

Tiefbauarbeiten in der Straße

„Am Hochofen“ und in der Heerdterbuschstraße

Herzlich Willkommen!

Ansprechpartner

Jochen Posner
InfraStruktur Neuss AöR, Baustellenkoordination
Tel.: 02131 - 90 6607 / 0173 - 2596066
E-Mail: jochen.posner@stadt.neuss.de

Daniel Genz
Amt für Wirtschaftsförderung
Tel.: 02131 - 90 3116
E-Mail: daniel.genz@stadt.neuss.de

- **Einleitung**
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Beteiligte an der Tiefbaumaßnahme (1)

Welche Organisationen sind an der Tiefbaumaßnahme in den Straßen „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße beteiligt?

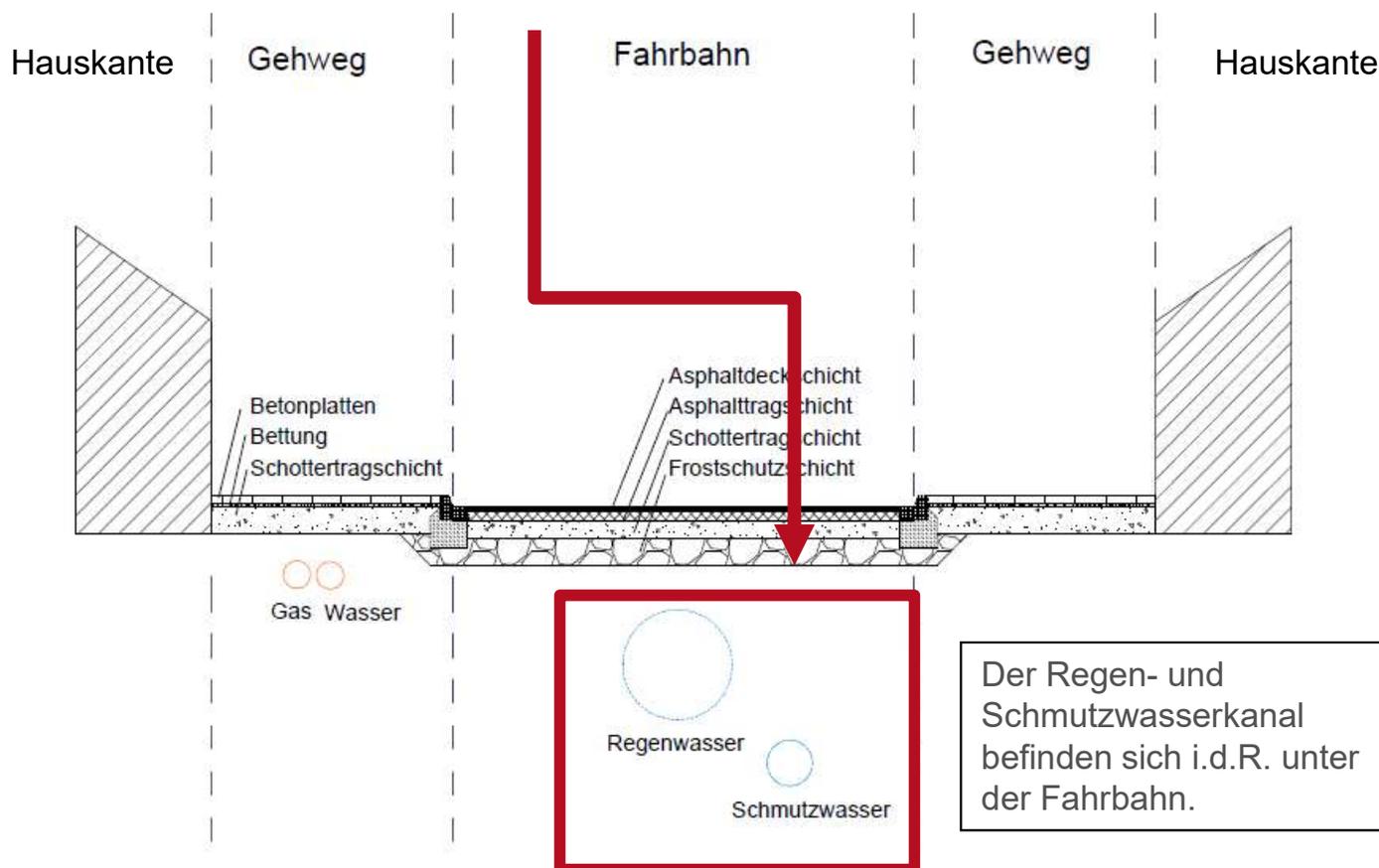
- **Einleitung**
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Beteiligte an der Tiefbaumaßnahme (2)

InfraStruktur Neuss AöR (ISN), ehemalige Stadtentwässerung

Die ISN kümmert sich insbesondere um die Abwasserbeseitigung und den Betrieb der städtischen Kläranlagen.

Im Rahmen der Tiefbaumaßnahme „Am Hochofen / Heerdterbuschstraße“ erneuert die ISN den Regen- und Schmutzwasserkanal sowie die Kanalhausanschlüsse (falls erforderlich).



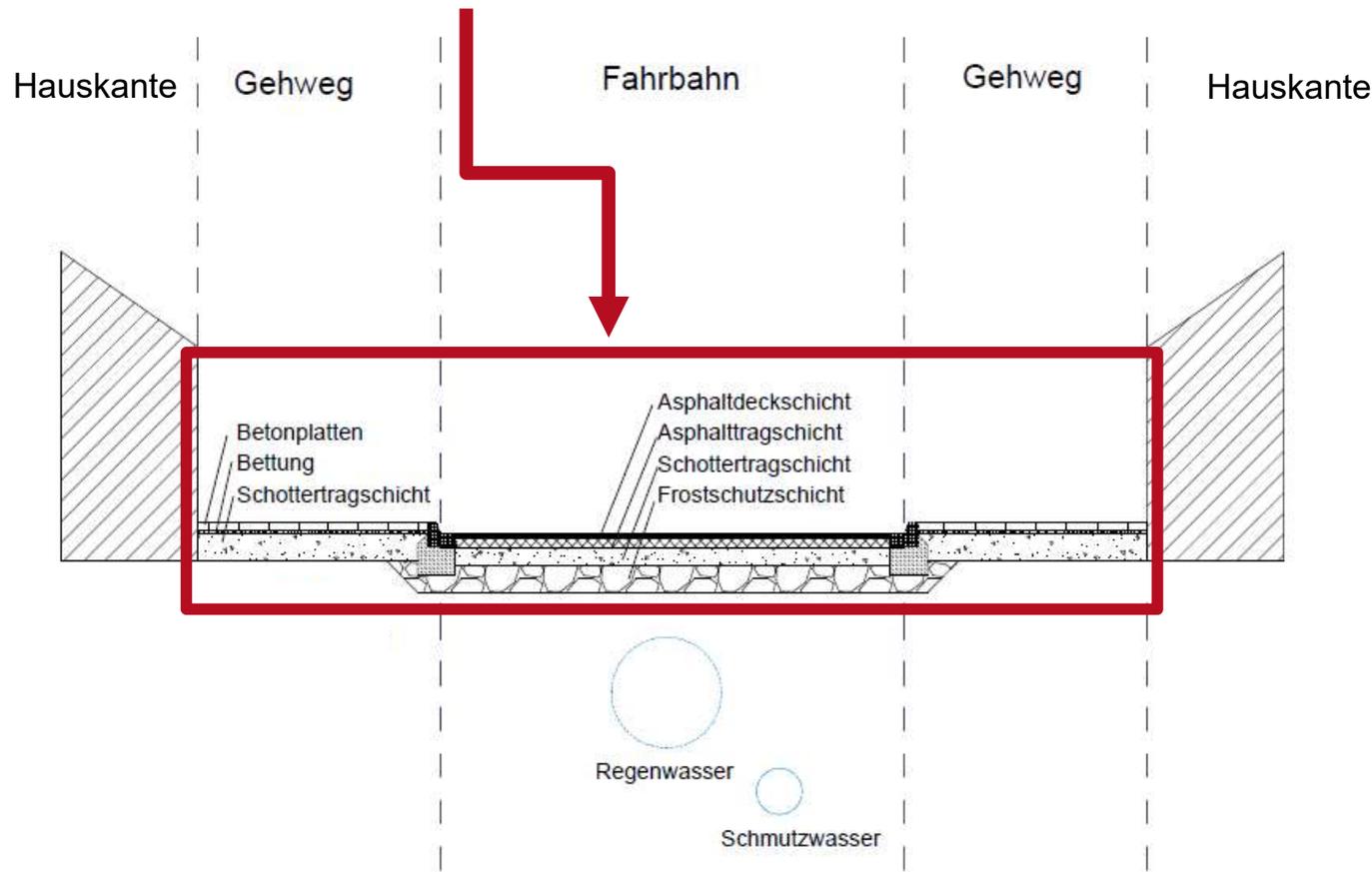
- **Einleitung**
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Wer ist an der Maßnahme beteiligt? (3)

Tiefbaumanagement der Stadt Neuss (TMN)

Das TMN ist als Straßenbaulasträger für die Planung, den Bau und die Unterhaltung der städtischen Straßen zuständig.

Im Rahmen der Tiefbaumaßnahmen „Am Hochofen / Heerdterbuschstraße“ erneuert das TMN die Fahrbahn, die Parkplätze, die Gehwege und die Beleuchtung.



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Technische Veranlassung der Maßnahme (1)

Warum sind in den Straßen „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße Tiefbauarbeiten vorgesehen?

- Die Kanalisation in den Straßen „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße befindet sich altersbedingt baulich in einem schlechten Zustand und müssen erneuert werden. Die vorhandene Kanalisation ist ca. 63 bis 68 Jahre alt.
- Der Regenwasserkanal ist hydraulisch überlastet und muss „vergrößert“ werden. Für Starkregenereignisse ist der Kanal zur Zeit unterdimensioniert.
- Die Verkehrsanlagen befinden sich aufgrund der hohen Belastungen durch den Schwerlastverkehr in einem desolaten baulichen Zustand und müssen dringend erneuert werden.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Technische Veranlassung der Maßnahme (2)

- Im Anschluss an die Kanalarbeiten verbleiben lediglich kleinere, längslaufende **Reststreifen der Fahrbahn**.
- Diese Reststreifen und Gehwege müssen für die Verlegung der Hausanschlüsse durch eine Vielzahl von Gräben **nochmals durchbrochen** werden.
- Unter Beachtung des vorhandenen schlechten baulichen Zustandes der Verkehrsanlagen ist ein Erhalt dieser Restflächen **technisch und wirtschaftlich unsinnig**.

→ Kanäle und Verkehrsanlagen werden vollständig erneuert.

- **Einleitung**
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Verbleibende Restflächen (1)

Visualisierung der verbleibenden Restflächen

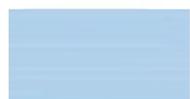
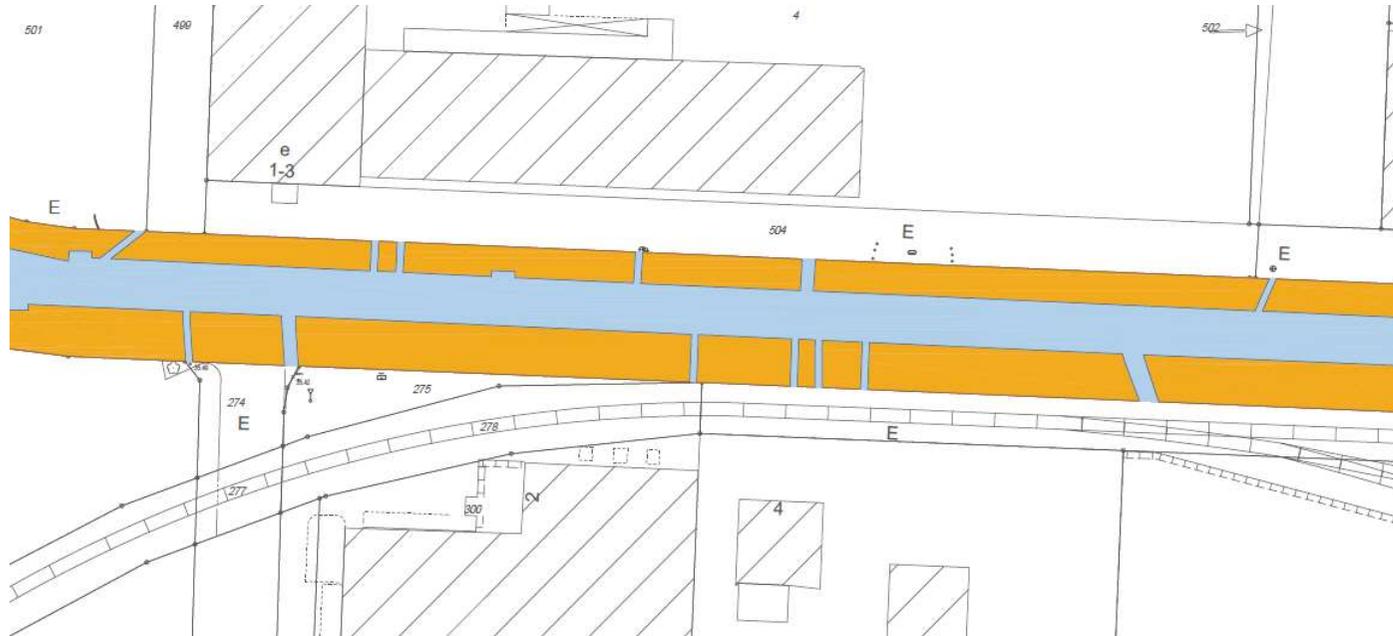
Die nach der Verlegung der Kanäle verbleibenden Restflächen werden in der nachfolgenden Folie beispielhaft visualisiert.

