



Straßenbauprogramm 2020/24 Straßenbau in 2020

STIENITZALLEE IM ORTSTEIL PETERSHAGEN

**Anliegerversammlung am Mittwoch, den 7. März 2019 um 18:00 Uhr
im Vereinszimmer in der Giebelseehalle in Petershagen**

PROTOKOLL

Teilnehmer

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

41 Anlieger bei 33 Grundstücken

1. Einführung

Herr Dommitzsch begrüßt alle Anwesenden und stellt die Mitarbeiterinnen der Gemeindeverwaltung sowie Herrn Feye vom Ingenieurbüro Köpcons aus Hönow vor. Er beginnt mit der Einführung in die Anliegerversammlung zum Bau der Stienitzallee im Ortsteil Petershagen und 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.

Herr Dommitzsch 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. 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.

2. Rechtliche Grundlagen

Frau Beyer geht zunächst auf die öffentlichen Diskussionen der letzten Wochen und Monaten über die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ein und weist darauf hin, dass bisher keine gesetzlichen Neuregelungen in Kraft getreten sind. Es ist auch zu beachten, dass es sich bei den Diskussionen nur um die *Ausbaubeiträge* und nicht um die Erschließungsbeiträge handelt.

Die Gemeinde hat die Beitragsberechnung nach dem jeweils geltenden Recht durchzuführen. Das heißt, bis zu einer eventuellen Änderung des Kommunalabgabengesetzes des Landes Brandenburg muss die Beitragsberechnung unverändert wie bisher erfolgen.



Erschließungsbeiträge (für die Fahrbahn)

Frau Beyer teilt den Anwohnern mit, dass die Gemeinde für die erstmalige Herstellung von Straßen Erschließungsbeiträge auf Grundlage der Erschließungsbeitragssatzung der Gemeinde Petershagen/Eggersdorf vom 19.11.2015 (zuletzt geändert am 15.12.2016) erheben muss. Die Erschließungsbeitragssatzung basiert auf dem *Baugesetzbuch* §§ 127 ff. Demnach sind die Beitragspflichtigen mit einem Kostenanteil von 90 % zu beteiligen, die übrigen 10 % trägt die Gemeinde. In der Erschließungsbeitragssatzung § 6 ist festgelegt, dass Beiträge für alle erschlossenen Grundstücke erhoben werden.

Ausbaubeiträge (für die Straßenbeleuchtung)

Da bereits eine Straßenbeleuchtung vorhanden war, handelt sich bei der Erneuerung der Straßenbeleuchtung um eine Ausbaumaßnahme. Für die Erneuerung 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. Demnach werden bei Anliegerstraßen 66,66 % der Kosten für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung auf die Beitragspflichtigen umgelegt. Im Gegensatz zum Erschließungsbeitragsrecht werden dabei nicht nur Baugrundstücke, sondern **a l l e** anliegenden Grundstücke (auch Waldgrundstücke und landwirtschaftliche Grünflächen) in die Berechnung einbezogen.

3. Planung

Straße

Herr Feye stellt das Projekt vor. Das Bauvorhaben beinhaltet die Herstellung der Fahrbahn als Mischverkehrsfläche, das Anlegen von Entwässerungsmulden, die Neugestaltung der Grünflächen und die Erneuerung der Straßenbeleuchtung.

Die Stienitzallee beginnt westlich an der Müllerstraße und endet östlich nach ca. 411 m an der Straße An der Forst. Die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf hat mit der im Jahre 2001 beschlossenen Straßenausbaukonzeption die Stienitzallee als Anliegerstraßen ausgewiesen. Diese wird vorrangig durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner charakterisiert. Die Straße wird nach RStO-12 in die Belastungsklasse 0,3 (geringster Schwerlastverkehrsanteil) und aufgrund der bei der Baugrunduntersuchung vorgefundenen Bodenverhältnisse in die Frosteinwirkungszone F1 eingeordnet. Dementsprechend ist ein Gesamtaufbau der Straße in Höhe von 40 cm geplant.

Laut Straßenbauprogramm soll die Fahrbahn der Stienitzallee in der Variante 2a (4,00 m breit mit einer Asphaltdecke als Mischverkehrsfläche und Beleuchtung) hergestellt werden. Aus den Erfahrungen der Bauvorhaben der letzten Jahre wird jedoch eine Ausbauvariante mit einer 4,75 m breiten Asphaltfahrbahn empfohlen. An die Fahrbahn schließen sich beidseitig Tiefborde mit je 10 cm Breite und Schotterrasenbankette mit je 0,65 m an (also insgesamt je 0,75 m Breite).

