



Straßenbauprogramm 2020 Straßenbau in 2019

WIENER STRAÙE und BAHNHOFSTRAÙE (SACKGASSE) IM ORTSTEIL EGGERSDORF

**Anliegerversammlung am Mittwoch, den 4. April 2018 um 18:30 Uhr
in der Aula der Grundschule Eggersdorf**

PROTOKOLL

Teilnehmer

Gemeindeverwaltung: Herr Dommitzsch (Bauamt/Tiefbau)
Frau Beyer (Bauamt Ausbau- und Erschließungsbeiträge)
Frau Lehmann (Bauamt/Tiefbau)

Straßenplaner: Herr Henkel, IBP Ingenieurbüro für Bauplanung, Eggersdorf
Frau Boese, IBP Ingenieurbüro für Bauplanung, Eggersdorf

26 Anlieger bei 21 Grundstücken (11 Wiener Straße, 10 Bahnhofstraße)

Einführung

Herr Dommitzsch begrüßt alle Anwesenden und stellt die Mitarbeiterinnen der Gemeindeverwaltung sowie Frau Boese und Herrn Henkel vom Ingenieurbüro für Bauplanung, Eggersdorf 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

Herr Henkel stellt die beiden Projekte vor. Beide Bauvorhaben beinhalten die Herstellung der Fahrbahn als Mischverkehrsfläche, das Anlegen von Entwässerungsmulden, die Neugestaltung der Grünflächen und die Erneuerung der Straßenbeleuchtung. Die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf hat mit der im Jahre 2001 beschlossenen StraÙenausbaukonzeption beide StraÙen als AnliegerstraÙen ausgewiesen.

Die Wiener StraÙe beginnt westlich am Wald und endet nach ca. 139 m östlich am Eggersdorfer Weg. Die Wiener StraÙe ist eine Sackgasse und wird vorrangig durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner charakterisiert. Die StraÙe wird nach RStO-12 in die Belastungskategorie 0,3 (geringster Schwerlastverkehrsanteil) und aufgrund der bei der Baugrunduntersuchung vorgefundenen Bodenverhältnisse in die Frostempfindlichkeitsklasse 1 eingeordnet.



Dementsprechend ist ein Gesamtaufbau der Straße in Höhe von nur 37 cm vorgesehen. Es wurden zwei Varianten erarbeitet. Bei der *Variante 1* ist für die Wiener Straße gemäß Straßenbauprogramm 2020 eine Fahrbahnbreite von 4,00 m und bei der *Variante 2* eine Fahrbahnbreite von 4,75 m geplant. Für beide Varianten ist eine Asphaltdecke vorgesehen.

Bei der *Variante 1* (4,00 m) ist bereits der Regelbegegnungsverkehr PKW / PKW bei verminderter Geschwindigkeit nur unter Inanspruchnahme der Tiefborde möglich. Für Begegnungsfälle mit LKW-Verkehr müssen die Bankettstreifen in größerem Umfang in Anspruch genommen werden. Das Parken auf der Fahrbahn ist nicht möglich, da eine Durchfahrtsbreite von 3 m für Rettungsfahrzeuge frei bleiben muss. Die *Variante 2* (4,75 m) ermöglicht den Regelbegegnungsverkehr Pkw/Pkw. Sonderbegegnungsfälle Pkw/Lkw sind unter Inanspruchnahme der Tiefborde und in geringem Umfang auch der überfahrbaren Bankettstreifen bei verminderter Geschwindigkeit ebenso möglich wie das Parken auf der Fahrbahn. Es wird darauf hingewiesen, dass die Fahrbahnbreite von 4,00 m wesentlich weniger Komfort bietet. Die übrige Planung ist für beide Varianten identisch. 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).

Die Oberflächenentwässerung soll über das Dachprofil in die beidseitig anzuordnenden Mulden erfolgen. Die Fahrbahn der Wiener Straße wird an die bereits befestigte Einmündung zum Eggersdorfer Weg angeschlossen und mit Tiefborden gesichert. Am Ende der Sackgasse ist kein Wendehammer vorgesehen. Der Straßenbau endet an der Grundstücksgrenze der letzten Grundstücke. Der anschließende Waldweg zur Altlandsberger Chaussee bleibt unberührt. Im Rahmen des Straßenbaus sind zurzeit keine Baumfällungen erforderlich.

