

Bürgerinformationsveranstaltung am 09.09.2019

Die Bezirksvertretung Nippes beauftragte in der Sitzung am 04.07.2019 die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürgerinformationsveranstaltung im Rahmen der Ausführungsplanung zur Umgestaltung der Merheimer Straße im Abschnitt zwischen Friedrich-Karl-Straße bis Roßbachstraße.

Am 09.09.2019 fand die Bürgerinformationsveranstaltung im Pfarrsaal St. Quirinus in der Bergstraße 89 in Köln-Mauenheim statt. Es nahmen ca. 65 Bürgerinnen und Bürger an der Veranstaltung teil. Herr Bezirksbürgermeister Schößler begrüßte die Anwesenden und erläuterte die derzeitige Beschlusslage, den Anlass für die Umbaumaßnahmen und den Hintergrund der Veranstaltung. Bevor die Bezirksvertretung Nippes in einer ihrer nächsten Sitzungen über die Beschlussvorlage der Verwaltung zum Bau der Maßnahme berät und über diese Beschlussvorlage entscheidet, soll die Ausführungsplanung den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern vorgestellt und mit ihnen erörtert werden. Aufbauend auf dieser Veranstaltung sowie dem von der Bezirksvertretung Nippes noch zu fassenden Baubeschluss werden anschließend die bauvorbereitenden Arbeiten durchgeführt.

Das Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung stellte die Planung anhand eines Vortrages vor und erläuterte diese Planung im Detail. Anschließend erläuterte das Bauverwaltungsamt die derzeitigen Bestimmungen aus dem Kommunalabgabengesetz (KAG), das voraussichtliche weitere Vorgehen des Gesetzgebers und das weitere inhaltliche und zeitliche Verfahren zur Abrechnung der Anliegerbeiträge nach KAG seitens der Verwaltung.

Anschließend hatten die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, Fragen zu stellen und ihre Meinung zu äußern. In der Tabelle sind die Hinweise und Anregungen aus der Veranstaltung sowie aus ergänzenden E-Mail aufgelistet. Jeder Hinweis wurde von der Verwaltung geprüft und hierzu eine Stellungnahme in der Tabelle abgegeben.

Lfd. Nr.	Bürgerfrage/-anregung:	Antwort der Verwaltung:	Status aus Sicht der Verwaltung
A	Hinweise und Anregungen zu der Straßenmaßnahme		
A.1	Das heutige Parken auf der Mittelallee soll grundsätzlich so belassen bleiben.	Die Baumallee ist nur dauerhaft zu erhalten, wenn der Traufbereich der Baumkronen wasser- und luftdurchlässig gestaltet wird. Die Flächen zwischen den Baumreihen sollen deshalb vom Kraftfahrzeugverkehr freigehalten werden.	erledigt
A.2	Anstelle des geplanten Längsparkens entlang der Mittelallee sollte Schrägparken vorgesehen werden. Damit könnten mehr Parkplätze angeboten werden.	Der dauerhafte Erhalt und die Entwicklung der Baumallee ist ein wesentliches Planungsziel bei der Straßenumgestaltung der Merheimer Straße. Werden die für ein Baumquartier von Befestigungen und sonstigen Beeinträchtigungen freizuhaltenen Flächengrößen angenommen, ist auch bei Schrägparken nicht mit einer größeren Anzahl an regulären Parkplätzen zu rechnen. Darüber hinaus erfordert das Schrägparken ein rückwärts Ausfahren in den fließenden Längsverkehr hinein, unter gleichzeitiger Inanspruchnahme des Schutzstreifens für Radfahrer, was aus Sicherheitsgründen zu vermeiden ist.	erledigt