Die Fahrbahnbreite von 4,75 m ermöglicht den Regelbegegnungsverkehr Pkw/Pkw. Sonderbegegnungsfälle mit Lkw-Verkehr sind bei verminderter Geschwindigkeit unter Inanspruchnahme der Tiefborde und auch in geringem Umfang der überfahrbaren Bankettstreifen ebenso möglich wie das Parken auf der Fahrbahn, so dass eine Durchfahrtsbreite von 3 m für Rettungsfahrzeuge frei bleibt. Dies wirkt gleichzeitig verkehrsberuhigend.

Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen, sind aber – wenn von den Anliegern gewünscht – in Form von Fahrbahneinengungen möglich.

Die Fahrbahn soll mit einer beidseitigen Querneigung im Dachprofil hergestellt werden. Über das Quergefälle der Fahrbahn erfolgt die Oberflächenentwässerung direkt in die beidseitigen Seitenstreifen, wo zur Versickerung Flachmulden mit einer Breite von ca. 2 m und einer Tiefe von ca. 0,20 m angelegt werden. Ab der Ahornallee bis zur Straße An der Forst soll die Fahrbahn mit einer einseitigen Querneigung hergestellt werden. Über das Gefälle der Fahr-



bahn erfolgt die Oberflächenentwässerung direkt in den nördlichen Seitenstreifen, wo zur oberflächigen Versickerung Mulden angelegt werden.

An den absoluten Geländetiefpunkten werden mit Großpflaster Muldeneinläufe hergestellt, die das Wasser gezielt von der Fahrbahn zu den Entwässerungsmulden leiten sollen. Stark geneigte Grundstückszufahrten werden zur Fahrbahn hin mit Rundbordsteinen eingefasst, um das Regenwasser zu den Mulden zu leiten. Bei Zuwegungen ist eine maximale Neigung von 6 % zulässig. Es wird den Anwohnern empfohlen, im Falle einer beabsichtigten Befestigung mittels Pflaster in der Zuwegung 2 Blockstufen vorzusehen.

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 welches Fachunternehmen er seine Zufahrt bauen lässt. Zuvor ist in jedem Fall ein Antrag auf Befestigung der Grundstückszufahrt bei der Gemeindeverwaltung einzureichen.

Die Fahrbahn der Stienitzallee soll an die bereits befestigte Müllerstraße angebunden werden. Der Knotenpunkt mit der Helvetiastraße und der Ahornallee wird im Rahmen der Baumaßnahme grundhaft ausgebaut, an die bereits befestigte Fahrbahn der Helvetiastraße angebunden und zur unbefestigten Fahrbahn der Ahornallee mit einem Tiefbord gesichert. Am Bauende mündet die Stienitzallee in die unbefestigte Straße An der Forst. Die neue Fahrbahn endet in der Flucht der Flurstücksgrenzen und wird mit Großpflaster zu der unbefestigten Straße hin gesichert.

Auf den Grünflächen soll wieder Oberboden angedeckt und Rasen angesät werden.

Es wird vorgeschlagen, den vorhandenen 1,20 m breite Plattengehweg zwischen der Müller- und der Helvetiastraße aufzunehmen und die Fläche zu begrünen.

Im Rahmen des Straßenbaus sind derzeit keine Baumfällungen erforderlich. Für die Versiegelung der Fahrbahn sind Ausgleichsmaßnahmen nach dem Brandenburgischen Naturschutzgesetz erforderlich und dementsprechend Neupflanzungen von 11 Bäumen vorgesehen. Da die Bäume in der Stienitzallee zwar verschiedener Art sind, überwiegend aber aus einer Zuchtform der Roteiche bestehen, empfiehlt sich hier als Ersatzpflanzungen auch Rot-eichen „*Querus Aurea*“ zu pflanzen. Wenn der Gehweg aufgenommen und die Fläche begrünt werden würde, wären nur 6 Ausgleichspflanzungen erforderlich.

Die Ver- und Entsorgungsunternehmen sind über das geplante Bauvorhaben informiert. Der Wasserverband Strausberg-Erkner wird vor dem Straßenbau die Trinkwasserhauptleitungen erneuern; in welcher Länge wird zurzeit noch geprüft. Die Telefonmasten mit den Freileitungen der Telekom bleiben im Rahmen des Bauvorhabens unberührt.

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. Dazu ist die Kennzeichnung der Mülltonnen mit der Grundstücksnummer erforderlich.