Der auszubauende Abschnitt der Bahnhofstraße beginnt an dem Knotenpunkt mit der Ernst-Thälmann-Straße und endet nach ca. 147 m als Sackgasse an der Karl-Liebknecht-Straße (Umgehungsstraße). Laut Straßenbauprogramm sollte die Fahrbahn der Bahnhofstraße in der Variante 4a (4,75 m breit mit Betonsteinpflasterbefestigung) hergestellt werden. Entgegen dem Straßenbauprogramm ist die Befestigung der Fahrbahn nicht mit Betonpflastersteinen, sondern mit Asphalt vorgesehen.

Die Bahnhofstraße wird durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner sowie der Besucher der Musikschule „Hugo Diestler“ und Bewohner bzw. Mitarbeiter des Stephanus-Stiftungs-Heimes charakterisiert. Die Straße wird nach RStO-12 in die Belastungsklasse 0,3 (geringster Schwerlastverkehrsanteil) und aufgrund der bei der Baugrunduntersuchung vorgefundenen Bodenverhältnisse in die Frostempfindlichkeitsklasse 1 eingeordnet. Dementsprechend ist ein Gesamtaufbau der Straße in Höhe von 37 cm vorgesehen. Die Fahrbahn wird an die bereits befestigte Einmündung angeschlossen und mittels Tiefbord gesichert.

Es wurden vom Planungsbüro zwei Varianten erarbeitet. Bei der *Variante 1* wurde für die Bahnhofstraße eine Fahrbahnbreite von 4,75 m und bei der *Variante 2* eine Fahrbahnbreite von 5,50 m geplant. Beginnend an dem Knotenpunkt ist bei der *Variante 1* zunächst an der Einmündung eine Fahrbahnbreite von 5,50 m und im Verlauf der ersten 20 m eine Verziehung auf 4,75 m vorgesehen. Bei der *Variante 2* soll die Fahrbahn vom Knotenpunkt beginnend durchgehend in einer Breite von 5,50 m hergestellt werden. An die Fahrbahn sollen sich beidseitig Tiefborde mit je 10 cm Breite anschließen.

Der Regelbegegnungsverkehr Pkw/Pkw und auch Sonderbegegnungsfälle mit Lkw-Verkehr sind bei beiden Varianten möglich und die freizuhaltende Durchfahrtsbreite von 3 m für Rettungsfahrzeuge kann in jedem Fall gewährleistet werden. Die zweite Variante wurde erarbeitet, um die Verkehrs- und Parksituation für die Anwohner und die Besucher der Musikschule bzw. des Heimes so zu steuern, dass die Zufahrten für die Anwohner problemlos freigehalten und die Bankette und Mulden nicht von parkenden Fahrzeugen kaputt gefahren werden. Auf der südwestlichen Fahrbahnseite soll das Schotterrasenbankett 1 m breit hergestellt werden, um diesen Bankettstreifen durch parkende Fahrzeuge besonders zu schützen. Die bereits vorhandenen Parkplätze auf der nordöstlichen Fahrbahnseite an der Musikschule sollen so erhalten bleiben.



Im weiteren Fahrbahnverlauf ist vorgesehen, auf dieser Fahrbahnseite weitere Parkmöglichkeiten zu schaffen, indem nicht straßenbegleitende Grünflächen, sondern Schotterrasenflächen in einer Breite von 5 m hergestellt werden. Die übrige Fläche bis zur Zaungrenze wird dann als Rasenfläche hergestellt. Der Kostenunterschied zwischen der Herstellung einer Grünfläche und der Herstellung der Schotterrasenfläche ist nicht gewaltig. Im Ergebnis war damit eine Entspannung der Situation auch für die Anwohner und nicht nur für die Besucher der Musikschule bzw. des Heimes beabsichtigt.

Die Oberflächenentwässerung soll in der Bahnhofstraße über eine einseitige Querneigung in die auf der südwestlichen Straßenseite anzuordnenden Mulden erfolgen.

Die Stellfläche der Glascontainer auf der nordöstlichen Straßenseite wird mit Betonsteinpflaster befestigt. Am Ende der Sackgasse ist der Bau eines Wendehammers vorgesehen. Zwischen dem Wendehammer und der Karl-Liebknecht-Straße soll ein Verbindungsweg und eine kleine Treppenanlage mit Betonsteinpflaster hergestellt werden, da hier ein häufig genutzter Trampelpfad erkennbar ist. Im Rahmen des Straßenbaus sind drei Baumfällungen im Bereich des Wendehammers notwendig.

Die Grundstückzufahrten und -zugänge werden im Rahmen der Straßenbaumaßnahme nicht mit befestigt, sondern nur höhenmäßig mit 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.