A.3	<p>Diese Hinweise erhielt die Verwaltung per E-Mail: Wir würden gerne einen Punkt zu den vorgestellten Planungen noch einmal aufgreifen, wobei der größte Teil der Planungen durch Anmerkungen und Vorschläge ja bereits während der Veranstaltung genannt bzw. intensiv besprochen worden ist.</p> <p>Mit Blick auf den Parkplatzmangel und die Sicherheit der Radfahrer wäre es u. E. sinnvoll, den Mittelstreifen weiterhin vollständig als Parkfläche zu nutzen. Um wildes Parken zu vermeiden und die Fläche möglichst gut zu nutzen, wäre eine Kennzeichnung der Parkplätze sinnvoll, und zwar so, dass die Parkplätze schräg zur Straße angeordnet sind. So könnte man in den Parkplatzbereichen zwischen den Bäumen wohl wenigstens fünf PKW abstellen. Im Vergleich zur heutigen Situation könnten so einige zusätzliche Parkplätze gewonnen werden.</p> <p>Wir glauben, dass bei der von der Verwaltung vorgeschlagenen Variante der Freiraum im Mittelstreifen eher nicht genutzt würde, da die Bürgersteige ja gut und ausreichend breit sind. Deshalb erscheint es sinnvoll, die Flächen anders als vorgeschlagen aufzuteilen.</p> <p>Als Ausgleich dafür würden aus unserer Sicht dann nicht zwingend zusätzliche Parkplätze am westlichen Rand der Merheimer Straße zwischen Theklastraße und Friedrich-Karl-Straße benötigt, wodurch mehr Platz für einen Fahrradstreifen entstünde. Auch über ein Parkverbot am westlichen Rand der Merheimer Straße zwischen Theklastraße und Roßbachstraße könnte man nachdenken, wenn es denn der Sicherheit des Radverkehrs helfen würde.</p> <p>Die Parkplätze auf der östlichen Seite der Merheimer Straße sollten erhalten bleiben.</p>	<p>Die Baumallee ist nur dauerhaft zu erhalten, wenn der Traufbereich der Baumkronen wasser- und luftdurchlässig gestaltet wird. Die Flächen zwischen den Baumreihen sollen deshalb vom Kraftfahrzeugverkehr freigehalten werden.</p> <p>Die Sicherheit des Radverkehrs ist durch die vorgesehenen Schutzstreifen für Radfahrer und dem begleitenden Sicherheitsstreifen gewährleistet.</p>	erledigt

Lfd. Nr.	Bürgerfrage/-anregung:	Antwort der Verwaltung:	Status aus Sicht der Verwaltung
A.4	Die vorgestellte Planung ist 10 Jahre alt. Die Radverkehrsführung entspricht nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanalgen (ERA) aus dem Jahr 2010.	Die Planung ist aktuell und beruht auf den geltenden Gesetzen und Regelwerken. Die Vorgaben der aktuellen Regelwerke wurden zudem angewendet, dies betrifft insbesondere - den Sicherheitsstreifen zwischen dem Längsparkstreifen und dem Schutzstreifen für Radfahrer mit einer Breite von 50 cm, - den Schutzstreifen für Radfahrer mit einer Breite von 1,50 m, - die verbleibende Restfahrstreifenbreite in einer Richtung von 2,25 m. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist eine Verbreiterung der Radverkehrsführung nur auf Kosten der Gehwegbreiten oder Parkstreifen möglich. Beides ist in dem Bereich der Merheimer Straße jedoch aus Sicht der Verwaltung nicht umsetzbar, insbesondere weil die Anzahl an Stellplätzen im Rahmen von anderen Maßnahmen im Umfeld bereits reduziert wurde bzw. wird.	erledigt
A.5	Vor und nach den beiden Kreisverkehren wird der Radverkehr über Schutzstreifen für Radfahrer geführt. Warum erhält der Radverkehr in beiden Kreisverkehren keine eigene Führung?	Im innerstädtischen Bereich ist die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr auf der Fahrbahn aus Sicherheitsaspekten aktueller Stand der Technik und wird insbesondere für Kreisverkehre empfohlen, bei denen der Radverkehr bereits auf den zuführenden Straßen auf der Fahrbahn geführt wird. Der Sicherheitsgewinn ergibt sich durch die ungehinderte Sichtbeziehung zwischen Rad- und Kraftfahrzeugführer. Querungen durch den Radverkehr im Bereich der Zu- und Ausfahrten können somit vermieden werden.	erledigt
