



Straßenbauprogramm 2020 Straßenbau in 2019

ROSENSTRAÙE UND ALEXANDER-GIERTZ-STRAÙE IM ORTSTEIL PETERSHAGEN

**Anliegerversammlung am Mittwoch, den 9. Mai 2018 um 18:30 Uhr
in der Aula der FAW-Schule**

PROTOKOLL

Teilnehmer

Gemeindeverwaltung: Herr Dommitzsch (Bauamt/Tiefbau)
Frau Neldner (Bauamt Ausbau- und Erschließungsbeiträge)
Frau Lehmann (Bauamt/Tiefbau)
Straßenplaner: Frau Wahlicht, PFK Ingenieurbüro, Köpenick
46 Anlieger bei 40 Grundstücken (23 Rosen-/ 17 A.-Giertz-StraÙe)

Einführung

Herr Dommitzsch begrüÙt alle Anwesenden und stellt die Mitarbeiterinnen der Gemeindeverwaltung sowie Frau Wahlicht vom Ingenieurbüro PFK, Köpenick vor.

Er beginnt mit der Einführung in die Anliegerversammlung und teilt den Anwohnern mit, dass die Planung auf dem Straßenbauprogramm 2020/24 basiert, welches von der Gemeindevertretung im November 2011 beschlossen wurde und festlegt, wann und in welchem Umfang in den bisher unbefestigten Straßen ein Straßenbau stattfindet.

Er erläutert, dass heute die Vorentwurfsplanung als Diskussionsgrundlage dienen soll. Anregungen und Bedenken der Anwohner sind ausdrücklich erwünscht. Diese können auch gern schriftlich, per E-Mail oder mündlich zur Niederschrift bei der Gemeindeverwaltung abgegeben werden.

Planung

StraÙe

Frau Wahlicht stellt die beiden Projekte vor. Die Bauvorhaben beinhalten die Herstellung der Fahrbahn als Mischverkehrsfläche, das Anlegen von Entwässerungsmulden, die Erneuerung des Grabendurchlasses, die Neugestaltung der Grünflächen und die Erneuerung der Straßenbeleuchtung. Die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf hat mit der im Jahre 2001 beschlossenen StraÙenausbaukonzeption die beiden Straßen als AnliegerstraÙen ausgewiesen, die in einer Tempo-30-Zone liegen und vorrangig durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner charakterisiert werden.

Die RosenstraÙe liegt im Gebiet des Bebauungsplanes Petershagen-Dorfkern und angrenzende Gebiete. Sie beginnt westlich an der LindenstraÙe, verläuft auf einer Länge von ca. 319 m in östliche Richtung und endet am Ende in einer Sackgasse. Die StraÙe wird nach



RStO-12, Tabelle 2 in die Belastungsklasse 0,3 (geringster Schwerlastverkehrsanteil) und aufgrund der bei der Baugrunduntersuchung vorgefundenen Bodenverhältnisse in die Frostempfindlichkeitsklasse F3 eingeordnet. Dementsprechend ist für den frostsicheren Oberbau ein **Gesamtaufbau** der Straße mit Frostschutz- und Schottertragschicht in Höhe von 60 cm vorgesehen.

Die **Fahrbahndecke** soll in Pflasterbauweise hergestellt werden. An die Fahrbahn schließen sich beidseitig Tiefborde mit je 10 cm Breite und Schotterrasenbankette mit je 0,65 m an (also insgesamt 0,75 m Breite je Fahrbahnseite). In Teilbereichen sind zur Wasserführung des Regenwassers Rundborde mit 3 cm Auftritt angedacht.

Die **Fahrbahnbreite** der Rosenstraße wird im vorderen Bereich 4,75 m betragen. Diese ermöglicht den Regelbegegnungsverkehr Pkw/Pkw. Sonderbegegnungsfälle Pkw/Lkw sind unter Inanspruchnahme der Tiefborde und in geringem Umfang auch der überfahrbaren Bankettstreifen (nutzbare Breite von 6,25 m) bei verminderter Geschwindigkeit ebenso möglich wie das Parken auf der Fahrbahn.

Im weiteren Verlauf wird die Fahrbahn aufgrund des schmaler werdenden Verkehrsraumes auf 4 m verringert. Durch die Benutzung der überfahrbaren Bankettstreifen entsteht eine nutzbare Breite von 5,50 m, die den Begegnungsverkehr Pkw/Pkw ermöglicht. Das Parken auf der Fahrbahn ist in diesem Bereich nicht möglich, da eine Durchfahrtsbreite von 3 m für Rettungsfahrzeuge frei bleiben muss. Zu Beginn und am Ende dieses Abschnitts ist je eine Ausweichstelle vorgesehen, wo die Fahrbahn 4,75 m breit ist.

Im **Einmündungsbereich** Lindenstraße wird der vorhandene Ortbeton aufgenommen und die neu herzustellende Fahrbahn der Rosenstraße angeschlossen. Der Einmündungsbereich Rosenstraße/Alexander-Giertz-Straße wird im Zuge der beiden Baumaßnahmen grundhaft ausgebaut. Der Bau eines Wendehammers am Ende der Sackgasse ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich. Gemäß B-Plan ist vorgesehen, hier in südlicher Richtung eine Planstraße zur Erschließung der Hinterliegergrundstücke herzustellen. Diese ist jedoch nicht Teil dieser Baumaßnahme.

Es sind keine **verkehrsberuhigenden Maßnahmen** in der Rosenstraße vorgesehen.

Die Fahrbahn wird mit einer einseitigen Querneigung in nördlicher Richtung hergestellt. Die **Oberflächenentwässerung** erfolgt über ein einseitiges Quergefälle direkt in den nördlichen Seitenstreifen, wo zu oberflächigen Versickerung Mulden bzw. Mulden-Rigolen-Elemente eingeordnet werden. Die Mulden-Rigolen-Elemente werden unterirdisch durch Transportrohre miteinander verbunden und ein Notüberlauf in den bestehenden Regenwasserkanal geschaffen. Vor dem Grundstück Nr. 4 kreuzt eine Grabenverrohrung den Straßenkörper. Diese soll erhalten und erneuert werden. Auch der Straßenablauf im Einmündungsbereich Lindenstraße, der über einen Regenwasserschacht an den Regenwasserkanal der Lindenstraße angeschlossen ist, soll erhalten werden.