Dazu sind in einem Planausschnitt der Heerdterbuschstraße die Gräben (für die Verlegung des Regenwasser- und Schmutzwasserkanals) blau eingefärbt. Im Bereich dieser Gräben muss die vorhandene Verkehrsfläche vollständig aufgenommen werden, damit die jeweiligen Leitungen verlegt werden können.

Gelb hinterlegt ist die dann verbleibende (theoretische) Restfläche, die sich ohnehin baulich in einem schlechten Zustand befindet.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Verbleibende Restflächen (2)



Grabenbreite für Verlegung von Regenwasser- und Schmutzwasserkanal



Restfläche bzw. verbleibende Verkehrsfläche (Fahrbahn und Gehwege)



Gebäude und Hausnummern



Grundstückszufahrten

- **Einleitung**
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Rechtliche Gegebenheiten

Rechtliche Gegebenheiten

In den Straßen „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße wird Infrastruktur erneuert, für die **Straßenbaubeiträge** zu erheben sind.

Rechtsgrundlage für die Erhebung von Straßenbaubeiträge ist das **Kommunale Abgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG)**.

- Einleitung
- **Rechtliche Gegebenheiten Beiträge**
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Rechtliche Grundlagen - Beiträge (1)

§ 8 KAG

- *„Die Gemeinden und Gemeindeverbände können Beiträge erheben. Bei den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen sollen Beiträge erhoben werden [...].“ (§ 8 Abs. 1 KAG)*
- *„Beiträge sind Geldleistungen, die dem Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen [...] bei Straßen, Wegen und Plätzen auch für deren Verbesserung, jedoch ohne die laufende Unterhaltung und Instandsetzung, dienen. [...]. (§ 8 Abs. 2 KAG)*
- [...]

- Einleitung
- **Rechtliche Gegebenheiten Beiträge**
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Weitere Details finden Sie unter folgendem Link:

http://www.lexsoft.de/cgi-bin/lexsoft/justizportal_nrw.cgi?xid=167050,9

Rechtliche Grundlagen - Beiträge (2)

Konkret bedeutet das:

§ 8 KAG



- Verpflichtung zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen
- Bei nachmaliger Herstellung (Erneuerung oder Verbesserung)
- Dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straßen, Wege und Plätze

- Einleitung
- **Rechtliche Gegebenheiten Beiträge**
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

*Das **Kommunale Abgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG)** wurde Anfang 2020 novelliert...*

Rechtliche Grundlagen - Beiträge (3)

Neuregelung Straßenbaubeitragsrecht zum 01.01.2020

§ 8a KAG

- Erstellung eines Straßen- und Wegekonzepthes.
- Pflicht zur Durchführung einer frühzeitigen Versammlung der Eigentümerinnen und Eigentümer.
- Ermäßigungsregelung auf Satzungsebene.
- Angebot von Ratenzahlungs- und Verrentungsregelungen.
- Stundungsregelungen vorhanden.

Förderprogramm

- Ziel: Bezuschussung von Anliegerbeiträgen i.H.v. 50%
- Abwicklung findet über NRW Bank statt
- Stichtagsregelung

→ Die Stadt Neuss stellt den Antrag für die Bezuschussung!

- Einleitung
- **Rechtliche Gegebenheiten Beiträge**
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Rechtliche Grundlagen – Kanalisation (1)

Rechtliche Gegebenheiten für die Kanalsanierung

Gemäß Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sind Kommunen abwasserbeseitigungspflichtig. Die Abwasserbeseitigung ist ein wesentlicher Teil der **Daseinsvorsorge** und dient daneben auch dem **Schutz vor Überflutungen** und der **Umwelt**.

Grundsätzlich gilt, dass das Abwasser so zu beseitigen ist, dass das **Wohl der Allgemeinheit** nicht beeinträchtigt wird.

Unter den Begriff Abwasser fällt sowohl häuslich und gewerblich anfallendes Schmutzwasser als auch Niederschlagswasser.

- Einleitung
- **Rechtliche Gegebenheiten Kanal**
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Rechtliche Grundlagen – Kanalisation (2)

Die Verpflichtung der Gemeinden zur Abwasserbeseitigung umfasst laut Landeswassergesetz NRW (LWG):

- Die abwassertechnische Erschließung von Grundstücken.
- Das Sammeln, Fortleiten, Behandlung, Einleiten, Versickern, Verregnen und Verrieseln von Abwasser.
- Die ordnungsgemäße Verwertung oder Beseitigung des bei der Abwasserbehandlung anfallenden Klärschlammes.

Dabei dürfen Abwasseranlagen nur nach den **allgemein anerkannten Regeln der Technik** errichtet, betrieben und unterhalten werden. Sollte dies nicht der Fall sein, müssen **erforderliche Maßnahmen innerhalb einer angemessenen Frist** durchgeführt werden.

- Einleitung
- **Rechtliche Gegebenheiten Kanal**
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Rechtliche Grundlagen – Kanalisation (3)

Generalentwässerungsplan GEP

Im Rahmen des Generalentwässerungsplanes (GEP) wird die hydraulische Leistungsfähigkeit des Kanalnetzes nachgewiesen. Dabei wird der aktuelle Ist-Zustand sowie die prognostizierte Entwicklung im Entwässerungsgebiet über einen Zeitraum von 12 Jahren betrachtet.

„Ziel des GEP soll sein, nicht nur auf die hydraulische Leistungsfähigkeit des Kanalnetzes abzielen, sondern im Sinne einer **ganzheitlichen Strategie**, auch die baulichen und umwelt-/wasserwirtschaftlichen Belange zu berücksichtigen.“

- Einleitung
- **Rechtliche Gegebenheiten Kanal**
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Rechtliche Grundlagen – Kanalisation (4)

§ 47 LWG Abwasserbeseitigungskonzept

Gemeinden sind der zuständigen Behörde gegenüber verpflichtet, alle sechs Jahre ein Abwasserbeseitigungskonzept (ABK) vorzulegen.

Das ABK gibt eine Übersicht über den Stand der öffentlichen Abwasserbeseitigung sowie über Maßnahmen zur Erfüllung der Abwasserbeseitigungspflicht und deren zeitliche Abfolge.

Ebenso enthält das ABK Aussagen darüber, wie in den Entwässerungsgebieten das Niederschlagswasser beseitigt werden kann. Hier soll den Vorgaben aus dem WHG Folge geleistet werden, wonach Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder in ein Gewässer eingeleitet werden soll.

- Einleitung
- **Rechtliche Gegebenheiten Kanal**
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Die vorhandene Kanalisation

Technische Gegebenheiten

– *Kanalisation in der Straße „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße*

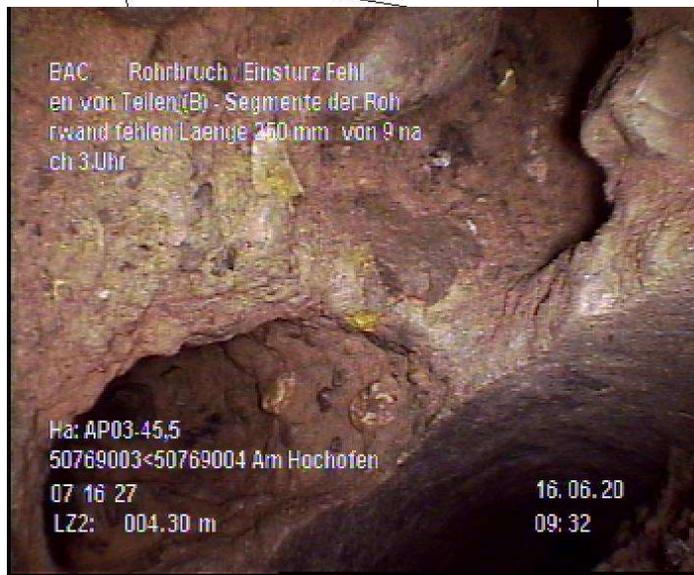
Die Schmutz- und Regenwasserkanalisation in der Straße „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße stammt aus den **Jahren 1953 bis 1958**.

Aufgrund **hydraulischer Überlastung** ist die Vergrößerung des Regenwasserkanals in der Heerdterbuschstraße auf einer Länge von etwa 600 Meter erforderlich.

Schmutz- und Regenwasser müssen wegen **altersbedingter Schäden** auf der gesamten Länge (ca. 1300 Meter) erneuert werden.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Kanal**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

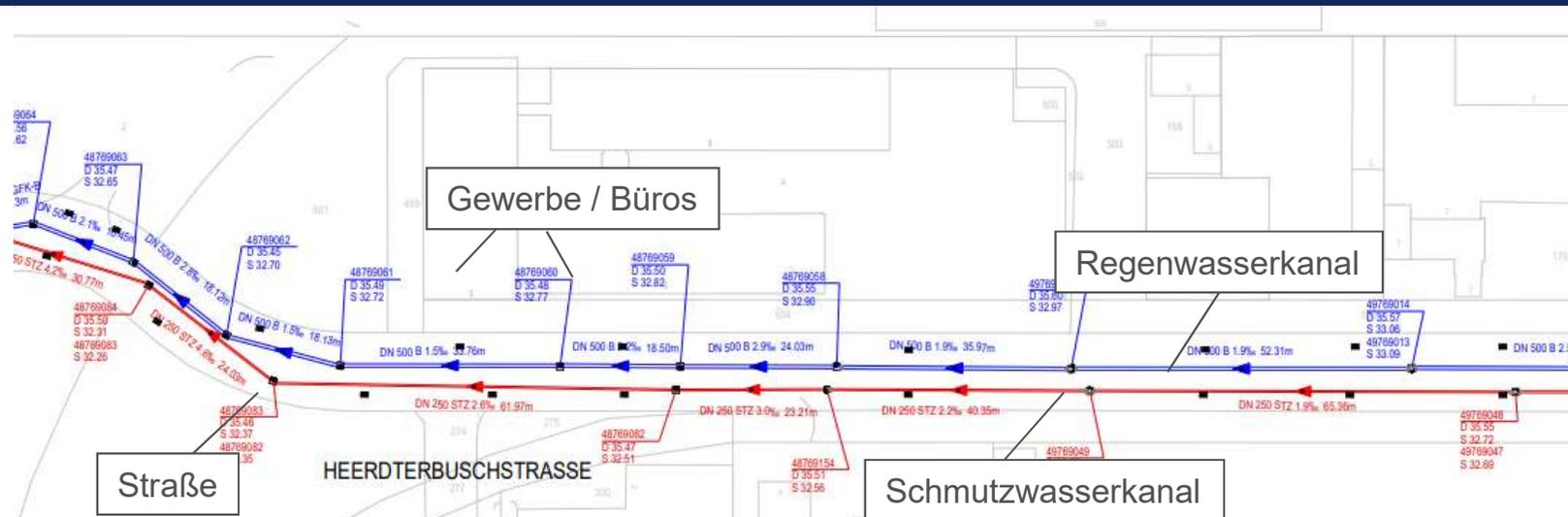
Der vorhandene Kanal in der Straße „Am Hochofen“



Defekter Hausanschluss mit Ausspülung: Umgebendes Erdreich wird durch Regenwasser weggespült. Statik des Deckenaufbaus ist gestört. Im Straßenbereich kann es zu Absackungen kommen.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten **Kanal**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Der vorhandene Kanal in der Heerdterbuschstraße



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Kanal**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Baujahr 1953 (-1958)

Schadensbild Riss: durch Setzungen im Untergrund und Belastungen von Oben kann es zu Rissbildungen im Kanal kommen. Mit der Zeit können sich aus den Rissen Scherben herauslösen. Die Standfestigkeit wird dadurch maßgeblich gefährdet und es besteht die Gefahr eines Einbruchs. Die schadlose Abführung des Abwassers kann dann nicht mehr gewährleistet werden.

BAB Rissbildung Riss (B) - Risslinie an der Rohrwand erkennbar, Segmente noch am Platz Rissbildung komplex Rissbreite 3mm - Schattensende von 1 nach 12 Uhr

49769032>49769033 Heerdterbuschstr.
06 35 16
LZ1: 048.60 m

20.05.20
13.44

Weitere Schadensbilder der vorhandenen Kanalisation



Schadensbild Risse und Abplatzung im Scheitel, fehlende Wandung, Undichtigkeit.

Die Standfestigkeit ist dadurch nicht mehr gewährleistet: Einbruchsfahr. Die schadlose Abführung des Abwassers kann nicht mehr gewährleistet werden.



Komplexe Rissbildung im Scheitel, Standfestigkeit nicht mehr gegeben.