A.6	Warum wird der Radverkehr nicht auf der Mittelallee geführt?	Die Führung des Radverkehrs auf der Mittelallee erzeugt am Anfang und Ende der Allee und an der Einmündung Theklastraße zwischen allen Verkehrsarten eine Vielzahl an Kreuzungspunkten mit hohem Konfliktpotenzial.	erledigt

Lfd. Nr.	Bürgerfrage/-anregung:	Antwort der Verwaltung:	Status aus Sicht der Verwaltung
A.7	<p>Diese Hinweise erhielt die Verwaltung per E-Mail: Die aktuellen Planungen gefährden radfahrende Menschen und provozieren Unfälle - sie dürfen keinesfalls so umgesetzt werden. Der Grund ist vor allem, dass sogenannte "Schutzstreifen" für den Radverkehr vorgesehen sind, deren Abmessungen nicht mehr dem Stand der Forschung entsprechen. Diese Streifen sind geplant in einer Breite von 1,50 Metern neben einer Rest-Fahrbahn von 2,25 Metern. Das ist viel zu schmal, um Radfahrende vor den Gefahren durch zu enges Überholen zu schützen. Die Unfallforschung der Versicherer hat die Überholabstände erst in diesem Jahr untersucht und warnt eindringlich davor, so schmale Streifen anzulegen, auch wenn diese den Vorschriften scheinbar noch entsprechen.</p> <p>Ich zitiere aus der Studie der Unfallforschung nach: https://udv.de/de/strasse/stadtstrasse/radverkehr/radfahrstreifen-und-schutzstreifen "Zur Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsabstands vor vorbeifahrenden Fahrzeugen sollten Radfahrstreifen stets einen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m Breite zur Kfz-Fahrbahn erhalten." Planungsstand: An der Merheimer Straße ist überhaupt kein solcher Sicherheitstrennstreifen geplant! De facto dürfte man hier als Autofahrer keine Radfahrer überholen. Durch die gestrichelte Linie wird ein solches Überholen aber provoziert.</p> <p>Unfallforschung: "Radfahr- und Schutzstreifen sollten jeweils mindestens 1,85 m breit sein." Die Merheimer Planungen sehen nur 1,50 m vor. Da auch der Sicherheitstrennstreifen fehlt, können sich Radfahrer auf dem schmalen Streifen auch nicht vor Kfz, die verbotenerweise trotzdem überholen, in Sicherheit bringen.</p> <p>Unfallforschung: "Bei der Anlage von Schutzstreifen sollte die Breite der verbleibenden Restfahrbahn für den Kfz-Verkehr ferner mindestens 5 m betragen." Planung: In Mauenheim sind nur 2,25 m geplant. Durch den Umbau steigt also die Gefahr für Radfahrende noch, was unverantwortlich ist. Statt den sauberen Verkehr zu gefährden, sollte ihm mehr Platz gewährt werden, zum Beispiel durch Wegfall der Längsparkplätze an den äußeren Straßenrändern.</p>	<p>Die Verwaltung verweist hierzu auf die Antwort zu A.4 (Radverkehr) und A. 8 (Alleebäume).</p> <p>Eine Fahrbahnbreite von 5,0 m ist für Fahrbahnen mit zwei entgegengesetzten Richtungsfahrstreifen vorgesehen. Da die Fahrspuren in diesem Fall durch die Mittelallee getrennt sind, kann eine verbleibende Fahrbahnbreite von 2,25 m angesetzt werden (ein Fahrstreifen), um den Kfz Verkehr zu entschleunigen. Ein zusätzlicher Sicherheitstrennstreifen ist nicht vorgesehen (siehe Antwort unter A.8). Hierdurch entfällt der zum Überholen notwendige Sicherheitsabstand, sodass ein Radfahrer im Einzelfall nicht überholt werden darf. Wodurch sich die Verkehrssicherheit erhöht, da nur ein Hintereinanderfahren von Rad- und Kfz-Verkehr möglich ist.</p>	erledigt

Lfd. Nr.	Bürgerfrage/-anregung:	Antwort der Verwaltung:	Status aus Sicht der Verwaltung