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.

Für die Fällungen und für die Versiegelung der Fahrbahn sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Brandenburgischen Naturschutzgesetz erforderlich und dementsprechend Neupflanzungen vorgesehen.

Die Ver- und Entsorgungsunternehmen wurden über die geplanten Bauvorhaben informiert. Seitens der Telekom gab es bisher keine Information, so dass wir davon ausgehen, dass die Telefonmasten mit den Freileitungen der Telekom im Rahmen des Bauvorhabens unberührt bleiben.

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 70 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 $E_m=3\text{lx}$, minimale Beleuchtungsstärke $E_{\text{min}}=0,6\text{lx}$ 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 Bahnhofstraße und der Wiener 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. Ludwigstraße in Eggersdorf) errichtet wurden. Es handelt sich um reseda-grüne 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 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 Wiener Straße sollen **4 Leuchten** auf der südwestlichen Straßenseite installiert werden. Die bisherige Beleuchtung (4 Leuchten auf maroden Holzmasten, Freileitung) befindet sich auch auf der südwestlichen Fahrbahnseite.

In der Bahnhofstraße sollen **4 Leuchten** auf der südwestlichen Seite installiert werden. Die bisherige Beleuchtung (5 Leuchten auf Holz-, Beton- und Stahlgittermasten mit unterschiedlichen Lampenköpfen) befindet sich auf der nordöstlichen Fahrbahnseite. Die Beleuchtung ist bereits erdverkabelt (Alukabel).

Die Strommasten der alten Straßenbeleuchtung werden mit der Erneuerung der Straßenbeleuchtung zeitgleich entfernt.



Vorstellung der vorläufigen Beitragsberechnung

Straße

Frau Beyer 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.

Frau Beyer unterstreicht, dass für die Beitragsberechnung das *zulässige Maß* der baulichen Nutzung, nicht das bestehende maßgeblich ist. Das bedeutet z. B., wenn in der ganzen Straße eine zweigeschossige Bebauung zulässig ist, wird dies auch da angesetzt, wo im Bestand nur ein eingeschossiges Gebäude vorhanden ist.

In der Wiener Straße können alle Grundstücke mit max. zwei Vollgeschossen bebaut werden. Das entspricht einem Nutzungsfaktor von 1,3. Nur ein Grundstück ist mit 3 Vollgeschossen bebaut und wird mit einem Nutzungsfaktor von 1,6 berechnet. In der Bahnhofstraße liegt das höchstzulässige Maß bei drei Vollgeschossen und der Nutzungsfaktor beträgt demnach 1,6.

Bei Grundstücken, die durch mehrere Anlagen erschlossen sind (sogenannte Eckgrundstücke), wird die ermittelte Berechnungsfläche nur zu Dreiviertel zugrunde gelegt. Für Gewerbebetriebe erhöht sich der Nutzungsfaktor um 0,5 %.

Die vorliegenden geschätzten Kosten für den Straßenbau betragen:

	Variante 1 - 4,00 m		Variante 2 - 4,75 m	
	Geschätzte Kosten	Vorläufiger Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück	Geschätzte Kosten	Vorläufiger Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück
Wiener Straße	107.000 €	8.138 €	112.000 €	8.515 €
	Variante 1 - 4,75 m		Variante 2 – 5,50 m	
	Geschätzte Kosten	Vorläufiger Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück	Geschätzte Kosten	Vorläufiger Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück
Bahnhofstraße	162.500 €	7.392 €	166.500 €	7.760 €

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 Brandenburg (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. Bei Grundstücken, die durch mehrere Anlagen erschlossen sind (sogenannte Eckgrundstücke), tragen die Beitragspflichtigen Dreiviertel und die Gemeinde ein Viertel des Beitrages. Dies gilt nicht bei gewerblicher oder teilweise gewerblicher Nutzung.