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 Stahlbeton- oder Stahlgittermasten und haben meistens Lichtpunktabstände von 70 m und oftmals mehr. 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, Bauausfüh-



rung 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.

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 5 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 vorgesehene Straßenbeleuchtung in der Stienitzallee die Planung vom Ingenieurbüro Henschel und Pangert, Eggersdorf vor. Es werden Leuchten des Typs Schwaben IV der Firma 2 K verwendet, wie sie bereits in anderen Anliegerstraßen errichtet wurden. Es handelt sich um reseda-grüne Bogenleuchten (wie z. B. in der Helvetiastraße). 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 unterschiedlichen Mastabstände nicht gibt. In den Lampen sind Spiegel angeordnet, die das Licht in Richtung Fahrbahn lenken. Ein weiterer Spiegel soll eingebaut werden, um das rückwärtige 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 Stienitzallee sollen **15 Leuchten** auf der Nordseite installiert werden. Die bisherige Beleuchtung (9 Leuchten auf Betonmasten) befindet sich auf der südlichen Fahrbahnseite nahe der Grundstücksgrenzen. Die Strommasten der alten Straßenbeleuchtung werden mit der Erneuerung der Straßenbeleuchtung zeitgleich entfernt.

4. Vorstellung der vorläufigen Beitragsberechnung

Straße

Frau Beyer stellt die Berechnung der Kostenbeteiligung der Anlieger vor. Da die Fahrbahn erstmalig hergestellt wird, ist dafür die Erschließungsbeitragssatzung anzuwenden. Sie weist darauf hin, 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 für alle Grundstücke angesetzt, auch da wo im Bestand nur ein eingeschossiges Gebäude vorhanden ist. In der Stienitzallee können alle Grundstücke mit max. zwei Vollgeschossen bebaut werden. Das entspricht einem Nutzungsfaktor von 1,3. Für Gewerbebetriebe erhöht sich der Nutzungsfaktor um 0,5.



Bei Grundstücken, die durch mehrere Anlagen erschlossen sind (sogenannte Eckgrundstücke), wird die ermittelte Berechnungsfläche nur zu Dreiviertel zugrunde gelegt. Ausgenommen von dieser Vergünstigungsregelung sind gewerblich genutzte Grundstücke.

Die vorliegenden geschätzten Kosten für die Stienitzallee betragen bei einer Fahrbahnbreite von 4,75 m 320.000 €. Der Beitragssatz liegt bei 6,05 €/m². Für ein **Beispielgrundstück von 1.000 m²** ergibt sich daraus für die Beitragspflichtigen ein **vorläufiger Beitrag** in Höhe von **ca. 7.865 €**.

Straßenbeleuchtung

Bei der Erneuerung der Straßenbeleuchtung handelt es sich um eine Ausbaumaßnahme, da die Straßenbeleuchtung bereits vor dem 03.10.1990 vorhanden war. Hier ist für die Beitragsberechnung die Satzung über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen (StrABS) anzuwenden. Bei Grundstücken, die durch mehrere Anlagen erschlossen sind (sogenannte Eckgrundstücke), tragen hier die Beitragspflichtigen Dreiviertel und die Gemeinde ein Viertel des Beitrages. Dies gilt jedoch nicht bei gewerblicher oder teilweise gewerblicher Nutzung.

Die geschätzten Kosten betragen für die Beleuchtung in der Stienitzallee ca. 44.000 €. Für ein **Beispielgrundstück von 1.000 m²** ist mit einem vorläufigen Beitrag in Höhe von **ca. 754 €** zu rechnen.

Angaben zu jedem Einzelnen können gern telefonisch oder auch persönlich 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 der Erschließungsbeitragssatzung § 12* 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 Finanzabteilung (Kämmererei) wenden, die die Voraussetzung für eine Stundung bzw. Ratenzahlung prüft. Bei der Straßenbeleuchtung werden keine Vorausleistungsbescheide erhoben.

Sobald alle Unternehmerrechnungen 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 (Auftragssumme) 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.