A.8	<p>Diese Hinweise erhielt die Verwaltung per E-Mail: Etwas kurzfristig, nämlich gerade erst, habe ich von den Plänen zur Umgestaltung der Merheimer Str. erfahren. Hinsichtlich der angedachten Kreisverkehre lobe ich diese ausdrücklich.</p>	<p>Die Verwaltung nimmt den Hinweis zur Kenntnis.</p>	erledigt
	<p>Hinsichtlich der Fahrradplanung hingegen muss ich sie scharf kritisieren. Die geplanten Schutzstreifen verdienen diesen Namen nicht. Weiße Striche auf der Fahrbahn schützen keine Fahrradfahrer, erst recht nicht, wenn daneben parkende Autos stehen. Beweisen Sie Mut für echten Fahrradfahrer-Schutz, auch wenn dieser auf Kosten des Autoverkehrs geht! Die Sache stellt sich nämlich so dar, dass man aus dem nördlichen Weidenpesch Richtung Nippes kommend (oder umgekehrt) als Fahrradfahrer wie als Autofahrer zwei Wege zur Verfügung hat: Die Neusser Str. und die Merheimer Str. Auf ersterer erschweren die KVB-Bahnschienen bzw. -stationen eine fahrradfreundliche Umgestaltung, das sehe ich ein. Umso mehr muss meiner Meinung nach, wenn die Merheimer Str. schon umgestaltet wird, diese zu einer guten, d.h. sicheren Alternative gemacht werden. Das Stück zwischen Roßbachstraße und Friedrich-Karl- bzw. Nibelungenstraße bietet auf beiden Seiten genug Platz für eine eigene Fahrradspur - nutzen Sie diesen Platz dafür!</p> <p>Viel schlimmer ist die Situation zwischen Nibelungenstraße bzw. Friedrich-Karl-Straße und Hochbahn. Dort ist zwar zugestandenermaßen das Verkehrsaufkommen deutlich höher, aber es wird beispielsweise auch eine komplette Autospur als Parkspur geduldet. Warum zur Hölle?! Dort könnte man eine Fahrradspur einrichten! Zudem würde die Lebensqualität und die Sicherheit in diesem Bereich erhöht werden, wenn konsequent Tempo 30 eingeführt würde. Ich weiß, ich habe diese Gedanken schon einmal an Sie gerichtet, aber ich halte sie immer noch für richtig und akut, gerade jetzt, wo die Chance besteht, eine echte Verbesserung zu erreichen.</p>	<p>Es ist vorgesehen, die Mittelallee der Merheimer Straße zu verbreitern, um die Alleebäume zukünftig erhalten zu können. Derzeit treten vermehrt Wurzelschäden auf, weil die Baumscheiben nicht ausreichend groß sind und zudem von parkenden Fahrzeugen befahren werden. Dementsprechend ist eine Verbreiterung der Radverkehrsführung nur auf Kosten der Gehwegbreiten oder Parkstreifen möglich. Beides ist in dem Bereich der Merheimer Straße jedoch aus Sicht der Verwaltung nicht umsetzbar, insbesondere weil die Anzahl an Stellplätzen im Rahmen von anderen Maßnahmen im Umfeld bereits reduziert wurde bzw. wird.</p> <p>Dieser Straßenabschnitt ist nicht Teil der Ausbaumaßnahme.</p>	erledigt
	<p>Bitte fabrizieren Sie nicht so einen Unfug wie beispielsweise in Longerich auf der Wilhelm-Sollmann-Straße bzw. Johannes-Rings-Straße, wo die sogenannten "Schutzstreifen" die Radfahrenden zu Freiwild des Autoverkehrs machen, wo sie zudem alle 100m an Verkehrsinseln oder vor Ampeln verschwinden. Die Autofahrenden verhalten sich dort so aggressiv und rücksichtslos, dass ich diese Strecke täglich fahrend niemanden diese "Schutzstreifen" nutzen sehe. Überlegen Sie mal, warum das so ist. Übrigens ist der Bürgersteig nebenan Gott sei Dank breit genug für Fußgänger und Fahrradfahrer...