Die **höhenmäßige Einordnung** der Fahrbahn orientiert sich im Wesentlichen an den vorhandenen Höhen der unbefestigten Fahrbahn sowie den Höhen der Grundstücke und deren Zufahrten. Straßenkappen von vorhandenen Gas- oder Wasserleitungen sind höhenmäßig der Oberfläche der neuen Fahrbahn und Nebenflächen anzupassen.

Die an der Trasse liegenden **Grundstückszufahrten** werden im Rahmen der Baumaßnahme nicht mit befestigt, sondern nur mit neuem Schottermaterial an die neue Fahrbahn angeglichen. Jeder Anwohner kann selbst entscheiden, wann und durch wen er seine Zufahrt bauen lässt. Zuvor ist in jedem Fall ein Antrag auf Befestigung der Grundstückszufahrt bei der Gemeindeverwaltung einzureichen.

Auf der Südseite der Rosenstraße befindet sich ein 0,90 bis 1,30 m breiter **Gehweg** aus Betonplatten. Es ist nicht vorgesehen, diesen im Rahmen der Baumaßnahme zu erneuern.

Im Rahmen des Straßenbaus sind derzeit 5 Baumfällungen erforderlich. Für die Versiegelung der Fahrbahn sind **Ausgleichsmaßnahmen** nach dem Brandenburgischen Naturschutzgesetz erforderlich und dementsprechend Neupflanzungen vorgesehen.



Der geplante Bauabschnitt in der Alexander-Giertz-Straße beginnt südlich an der Eggersdorfer Straße und endet nördlich nach ca. 155 m an der Rosenstraße. Die Straße wird nach RStO-12, Tabelle 2 in die Belastungsklasse 0,3 (geringster Schwerlastverkehrsanteil) und aufgrund der bei der Baugrunduntersuchung vorgefundenen Bodenverhältnisse in die Frostempfindlichkeitsklasse F3 eingeordnet. Dementsprechend ist für den frostsicheren Oberbau ein **Gesamtaufbau** der Straße mit Frostschutz und Schottertragschicht in Höhe von 60 cm vorgesehen.

Die **Fahrbahndecke** soll in Pflasterbauweise hergestellt werden. An die Fahrbahn schließen sich beidseitig Tiefborde mit je 10 cm Breite und Schotterrasenbankette mit je 0,65 m an (also insgesamt 0,75 m Breite je Fahrbahnseite). In Teilbereichen sind zur Wasserführung des Regenwassers Rundborde mit 3 cm Auftritt angedacht.

Die **Einmündung** zur Eggersdorfer Straße ist bereits grundhaft hergestellt. Die Alexander-Giertz-Straße wird hier entsprechend angeschlossen. Der Einmündungsbereich Rosenstraße wird im Zuge der beiden Baumaßnahmen grundhaft ausgebaut.

Die **Fahrbahnbreite** der Alexander-Giertz-Straße soll 4,75 m betragen. Diese ermöglicht den Regelbegegnungsverkehr Pkw/Pkw. Sonderbegegnungsfälle Pkw/Lkw sind unter Inanspruchnahme der Tiefborde und in geringem Umfang auch der überfahrbaren Bankettstreifen (nutzbare Breite von 6,25 m) bei verminderter Geschwindigkeit ebenso möglich wie das Parken auf der Fahrbahn. Maßnahmen zur **Verkehrsberuhigung** sind nicht vorgesehen, aber möglich.

Die Fahrbahn wird mit einer einseitigen Querneigung in östlicher Richtung hergestellt. Die **Oberflächenentwässerung** erfolgt über ein wechselndes Längsgefälle, um das Regenwasser in die einseitig angelegten Mulden bzw. Mulden-Rigolen-Elemente zu leiten. Die Mulden-Rigolen-Elemente auf der östlichen Straßenseite werden unterirdisch durch Transportrohre miteinander verbunden und ein Notüberlauf in den Regenwasserkanal in der Rosenstraße geschaffen.

Die **höhenmäßige Einordnung** der Fahrbahn orientiert sich im Wesentlichen an den vorhandenen Höhen der unbefestigten Fahrbahn sowie den Höhen der Grundstücke und deren Zufahrten. Straßenkappen von vorhandenen Gas- oder Wasserleitungen sind höhenmäßig der Oberfläche der neuen Fahrbahn und Nebenflächen anzupassen.

Die an der Trasse liegenden **Grundstückszufahrten** werden im Rahmen der Baumaßnahme nicht mit befestigt, sondern nur mit neuem Schottermaterial an die neue Fahrbahn angeglichen. Jeder Anwohner kann selbst entscheiden, wann und durch wen er seine Zufahrt bauen lässt. Zuvor ist in jedem Fall ein Antrag auf Befestigung der Grundstückszufahrt bei der Gemeindeverwaltung einzureichen.

Auf der Westseite der Alexander-Giertz-Straße befindet sich ein ca. 1,30 m breiter **Gehweg** aus Betonplatten. Es ist nicht vorgesehen, diesen im Rahmen der Baumaßnahme zu erneuern. Es wird vorgeschlagen, den Gehweg zurückzubauen und die Fläche zu begrünen.

Im Rahmen des Straßenbaus sind derzeit keine Baumfällungen vorgesehen. Für die Versiegelung der Fahrbahn sind **Ausgleichsmaßnahmen** nach dem Brandenburgischen Naturschutzgesetz erforderlich und dementsprechend Neupflanzungen geplant.