5. Diskussion

Folgende Fragen bzw. entwurfserhebliche Stellungnahmen wurden abgegeben:

Frage: Die versiegelte Fläche ist in der Größe nicht identisch mit der Muldenfläche. Was macht Sie so sicher, dass es nicht zu einer Überschwemmung kommen kann? Antwort: Eine Mulde kann mehr Wasser aufnehmen als eine versiegelte Fläche. Im Rahmen der Planung werden Entwässerungsberechnungen durchgeführt. Die so berechneten Mulden können mit Sicherheit die anfallende Regenmenge eines Starkniederschlagsereignisses (mit 5jähriger Wiederkehrzeit) vollständig aufnehmen. Bei einer Asphaltbefestigung ist auch die Oberflächenverdunstung zu berücksichtigen. Die Mulden sollen relativ flach aber großflächig hergestellt werden, damit eine möglichst große Aufnahmefläche vorhanden ist. Als Beispiel können Sie sich gern die Kastanienallee in Eggersdorf ansehen.

Frage: Die Fahrbahn soll von Fahrzeugen und Fußgängern gleichermaßen benutzt werden. Wenn auf der Fahrbahn ein Auto parkt, wo sollen dann die Fußgänger laufen? Er kann sich nicht vorstellen, wie das funktionieren soll. Antwort: Die Fahrbahn wird in einer Breite von 4,75 m asphaltiert und als Mischverkehrsfläche für Autos, Radfahrer und Fußgänger hergestellt. Die Stienitzallee ist eine Anliegerstraße in einer Tempo-30-Zone. Wenn ein Fahrzeug auf der Straße parkt, muss immer für Rettungsfahrzeuge eine Durchfahrtsbreite von 3 m frei bleiben. Ein Fußgänger kann ganz bequem an dem parkenden Auto vorbei laufen. Sollte ihm in dem Moment ein Fahrzeug entgegen kommen, greift die Regel der gegenseitigen Rücksichtnahme; entweder wartet er die Sekunden, bis das Auto vorbeigefahren ist oder das Fahrzeug lässt den Fußgänger zunächst am parkenden Auto vorbeilaufen. Das funktioniert seit Jahren in den neu gebauten Straßen. In manchen Straßen sieht man im Sommer von Kindern den Asphalt mit Kreide bemalt oder sie fahren mit Roller und Inliner auf der Fahrbahn. Jeder Fahrzeugführer erkennt die Kinder auf der Fahrbahn und kann vorsichtig daran vorbei fahren.

Frage: In dem Abschnitt zwischen Helvetiastraße und Straße An der Forst besteht bei den nördlich gelegenen Flurstücken 827 bis 831 seit Jahren ein akutes Entwässerungsproblem. Im Extremfall fließt das Wasser durch das einseitige Dachgefälle in Richtung ihrer Grundstücke. Die Mulden können irgendwann das Wasser nicht mehr fassen und das Wasser fließt auf ihre Grundstücke. Könnte in diesem Bereich nicht die Fahrbahn statt dem Quergefälle im normalen Dachgefälle hergestellt werden, damit die Fahrbahn zu beiden Seiten in Mulden entwässern könnte. Antwort: Grundlage für die Planung der Mulden ist die bereits erwähnte Entwässerungsberechnung. Demnach ist auch mit dem vorgesehenen einseitigen Dachgefälle die ordnungsgemäße Fahrbahntwässerung in die Mulden gewährleistet. Zusätzlich sind auf dieser Fahrbahnseite Muldeneinläufe vorgesehen, die das Wasser gezielt von der Fahrbahn in die Mulden leiten sollen. Im Bereich der Zufahrten werden statt der Tiefborde Rundborde gesetzt, die das Wasser von den Zufahrten zu den Mulden führen. Bei einer Grundstückszufahrt ist zusätzlich im Bereich der Zufahrt ein Muldeneinlauf vorgesehen, damit überschüssiges Wasser nicht auf das Grundstück fließt.

Frage: Ein Anwohner lässt aufgebracht seinem Ärger freien Lauf über die Tatsache, dass sie 90 % der Kosten für den Straßenbau zahlen sollen; dass es beschämend sei, dass die Gemeinde das nicht bezahlt, sondern über das Geld der Anlieger bestimmt und dass es beschämend sei, dass sie überhaupt hier sitzen. Die Gemeinde sei nicht gezwungen Straßen zu bauen. Andere Gemeinden stellen ihr Bauprogramm zurück, wenn ein Großteil der Anlieger die Straße nicht möchte. Und sie möchten die Straße nicht! Antwort: Es steht Ihnen frei, zum Straßenbau oder der vorgestellten Planung Ihre Stellungnahme mündlich oder schriftlich abzugeben. Das Straßenbauprogramm wurde unter mehrmaliger Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet. Die Anwohner wurden befragt und hatten die Möglichkeit, Stellungnahmen dazu einzureichen. Im November 2011 wurde das Straßenbauprogramm durch die Gemeindevertretung beschlossen. Wir haben heute den Auftrag, den Anliegern die erste Entwurfsplanung vorzustellen und ggf. Anregungen zu berücksichtigen.