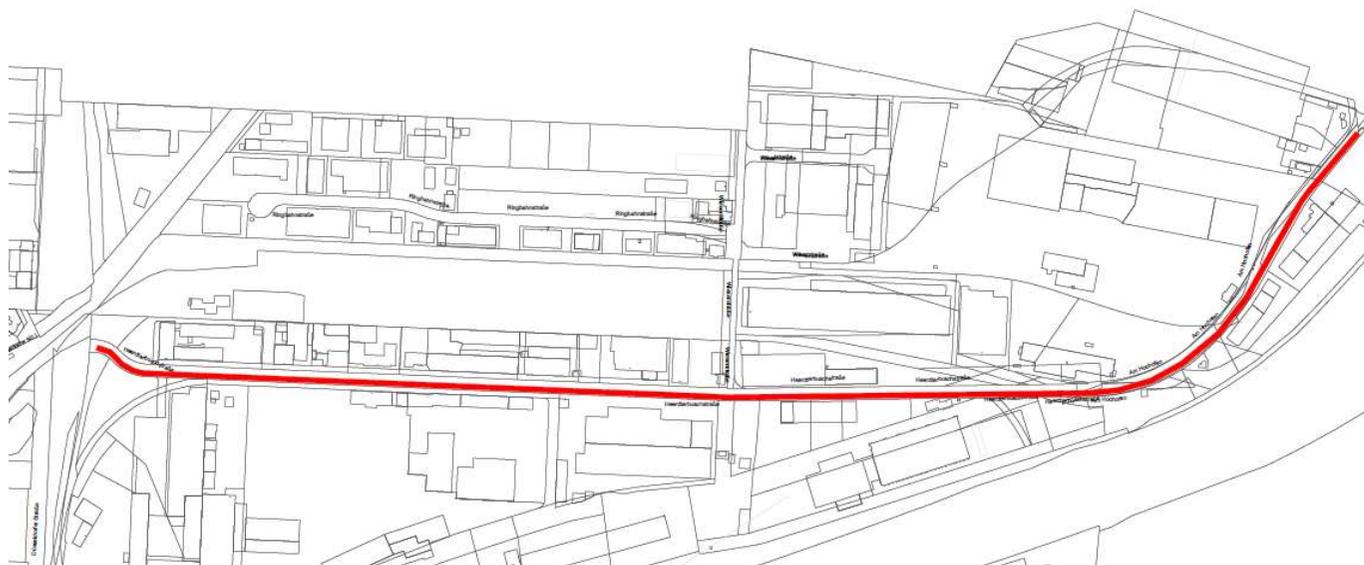
- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Kanal**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Vorstellung der Baumaßnahme zum Kanal

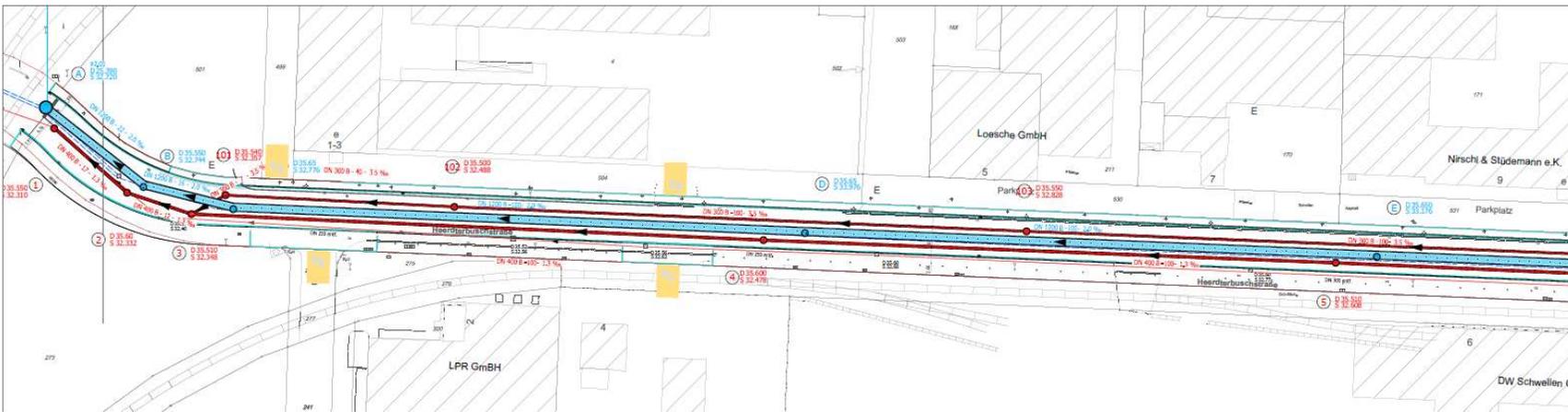
Planung des Schmutz- und Regenwasserkanals:

- Der Schmutzwasserkanal wird bei der Erneuerung um eine Dimension (von 25 cm auf 30 cm) vergrößert.
- Für den Regenwasserkanal sind Vergrößerungen von 50 cm auf 120 cm (in der Heerdterbuschstraße) bzw. von 40 cm auf 50 cm (in der Straße Am Hochofen) vorgesehen.
- Die Hausanschlussleitungen werden bis zur Grundstücksgrenze erneuert.

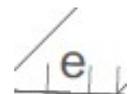
- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Kanal**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard



Kanalplanung (1)



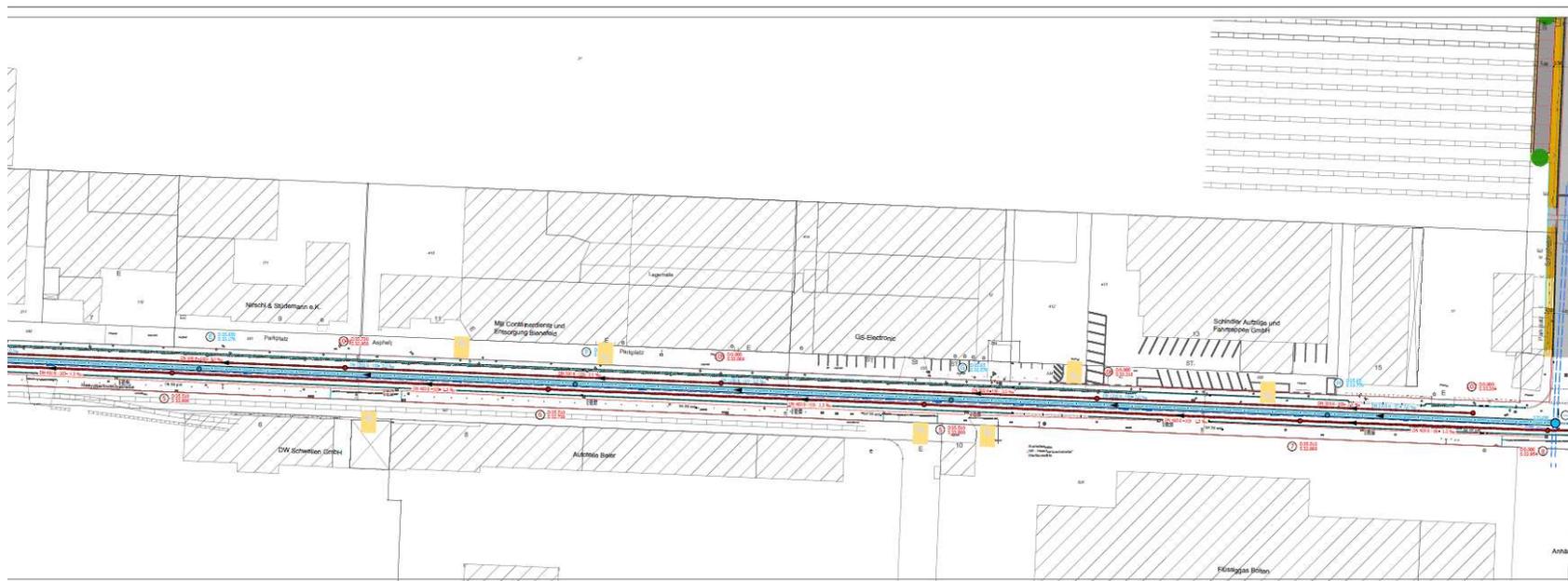
-  Geplanter Regenwasserkanal
-  Geplanter Schmutzwasserkanal
-  Gebäude und Gebäudenummern

 Vorhandene Eingänge

 Vorhandene Einfahrten

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Kanal**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Kanalplanung (2)



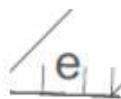
Geplanter Regenwasserkanal



Geplanter Schmutzwasserkanal



Gebäude und Gebädenummern



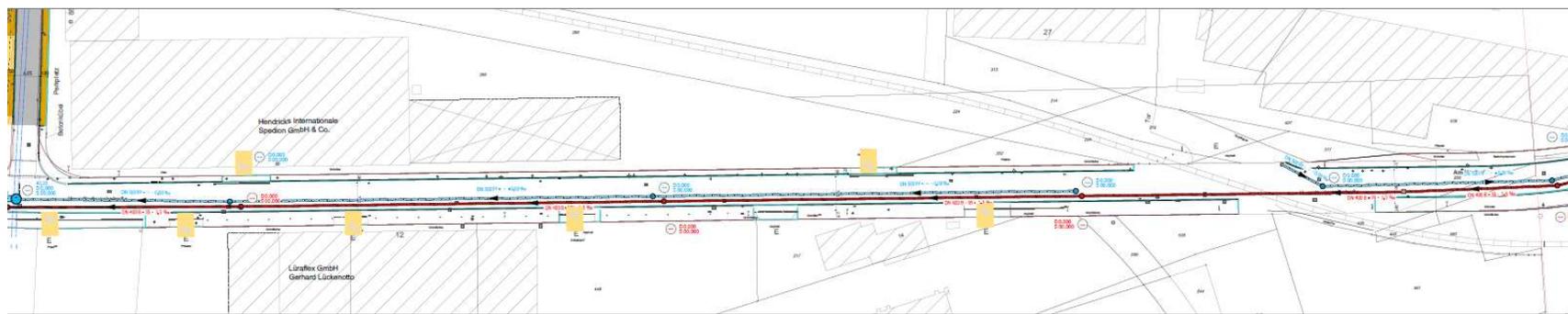
Vorhandene Eingänge



Vorhandene Einfahrten

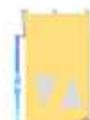
- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Kanal**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Kanalplanung (3)



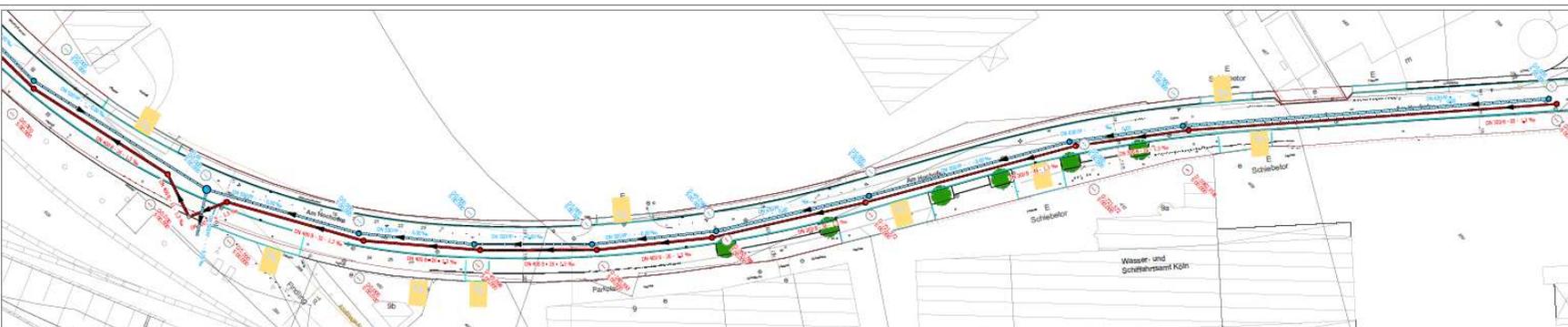
-  Geplanter Regenwasserkanal
-  Geplanter Schmutzwasserkanal
-  Gebäude und Gebäudenummern

 e Vorhandene Eingänge

 Vorhandene Einfahrten

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten**
Kanal
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

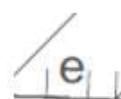
Kanalplanung (4)

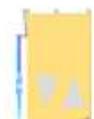


 Geplanter Regenwasserkanal

 Geplanter Schmutzwasserkanal

 Gebäude und Gebäudenummern

 Vorhandene Eingänge

 Vorhandene Einfahrten

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Kanal**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Auswirkung der Kanalsanierung auf Straßen (1)

Technische Gegebenheiten der Straße - Auswirkung der Kanalsanierung

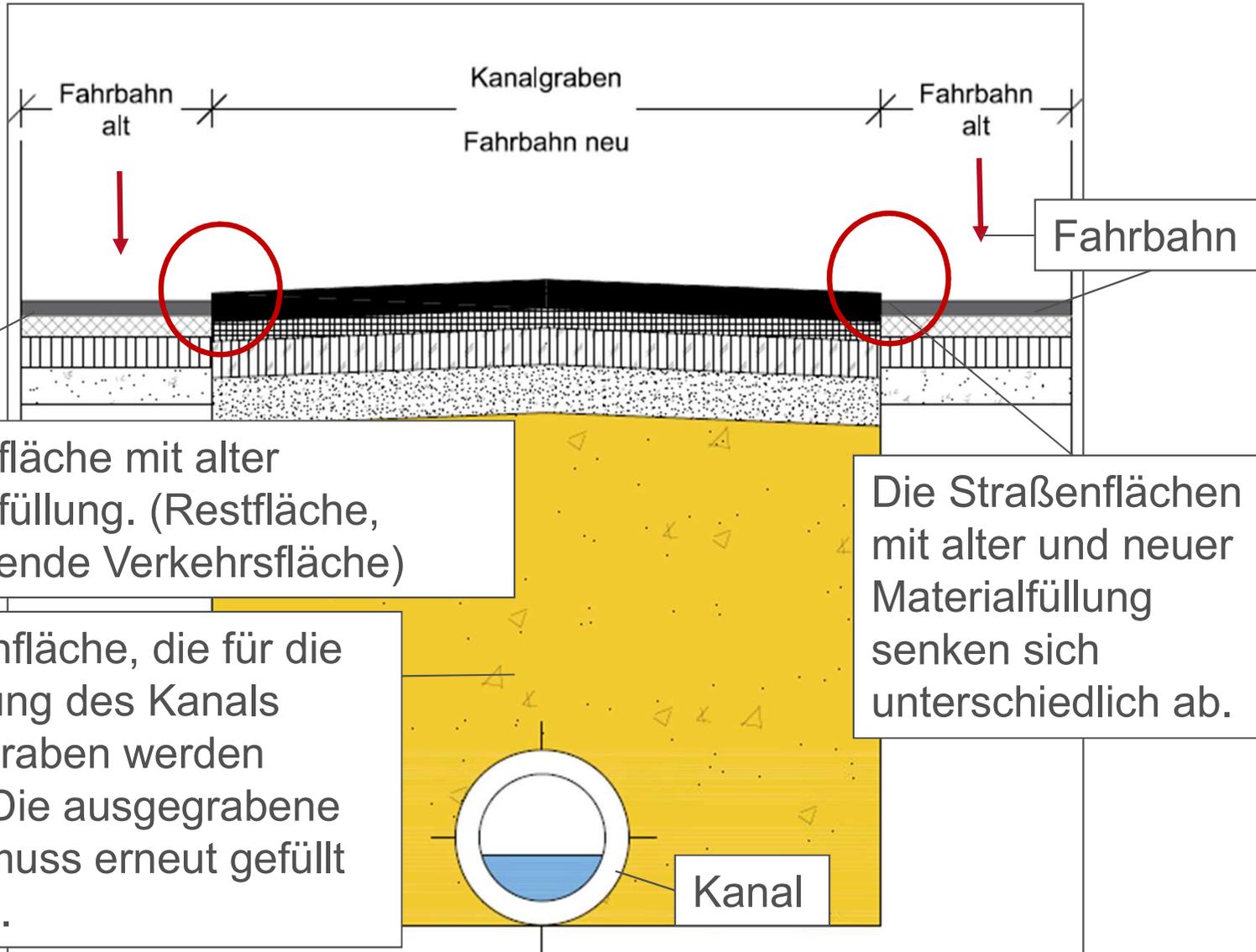
Ohne vollständige Straßenerneuerung nach den Kanalbauarbeiten:

- Stark inhomogener Straßenaufbau (unterschiedlicher Aufbau zwischen der „neuen“ Straßenflächen und der „alten“ Restfläche),
- unterschiedliche Setzungen (längs und quer),
- Risse in der Fahrbahn.