</p>	<p>Hier wird die Wilhelm-Sollmann-Straße als negatives Beispiel angesprochen. Das Gegenteil ist der Fall, weil der Radverkehr sowohl auf Gehwegniveau als auch auf der Fahrbahn fahren kann. Die Schutzstreifen für Radfahrer wurden eingerichtet, da die Benutzungspflicht des baulichen Radweges aufgrund der verkehrlichen Situation nicht aufrecht erhalten bleiben konnte. Diese Führungsform verhindert potenzielle Konflikte mit Fußgängern und bietet für den linksabbiegenden Fahrradverkehr einen großen Gewinn, da dieser nun im Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs geführt wird und zum Abbiegen nicht mehr die Fußgängerüberwege nutzen muss. Neben einem verbesserten Komfort ist dies auch ein deutlicher Sicherheitsgewinn für den Radverkehr.</p>	erledigt
A.9	<p>Wie viele Bäume werden für den Bau des Kreisverkehrs Merheimer Straße/Friedrich-Karl-Straße gefällt? Bitte die Bäume erhalten.</p>	<p>Auf Grund der Kreisgeometrie und der erforderlichen Fahrkurve der Busse der Kölner-Verkehrs-Betriebe (KVB) ist es erforderlich, zwei Bäume für den Ausbau des Kreisverkehrs Merheimer Straße/Friedrich-Karl-Straße zu fällen. Ein Planausschnitt mit den erforderlichen Fahrkurven liegt der Beschlussvorlage zur weiteren Erläuterung bei.</p>	erledigt

Lfd. Nr.	Bürgerfrage/-anregung:	Antwort der Verwaltung:	Status aus Sicht der Verwaltung
A.10	Ist für die Innenfläche des Kreisverkehrs Merheimer Straße/Friedrich-Karl-Straße eine Begrünung vorgesehen?	Bisher ist eine Begrünung der Kreisinnenfläche mit Rasen/Gräsern vorgesehen. Abhängig von den vorhandenen Versorgungsleitungen wird im Rahmen des Ausbaus geprüft, ob zumindest ein Solitärbaum auf der Rasenfläche gepflanzt werden könnte. Darüber hinaus wird die Verwaltung keine weitergehende Begrünung anlegen und pflegen können. Alles was darüber hinaus wünschenswert ist, lässt sich nur über Sponsoring realisieren.	erledigt
A.11	Warum sind die Kreisinnenringe so breit ausgebildet?	Grundsätzlich werden Kreisverkehre auf der Kreisfahrbahn befahren. Der Innenring darf ausschließlich durch größere Fahrzeuge (z. B. Last-, Sattelzüge etc.) befahren werden. Die Notwendigkeit ergibt sich durch die größere Fahrzeuglänge, die bei der Kurvenfahrt eine breitere Schleppkurve erzeugt.	erledigt
A.12	Diesen Hinweis erhielt die Verwaltung bei der Veranstaltung zum "Tag des guten Lebens" in Ehenfeld am 15.09.2019: Ein Bürger hat hierbei den Hinweis gegeben, dass bei der Planung Merheimer Straße im südlichen Anschluss zum Kreisverkehr die Fahrbahnverengung zum Kreisverkehr als zu eng empfunden wird. Er hat bedenken, dass es hier ohne einen hinführende Markierung zu gefährlichen Engpässen kommen wird.	Im südlichen Anschluss der Merheimer Straße wird der zufahrende Verkehr durch Markierungen von der zweistreifigen Richtungsfahrbahn auf eine einstreifige Richtungsfahrbahn gelenkt. Der linksfahrende Verkehr wird hierdurch bei Bedarf im Reißverschlussverfahren in die rechte Fahrbahn und somit den Kreisverkehr eingeschleust. Die Einrichtung eines Kreisverkehrs führt erfahrungsgemäß zu einer Erhöhung des Verkehrsflusses. Die Verwaltung geht davon aus, dass es zu keinen erheblichen Rückstauungen durch die Fahrspurreduzierung kommt. Für den aus dem Kreisverkehr ausfahrenden Verkehr in Richtung Süden verbreitert sich die einspurige Richtungsfahrbahn auf zwei Fahrstreifen. Für die Verbreiterung ist keine gesonderte Markierung vorgesehen.	erledigt