Verschiedene Anwohner meldeten sich dazu zu Wort: Wo sind denn heute die Gemeindevertreter? Die müssten heute hier sein! Vor Jahren hat sogar der Bürgermeister teilgenommen. Es wäre schön, wenn Ihr Arbeitgeber heute hier wäre. Wenn sie teilnehmen würden, könnte man gemeinsam erst einmal darüber diskutieren. Die Stienitzallee funktioniert doch so wie sie ist. Wie stehen die Chancen, den Bau unserer Straße zu verschieben? Antwort: Heute geht es nicht um die Diskussion, ob die Straße gebaut wird oder nicht. Die von Ihnen gewünschte Diskussion fand bereits vor dem Beschluss des Straßenbauprogrammes statt. Wir haben heute den Auftrag, Ihnen die Planung vorzustellen.



Fragen verschiedener Anwohner: Die Berechnung des Beitrages erfolgt bei einer erstmaligen Herstellung der Straße nach Erschließungsbeitragsrecht. Eine Erschließungsstraße ist, wenn sie befahrbar ist, Entwässerungsanlage und Gehwege vorhanden sind. Könnte man die Straße als erschlossen definieren? Die Stienitzallee wurde in den 80er Jahren einmal grundlegend mit Recycling befestigt. Die Straße wird regelmäßig von 30-Tonnern befahren und die hält. Antwort: Eine erstmalig hergestellte oder grundhaft ausgebaute Straße beinhaltet laut Rechtsprechung die fachgerechte Herstellung einer Straße nach bestimmten Regeln der Ingenieurkunst. Es handelt sich um die Herstellung eines Ingenieurbauwerks, das auch bestimmte Herstellungsmerkmale erfüllt. Das beinhaltet u. a. die erstmalige fachgerechte Herstellung des Straßenkörpers einschließlich des Unterbaus, die Befestigung der Oberfläche, die erstmalige fachgerechte Herstellung von Entwässerungseinrichtungen. Der in der Straße genannte vorhandene Schmutzwasserkanal hat nichts mit der Entwässerungsanlage einer Straße zu tun. Die Stienitzallee ist nicht grundhaft ausgebaut, nur weil die Fahrbahn vor Jahren mit Schotter befestigt und Entwässerungsmulden empirisch angelegt wurde. Es wurden bereits Baugrunduntersuchungen durchgeführt, die keinen Hinweis auf einen vorhandenen grundhaften Straßenbau ergaben. Unter einer Auffüllung von ca. 40 cm Schotter stehen Mittelsande und darunter Geschiebelehm an. Mitarbeiter des Bauhofs, die kürzlich die Straße „geschoben“ haben, geben die Schotterstärke mit durchschnittlich 5 cm an.

Frage: Es gibt aber in der Stienitzallee bereits Entwässerungsanlagen. Man sieht die Gullys in der Fahrbahn. Antwort: Die Schachtdeckel sind vom Schmutzwasserkanal. Da sollte möglichst kein Wasser von der Fahrbahn hineinlaufen. Ein grundhafter Straßenausbau mit Entwässerungsanlagen ist hier noch nicht erfolgt.

Frage: Die Definition Erschließung und Ausbau ist im Baugesetzbuch § 127 geregelt? Gibt es Vergleichsurteile, die ihr zur Verfügung gestellt werden können? Antwort: In dem Paragraph ist das nicht geregelt. Das ergibt sich aus der Rechtsprechung. Dazu gibt es Urteile. Die können wir Ihnen gern zur Verfügung stellen.

Frage: Gibt es einen Unterschied zwischen dem Straßenbauprogramm und dem Ausbauprogramm? Antwort: Es gibt nur ein Straßenbauprogramm. Das beinhaltet den Straßenbau der noch unbefestigten Fahrbahnen und die Erneuerung der Straßenbeleuchtung. Falls die gesetzliche Situation zur Beitragsabrechnung gemeint ist, gibt es einmal das Erschließungsbeitragsrecht für alle erstmalig herzustellenden Fahrbahnen und Beleuchtungen und es gibt das Straßenbaubeitragsrecht für die Erneuerung und Verbesserung bereits grundhaft ausgebaute Straßen und vorhandener Straßenbeleuchtung.