→ **Geringe Restlebensdauer der verbleibenden Anlagen. Aufgrund des bereits schlechten Zustandes der Bauteile müsste kurzfristig die gesamte Verkehrsfläche vollständig und grundhaft erneuert werden.**

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Auswirkung der Kanalsanierung auf Straßen (2)



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Auswirkung der Kanalsanierung auf Straßen (3)

Wenn nur der für die Verlegung der Kanalisation notwendige Graben verfüllt wird und die restlichen Verkehrsflächen nicht erneuert werden, kommt es aufgrund unterschiedlicher Setzungen zwischen der alten und der neuen Teile zu durchschlagenden Rissen.

Über die Risse dringt Wasser in die Straßenkonstruktion ein. Zusammen mit der Verkehrsbelastung und Witterungseinflüssen wird die Konstruktion zerstört.

Eine Sanierung solcher Risse ist nur im Vollausbau möglich. Dabei müssten alle Bereiche (auch die seinerzeit neu verfüllten) erneuert werden.

Die folgende Folie zeigt beispielhaft das unterschiedliche Setzungsverhalten zwischen neuen und alten Teilen.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Auswirkung der Kanalsanierung auf Straßen (4)



Zu beobachtendes Schadensbild, wenn lediglich ein Teil der Straße mit neuem Baumaterial befüllt wird.

Die Flächen mit älterem Baumaterial und „neuem“ Baumaterial setzen sich unterschiedlich ab.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Auswirkung der Kanalsanierung auf Straßen (5)

Fazit:

Unabhängig von den erforderlichen Kanalbauarbeiten müssen die Verkehrsanlagen aufgrund des schlechten baulichen Zustandes erneuert werden.

→ Die vollständige Erneuerung der Verkehrsanlagen im Anschluss an die Kanalbauarbeiten bringt aus technischer und wirtschaftlicher Sicht erhebliche Vorteile.

*→ Die Verkehrsanlagen können mit einer höheren Qualität zu geringeren Baukosten (und damit auch mit geringeren Straßenbaubeiträgen) und einer kürzeren Bauzeit hergestellt werden.**

**im Vergleich zu einer Baumaßnahme, in der die Verkehrsanlagen nicht direkt im Anschluss an die Kanalbauarbeiten hergestellt werden.*

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Straßengestaltung

Straßengestaltung **- *Am Hochofen / Heerdterbuschstraße***

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten**
Straße
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Ziel der Straßengestaltung

Das Ziel der vorliegenden Straßengestaltung besteht darin, eine ausreichend dimensionierte Fahrbahn für die auftretenden Gewerbe- und Schwerlastverkehre anzubieten.

Außerdem soll mit dem Entwurf die Verkehrssituation für Fahrradfahrende verbessert werden. (Der Fahrradfahrende wird heute ohne eigene Anlagen mit dem Schwerverkehr auf der Fahrbahn geführt.)

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

„Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße – Radverkehrsbedeutung

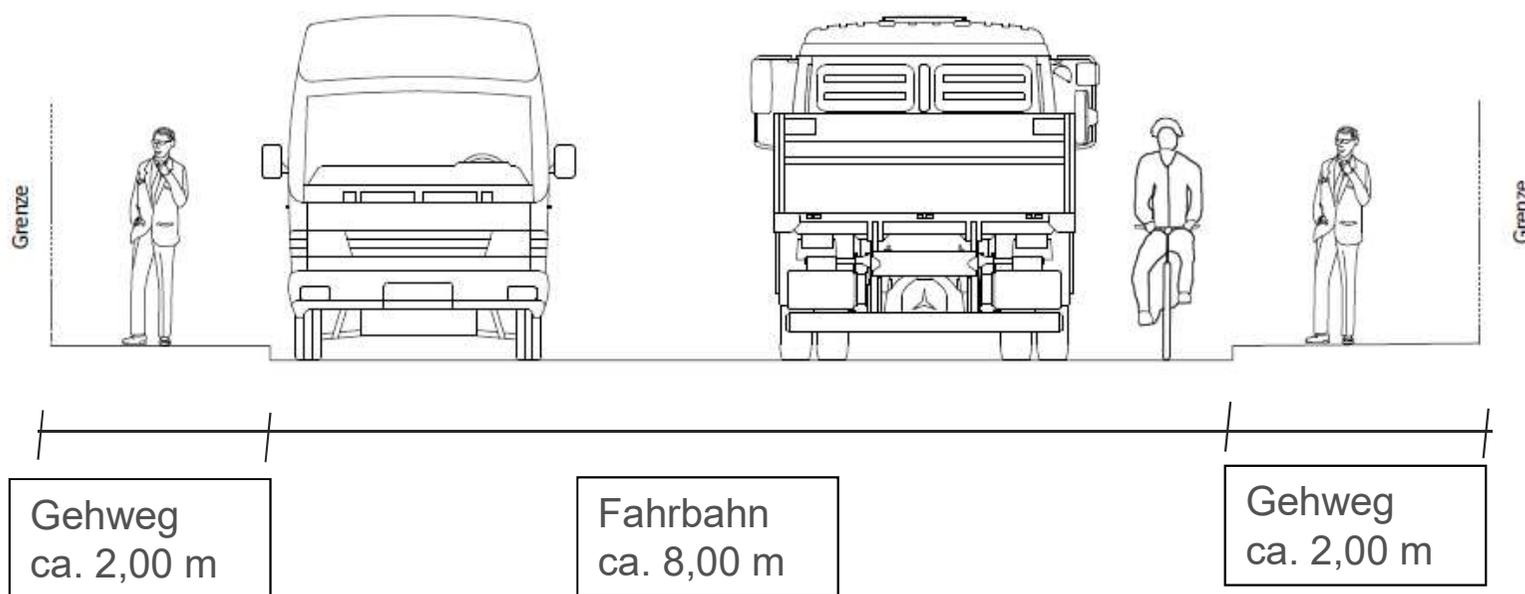
Der Straßenzug „Am Hochofen“ – Heerdterbuschstraße ist:

- Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW,
- Bestandteil zweier wichtiger touristischer Radrouten – „Erlebnisweg Rheinschiene“ und „Rheinradweg – Veloroute Rhein“,
- eine der direktesten Verbindungen zwischen dem Neusser Stadtzentrum und den Düsseldorfer Stadtteilen Heerdt, Ober- und Niederkassel.

Vor diesem Hintergrund sind die Straße „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße im Radverkehrsplan der Stadt Neuss als Netzlücke ausgewiesen.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Heutige Situation



Am Hochofen: Breite schwankt zwischen ca. 0,9 m bis ca. 3,40 m

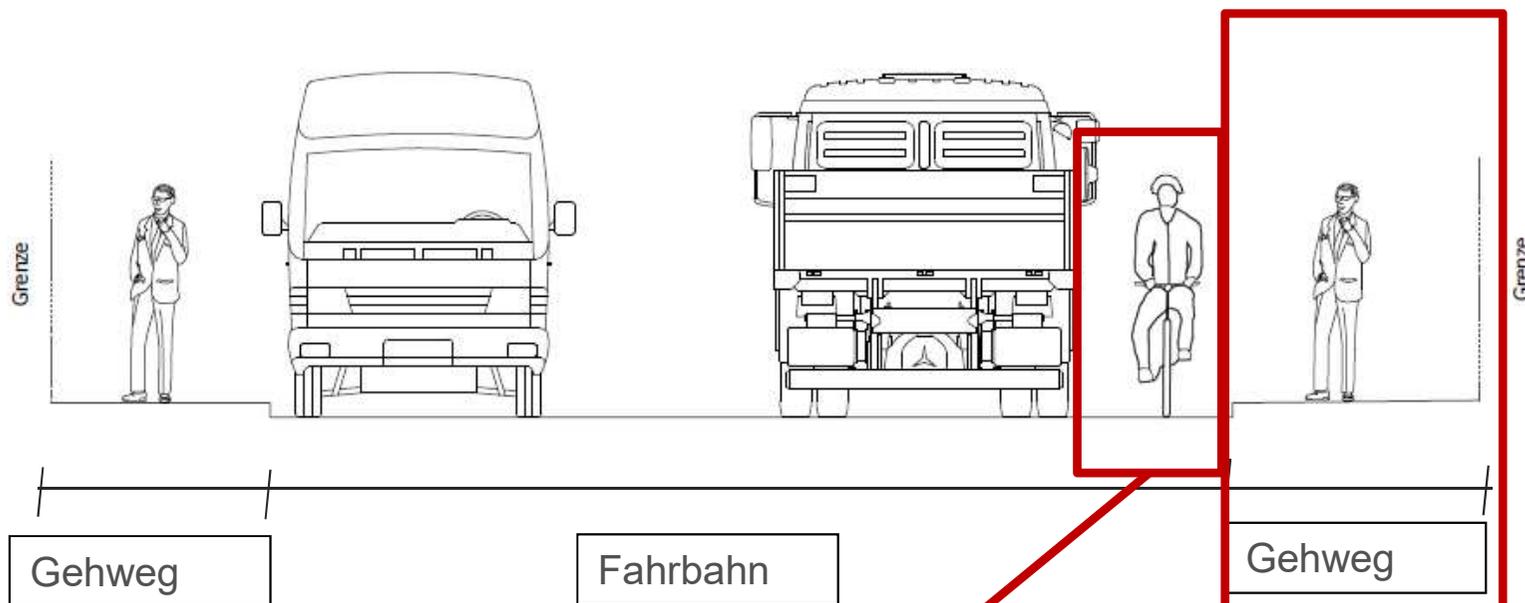
(Schwankungen zwischen ca. 7,60 m und 8,20 m)

Abschnittsweise kein ausgebautes Gehweg vorhanden

Am Hochofen: Breite schwankt zwischen ca. 1,30 m bis ca. 3,20 m

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Heutige Situation



Fahrradfahrer wird ohne eigene Anlagen mit Schwerverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Abschnittsweise kein ausgebauter Gehweg vorhanden.

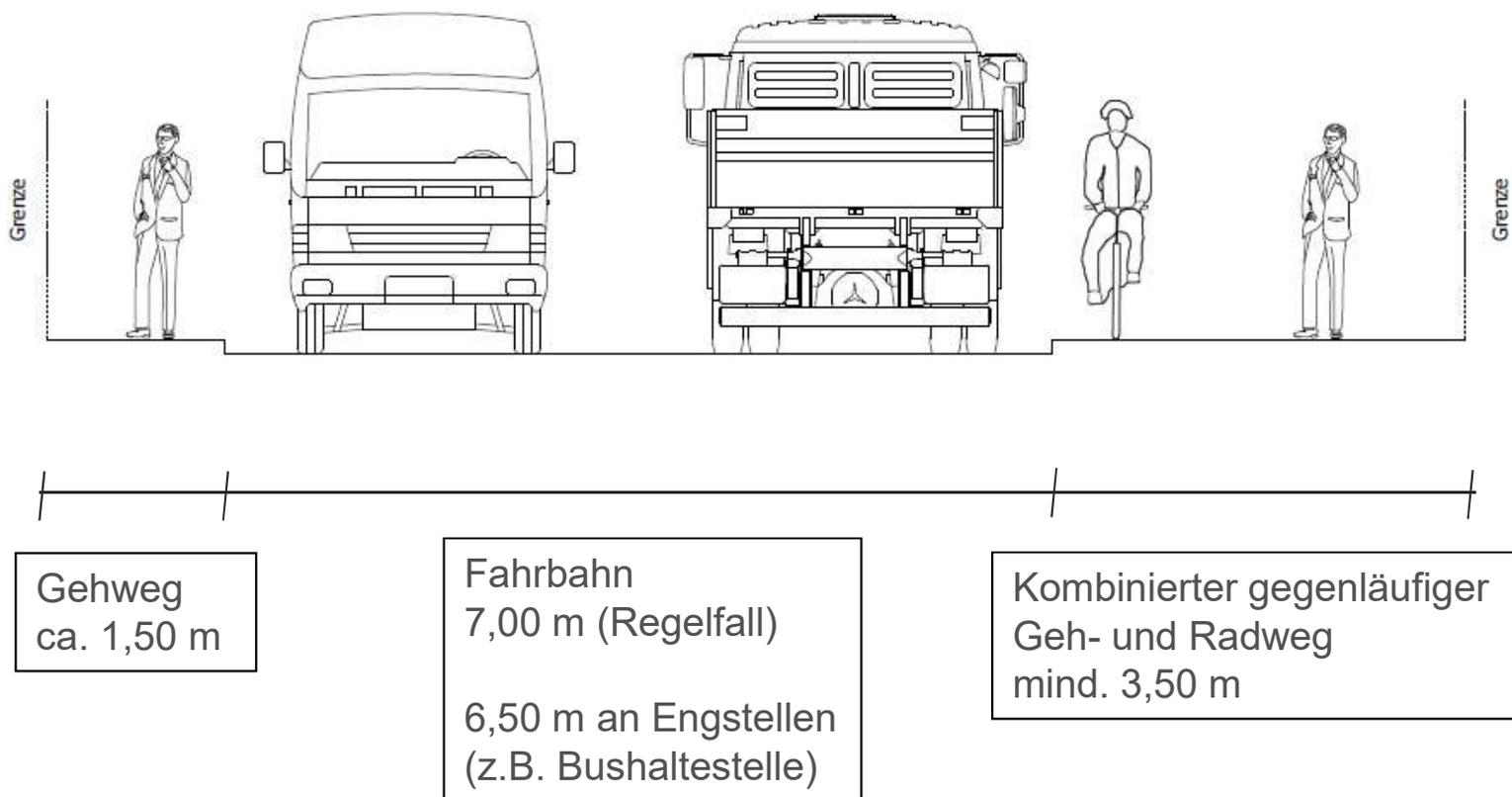
- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Straßengestaltung

Wie soll die Straße „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße in Zukunft gestaltet werden?