Die Ver- und Entsorgungsunternehmen wurden über die beiden geplanten Bauvorhaben informiert. Die vorhandenen Leitungen verlaufen mit Ausnahme der Schmutzwasserleitung in den Seitenbereichen. In der Wielandstraße sind unterirdische Leitungen der Telekom vorhanden. Durch die einseitige Verlegung der Versorgungsleitungen sind zahlreiche Querungen aller Medienträger für die anbindenden Straßen und die Hausanschlüsse in der Fahrbahn vorhanden.

Während der Bauphase ist die Baufirma beauftragt, die Mülltonnen, die von den Anwohnern zu den Entsorgungsterminen rechtzeitig vor die Grundstücke gestellt werden, zu der nächstgelegenen zufahrbaren Straße hin und nach Entleerung auch wieder zu den Grundstücken zurückzubringen. Für einen problemlosen Ablauf sollten die Tonnen mit der Grundstücksnummer gekennzeichnet werden.



Straßenbeleuchtung

Herr Dommitzsch gibt einen kurzen Überblick über den noch vorhandenen Bestand der teilweise 50 bis 60 Jahre alten Straßenbeleuchtung in der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf. Die Gasentladungs-, Natriumdampf- oder teilweise auch Quecksilberleuchten befinden sich auf Holz-, Stahlbeton- oder Stahlgittermasten und haben meistens Mastabstände von 55 m bis zu 120 m. Die vorhandene Freileitung ist sehr störanfällig.

Entscheidungskriterien bei der Erneuerung bzw. beim Ersatz bestehender Anlagen sind zum einen die gesetzliche Situation und die technischen Vorschriften für die Planung, Bauausführung und Betreibung sowie zum anderen die finanzielle Situation und die individuelle Bewertung durch die Nutzer (Bürger).

Für die Gewährleistung einer durchgängigen Straßenbeleuchtung gibt es keine gesetzliche Forderung. Die Gemeinde hat eine Sicherungspflicht an Gefahrenstellen und soll zudem dem Sicherheitsbedürfnis der Bürger gerecht werden.

Die Erneuerung der Straßenbeleuchtungen basiert auf dem Straßenbauprogramm 2020, welches von der Gemeindevertretung im November 2011 beschlossen wurde und das festlegt, wann und in welchen bereits befestigten Straßen eine Erneuerung der Straßenbeleuchtung stattfindet. Weiterhin kommen die Beschlüsse der Gemeindevertretung vom August 2005 zum Konzept für die neu zu errichtenden Straßenbeleuchtungsanlagen und vom Juni 2011 zur Nutzung von LED-Technik für die gemeindliche Straßenbeleuchtung zum Tragen.

Laut technischen Vorschriften nach DIN EN 13201 soll die Straßenbeleuchtung in Anliegerstraßen in der Beleuchtungsklasse S5, mittlere Beleuchtungsstärke $E_m=3lx$, minimale Beleuchtungsstärke $E_{min}=0,6lx$ und in gleichmäßiger Ausleuchtung erfolgen.

In unserer Gemeinde wurde die Straßenbeleuchtung seit 2014 pro Jahr auf durchschnittlich 6.500 m Länge erneuert. Nach 4 Jahren Umrüstung auf LED zeigt die Erfahrung, dass die LED-Technik eine gleichmäßige Ausleuchtung gewährleistet, keine Hotspots oder „schwarzen Löcher“ entstehen und sich der Abstand der Lampenmasten von 32 bis 35 m bewährt hat. Durch den Einsatz der LED-Technik ist bereits eine Reduzierung des Stromverbrauchs in der Gesamtabrechnung zu verzeichnen. Trotz doppelter Anzahl neuer Lampen gegenüber Altbestand bewirkt die Ausrüstung mit LED eine Halbierung des Stromverbrauchs.

Da die Wartungskosten der LED-Lampen sich in den ersten 10 bis 12 Jahren nach dem Neubau bei 0,00 € bewegen, ist auch hier insgesamt für die Gemeinde eine Kostenreduzierung zu erwarten. Die Instandhaltungskosten für die alte Straßenbeleuchtung lagen 2016 bei ca. 30.000 € mit jährlich steigender Tendenz, obwohl inzwischen deutlich mehr neue Straßenbeleuchtung in der Gemeinde vorhanden ist.

Die Investitionskosten für die neue LED-Straßenbeleuchtung sind nicht unerheblich, aber sie rechtfertigen sich auf langer Sicht durch eine deutliche Qualitätsverbesserung und einer signifikanten Kostenreduzierung in der Unterhaltung und in der Wartung.

Herr Dommitzsch stellt für die Straßenbeleuchtungen in der Rosenstraße und der Alexander-Giertz-Straße die Planung des Ingenieurbüros Henschel und Pangert aus Eggersdorf vor. Es werden Leuchten des Typs Schwaben IV der Firma 2 K verwendet, wie sie bereits in anderen Anliegerstraßen (z. B. Eggersdorfer Straße) errichtet wurden. Es handelt sich um resedagrüne Bogenleuchten. Sie werden in einem Abstand von durchschnittlich 32 bis 35 m gesetzt. Die Lichtpunkthöhe beträgt 4,5 m. Bei den Leuchtkörpern handelt es sich um LED-Bausteine mit 24 W Systemleistung, die bis 13 W dimmbar sind (z. B. in verkehrsarmen Zeiten zw. 23 und 5 Uhr). Ihre Beleuchtungsklasse ist S 5. Die mittlere Beleuchtungsstärke beträgt 3 lx, die minimale Beleuchtungsstärke (E_{min}) 0,6 lx. Damit wird eine DIN-gerechte Ausleuchtung erreicht. Dies bedeutet insbesondere eine gleichmäßige Ausleuchtung, die es bisher durch die größeren Mastabstände nicht gibt. In den Lampen sind Reflektoren (Spiegel) angeordnet, die das Licht in Richtung Fahrbahn lenken. Ein weiterer Spiegel soll eingebaut werden, um das Grundstück zum großen Teil vom Licht abzuschirmen. Die geplante Erdverkabelung in 0,7 m Tiefe ist zudem wesentlich weniger störanfällig als die bisherigen Freileitungen.