Die geschätzten Kosten betragen für die Straßenbeleuchtung:

	Geschätzte Kosten	Vorläufiger Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück
Wiener Straße	14.400 €	780 €
	Geschätzte Kosten	Vorläufiger Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück
Bahnhofstraße	20.500 €	688 €

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:

- Ein Anwohner aus der Bahnhofstraße fragt, warum die neue Beleuchtung auf die andere Straßenseite installiert wird. Es würde doch weniger kosten, wenn die alte Erdverkabelung gleich genutzt wird. Antwort: Unabhängig davon, dass für die neue Straßenbeleuchtung Kupferkabel genutzt werden und die alten Kabel dafür nicht verwendet werden können, wurde der Seitenwechsel vorgenommen, weil auf der südöstlichen Fahrbahnseite die Herstellung der Parkmöglichkeiten vorgesehen ist. Die Straßenbeleuchtung soll die Fahrbahn, die auch von den Fußgängern genutzt wird, ausleuchten. Bleiben die Lampen auf der jetzigen Fahrbahnseite stehen, würden die Masten entweder am Fahrbahnrand den Fahrzeugen im Weg stehen oder an der Grundstücksgrenze die Fahrbahn nicht mehr ausreichend ausleuchten.
- Ein Anwohner aus der Bahnhofstraße fragt, warum die Anwohner in der Bahnhofstraße nicht befragt wurden, ob sie dem Straßenbau zustimmen. Antwort: In den letzten Jahren musste festgestellt werden, dass verschiedene Straßen aufgrund besonderer Situationen nicht gebaut werden konnten. So lagen z. B. Straßen am Außenbereich und bebaubare Grundstücke nur an einer



Fahrbahnseite an. Hier lagen Beiträge der Anwohner bei bis zu 15.000 € für ein 1.000 qm großes Grundstück. Aus diesem Grund wurden die Bürger in die Entscheidung, ob die Fahrbahn trotzdem befestigt werden soll, einbezogen. Die Anwohner in der Wiener Straße wurden befragt, weil die Straße fast dem Außenbereich zugeordnet werden kann. Von den 11 Eigentümern stimmten 3 gegen den Straßenbau, so dass die Wiener Straße im Straßenbauprogramm gelassen wurde. Die Bahnhofstraße in Eggersdorf liegt zentrumsnah und es ist keine Grund erkennbar, warum die Straße nicht gebaut werden sollte.

- Eine Anwohnerin aus der Bahnhofstraße fragt, warum die Beiträge für die Wiener und die Bahnhofstraße identisch berechnet werden. Die Bahnhofstraße sei bereits einmal grundhaft ausgebaut worden; dann müssten die Beiträge für die Bahnhofstraße doch nach der Straßenausbausatzung berechnet werden? Eine andere Anwohnerin aus der Bahnhofstraße teilt mit, dass die Bahnhofstraße in Richtung Bahnhof bereits einmal befestigt gewesen sei, bevor die Umgehungsstraße gebaut wurde. Als jedoch die Schmutzwasserkanäle verlegt worden seien, sei es nicht wieder richtig befestigt worden und der Bauhof habe beim Schieben der Straße den restlichen Asphalt beseitigt. Antwort: Da diese Information bisher nicht bekannt war, wird der Hinweis aufgenommen und in Zusammenarbeit mit dem Archivar überprüft. Wenn Anwohner noch Dokumente oder Fotos aus dieser Zeit haben, die diese Aussage beweisen, wäre es sehr hilfreich, wenn diese der Gemeinde zur Verfügung gestellt werden könnten.