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

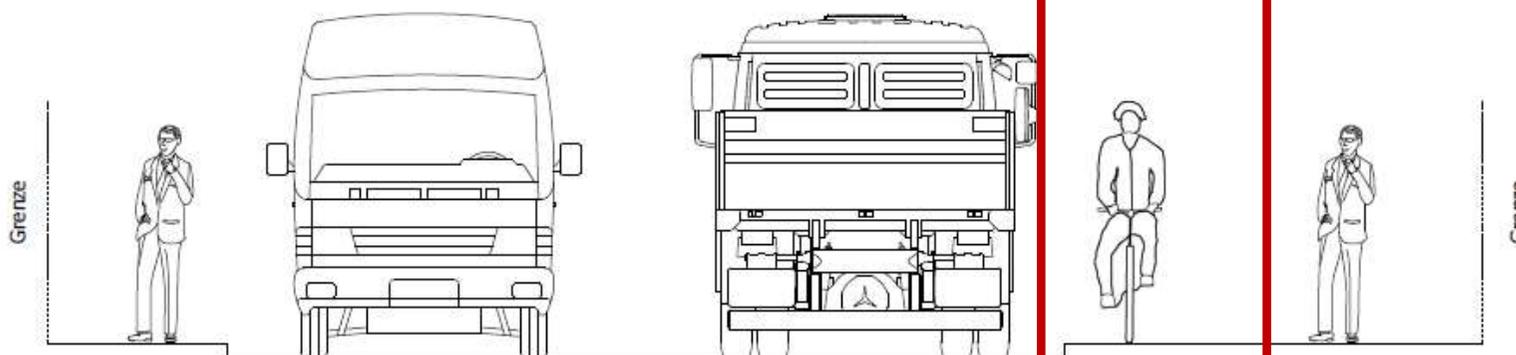
Vorgesehene Straßengestaltung



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Vorgesehene Straßengestaltung

Radfahrer werden auf die Nebenanlage verlagert



Durchgehend ausgebaute Gehwege

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Gestaltungsgrundsätze (1)

- Sichere Abwicklung des typischen Begegnungsfalles Lkw-Lkw oder Bus-Lkw mit einer Mindestbreite der Fahrbahn von 7,00 Meter bzw. 6,50 Meter,
 - Verlagerung des Fahrradfahrers von der Fahrbahn auf die Nebenanlage durch einen kombinierten und gegenläufigen Geh- und Radweg mit einer Mindestbreite von 3,50 Meter auf der südlichen / östlichen Straßenseite,
 - Gehweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite erhält eine grundsätzliche Breite von 1,50 Meter.
- Einleitung
 - Rechtliche Gegebenheiten
 - **Technische Gegebenheiten Straße**
 - Wirtschaftliche Gegebenheiten
 - Ausbaustandard

Gestaltungsgrundsätze (2)

- In breiteren Abschnitten der Straße „Am Hochofen“ wird neben dem kombinierten und gegenläufigen Geh- und Radweg eine 2,00 Meter breite Fläche für den ruhenden Verkehr angeboten, die durch Straßenbäume gefasst wird,
 - die drei Haltestellen auf der Heerdterbuschstraße werden barrierefrei umgebaut (Ausstattung mit einem 18 cm hohen Sonderbordstein sowie taktilen Elementen),
 - Haltestelle „Heerdterbuschstraße (Fahrtrichtung stadteinwärts) muss dafür ca. 90 Meter in östliche Richtung verschoben werden.
- Einleitung
 - Rechtliche Gegebenheiten
 - **Technische Gegebenheiten Straße**
 - Wirtschaftliche Gegebenheiten
 - Ausbaustandard

„Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße – Radverkehr heute

NEUSS.DE

- Zwischen Einmündung Heerdterbuschstraße / Düsseldorfer Straße und Bahnunterführung wird der Radverkehr für beide Fahrtrichtungen auf der südlichen Straßenseite auf einem einseitig angelegten kombinierten Geh- und Radweg geführt
- Östlich der Bahnunterführung wird der Fahrradfahrer ohne eigene Anlagen auf die Fahrbahn geführt
- Auf der Straße „Am Hochofen“ wird der Fahrradfahrer ebenfalls ohne eigene Anlagen auf der Fahrbahn geführt

- Begrüßung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard
- Erörterung

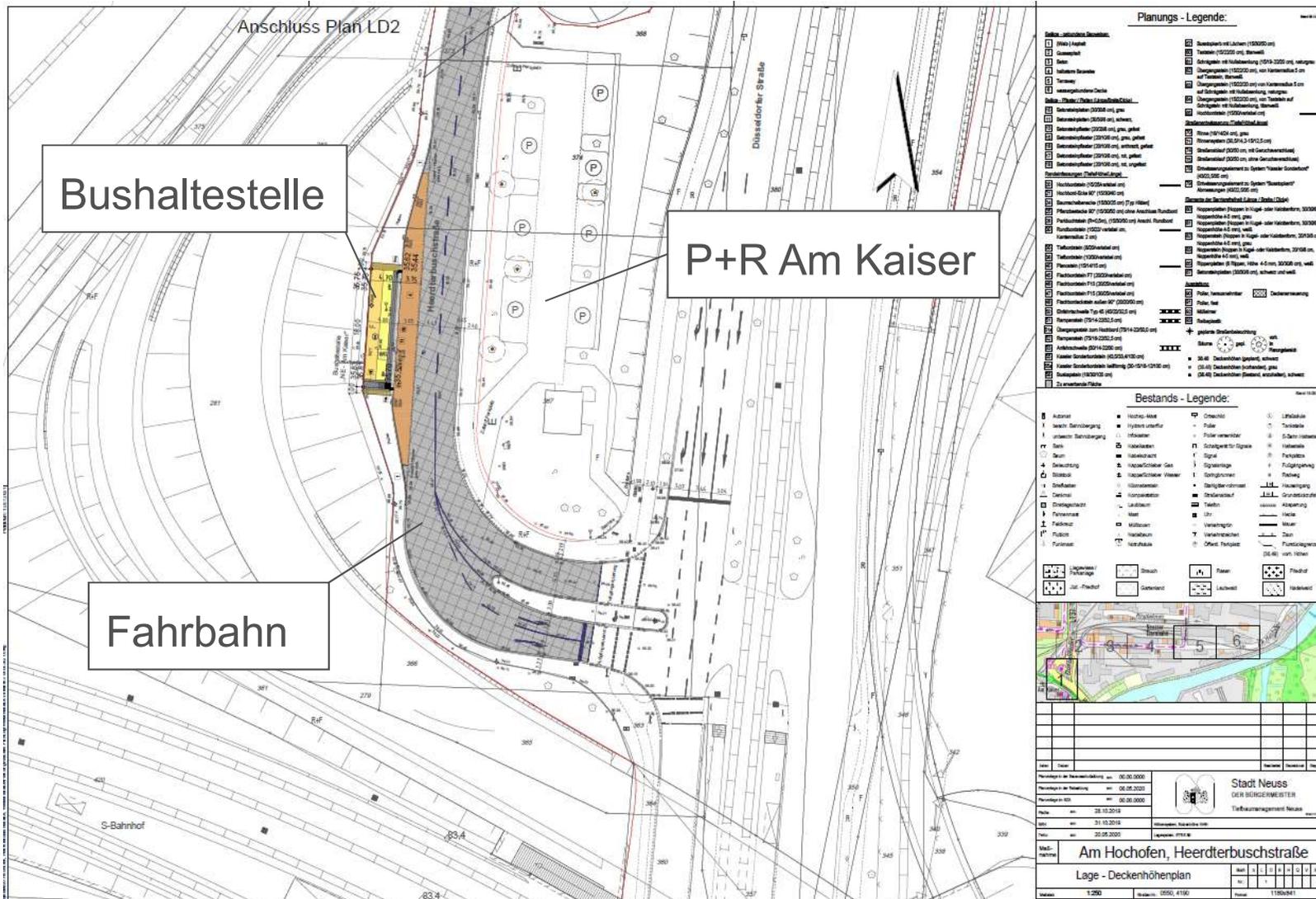
„Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße – heute im Bestand (II)

NEUSS.DE

- Abschnittsweise ist das Parken auf der Fahrbahn / Nebenanlage zulässig,
- insbesondere auf der Straße „Am Hochofen“ „wildes Parken“
- Insgesamt sind drei Bushaltestellen auf der Heerdterbuschstraße vorhanden:
 - NE-Am Kaiser (in Fahrtrichtung stadteinwärts)
 - NE-Heerdterbuschstraße (jeweils in beide Fahrtrichtungen)

- Begrüßung
- Rechtliche Gegebenheiten
- **Technische Gegebenheiten Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard
- Erörterung

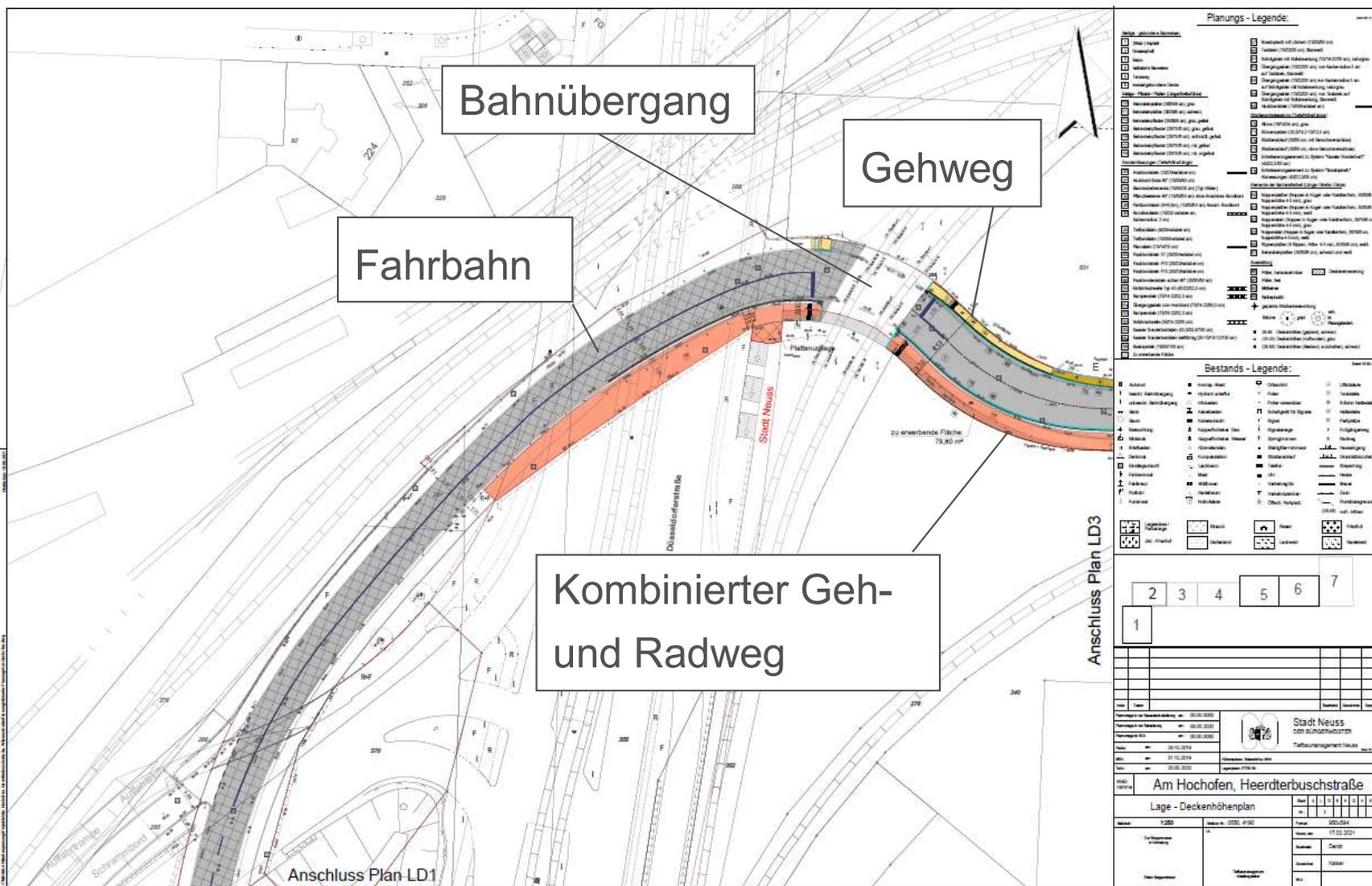
Verkehrstechnischer Entwurf (Teil 1)



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten **Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Die Pläne können auch als separate PDF-Dateien angesehen werden.