A.13	Bitte verschieben Sie den Fußgängerüberweg am Kreisverkehr über die Merheimer Straße (Nordseite) weiter in die Merheimer Straße. Die heutige Lage führt zu Konflikten zwischen querenden Fußgängern und abbiegenden Fahrzeugen.	Überquerungsstellen sollen in der Regel nicht mehr als 4,00 m bis 5,00 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt sein. Dieser Zwischenraum ermöglicht es den Pkw-Fahrern in den Knotenpunktzufahrten, die Vorfahrt der auf der Kreisfahrbahn fahrenden Fahrzeuge zu beachten, ohne die hinter ihm überquerenden Fußgänger zu behindern. Auch bei der Knotenpunktausfahrt hilft dieser Zwischenraum, den Rückstau in die Kreisfahrbahn zu reduzieren und damit ein Blockieren der Kreisfahrbahn zu vermeiden. Der Abstand zwischen Überquerungsstelle und Kreisfahrbahn ermöglicht es den Kraftfahrern außerdem, Konflikte mit Fußgängern einerseits und mit Kraftfahrern andererseits getrennt zu lösen. Es ergibt sich demnach ein Gewinn an Sicherheit, wenn der Fußgängerverkehr eng am Kreisverkehr geführt wird.	erledigt

Lfd. Nr.	Bürgerfrage/-anregung:	Antwort der Verwaltung:	Status aus Sicht der Verwaltung
A.14	An der Einmündung Merheimer Straße/Theklastraße befindet sich heute auf der Südseite ein Zebrastreifen. Bleibt dieser Zebrastreifen zukünftig erhalten?	Ja.	erledigt
A.15	Ist es möglich, die Merheimer Straße in eine Tempo 30-Zone zu integrieren anstelle einer Einzelbeschilderung mit 30 km/h?	Eine solche Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten von derzeit 50 km/h auf 30 km/h widerspricht grundsätzlich dem § 3 Abs. 3 Ziffer 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Dieser setzt die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h fest. Eine Reduzierung dieser gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit ist nur unter besonderen Voraussetzungen wie schützenswerten Einrichtungen (z. B. Kindertagesstätte) möglich. Da diese Voraussetzungen im Planungsbereich derzeit nicht gegeben sind, ist eine Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung nicht vorgesehen.	erledigt
A.16	Bitte passen Sie im Zusammenhang mit dem Ausbau des Kreisverkehrs Merheimer Straße/Friedrich-Karl-Straße auch die Ampelschaltung an der Friedrich-Karl-Straße/Neusser Straße an. Ansonsten wird der Verkehrsfluss zu einem Rückstau bis zu dem Kreisverkehr führen.	Da die Einrichtung eines Kreisverkehrs erfahrungsgemäß zu einer Erhöhung des Verkehrsflusses führt, geht die Verwaltung davon aus, dass es bei einer Entfernung von über 250 Meter zwischen den Knotenpunkten keine Rückstauungen bis zu dem Kreisverkehr geben wird. Die Situation wird nach dem Bau des Kreisverkehrs durch die Verwaltung beobachtet. Wenn Rückstauerscheinungen beobachtet werden, wird die Anlage Friedrich-Karl-Straße/Neusser Straße entsprechend angepasst.	in Prüfung
A.17	An der Ecke Merheimer Straße/Roßbachstraße haben wir zwei Patenschaften für Grünflächen übernommen. Es wäre sehr gut, wenn wir von den konkreten Umbauarbeiten früh erfahren würden, damit wir uns wg. des Schutzes der Bepflanzung abstimmen könnten.	Der Hinweis wurde an die Ausbauabteilung innerhalb des Amtes für Straßen und Verkehrsentwicklung weitergeleitet. Vor Baubeginn wird sich die örtliche Bauleitung mit der Anwohnerin in Verbindung setzen.	erledigt
A.18	Wie sieht es nach dem Umbau mit dem Lkw-Verkehr auf der Merheimer Straße südlich der Friedrich-Karl-Straße aus?	Dieser Bereich befindet sich außerhalb des umzubauenden Straßenabschnitts.	erledigt