- Ein Anwohner aus der Bahnhofstraße fragt, warum die Fahrbahn 5,50 m gebaut werden soll. Die breite Fahrbahn benötigt nur die Musikschule und das Heim und die Anwohner dürfen dafür zahlen. Die Anwohner hätten sich mehrfach beim Ordnungsamt der Gemeinde über die Parksituation in der Bahnhofstraße beschwert und das Ordnungsamt hätte nie reagiert. Bei Veranstaltungen parken die Autos sogar auf den Grünflächen bis an die Grundstücksgrenzen und in den Gräben. Beim Tag der offenen Tür herrsche das Chaos. Die Fahrbahn könne gern 5,50 m gebaut werden, aber nicht auf Kosten der Anwohner. Antwort: Die Fahrbahnbreite von 5,50 m war als Angebot geplant worden, um genau die geschilderten Situationen aus der vergangenen Zeit auch für die Anwohner zu entspannen. Die Musikschule ruht sich nicht auf den Beiträgen der Anwohner aus, sondern muss einen höheren Beitrag als die Anwohner zahlen. Über die gewünschte Fahrbahnbreite kann gern zum Ende der Veranstaltung eine Tendenzabstimmung durchgeführt werden.
- Ein Anwohner teilt mit, dass zwischen dem Grundstück Nr. 22 und Nr. 23 ein Grundstück liegt und fragt, wer der Eigentümer ist und ob er auch Beiträge zahlt. Antwort: Der Eigentümer dieses Grundstücks ist bekannt und auch er erhält einen Beitragsbescheid. Der Name darf aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht genannt werden. Wie der Eigentümer heißt ist auch nicht wesentlich. Fakt ist, dass das Grundstück mit berücksichtigt wird.
- Ein Anwohner aus der Wiener Straße fragt, ob es um den Bau der Straße überhaupt geht oder um die Fahrbahnbreite. Antwort: Die Befragung für die Wiener Straße hatte ergeben, dass sich nur drei Anwohner gegen den Straßenbau ausgesprochen haben. Daher ist die Straße im Straßenbauprogramm geblieben. Heute stellen wir Ihnen die Vorentwurfsplanung vor und wollen mit Ihnen über technische Lösung sprechen.
- Ein Anwohner aus der Wiener Straße teilte mit, dass er bezüglich der Fahrbahnbreite von 4,75 m Bauchschmerzen habe. Er wäre für eine Fahrbahnbreite von 4,75 m, wobei das 75 cm mehr versiegelte Fläche bedeuten würde. Die Wiener Straße würde schon jetzt in dem unbefestigten Zustand bei einem Platzregen total überschwemmt. Wie soll das werden, wenn die Fahrbahn mit Asphalt versiegelt wurde. Zu dem Regenwasser in der Wiener Straße würde zusätzlich von zwei Seiten das Regenwasser in die Wiener Straße laufen - einerseits von dem Eggersdorfer Weg und am anderen Ende vom Wald. Zudem würde bei jedem Regen von dem höher gelegenen Waldgrundstück Erde mitgespült. Die einzige Rettung bei starkem Regen sei zurzeit der Schacht, der unbedingt erhalten bleiben muss. Ein anderer Anwohner aus der Wiener Straße wies später zur gleichen Problematik auf die angegebenen Fahrbahnhöhen hin und auf die Gefahr, dass das Wasser sich an dem Tiefpunkt in Höhe der Grundstücke Nr. 10 und 2 sammelt. Er schlägt vor, das Oberflächenwasser in einseitiger Querneigung auf die östliche Fahrbahnseite in die Mulden zu leiten und erst nach dem vorhandenen Schacht die Fahrbahnneigung zu ändern. Antwort: Die derzeitige Oberflächenentwässerung in der Wiener Straße ist aufgrund der zwar unbefestigten aber sehr dicht festgefahrenen Fahrbahn nicht optimal. Die Mulden wurden unter Verwendung aktueller Versickerungswerte des Baugrundgutachtens und aktueller Daten des Deutschen Wetterdienstes für die Gemeinde Petershagen-Eggersdorf berechnet. Bei der Dimensionierung der Mulden wurden kurzzeitige starke und auch längere gleichmäßige Regenereignisse berücksichtigt. Um ein