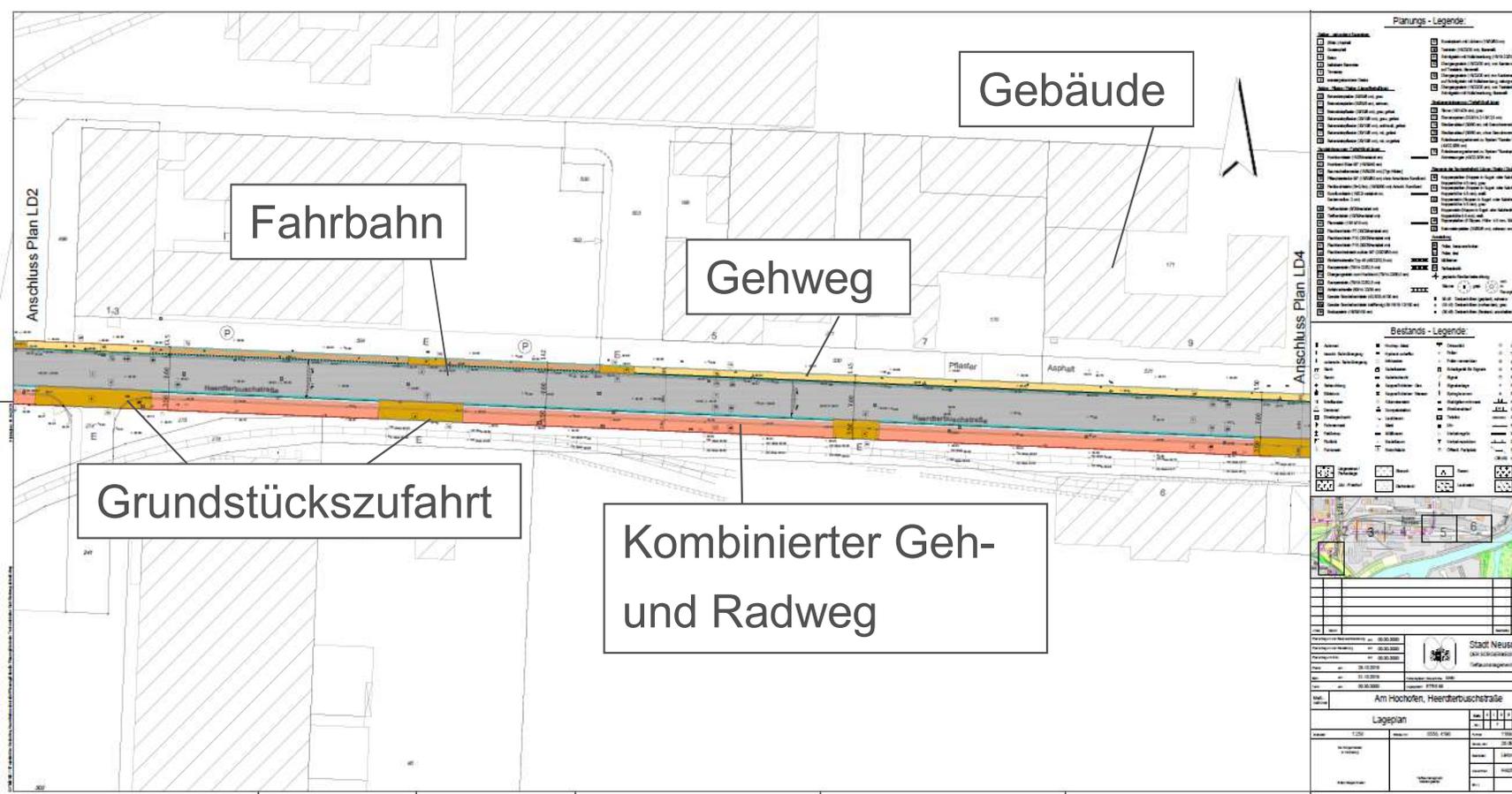
Verkehrstechnischer Entwurf (Teil 2)



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten **Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

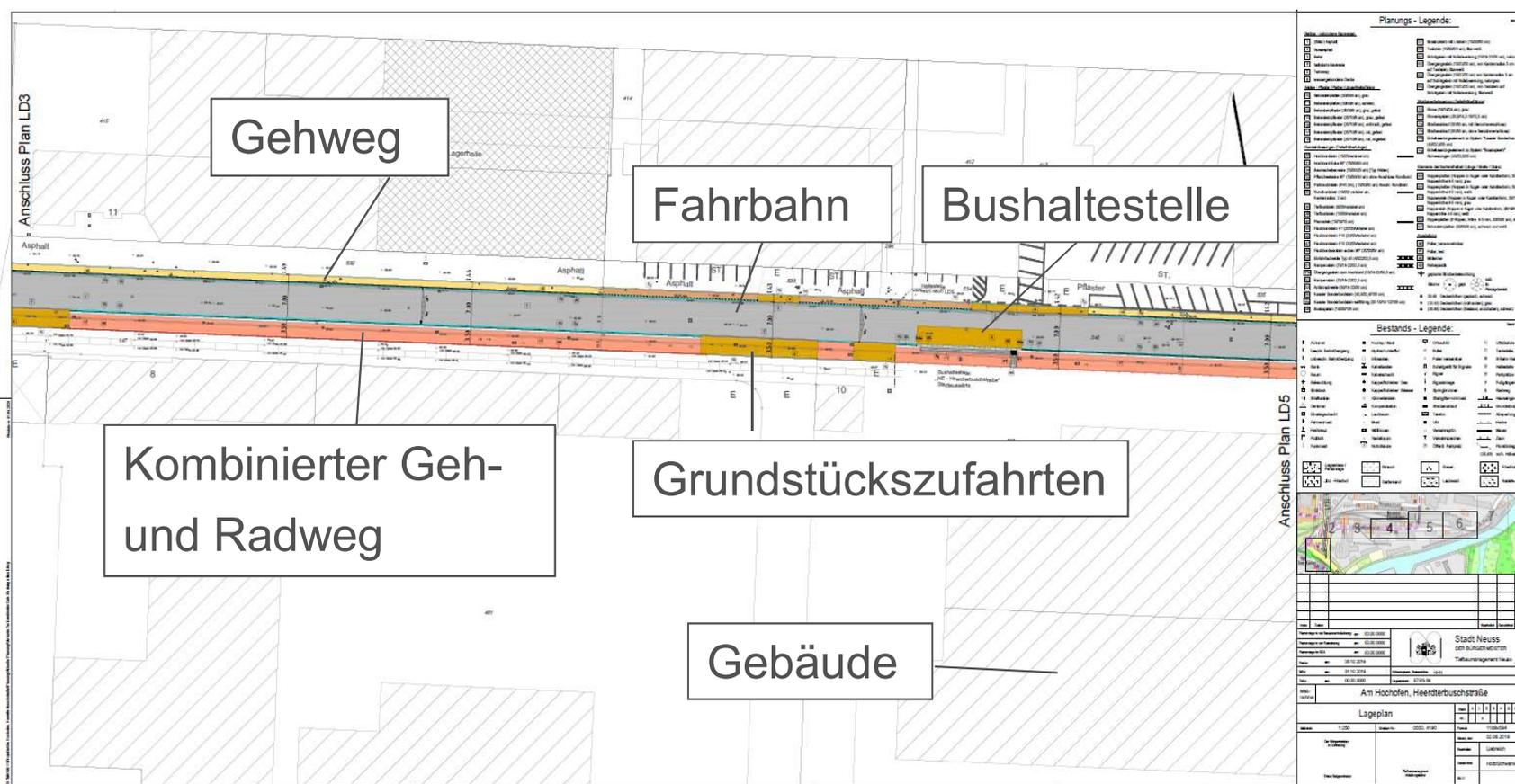
Die Pläne können auch als separate PDF-Dateien angesehen werden.

Verkehrstechnischer Entwurf (Teil 3)



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten **Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

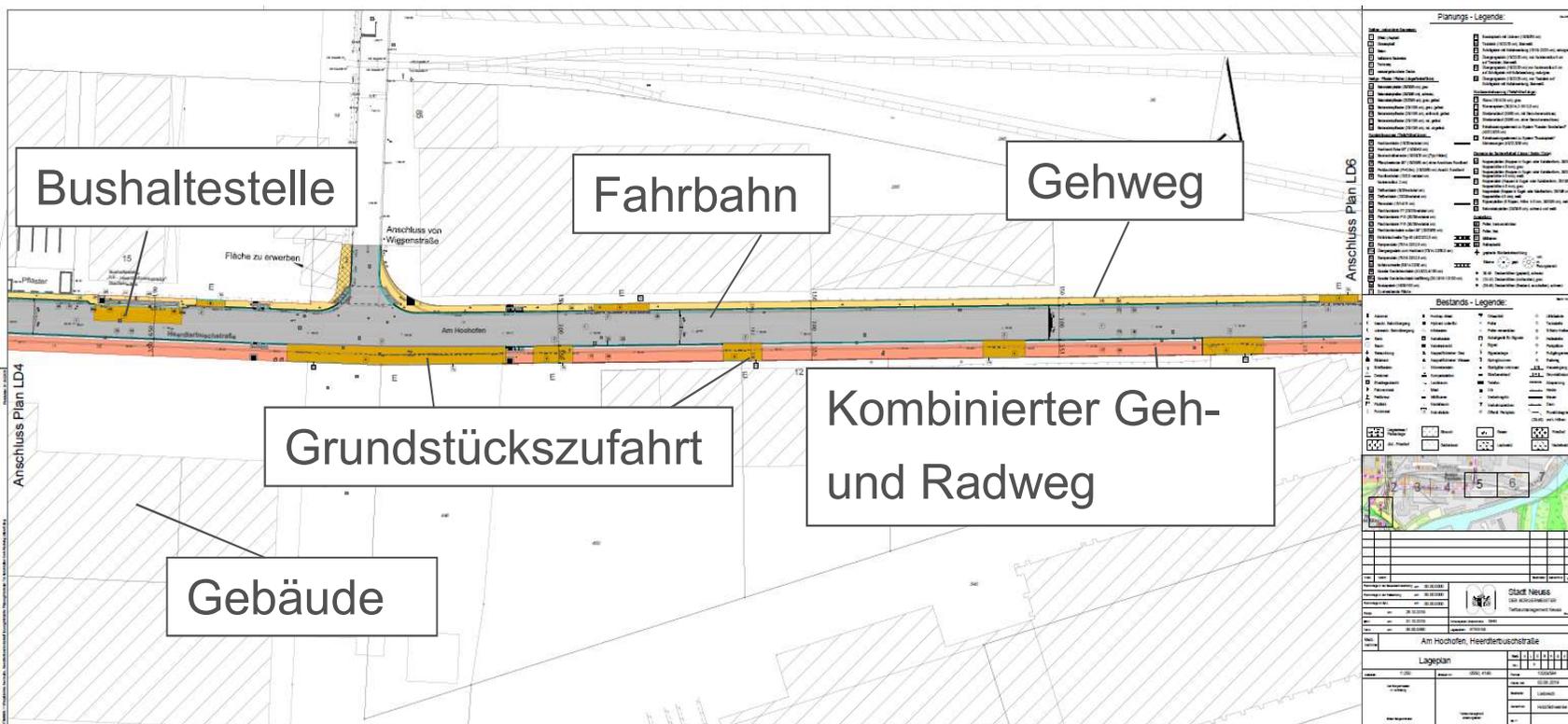
Verkehrstechnischer Entwurf (Teil 4)



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Die Pläne können auch als separate PDF-Dateien angesehen werden.