In der Rosenstraße sollen **8 Leuchten** auf der südlichen Straßenseite installiert werden. Die bisherige Beleuchtung (6 Leuchten auf Stahlbetonmasten) befindet sich auch auf der südlichen Fahrbahnseite und hat einen Mastabstand von ca. 55 bis 60 m. Die Strommasten der alten Straßenbeleuchtung werden mit der Erneuerung der Straßenbeleuchtung zeitgleich entfernt.

In der Alexander-Giertz-Straße sollen **5 Leuchten** auf der westlichen Straßenseite installiert werden. Die bisherige Beleuchtung (4 Leuchten auf Stahlbetonmasten) befindet sich auch auf der westlichen Fahrbahnseite. Die Strommasten der alten Straßenbeleuchtung werden mit der Erneuerung der Straßenbeleuchtung zeitgleich entfernt.

Vorstellung der vorläufigen Beitragsberechnung

Straße

Frau Neldner stellt die Berechnung der Kostenbeteiligung der Anlieger vor. Auf Grundlage der *Erschließungsbeitragssatzung* der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf vom 19.11.2015 (zuletzt geändert am 15.12.2016), die auf dem *Baugesetzbuch* (§§ 127 ff.) basiert, muss die Gemeinde für die erstmalige Herstellung von Straßen Erschließungsbeiträge erheben.

Hier sind die Beitragspflichtigen mit einem Kostenanteil von 90 % zu beteiligen, die übrigen 10 % trägt die Gemeinde. In der Erschließungsbeitragssatzung § 6 (2) ist festgelegt, dass Beiträge für alle erschlossenen Grundstücke erhoben werden. Alle öffentlichen Flächen, die selbst Erschließungsanlagen sind (z. B. Spielplätze und Gräben) und Außenbereichsflächen (wie z. B. landwirtschaftliche Nutzflächen und Wald) sind von der Beitragspflicht nicht erfasst. Für Gewerbebetriebe erhöht sich der Nutzungsfaktor um 0,5.

Frau Neldner unterstreicht, dass für die Beitragsberechnung das *zulässige Maß* der baulichen Nutzung, nicht das bestehende maßgeblich ist. Da die Grundstücke im Bebauungsplanangebot liegen, richtet sich die Anzahl der Vollgeschosse nach der im Bebauungsplan zulässigen Bebauung.

Bei Grundstücken, die durch mehrere Anlagen erschlossen sind (sogenannte Eckgrundstücke), wird die ermittelte Berechnungsfläche nur zu Dreiviertel zugrunde gelegt. Dies gilt nicht bei gewerblicher oder teilweise gewerblicher Nutzung.

Aufgrund des Bebauungsplanes ist die Zahl der Vollgeschosse nicht überall gleich. Zur Vereinfachung für die Anliegerversammlung wurde für alle Grundstücke von einem Nutzungsfaktor von 1,6 ausgegangen. Das entspricht einer Bebauung mit drei Vollgeschossen.

In der Rosenstraße betragen die geschätzten Kosten 230.000 €. Für ein **Beispielgrundstück von 1.000 m²** ergibt sich daraus für die Beitragspflichtigen ein **vorläufiger Beitrag** in Höhe von **ca. 5.760 €**.

In der Alexander-Giertz-Straße liegen die geschätzten Kosten bei 161.000 €. Für ein **Beispielgrundstück von 1.000 m²** ergibt sich daraus für die Beitragspflichtigen ein **vorläufiger Beitrag** in Höhe von **ca. 9.312 €**.

Frau Neldner teilte mit, dass aufgrund der Komplexität des Bebauungsplans keine genaue Bewertung der Grundstücke bis zur Anliegerversammlung erfolgen konnte. Sie entschuldigte sich dafür. Spätestens zur Abrechnung stehen dann die einzelnen Grundstücksbewertungen fest. Diese werden zurzeit zusammen mit den Kollegen für private Bauvorhaben erarbeitet.

Straßenbeleuchtung

Für den Bau der Straßenbeleuchtung werden die Beiträge auf der Grundlage der Satzung über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen (StrABS) vom 19.11.2015 (zuletzt geändert am 15.12.16) und § 8 des *Kommunalabgabengesetzes* des Landes Bran-



denburg (KAG Bbg.) erhoben. Es handelt sich um eine Ausbaumaßnahme, da die Straßenbeleuchtung bereits vor dem 03.10.1990 vorhanden war. Im Gegensatz zum Erschließungsbeitragsrecht werden dabei nicht nur bebaubare Grundstücke, sondern **a l l e** anliegenden Grundstücke (auch Waldgrundstücke und landwirtschaftliche Nutzflächen) in die Berechnung einbezogen. Gemäß der *Straßenbaubeitragssatzung* werden bei Anliegerstraßen 66,66 % der Kosten für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung auf die Beitragspflichtigen umgelegt. Die geschätzten Kosten betragen für die Beleuchtung in der Rosenstraße ca. 30.700 €. Für ein **Beispielgrundstück von 1.000 m²** ist mit einem Beitrag in Höhe von **ca. 560 €** für die Anwohner zu rechnen.

Die geschätzten Kosten für die Beleuchtung in der Alexander-Giertz-Straße betragen ca. 21.500 €. Für ein **Beispielgrundstück von 1.000 m²** ist mit einem Beitrag in Höhe von **ca. 896 €** für die Anwohner zu rechnen.

Angaben zu jedem Einzelnen können gern telefonisch oder auch persönlich im Anschluss an diese Versammlung oder während der Sprechzeiten im Rathaus Eggersdorf erfragt werden. Die vorgestellten Zahlen sind alle vorläufig und beruhen auf Kostenschätzungen und den derzeitigen Grundstücksverhältnissen.

