwohner. 1,50 m seien ausreichend.

Die Vertreter des Ingenieurbüros Achten und Jansen erklärten nochmals, dass eine Straße nach den Richtlinien hergestellt werden müsse. Für eine Neuplanung seien gem. RAS 2,50 m Gehwegbreite vorgesehen. Im vorliegenden Fall sei es nicht möglich. Deshalb habe man mit 2,00 m geplant, womit man leben könne. Zukunftsfähig sei vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit lediglich ein 2,00 m breiter Gehweg.

Jemand aus dem Publikum entgegnete, dass die Rollstühle in Zukunft nicht breiter werden würden. Es sei ausreichend, den Ist-Zustand etwas zu optimieren anstatt alles neu zu machen.

Das Ingenieurbüro erwiderte, dass ohnehin die Kanäle gebaut werden müssten. Man müsse dadurch sowieso den kompletten Straßenaufbau erneuern, da sich die Straße ansonsten nicht wieder herstellen lasse.

Ein anderer Bürger riet, die Planung aus 2018 mit der Variante 1 zu kombinieren.

Das Ingenieurbüro wendete ein, dass 1,25 m breite Gehwege nachteilig seien. Im Falle von Barrieren, wie Mülltonnen, sei der Gehweg nicht passierbar.

Ein Vertreter des Ingenieurbüros machte erneut deutlich, dass die Variante 1 auszuschließen sei. Die Varianten 2 und 3 seien umzusetzen, jedoch mit Bedenken.

Eine Person aus der Anwohnerschaft merkte nochmals an, dass die derzeitige Situation funktionieren würde. Er möchte allerdings nochmals zusammenfassen, dass lediglich die Varianten Entwurf aus 2018, Variante 2 und Variante 3 zur Debatte stünden.

Jemand anderes brachte vor, dass ein großer Parkdruck in der Siedlung präsent sei. Sobald Besucher vor Ort seien, seien kaum noch Parkplätze frei.

Weiter äußerte sich eine Person darüber, dass im Entwicklungskonzept stünde, dass die vorhandenen Garagen abgerissen werden würden. Es wurde die Frage gestellt, ob Garagenhöfe neu errichtet werden. Herr Scholz antwortete, dass die Garagenhöfe bestehen blieben. Auf eine entsprechende Nachfrage stellte er klar, dass die BIMA Eigentümerin sei.

Jemand stellte die Frage, ob Spielplätze bzw. Grünflächen von der BIMA durch die Stadt übernommen werden.

Herr Scholz erwähnte, dass Gespräche mit der BIMA stattfänden. Entsprechende Verträge seien geplant. Die Spielplätze würden durch die Stadt übernommen werden.

Eine Dame aus den Teilnehmenden sagte, dass lediglich von Parkplätzen für PKW die Rede sei und erkundigte sich, inwiefern auch „Sonderparkplätze“ für z.B. Wohnmobile vorgesehen werden.

Die Bürgermeisterin und Herr Scholz erwiderten, dass es sich um öffentliche PKW-Stellplätze für die Allgemeinheit handle. Auf individuelle Wünsche oder aber Interessen könne man nicht eingehen.

Ein Teilnehmer stellte die Frage ins Publikum, ob der Parkdruck bemerkbar sei und ob mehr Parkplätze benötigt werden. Er denke, dass man über die verschiedenen Varianten abstimmen könne.

Herr Scholz entgegnete, dass nicht abgestimmt werde in einer Einwohnerversammlung. Man könne aber ein Meinungsbild einholen. Er bat das Ingenieurbüro, die Varianten nochmals zusammenzufassen.

Eine Person aus dem Publikum meldete sich vorher zu Wort und äußerte, dass definitiv mehr Parkplätze erforderlich seien. Die ganze Straße sei voll mit Autos. 2,00 m breite Bürgersteige seien nicht gewollt.

Herr Ronneberger trug vor, dass die Frage in dieser Angelegenheit sei, wie der Entwurf des Bebauungsplans aussehe. Durch den Bebauungsplan könne der Parkdruck, wie er jetzt vorhanden ist, verringert werden. Eine Abstimmung sei zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Herr Scholz gab zu verstehen, dass der Bebauungsplan derzeit so angedacht sei, dass je Grundstück mindestens ein Stellplatz vorgesehen werden soll.



Herr Dorner schlug vor, dass man bei jeder Variante mir „ja“ oder „nein“ abstimmen könne.

Die Bürgermeisterin wiederholte, dass es heute nicht um eine Abstimmung gehe. Das Stimmungsbild sei entscheidend. Die Genaue Anzahl an Stimmen sei nicht entscheidend. Man habe allerdings aufgenommen, dass die Variante aus dem Jahr 2018 nicht gewollt sei. Man müsse aber auch sehen, dass ein Straßenausbau realisiert werde, der rechtlich zulässig ist.

Herr Offer fasste abschließend nochmals die Varianten zusammen. Die Variante aus 2018 erfülle die Richtlinie und sei zukunftsfähig. Einziges Manko sei die geringe Anzahl von Stellplätzen. Die Variante 1 werde ausgeschlossen. Die Varianten 2 und 3, die ein beidseitiges Parken vorsehen, ermöglichten eine höhere Anzahl von öffentlichen Stellplätzen. Die Straßenbreiten seien hier ausreichend. Es entstünden allerdings Konflikte bei der Barrierefreiheit.

Zum Schluss startete die Bürgermeisterin die Umfrage. Für die Variante aus dem Jahr 2018 meldete sich niemand. Für die Variante 2 meldeten sich 23 Leute. Für die Variante 3 meldeten sich 6 Leute.

Die Bürgermeisterin beendete die Einwohnerversammlung um 21:00 Uhr.

Kalus  
Schriftführer

Gesehen:

Bürgermeisterin Ritzerfeld

Beigeordneter Scholz

Nilles

M. Jansen

Seel

Anlagen:  
Präsentation 1  
Präsentation 2