gleichmäßiges Versickern des Oberflächenwassers zu ermöglichen, wurde die Fahrbahn im Dachprofil mit der Entwässerung in beidseitig anzulegenden Entwässerungsmulden geplant. Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Planung der Oberflächenentwässerung wird aufgrund der Hinweise noch einmal geprüft. Der Schachtköpfe müssen erneuert werden.

- Eine Anwohnerin aus der Bahnhofstraße fragt, warum so eine riesige Wendefläche gebaut werden muss. Es würden sich in der Straße zwei große Trafohäuser und der Glascontainerplatz befinden und jetzt würde die ganz Fläche noch befestigt. Dafür sollen auch noch drei Bäume gefällt werden. Aus ihrer Sicht sei das nicht erforderlich und die Anwohner bräuchten das auch nicht. Antwort: Der Bau des Wendehammers ist für das Wenden der Entsorgungsfahrzeuge erforderlich. Die Entsorgungsunternehmen lehnen zunehmend die Zufahrt in Sackgassen ohne Wendehammer ab. Das würde bedeuten, dass ggf. die Mülltonnen von den Anwohnern aus der Sackgasse vor zur Hauptstraße hin und wieder zurückgebracht werden müssen.
- Ein Anwohner aus der Bahnhofstraße (Nr. 23) hat Bedenken, dass das Regenwasser noch mehr von der Fahrbahn zu seinem Grundstück läuft, da die Fahrbahn dann noch höher liegt. Antwort: Die Fahrbahn ist wie in der Wiener Straße zwar unbefestigt, aber zurzeit sehr festgefahren, so dass das Wasser nicht bzw. nur sehr schlecht versickern kann. Ein Rundbord im Bereich der Grundstückszufahrt soll das Wasser von der Fahrbahn in Richtung Mulde leiten.
- Ein Anwohner aus der Bahnhofstraße weist darauf hin, dass der geplante Weg mit der Treppenanlage aus seiner Sicht eine große Gefahr darstellt. Der Weg mündet auf die stark befahrene Umgehungsstraße, wo es keine Querungshilfen gibt. Die Kinder werden alle angehalten, über die Ernst-Thälmann-Straße zur Ampelkreuzung zu laufen bzw. zu fahren, um dort sicher die Straße zu queren. Mit dem Bau dieses Weges würde man die mögliche Gefahr außer acht lassen und die Kinder wieder zur Nutzung der Abkürzung motivieren. Der Weg sollte mit Bäumen oder Büschen bepflanzt und beseitigt werden Antwort: Der Trampelpfad wurde nur in die Planung aufgenommen, weil es so aussieht, als ob dieser von Fußgängern sehr oft benutzt wird.
- Ein Anwohner aus der Wiener Straße (Nr. 10)
 - wies darauf hin, dass er gern nach der Befragung zum Straßenbau noch einmal eine Information über das Ergebnis erhalten hätte.
 - wiederholte noch einmal die Aussage von Herrn Dommitzsch, dass statt der bisher 5 morschen Lampenmasten nur noch 4 Lampenstandorte für die Straßenbeleuchtung erforderlich sind.
 - fragte, ob die vorhandenen Straßenbäume nach Standsicherheit, Lebensdauer und Zustand begutachtet wurden. Die Bäume seien hohl und der Bauhof habe schon vor einiger Zeit gesagt, dass diese entnommen werden könnten. Die Fällungen müssten vorm Straßenbau erfolgen. Antwort: Frau Boese teilte ihm mit, dass derzeit keine Baumfällungen vorgesehen sind. Die Bäume stellen aus jetziger Sicht auch keine Gefahr dar. Eine reale Begutachtung der Bäume erfolgt noch einmal vor Baubeginn.
 - fragte, was mit den 13 genehmigten und privat bezahlten Pollern passiert. Antwort: Die Poller werden alle entfernt und nicht wieder aufgestellt. Mit dem Bau der Fahrbahn ist die angedachte Funktion der Poller aufgehoben. Poller werden nur noch an kritischen Punkten gesetzt, wie z. B. zum Schutz von Entwässerungsmulden.
 - wies darauf hin, dass bei einer Anliegerstraße mit Mischverkehrsfläche auch Fußgänger die Fahrbahn als Gehweg nutzen. Es müsste ein Tempo-30-Schild aufgestellt werden. Und da am Ende der Wiener Straße ein Waldweg als „Schleichweg“ zur Altlandsberger Chaussee genutzt wird, sei die Wiener Straße nicht wirklich eine Sackgasse oder man müsste mit entsprechender Beschilderung darauf hinweisen. Antwort: Die Bauausführungsplanung wird einen Beschilderungsplan beinhalten.
 - fragte, auf Grundlage welcher Baupreise die geschätzten Baukosten ermittelt wurden. Antwort: Herr Henkel teilte ihm mit, dass die geschätzten Baukosten auf der Basis die Baupreise der letzten zwei Jahre und unter Berücksichtigung der tendenziellen Steigerung berechnet wurden.
 - fragte, auf Grundlage welcher Berechnung die Muldenanzahl und -größe ermittelt wurde und ob mit diesen geplanten Mulden die Erfassung und Versickerung des Oberflächenwassers gewährleistet werden könne. Antwort: Ja. (siehe vorherige Antwort zu diesem Thema).