Für den Straßenbau werden *auf der Grundlage des Baugesetzbuches* (§ 133, Absatz 3) nach Baubeginn Vorausleistungsbescheide in Höhe von 75 % der voraussichtlichen Beiträge erhoben. Nach Erhalt der Bescheide ist ein Monat Zeit zur Bezahlung. Sollten Zahlungsschwierigkeiten auftreten, kann man sich an die Kasse (Rathaus Petershagen) wenden, die die Voraussetzung für eine Stundung bzw. Ratenzahlung prüft. Bei der Straßenbeleuchtung werden keine Vorausleistungsbeiträge erhoben.

Sobald alle Schlussrechnungen vorliegen, werden die Bescheide für die Straßenbeleuchtung und die Endbescheide für die Fahrbahn erlassen. **V o r** diesen Bescheiden werden Anhörungsschreiben versendet, die dazu dienen, die angegebenen persönlichen Daten noch einmal zu prüfen und ggf. zu korrigieren. Der Endbescheid für die Fahrbahn löst den Vorausleistungsbescheid und auch ein ggf. anhängiges Widerspruchsverfahren ab. Mit einer endgültigen Bescheidung für Fahrbahn und Straßenbeleuchtung ist nicht vor 2020 zu rechnen. Gegen diesen Bescheid kann auch in Widerspruch gegangen werden. Dafür ist es unerheblich, ob bereits gegen den Vorausleistungsbescheid Widerspruch eingelegt wurde oder nicht.

Alternativ zur Bescheidung besteht seit 2015 die Möglichkeit, mit der Gemeinde eine Ablösevereinbarung für Fahrbahn und Beleuchtung zu schließen. Die Ablösung des zu erwartenden Beitrags lässt die sachliche Beitragspflicht des Grundstücks nicht entstehen. Grundlage der Berechnung des Ablösebetrages ist das Submissionsergebnis (wirtschaftlichste Angebotssumme nach Angebotsauswertung) und die vertraglichen Vereinbarungen mit dem Planungsbüro über das Planerhonorar (HOAI). Der Abschluss einer Ablösevereinbarung ist also erst **n a c h** Bindung des Tiefbauunternehmens möglich.

Diskussion

Folgende Fragen bzw. entwurfserhebliche Stellungnahmen wurden abgegeben:

- Eine Anwohnerin fragt, wo die Anzahl der Vollgeschosse steht. Antwort: Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse ist im Bebauungsplan angegeben.
- Ein Anwohner weist darauf hin, dass es einen Gesetzesentwurf geben soll, wonach keine Beiträge mehr den Anwohnern berechnet werden sollen. Antwort: Das war auch in der Presse zu lesen. Derzeit haben wir jedoch keine offizielle Information darüber erhalten. Wenn dann ein solches Gesetz beschlossen werden sollte und in Kraft tritt, dann wird selbstverständlich nach dem Gesetz gehandelt.



- Eine Anwohnerin möchte noch einmal erklärt bekommen, wie der Beitrag berechnet wird. Antwort: Zunächst wird die **Nutzfläche** ermittelt, indem die Grundstücksfläche (laut Grundbucheintrag) mit dem maßgeblichen Nutzungsfaktor 1,3 (für eine zulässige zweigeschossige Bebauung) oder 1,6 (für eine zulässige dreigeschossige Bebauung) vervielfacht wird. Der **Beitragssatz** errechnet sich, indem der umlagefähige Aufwand (Gesamtaufwendungen abzüglich Anteil der Gemeinde) durch die Gesamtsumme der Nutzflächen geteilt wird. Der **Beitrag** ergibt sich dann durch die Multiplikation von Nutzfläche und Beitragssatz. Welche zulässige Bebauung möglich ist und demzufolge welcher Nutzungsfaktor angewandt werden muss, steht noch nicht fest und wird zurzeit von dem Sachgebiet „Private Bauvorhaben“ geprüft.
- Eine Anwohnerin fragt, auf welcher Basis den jetzt der vorläufige Beitrag errechnet wurde, wenn das noch nicht feststeht. Die Anwohner seien heute hier, um zu erfahren, mit welchem Beitrag sie zu rechnen haben. Eine Berechnung nach Eventualität sei gegenüber den Anwohnern nicht fair. Antwort: Der heute genannte vorläufige Beitrag wurde mit dem Faktor 1,6 berechnet, da davon ausgegangen werden muss, dass eine dreigeschossige Bebauung möglich ist. Da es aber augenscheinlich aufgrund der Komplexität des Bebauungsplanes nicht erkennbar ist, wird dieser Sachverhalt geprüft und es besteht die Möglichkeit, dass nach Abschluss der Prüfung der Nutzungsfaktor nur 1,3 beträgt.
- Ein Anwohner fragt, wie Eckgrundstücke berechnet werden. Antwort: Als Anlieger beider Straßen müssen Beiträge auch für beide Straßen erhoben werden. In der Erschließungsbeitragssatzung (Straßenbau) ist festgelegt, dass bei Eckgrundstücken nur 75 % der Grundstücksfläche je Straße zur Beitragsberechnung zugrunde gelegt werden. Bei der Straßenbeleuchtung tragen laut Straßenbaubeitragssatzung die Beitragspflichtigen $\frac{3}{4}$ und die Gemeinde $\frac{1}{4}$ des Beitrages.
- Ein Anwohner fragt nach genauen Informationen zur Ablösevereinbarung und nach den Erfahrungswerten. Antwort: Die Ablösung des zu erwartenden Beitrags lässt die sachliche Beitragspflicht des Grundstücks nicht entstehen. Die Ablösevereinbarung wird den Anwohnern angeboten, vor allem um das Prozedere der Bescheiderstellung zu umgehen. Der Ablösebetrag wird auf Grundlage des Submissionsergebnisses (Auftragssumme des Bauunternehmens) und der vertraglichen Vereinbarung mit dem Planungsbüro (HOAI) ermittelt. Das wird schätzungsweise im April/Mai nächsten Jahres sein. Eine Ablösevereinbarung kann also erst nach Erteilung des Auftrags an das Bauunternehmen abgeschlossen werden. Sollten sich nach Zahlung des Ablösebetrages die Baukosten während der Baumaßnahme erhöhen oder vermindern, erfolgt keine Nachberechnung bzw. auch keine Erstattung der Differenz. Erfahrungsgemäß schließen schätzungsweise die Hälfte der Beitragspflichtigen Ablösevereinbarungen ab. Eine genaue Anzahl kann aus dem Stand nicht genannt werden. Es kann nicht generell ausgeschlossen werden, dass Nachträge aufgrund verschiedener unvorhersehbarer Gegebenheiten erforderlich werden. Auf die dabei entstehende Möglichkeit, finanziellen Verlust oder auch Gewinn zu erfahren, werden zuvor die Anwohner hingewiesen. Die Differenzen zwischen den Auftrags- und den Abrechnungssummen sind erfahrungsgemäß nicht groß.
- Eine Anwohnerin fragt, warum Straße mit Pflaster befestigt wird. Dadurch würde die Straße nur teurer und außerdem würden die Abrollgeräusche auf dem Pflaster Lärm verursachen. Antwort: Laut Straßenbauprogramm war für die Fahrbahn in der Alexander-Giertz-Straße schon immer die Befestigung mit Pflaster; in der Rosenstraße jedoch mit Asphalt vorgesehen. Die Erfahrung in den letzten Jahren hat gezeigt, dass der Kostenunterschied zwischen beiden Befestigungsarten seit einigen Jahren nur sehr gering ist. Das Problem mit den Abrollgeräuschen bei der Befestigung mit Pflaster ist bekannt. In der Ludwigstraße in Eggersdorf wurde daher das Pflaster mit Miniphase verwendet und diagonal zur Fahrbahn verlegt, wodurch kaum Abrollgeräusche entstehen. Sie können es ja gern einmal dort testen. Der Vorteil von Pflasterbefestigungen ist, dass die Entwässerung teilweise auch auf der Fahrbahn erfolgt und im Nachhinein bei Arbeiten im Fahrbahnbereich das Pflaster einfach aufgenommen und wieder verschlossen werden kann. Der Nachteil könnte sein, dass die Bauausführung etwas länger dauert. Von der technischen Seite sind beide Bauweisen gleichwertig. Zum Ende der Veranstaltung kann dazu gern eine Tendenzabstimmung durchgeführt werden.
- Die Anwohnerin fragt, ob allen Ernstes die Pflasterarbeit von Hand genauso viel kostet wie die Asphaltbefestigung mit Maschinen. Antwort: Die Pflasterarbeiten einer Fahrbahn sind nicht vergleichbar mit den Pflasterarbeiten für einen Gartenweg oder eine Zufahrt. Die Straßen werden heutzutage auch mit Maschinen gepflastert.