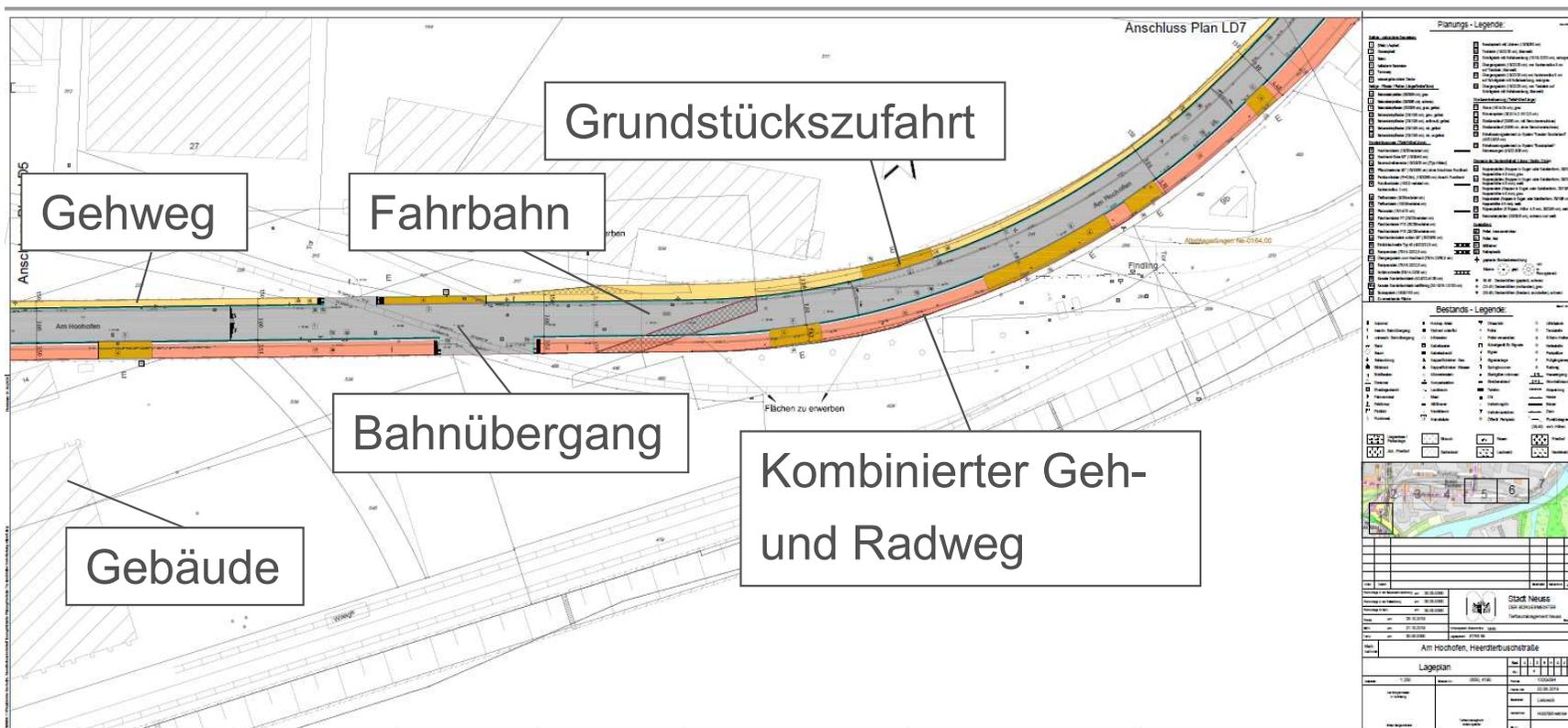
Verkehrstechnischer Entwurf (Teil 5)



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten **Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Die Pläne können auch als separate PDF-Dateien angesehen werden.

Verkehrstechnischer Entwurf (Teil 6)



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten **Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Verkehrstechnischer Entwurf (Teil 7)



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten **Straße**
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Bauteile, Kostenteilung

Wirtschaftliche Gegebenheiten

Nachfolgend werden folgende Punkte dargestellt, jeweils getrennt für die Straße „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße:

- **Schätzkosten** aufgeteilt in **Bauteile**.
Bauteile sind der (fiktive) Regenwasserkanal (=Straßenentwässerung), die Fahrbahn, Gehwege, Parkplätze, sowie die Beleuchtung.
- **Verteilung** der o.g. Schätzkosten auf die **Projektbeteiligten**.
*Die Projektbeteiligten sind die ISN und das TMN.**
- **Beitragsrelevante Kostenpositionen.**

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

*Es sind weitere Projektbeteiligte vorhanden, die zum aktuellen Zeitpunkt der Planung nicht in der Kostenübersicht berücksichtigt werden können. Weitere Projektbeteiligte führen tendenziell zu einer Senkung der anfallenden Straßenbaubeträge.

Bauteile, Kostenteilung – Am Hochofen (1)

| Bauteil | Schätzkosten | Anteil ISN | Anteil TMN |
|---------------------------|--------------|------------|------------|
| Regenwasserkanal (fiktiv) | 387.000 € | 387.000 € | 0 € |
| Fahrbahn | 471.000 € | 174.000 € | 297.000 € |
| Gehwege | 349.000 € | 14.000 € | 335.000 € |
| Parkplätze | 12.000 € | 2.000 € | 10.000 € |
| Baumbeete | 5.000 € | 0 € | 5.000 € |
| Beleuchtung | 70.000 € | 0 € | 70.000 € |

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

[Geschätzte Kosten mit Standardmaterialien gerundet auf Tsd. €]

Beitragsrelevant

Bauteile, Kostenteilung Am Hochofen (2)

| Beitragsrelevante Bauteile | Beitragsfähige Schätzkosten [€] | Beitragssatz [%] | Höhe Beitrag [€] |
|----------------------------|---------------------------------|------------------|-------------------------|
| Regenwasserkanal (fiktiv) | 387.000 € | 40 % | 155.000 € |
| Fahrbahn | 297.000 € | 40 % | 118.000 € |
| Gehwege | 335.000 € | 60 % | 201.000 € |
| Parkplätze | 10.000 € | 60 % | 6.000 € |
| Beleuchtung | 70.000 € | 40 % | 28.000 € |
| Summe | 1.111.000 € | | <u>508.000 €</u> |

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

Beitragssatz gemäß Satzung, Bezug: Haupterschließungsstraße
 (<https://www.neuss.de/rathaus/ortsrecht/pdf/60-02-erhebung-von-beitraegen-nach-paragraph-8-kag.pdf>)

Bauteile, Kostenteilung – Heerdterbuschstraße (1)

| Bauteil | Schätzkosten | Anteil ISN | Anteil TMN |
|---------------------------|--------------|-------------|------------|
| Regenwasserkanal (fiktiv) | 1.049.000 € | 1.049.000 € | 0 € |
| Fahrbahn | 1.309.000€ | 632.000 € | 677.000 € |
| Gehwege | 625.000 € | 17.000 € | 608.000 € |
| Bushaltestelle | 147.000 € | 0 € | 147.000 € |
| Beleuchtung | 171.000 € | 0 € | 171.000 € |

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

[Geschätzte Kosten mit Standardmaterialien gerundet auf Tsd. €]

Beitragsrelevant

Bauteile, Kostenteilung Heerdterbuschstraße (2)

| Beitragsfähige Bauteile | Beitragsfähige Schätzkosten [€] | Beitragssatz [%] | Höhe Beitrag [€] |
|---------------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------|
| Regenwasserkanal (fiktiv) | 1.049.000 € | 40 % | 420.000 € |
| Fahrbahn | 677.000 € | 40 % | 271.000 € |
| Gehwege | 608.000 € | 60 % | 365.000 € |
| Beleuchtung | 171.000 € | 40 % | 69.000 € |
| Summe | 2.505.000 € | | <u>1.125.000 €</u> |

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

Beitragssatz gemäß Satzung, Bezug: Haupterschließungsstraße
 (<https://www.neuss.de/rathaus/ortsrecht/pdf/60-02-erhebung-von-beitraegen-nach-paragraph-8-kag.pdf>)

Straßenbaubeiträge (1)

Folgende Faktoren werden bei der Verteilung berücksichtigt:

- Grundstücksgröße
- Mögliche Bebaubarkeit (Geschosszahl)
- Evtl. Zuschlag für Wohn-, Kern-, Gewerbe- oder Mischgebiet

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

Straßenausbaubeiträge (2)

Verteilung der Straßenausbaubeiträge:

Die überschlägige Beitragsberechnung erfolgt auf Basis einer Kostenschätzung. Sie steht unter dem Vorbehalt einer Abweichung der tatsächlichen Herstellungskosten von den Schätzkosten!

Zum jetzigen Zeitpunkt können leider noch keine Angaben zur ungefähren Beitragshöhe pro m² gemacht da, da noch erschließungsrechtliche Fragen recherchiert werden müssen.

Sobald diese Erkenntnisse vorliegen, wird das Bauverwaltungsamt in geeigneter Form auf die Beitragspflichtigen zukommen, um über die geschätzt zu erwartende Beitragshöhe zu informieren.

Vielen Dank für Ihr Verständnis!

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

Straßenbaubeiträge (3)

Einordnung der Höhe der Straßenbaubeiträge (gemeinsame Betrachtung für beide Straßen):

| | | |
|--------------------------------------|------------|--------------------|
| Investition Straßenbau: | ca. | 3.153.000 € |
| Investition Kanalbau: | ca. | 5.175.000 € |
| Gesamtinvestition: | ca. | 8.328.000 € |
| <hr/> | | |
| Höhe Straßenbaubeiträge: | ca. | 1.633.000 € |
| Bezuschussung Land NRW i.H.v. 50% | ca. | 816.500 € |
| Verbleiben für die Eigentümer | ca. | 816.500 € |

Die Eigentümer tragen somit ca. 10% der Gesamtbaukosten der ISN und des TMN.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Straßenbaubeiträge (3)

Verteilung der Straßenbaubeiträge:

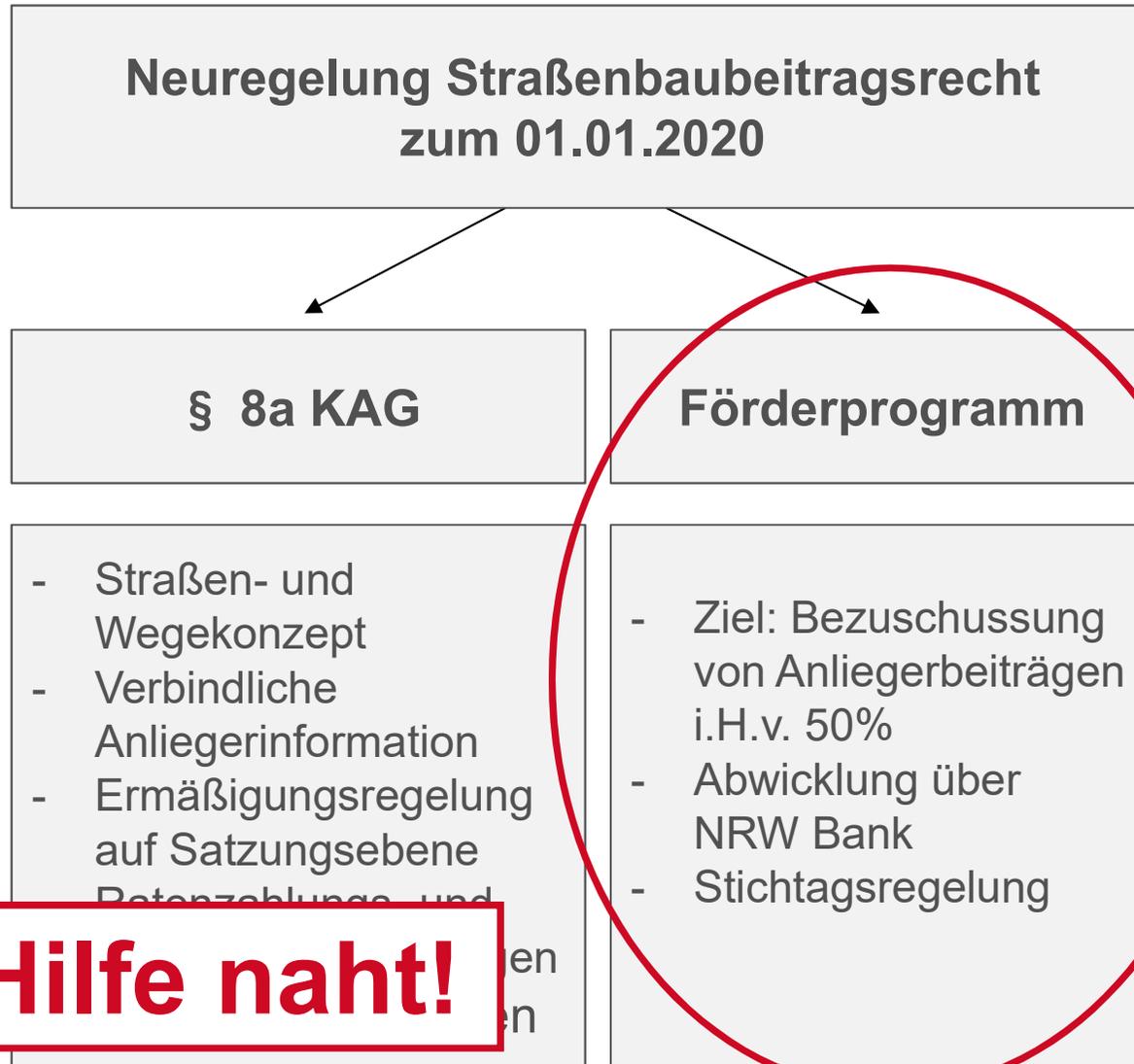
Die überschlägige Beitragsberechnung erfolgt auf Basis einer Kostenschätzung. Sie steht unter dem Vorbehalt einer Abweichung der tatsächlichen Herstellungskosten von den Schätzkosten!

| Geschosse | Überschlägiger Beitrag |
|-----------|---------------------------|
| II | ca. 22 € / m ² |
| III | ca. 25 € / m ² |
| IV | ca. 28 € / m ² |

aber ...

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

Straßenbaubeiträge (4)



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

Straßenbaubeiträge (5)

Nach Ermittlung der Beiträge stellt die Stadt Neuss einen Förderantrag bei der NRW.Bank. Das Förderprogramm sieht eine **50 %ige** Bezuschussung der tatsächlichen Anliegerbeiträge vor. Von den **265.000 €** Anliegeranteil werden nur noch **133.000 €** auf Sie umgelegt.

| Geschosse | Überschlägiger Beitrag | Bezuschusster Beitrag |
|-----------|---------------------------|------------------------------|
| II | ca. 22 € / m ² | ca. 11 € / m ² |
| III | ca. 25 € / m ² | ca. 12,50 € / m ² |
| IV | ca. 28 € / m ² | ca. 14 € / m ² |

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

Straßenbaubeiträge (6)

Einordnung der Höhe der Straßenbaubeiträge:

Investition Straßenbau: ca. 381.000 €

Investition Kanalbau: ca. 1.300.000 €

Gesamtinvestition: ca. 1.681.000 €

Höhe Straßenbaubeiträge: ca. 268.000 € [328.000 €].

Davon das Land NRW 50%, somit verbleiben 134.000 € [164.000 €] für die Eigentümer.