- fragte, ob beide Straßen zusammen ausgeschrieben werden sollen? Antwort: Ja, da beide Bauvorhaben für 2019 vorgesehen sind, ist es sinnvoll, beide Projekte zusammen auszuschreiben, um ggf. günstigere Baupreise zu erhalten.
- Ein Anwohner aus der Wiener Straße fragt, ob die Fahrbahn mal bitte geschoben werden könnte. Das wäre bereits mehrfach dem Ordnungsamt mitgeteilt worden; jedoch ohne Reaktion. Antwort: Wenn der Hinweis beim Tiefbauamt eingeht, wird diese Information an den Bauhof der Gemeinde weitergeleitet. Der Bauhof entscheidet selbständig je nach Witterungsverhältnisse und Priorität, welche Straßen wann geschoben werden. Der Bauhof wird morgen darüber informiert, dass die Wiener Straße dringend zu schieben ist.
- Ein Anwohner aus der Wiener Straße fragt, wie es zu dem Kostenunterschied zwischen den beiden Straßen kommt, die doch im relativ ähnlichen Zustand sind. Antwort: Die Höhe der Beiträge hängt von unterschiedlichen Faktoren ab, wie z. B. von der Anzahl der zu berücksichtigenden Grundstücke, der daraus resultierenden Nutzfläche sowie von den Grundstücksgrößen und den Nutzungsfaktoren.
- Ein Anwohner fragt, ob die Masten der Telekom stehen bleiben. Antwort: Es wurden alle Medienträger über das geplante Bauvorhaben informiert. Von der Telekom kam bisher keine Information. Wir gehen davon aus, dass die Leitungen leider nicht erdverkabelt werden, es sei denn, dass die Kosten dafür übernommen werden. Die Telekom kann leider nicht dazu verpflichtet werden.
- Ein Anwohner aus der Wiener Straße weist darauf hin, dass das Land Brandenburg die Entwässerungsmulden entlang der Landesstraßen auch instand halten und pflegen müssen. Wenn diese richtig funktionieren würden, würde das Wasser vom Eggersdorfer Weg nicht in die Wiener Straße laufen. Antwort: Der Hinweis wird an die Straßenmeisterei weitergeleitet.
- 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, ob die Zufahrten mit Hochborden bereits vorbereitet werden. Antwort: Nein. Im Rahmen der Straßenbaumaßnahme wird die Fahrbahn komplett mit Tiefborden gesichert. In den letzten Jahren wurden im Rahmen der Baumaßnahmen im Bereich der Zufahrten Rundborde anstatt der Tiefborde gesetzt, egal ob die Zufahrt bereits befestigt war, befestigt werden oder unbefestigt bleiben sollte. Damit war die Lage der Grundstückszufahrt festgelegt.
- Ein Anwohner aus der Wiener Straße fragt, ob er für die Befestigung des Zuweges auch einen Antrag stellen muss; die Zufahrt zu seinem Grundstück erfolgt über den Eggersdorfer Weg. Antwort: Alle Tätigkeiten und Veränderungen im öffentlichen Straßenland sind vorher mit dem Straßenbaulastträger – in dem Fall die Gemeinde – abzustimmen. Wenn Sie die Befestigung der Zuwegung planen, wenden Sie sich vor Beginn an das Tiefbauamt. Wir werden einen Termin vor Ort vereinbaren und das Vorhaben gemeinsam besprechen.
- Mehrere Anwohner aus der Bahnhofstraße
 - teilten mit, dass sie die Straße gar nicht befestigt haben möchten; es ginge hier um Unsummen privaten Geldes.



- fragten, was sie tun müssen, damit die Straße nicht gebaut wird und an wen sie sich wenden können.
- fragten, warum die Anwohner die Parkflächen für die Musikschule bezahlen müssen oder ob die Gemeinde diese Kosten tragen könne.
- fragten, ob die Fahrzeuge vor der Musikschule mal bei einer Veranstaltung gezählt wurden. Die Parkflächen würden nur von Fremden und nicht von den Anwohnern benutzt werden.
- fragten, ob eingeschätzt werden kann, ob die Beiträge für den Straßenbau nach der Erschließungsbeitragssatzung oder Ausbaubeitragssatzung berechnet werden.

Antwort: Als Mitarbeiter des Tiefbauamtes sind wir heute nicht beauftragt darüber abzustimmen, ob die Straße gebaut wird oder nicht. Das von der Gemeindevertretung beschlossene Straßenbauprogramm ist Arbeitsauftrag an das Tiefbauamt. Wir stellen Ihnen heute eine erste technische Lösung in Form der Vorentwurfsplanung vor, um diese gemeinsam mit Ihnen zu besprechen. Selbstverständlich können Sie Ihre Meinung schriftlich an die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf senden. Das Protokoll, das heute geschrieben wird, wird zusammen mit der Beschlussvorlage und den ggf. eingegangenen Stellungnahmen der Anwohner an den Ausschuss für Ortsentwicklung, Wirtschaft und Tourismus zur Prüfung weitergeleitet. Dieser berät das Projekt in zwei Sitzungen. Die Bürger können an den Sitzungen teilnehmen und sie erhalten Rederecht. Die dann ggf. überarbeitete Planungsfassung wird danach zur Prüfung an den Hauptausschuss weitergeleitet und zur Beschlussfassung in die Gemeindevertretung empfohlen. Die genauen Sitzungsdaten werden am Ende der Veranstaltung noch einmal benannt.