- Ein Anwohner fragt, ob Naturstein- oder Betonsteinpflaster verwendet wird. Antwort: Es wird Betonsteinpflaster verwendet.
- Eine Anwohnerin meint, dass bis jetzt noch nichts zum ruhenden Verkehr gesagt worden sei und fragt, wo die ganzen Fahrzeuge parken sollen. Manche haben drei Autos, wovon nur ein Auto auf dem Grundstück steht. Antwort: Wer vor nicht allzu langer Zeit eine Baugenehmigung erhalten hat, weiß, dass in dem Zusammenhang die Stellflächen für eigene Pkw oder Besucher auf dem Grundstück nachzuweisen sind. Wenn dann doch mal die Besucherzahl größer ist, muss der betreffende Fahrzeugführer in der Nähe nach einem nächstmöglichen Parkplatz suchen. Das ist so üblich. Die Möglichkeit wäre hier z. B. in der Lindenstraße gegeben. Wenn die Fahrbahn 4,75 m breit ist, darf auch parallel zur Fahrbahn unter Inanspruchnahme Tiefborde und in geringem Umfang auch der überfahrbaren Bankettstreifen geparkt werden. Es muss in jedem Fall eine Durchfahrtsbreite von 3 m für Rettungsfahrzeuge frei bleiben. Nun haben wir nicht überall genug Straßenraum für eine 4,75 m Fahrbahn zur Verfügung. In diesen Bereichen müssen die Fahrzeuge entweder auf dem Grundstück oder in nächster Parkmöglichkeit abgestellt werden. Keinesfalls dürfen die Mulden befahren oder zugeparkt werden. Diese würden dadurch verdichten und damit nicht mehr funktionsfähig sein.
- Ein Anwohner aus der Rosenstraße teilt mit, dass in dem hinteren Bereich permanent gewendet wird, dann werden doch die Entwässerungsmulden kaputt gefahren. Antwort: Ja, die Gefahr besteht tatsächlich in diesem Bereich. Wir werden dort auf jeden Fall die Entwässerungsmulden mit Poller schützen müssen.
- Die Anwohnerin aus der Rosenstraße 8 teilt mit, dass sie dann vor ihrem Grundstück wieder Mulden hat und fragt, wo sie da ein Auto abstellen soll. Antwort: Auf der Fahrbahnseite der Nr. 8 sind keine Mulden vorgesehen, sondern auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite. In dem Abschnitt zwischen Alexander-Giertz-Straße bis zum Straßenende ist die Fahrbahn nur 4 m breit und das Parken auf der Fahrbahn ist deshalb hier verboten.
- Ein Anwohner fragt, was zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg geplant ist zu verändern. Antwort: Wie bereits erwähnt, befindet sich in beiden Straßen ein Gehweg. In dem gesamten Straßenraum müssen Fahrbahn, Entwässerung und Beleuchtung geplant werden. In der Rosenstraße ist der Straßenraum so schmal, dass der Gehweg zurückgebaut werden muss. Die Fahrbahn wird als Mischverkehrsfläche für Fahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger hergestellt. Ein zusätzlicher Gehweg wäre nicht erforderlich. Die Platten werden aufgenommen, die Fläche mit Mutterboden aufgefüllt und begrünt. Der Gehweg in der Alexander-Giertz-Straße ist in einem guten Zustand und könnte erhalten bleiben. Aber auch hier kann wie in den meisten Straßen im Ort die Fahrbahn von den Fußgängern mit benutzt werden. Der Gehweg wäre nicht mehr erforderlich und könnte entfernt und die Fläche begrünt werden. Auch dazu kann am Ende der Veranstaltung eine Tendenzabstimmung durchgeführt werden.
- Ein Anwohner äußert seine Empörung darüber, dass der Gehweg, den sie damals gebaut haben, entfernt wird. Er hält es für einen Schildbürgerstreich. Er wohnt über 60 Jahre in der Rosenstraße. Antwort: Zum einen wäre der Gehweg in der Rosenstraße mit dem Bau der Fahrbahn als Mischverkehrsfläche nicht mehr erforderlich, da die Fahrbahn auch den Fußgängern als Gehweg dienen soll. Zum anderen kann die Rosenstraße nicht gebaut werden, wenn nicht der Straßenraum durch die Entfernung des alten Gehweges vergrößert wird.
- Ein Anwohner weist darauf hin, dass der Gehweg von der Alexander-Giertz-Straße an der Rosenstraße mündet. Die Einmündung müsste entsprechend angepasst werden. Antwort: Wenn der Gehweg in der Alexander-Giertz-Straße erhalten bleibt, wird dieser auch entsprechend angepasst.
- Eine Anwohnerin aus der Rosenstraße fragt, welche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgesehen sind. Sie wäre für Aufpflasterungen unmittelbar nach der Einfahrt von der Lindenstraße. Die Autos würden rücksichtslos durch die Rosenstraße rasen. Erst recht jetzt, wo der Bahnübergang gesperrt ist, nutzen viele die Rosen- und Alexander-Giertz-Straße zur Durchfahrt. Sie habe Angst um ihre Kinder. Antwort: In der Vorentwurfsplanung sind keine Verkehrsberuhigungen vorgesehen, können aber – wenn allgemein gewünscht – noch geplant werden. Wenn die Fahrbahn der Rosenstraße gepflastert wird, hebt sich die Rosenstraße bereits optisch von der Lindenstraße ab. Aufpflasterungen haben den Nachteil, dass das Abbremsen der Fahrzeuge, das Überfahren der Aufpflasterung und das erneute Anfahren Lärm verursacht. In den letzten Jahren wurde auf Bitte der Anwohner eine Vielzahl solcher Aufpflasterungen zurückgebaut. In den letzten Jahren wurden statt Aufpflasterungen Fahrbahneinengungen gebaut.