Refinanzierungsquote: ca. 16%

Die Eigentümer tragen ca. 8% der Baukosten.

*[Bei getrennter Maßnahmendurchführung (ISN und TMN):
ca. 22% höhere Beiträge!]*

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- **Wirtschaftliche Gegebenheiten**
- Ausbaustandard

Vorgesehener Ausbaustandard (1)

Ausbaustandard

„[...] Sofern sich die Straßenausbaumaßnahme konkretisiert, sind zusätzlich Alternativen zum vorgesehenen Ausbaustandard und zu dem sich daraus ergebenden beitragspflichtigen Aufwand in der verbindlichen Anliegerversammlung mit den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zu erörtern. [...]“
§ 8a Abs. 3 S. 3 KAG

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Vorgesehener Ausbaustandard (1)

Erörterung des vorgesehenen Ausbaustandards und der möglichen Alternativen:

- *Was bedeutet Ausbaustandard und welcher Ausbaustandard ist für die Straßen „Am Hochofen“ und Heerdterbuschstraße vorgesehen?*
- *Welche Alternativen sind möglich und inwiefern wirken sich die Alternativen auf die Kosten?*

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Vorgesehener Ausbaustandard (2)

Der Ausbaustandard wird bestimmt durch

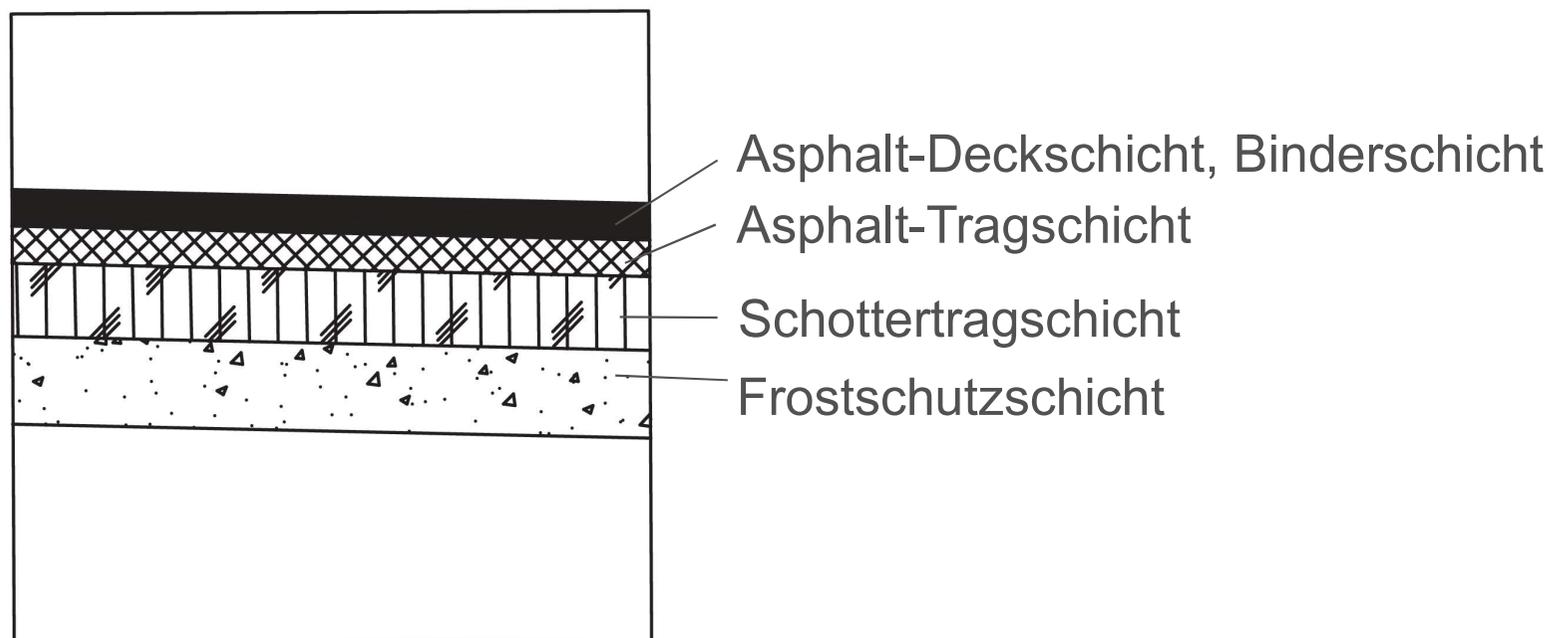
- den *Straßenaufbau* (verwendetes Baumaterial, Anzahl an Schichten und Schichtdicke),
 - die *Materialwahl* (z.B. Asphalt, Betonsteinpflaster etc.).
- Eine Reduzierung der Schichtdicken ist **nicht** möglich. Die Dicke der Schichten kann erhöht werden. Dies erhöht gleichzeitig die Kosten. **Die Schichten zu erhöhen, ist technisch nicht erforderlich!**

Der verwaltungsseitig vorgesehene Ausbaustandard entspricht der ***Mindest- bzw. Standardanforderung*** für den vorgesehenen Verkehrszweck, um die jeweilige Verkehrsfläche - für die angestrebte Lebensdauer - in einem verkehrssicheren Zustand erhalten und unterhalten zu können!

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Vorgesehener Ausbaustandard (3)

Darstellung der Schichten (Querschnitt einer Fahrbahn)

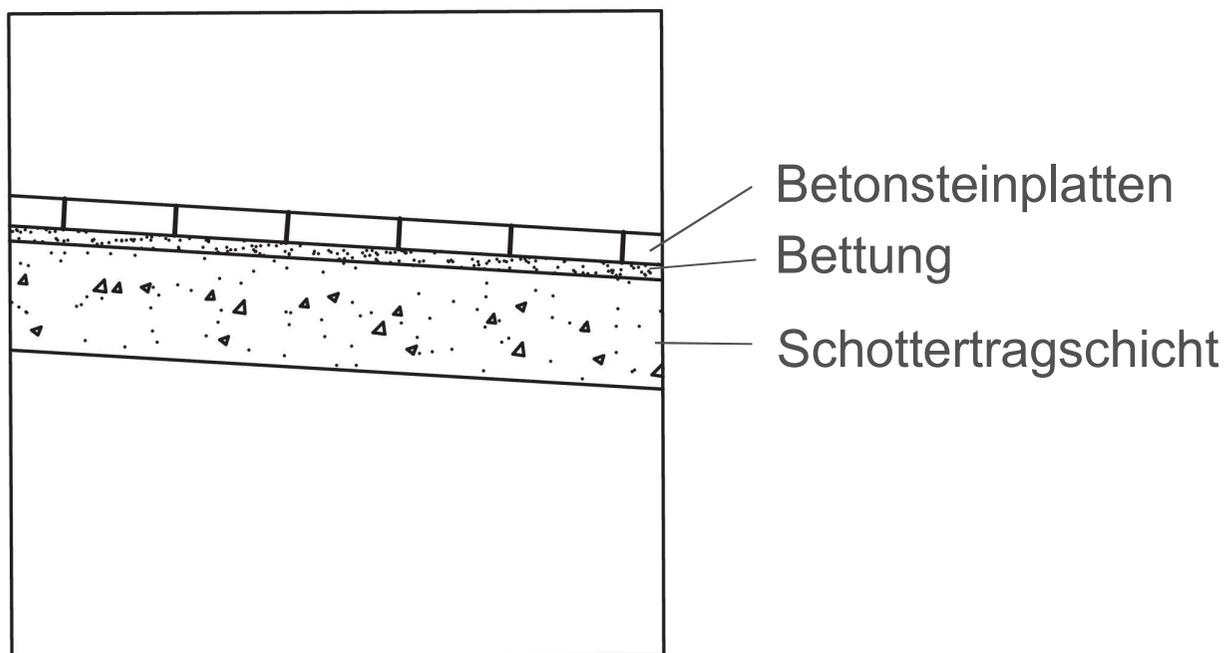


- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Es kommen **Standardbauweisen** zum Einsatz, die auf Grundlage der „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12)“ abgeleitet wurden.

Vorgesehener Ausbaustandard (4)

Querschnitt eines Gehweges



- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Es kommen **Standardbauweisen** zum Einsatz, die auf Grundlage der „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12)“ abgeleitet wurden.

Vorgesehener Ausbaustandard, Alternativen (1)

| Geplanter Querschnitt | Möglicher Querschnitt |
|--|---|
| Fahrbahn (Belastungsklasse 32 gem. RStO 12) | Fahrbahn (Belastungsklasse 100 gem. RStO 12) |
| 12cm Asphaltdecke 14 cm Asphalttragschicht 20 cm Schottertragschicht 24 cm <u>Frostschutzkies</u> 70 cm Gesamtaufbau | 12 cm Asphaltdecke 18 cm Asphalttragschicht 20 cm Schottertragschicht 24 cm <u>Frostschutzkies</u> 74 cm Gesamtaufbau |

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Unterschied: 4 cm mehr Asphalttragschicht
4 cm mehr Gesamtaufbau

Nicht erforderlich!

Vorgesehener Ausbaustandard, Alternativen (2)

| Geplanter Querschnitt | Möglicher Querschnitt - Pflasterbauweise |
|--|--|
| Fahrbahn <i>(Belastungsklasse 1 gem. RStO 12 – Wohnwege und Wohnstraße)</i> | Fahrbahn <i>(Belastungsklasse 1,0 gem. RStO 12 – Wohnwege bzw. Wohnstraßen)</i> |
| 4 cm Asphaltdecke 10 cm Asphalttragschicht 20 cm Schottertragschicht <u>29 cm Frostschutzkies</u> 63 cm Gesamtaufbau | 8 cm Betonsteinpflaster 4 cm Bettung 20 cm Schottertragschicht <u>24 cm Frostschutzkies</u> 61 cm Gesamtaufbau |

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**
- Archäologie

Mögliche Lärmentwicklung bei Tempo 30 und Pflasterbauweise (im Vergleich zur Asphaltbauweise)!

Vorgesehener Ausbaustandard, Alternativen (2)

Materialwahl

Standardmaterialien im Straßenbau:

- Asphalt,
- Betonsteinpflaster,
- Betonsteinplatten.

Materialien mit einem (erhöhten) Gestaltungsanspruch:

- Sonderasphalte (z.B. Prägeasphalt),
- Besondere Betonsteine / -platten (eingefärbt, mit Vorsatzschale, größere Formate, etc.),
- Natursteinpflaster und -platten.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Vorgesehener Ausbaustandard, Alternativen (4)

Auswirkungen der Materialwahl auf Straßenbaubeiträge

Die genannten Schätzkosten und die daraus abgeleiteten groben Straßenbauträge wurden auf Grundlage von Standardmaterialien bestimmt.

Die Verwendung hochwertigere Materialien (z.B. von Natursteinpflaster) erhöht die Ausbaukosten und damit auch die Beiträge.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Materialien: Betonsteinplatten (30 x 30 cm, grau)



[Musterbeispiel: Geulenstraße, 41462 Neuss]

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Materialien: *Betonsteinpflaster (20 x 10 cm, grau)*



[Musterbeispiel: Stingesbachstraße, 41462 Neuss]

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Materialien: Betonsteinpflaster (20 x 20 cm, Grandura-Oberfläche)

Kostensteigerung: 5 bis 10% (im Vgl. zu Standard-Betonsteinplatten –Betonsteinpflaster)



[Musterbeispiel: Am Kehlturm, 41460 Neuss]

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Materialien: Beton-Altstadtpflaster (21 x 14 cm, Steinmix)

Kostensteigerung: 5 bis 10% (im Vgl. zu Standard-Betonsteinplatten –Betonsteinpflaster)



[Musterbeispiel: Illinghauser Hof, 41470 Neuss]

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Materialien: Natursteinplatten (30 x 20 cm, Grauwacke)

Kostensteigerung: ca. 250% (im Vgl. zu Standard-Betonsteinplatten –Betonsteinpflaster)



[Musterbeispiel: Freithof, 41460 Neuss]

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- **Ausbaustandard**

Weiteres Vorgehen (1)

In den nachfolgenden Folien werden Sie über das weitere Vorgehen zur (virtuellen) Anliegerversammlung informiert.

*Bitte beachten Sie, dass aktuell noch **keine Fragen zum Bauablauf, der Verkehrsabwicklung während der Baumaßnahme u.Ä.** beantwortet werden können.*

Die (virtuelle) Veranstaltung dient lediglich der Information über die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten der anstehenden Baumaßnahme.

*Sie werden vor Baubeginn **noch gesondert** zum Thema Bauablauf und der Verkehrsabwicklung **informiert**.*

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Weiteres Vorgehen (2)

- Da pandemiebedingt keine Präsenzveranstaltung stattfinden kann, bietet die Verwaltung am **Donnerstag, den 26.10.2021 um 17 Uhr** eine virtuelle Bürgersprechstunde als Zoom-Konferenz an, in der Fragen zu der Baumaßnahme besprochen werden können. Bei Interesse melden Sie sich bitte **spätestens bis zum 22.10.2021** per E-Mail an jochen.posner@stadt.neuss.de an, damit Sie die Zugangsdaten für die Sprechstunde erhalten.
- Unabhängig von der Bürgersprechstunde können Sie Ihre Fragen **bis zum 05.11.2021** per E-Mail an infrastruktur@stadt.neuss.de oder postalisch an
Infrastruktur Neuss (AöR)
Jochen Posner
Moselstraße 24
41464 Neuss
senden.
- Alle gestellten Fragen werden gesammelt in einer PDF-Datei beantwortet. Sobald die Datei veröffentlicht ist, erhalten Sie ein Schreiben.

- Einleitung
- Rechtliche Gegebenheiten
- Technische Gegebenheiten
- Wirtschaftliche Gegebenheiten
- Ausbaustandard

Vielen Dank für Ihr Interesse!