A.19	Im Vortrag wurde darauf hingewiesen, dass die Bauzeit 1,5 Jahre dauern wird. Warum dauert es so lange für diesen kurzen Straßenabschnitt?	Die Baumaßnahme gliedert sich in zwei Teile. Zuerst bauen die Stadtentwässerungsbetriebe (StEB) den neuen Transportkanal (siehe auch Antwort unter B.4). Erst nach Abschluss dieser Arbeiten erfolgt der Straßenausbau. Der genaue Zeitablauf einschließlich der erforderlichen Bauphasen wird im weiteren Projektablauf noch festgelegt.	erledigt
A.20	Bitte richten Sie während der Baumaßnahme auf der Merheimer Straße keine Umleitungsstrecke durch Mauenheim ein. (ergänzender Hinweis: Dieser Bürgerwunsch wurde in der Veranstaltung durch Herrn Bezirksbürgermeister Schößler ausdrücklich unterstützt.)	Im Zusammenhang mit dem noch abzustimmenden weiteren bauzeitlichen Ablauf wird die Verwaltung den Bürgerwunsch - so weit es sich ermöglichen lässt - berücksichtigen.	erledigt

Lfd. Nr.	Bürgerfrage/-anregung:	Antwort der Verwaltung:	Status aus Sicht der Verwaltung
B	Hinweise und Anregungen zum Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG)		
B.1	Dürfen die zu zahlenden Beträge nach KAG auf die Mieter umgelegt werden?	Nein, gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ist dies nicht zulässig.	erledigt
B.2	Ist eine Kostenerhöhung (z. B. Baupreissteigerung) möglich?	Aufgrund der aktuellen Marktlage kann die Verwaltung nicht ausschließen, dass sich die bisher ermittelten Gesamtkosten bis zum Zeitpunkt des Baubeginns evtl. noch erhöhen.	erledigt
	Erhöhen sich in diesem Falle auch die Abgaben nach KAG?	Maßgebend für die Berechnung der Abgabe nach KAG sind die tatsächlichen Kosten nach erfolgter Schlussrechnung der Maßnahme.	erledigt
B.3	Der Knoten Merheimer Straße/Theklastraße wurde in den letzten Jahren viermal umgebaut. Jetzt erfolgt ein erneuter Umbau. Wieso werden die Anwohner jetzt an den Kosten für den Umbau beteiligt?	Bei den damaligen Bauarbeiten handelte es sich um Unterhaltungsmaßnahmen. Bei dem jetzt anstehenden Umbau des Knotens handelt es sich um eine Generalsanierung. Dabei wird der gesamte Straßenkörper von Grund auf erneuert, d. h. neben der Asphaltdecke werden auch die Tragschichten und die Frostschutzschicht als Ganzes erneuert. Nach den gesetzlichen Bestimmungen löst die Generalsanierung eine Beitragspflicht nach KAG aus.	erledigt
B.4	Auf einer Seite der Merheimer Straße werden die Straßenentwässerungsbetriebe Köln (StEB) einen neuen Kanal einbauen. Werden die StEB an den Kosten für die Wiederherstellung der Straße nach dem Kanalbau beteiligt?	Entlang der Merheimer Straße wird von den StEB ein neuer Transportkanal gebaut, welcher dazu dient, das anfallende Wasser in der Cellitinnenstraße aufzunehmen. Die StEB werden an den Kosten für die Straßenwiederherstellung anteilig beteiligt.	erledigt
B.5	Wie viele Eigentümer werden an den Abgaben nach KAG beteiligt?	Außer dem städtischen Friedhof und der GAG Immobilien AG werden ca. 50 weitere Eigentümer betroffen sein.	erledigt
B.6	Wie bewertet die Verwaltung die Initiative der Landesregierung NRW, das KAG anzupassen?	Durch das Land NRW ist ein Förderprogramm in Höhe von 65 Mio. Euro für Maßnahmen ab 2018 vorgesehen. Für dieses Förderprogramm werden voraussichtlich ab dem Haushalt 2020 entsprechende Finanzmittel vorgesehen. Der Haushaltsentwurf liegt beim Land derzeit vor. Förderrichtlinien, in denen die Rahmenvorgaben beschrieben sind, liegen noch nicht vor. Ebenso liegen der Verwaltung derzeit noch keine konkreten Informationen bzw. Handlungshinweise durch das Land NRW vor. Das weitere Vorgehen zu dem beabsichtigten Förderprogramm des Landes NRW bleibt somit vorerst abzuwarten.	erledigt