- Die Anwohnerin teilt mit, dass Einengungen genauso schnell und ungebremst von den Rasern umfahren werden. Sie habe kein Problem mit dem Lärm durch die Aufpflasterung. Andere Anwohner, die der Lärm stören könnte, gäbe es in dem ersten Abschnitt nicht. Gegenüber befände sich nur der Parkplatz der Arztpraxis. Antwort: Da das Thema offensichtlich nur die eine Anwohnerin betrifft, soll das Thema direkt im Anschluss der Veranstaltung persönlich besprochen werden.
- Ein Anwohner fragt, wie lange die Bauzeit und wie der Bauablauf sein wird. Antwort: Dazu wird am Ende der Veranstaltung noch der weitere Ablauf erläutert.
- Ein Anwohner fragt, ob erst eine Straße oder beide gleichzeitig gebaut werden. Antwort: Es werden beide Straßen zusammen in zwei Losen ausgeschrieben, aber es wird eine nach der anderen gebaut. In welcher Reihenfolge, das entscheidet in der Regel das Bauunternehmen.
- Ein Anwohner fragt, ob die Grundstückzufahrten auch von der Baufirma befestigt werden können. Wie ist die Verfahrensweise? Antwort: Die Befestigung der Grundstückszufahrten ist nicht Teil des Straßenbauvorhabens. Die Kosten für die Befestigung einer Grundstückszufahrt trägt der Anwohner allein. Wenn Interesse besteht, die Zufahrt befestigen zu lassen, dann muss der Anwohner bei der Gemeinde einen Antrag auf Befestigung der Grundstückszufahrt mit einer Lageskizze oder Lageplan stellen. Anträge erhalten Sie im Internet oder beim Tiefbauamt. Das gleiche gilt auch für eine Zuwegung zum Gartentor. Die Zufahrt muss von einer Baufirma Ihrer Wahl (oder Person mit nachweislicher Fachkunde) hergestellt werden. Kostengünstiger wäre es wahrscheinlich, wenn die Zufahrt direkt von dem Bauunternehmen vor Ort befestigt wird, da zusätzliche Kosten für An- und Abfahrten und die Verkehrsrechtliche Anordnung nicht erforderlich sind. In diesem Fall muss der Bauleiter des Bauunternehmens von Ihnen angesprochen werden. Das Standardmaß für Zufahrten beträgt 3 m an der Grundstücksgrenze und 5 m an der Fahrbahnkante. Eine Grundstückszufahrt ist in der gleichen Klasse wie eine Fahrbahn herzustellen, da diese öffentliche Verkehrsfläche ist und auch zum Wenden von Fahrzeugen genutzt werden darf. Wenn der Antrag dem Tiefbauamt vorliegt, wird in den meisten Fällen ein Termin vor Ort vereinbart, um Besonderheiten persönlich zu besprechen. Bereits befestigte Zufahrten bleiben erhalten. Hier wird im Rahmen des Straßenbaus der ggf. unbefestigte Bereich zwischen Zufahrt und neuer Fahrbahn aufgenommen und höhenmäßig mit einer Schottertragschicht an die neue Fahrbahn angepasst.
- Ein Anwohner fragt, wie der geplante Bauablauf sein wird und ob sie während der Bauzeit auf ihre Grundstücke fahren können. Antwort: Die Baufirma übernimmt während der Baudurchführung die Verkehrssicherungspflicht. Sie baut unter Vollsperrung der Straße. Die Anwohner haben während dieser Zeit keinen Anspruch darauf, von bzw. zu ihrem Grundstück fahren zu können. Während der Arbeitszeit (7 - 17 Uhr) sollte die Fahrt vom bzw. zum Grundstück durch die Anlieger vermieden werden, damit der Arbeitsprozess der Baufirma nicht unnötig unterbrochen wird. Davor bzw. danach ist in den meisten Fällen die Zufahrt zu den Grundstücken möglich. Es gibt jedoch Phasen, wo das grundsätzlich nicht möglich ist; darüber wird Sie rechtzeitig die Baufirma informieren. Wir empfehlen, bei Sonderfällen (bei Anlieferungen, Handwerker o. ä.) den Bauleiter vor Ort anzusprechen und gemeinsam eine Lösung zu finden. Ca. eine Woche vor Baubeginn erhalten die Anlieger ein Informationsschreiben der Baufirma, das auch die Namen der Ansprechpartner vor Ort benennt. Eine Zuwegung zu den Grundstücken als Fußgänger ist jederzeit möglich. Die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge wird durch die Baufirma während der Baumaßnahme gewährleistet.
- Eine Anwohnerin fragt, wie weit die Fahrbahn in der Sackgasse gebaut wird. Es gibt einen B-Plan „Rosenstraße“. Das Gebiet soll ja durch eine neue Straße erschlossen werden. Antwort: Es ist beabsichtigt, die Rosenstraße am Ende der Straße weiterzuführen in dieses B-Plangebiet. Die Planung ist derzeit noch nicht beendet. Es ist schwierig, dazu konkrete Angaben machen zu können. Die Rosenstraße bleibt dann auf jeden Fall unberührt und es wird eine Anbindung der dann neuen Straße an die Rosenstraße erfolgen.
- Es wurden nachfolgend benannte Tendenzabstimmungen durchgeführt. Zuvor wurde darauf hingewiesen, dass die letztendliche Entscheidung durch die Gemeindevertreter getroffen wird, es aber versucht wird, die Wünsche der Bürger weitestgehend zu berücksichtigen. Die Abstimmungen hatten folgendes Ergebnis:



Gehweg in der Alexander-Giertz-Straße

	Anzahl der Grundstücke	Anwesende Anwohner	Gehweg bleibt
Zustimmungen	17	11	7

Befestigungsart der Fahrbahn

	Anzahl der Grundstücke	Anwesende Anwohner	Pflaster	Asphalt
Rosenstraße	23	20	14	6
Alexander-Giertz-Straße	17	11	10	1

- Da zum Zeitpunkt der Anliegerversammlung noch nicht endgültig geklärt war, wie die Grundstücksbewertung erfolgen wird, wurde mit den anwesenden Anwohnern vereinbart, dass – sobald die Prüfung im Sachgebiet Private Bauvorhaben endgültig abgeschlossen ist - alle Anlieger automatisch ein Schreiben mit Angabe der Grundstücksbewertung und des vorläufigen Beitrages erhalten.

Ausblick

Herr Dommitzsch erläutert das weitere Prozedere. Zunächst wird das Protokoll geschrieben und möglichst zeitnah ins Internet gestellt. Die Stellungnahmen der Bürger werden nicht einzeln durch die Verwaltung beantwortet, sondern im Originaltext gemeinsam mit dem Protokoll den Gemeindevertretern des zuständigen Ausschusses für Ortsentwicklung, Wirtschaft und Tourismus zugeleitet. Der Ausschuss berät das Projekt in zwei Sitzungen. Die Bürger können an den Sitzungen teilnehmen, sie erhalten Rederecht und können sich einbringen. Die 1. Lesung findet in seiner Sitzung am **25. Juni 2018** im Vereinsraum der Giebelseehalle statt. Bis dahin können Stellungnahmen eingereicht werden. Nach der 1. Lesung wird eine Empfehlung zur Planung abgegeben, ggf. erfolgt eine Überarbeitung. Die 2. Lesung wird am **24. September 2018** stattfinden. Dann wird die überarbeitete Planungsfassung besprochen und zur Beschlussfassung in die Gemeindevertretung empfohlen.

Die Gemeindevertretung kann dann voraussichtlich in ihrer Sitzung am **18. Oktober 2018** in der Aula der FAW-Schule über das Projekt abstimmen und einen Planungsbeschluss fassen.

Danach wird die Planung vervollständigt, alle Genehmigungen eingeholt, das Leistungsverzeichnis erstellt und eine öffentliche Ausschreibung vorbereitet. Diese soll im Winter stattfinden, damit günstige Baupreise gesichert werden können.

Ende Januar bzw. Anfang Februar 2019 wird dann der Submissionstermin stattfinden, bei dem alle eingegangenen Angebote geöffnet und erfasst werden. Das Planungsbüro wird die Angebote prüfen und auswerten. Das Ergebnis wird im Februar 2019 in Form eines Vergabevorschlages an den Finanz-, Kontroll- und Vergabeausschuss (FKVA) und nachfolgend an den Hauptausschuss zur Prüfung vorgestellt. Danach wird der Vergabevorschlag Ende März an die Gemeindevertretung zur Entscheidung weitergeleitet. Bei Zustimmung der Gemeindevertretung kann voraussichtlich Anfang April der Auftrag an das Bauunternehmen erteilt werden.

Voraussichtlicher Baubeginn könnte dann etwa Ende April/Anfang Mai 2019 sein, falls nicht zuvor in der Straße die Medienträger Leitungen erneuern lassen. Ca. eine Woche vor Baubeginn werden die Anwohner von der bauausführenden Firma informiert. Die Bauzeit beträgt in etwa 3 Monate.

Protokoll: Gudrun Lehmann