Die genannten Parkflächen sollen geschaffen werden, damit sich die Situation auch für die Anwohner etwas entspannt, die Zufahrten nicht zugeparkt und die Grünflächen und Entwässerungsmulden nicht kaputt gefahren werden. Die Befestigung der Parkflächen mit Schotterrasen bewirkt eine geringere Kostenerhöhung als eine Befestigung mit Betonsteinpflaster.

Nach welcher Satzung die Beiträge berechnet werden, lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abschätzen. Wir werden diesbezüglich noch einmal mit dem Gemeindecarchivar recherchieren und überprüfen. Sollte es sich bestätigen, dass die Bahnhofstraße bereits einmal grundhaft ausgebaut worden ist, wird auf jeden Fall die Ausbaubetragsatzung angewandt. Wenn in irgendeiner Form dazu hilfreiche Informationen oder Nachweise vorhanden sind, nehmen wir diese gern entgegen.

- 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 können während dieser Zeit keinen Anspruch geltend machen, von bzw. zu ihrem Grundstück fahren zu können. Während der Arbeitszeit zwischen 7 und 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; zum einen wenn die Fahrbahn ausgekoffert wird und zum anderen wenn die Borde gestellt werden bzw. die Schwarzdecke aufgebracht wird. Ansonsten empfehlen wir, 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.
- Ein Anwohner fragt, warum sie als Anwohner in Vorkasse gehen müssen und was passiert mit dem Geld, wenn die Baufirma „pleite geht“. Antwort: Der Vorausleistungsbescheid ist auf keinen Fall eine „Vorkasse für die Gemeinde“: Wenn im Frühjahr kommenden Jahres die Straßenbauarbeiten beginnen, ist die Gemeinde bereits für die Straßenplanung, Vermessung und Baugrunduntersuchung in Vorkasse gegangen. Erst nach Baubeginn des Bauunternehmens (ca. Anfang Mai 2019) werden die Vorausleistungsbescheide erstellt, was auch einige Zeit in Anspruch nimmt. Wenn die Anwohner dann den Bescheid erhalten (ca. Juni/ Juli 2019), haben sie 4 Wochen Zeit, um den Beitrag zu zahlen. Bis dahin sind i. d. R. die Baumaßnahmen bereits weit fortgeschritten bzw. fast beendet und die Gemeinde hat bereits Abschlagszahlungen (gemäß erbrachter Leistungen) an das Bauunternehmen geleistet. Die Vorausleistungen entsprechen also dem aktuellen Stand der Baumaßnahme. Das Bauunternehmen wird nicht im Voraus, sondern nach erbrachter Leistung in Form von Abschlagszahlungen bezahlt.



- Es wurden nachfolgend benannte **Tendenzabstimmungen** durchgeführt. Es 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:

Wiener Straße (von 11 Grundstücken waren Anwohner von 8 Grundstücken anwesend)

Fahrbahnbreite	4,00 m	4,75 m
Zustimmungen	2	6

Bahnhofstraße (von 10 Grundstücken waren Anwohner von 8 Grundstücken anwesend)

Fahrbahnbreite	4,75 m	5,50 m
Zustimmungen	8	0

Ausblick

Herr Domnitzsch 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 Wirtschaft, Ortsentwicklung 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 **28. Mai 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 **25. Juni 2018** stattfinden. Dann wird die überarbeitete Planungsfassung besprochen und zur Beschlussfassung in die Gemeindevertretung empfohlen.

Die Gemeindevertretung kann dann voraussichtlich in ihrer Sitzung am **23. August 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 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 der Wasserverband Strausberg/Erkner bis dahin die Verlegung der Trinkwasserleitung abgeschlossen hat.

Ca. eine Woche vor Baubeginn werden die Anwohner von der bauausführenden Firma informiert. Die Bauzeit beträgt in etwa 3 Monate.

Protokoll: Gudrun Lehmann

ERGÄNZUNG:

Nach der Anwohnerversammlung wurde aufgrund der umfangreichen Tagesordnung des Ausschusses für Ortsentwicklung, Wirtschaft und Tourismus das Projekt „Wiener Straße“ mit der 1. Lesung vorgezogen auf die Sitzung des Ausschusses für Ortsentwicklung, Wirtschaft und Tourismus am 23.4.2018. Die 2. Lesung findet zu dem Projekt am 28. Mai 2018 statt, so dass die Gemeindevertretung voraussichtlich in ihrer Sitzung am 21. Juni 2018 über das Projekt „Wiener Straße“ abstimmen und einen Planungsbeschluss fassen kann.