Frage: Warum wird mit zweierlei Maß gemessen? Andere haben ihre Straßen kostenlos bekommen! Antwort: Sie beziehen sich vermutlich auf die provisorisch befestigten Straßen. Das war vor Jahren nur eine vorübergehende Lösung. Wenn diese provisorisch befestigten Straßen in einigen Jahren einmal grundhaft ausgebaut werden, dann sind auch die Anlieger so wie Sie an den Kosten zu beteiligen.

Frage an Herrn Paulat: Uns wurde gesagt, es gibt ein Straßenbauprogramm, das von der Gemeindevertretung beschlossen wurde. Was passiert, wenn wir Bürger mehrheitlich sagen: Nein, wir wollen den Bau unserer Straße nicht? Antwort: Auch wenn die Anwohner dieser Straße das mehrheitlich nicht wollen, wird der Gemeindevertreterbeschluss nicht einfach so aufgehoben. Die Gemeindevertretung (bestehend aus 23 Vertretern) trägt die Verantwortung für 15.000 Einwohner. Sie fasst Beschlüsse und dabei geht es nicht darum, was der Einzelne wünscht, sondern was der Mehrheit der Gemeinde (Gemeinnutz) dient. Als Gemeindevertreter muss ich zu meinem Beschlüssen stehen. Das Straßenbauprogramm wurde unter mehrfacher Beteiligung der Öffentlichkeit von der Gemeindevertretung beschlossen. Das Programm ist seit Jahren bekannt und die Anwohner konnten sich darauf einrichten. Die Wielandstraße beispielsweise sollte in diesem Jahr gebaut werden. Die Beiträge der Anwohner lagen bei ca. 11.000 €. Eine Initiative der Anwohner hat den Straßenbau abgelehnt. Die Gemeindevertretung hat daraufhin den Straßenbau zwar auf 2024 verschoben, aber nicht gestrichen. Dieses Jahr wird daher in der Wielandstraße nur die Grabenverrohrung der Regenentwässerung im Rahmen der Instandhaltung saniert. Die Preisentwicklung im Bau war bereits überfällig und zu erwarten. Ob der Straßenbau in 5 Jahren günstiger ist, ist stark zu bezweifeln.

Frage an Herrn Paulat: Wie positionieren Sie sich zu den öffentlichen Diskussionen zur Abschaffung der Ausbaubeiträge? Strausberg hat beschlossen, das Straßenbauprogramm auszusetzen, so lange es keine veränderte rechtlich Situation gibt. Antwort: So lange es keine gesetzliche Veränderung vom Land gibt, wird auch keine Veränderung durch die Gemeindevertretung vorgenommen werden.



In Berlin wird der Straßenbau von der Stadt getragen. Das ist aber Landesrecht Berlin. Wie das Land Brandenburg entscheiden wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt schwer einzuschätzen. Die Aussicht auf die Streichung der Ausbaubeträge ist derzeit relativ gering, da dann die Kommunen finanzielle Unterstützung durch das Land Brandenburg erhalten müssten. Es bleibt fraglich, ob das Land diese Gelder zur Verfügung hat.

Frage: Es sind ja jetzt schon Planungskosten entstanden. Wer würde die bezahlen, wenn die Straße nun doch nicht gebaut werden würde? Antwort: Die Gemeinde bezahlt die Ingenieurbüros entsprechend des Planungsstandes.

Frage: Sie sprechen bei der Beitragsberechnung von einer möglichen Bebauung. Was ist damit gemeint? Antwort: Für die Beitragsberechnung ist das zulässige Maß der baulichen Nutzung und nicht das bestehende maßgeblich. Um eine gerechte Beitragsberechnung durchführen zu können, sind zunächst alle Grundstücke so zu betrachten, als wenn keine Bebauung vorhanden ist. Danach sind alle einheitlich nach dem *zulässigen* Maß der baulichen Nutzung und nicht nach dem bestehenden zu bewerten. Das bedeutet z. B., wenn in der ganzen Straße eine zweigeschossige Bebauung zulässig ist (wie in der Stienitzallee), wird dies auch da angesetzt, wo im Bestand nur ein eingeschossiges oder auch kein Gebäude vorhanden ist.

Frage: Wie kommen Sie auf den Beitrag für das 1.000 m² großes Beispielgrundstück? Antwort: Zunächst wird die **Nutzfläche** ermittelt, indem die Grundstücksfläche (laut Grundbucheintrag – hier beispielsweise 1.000 m²) mit dem maßgeblichen Nutzungsfaktor 1,3 (für eine zulässige zweigeschossige Bebauung) vervielfacht wird. Der **Beitragssatz** errechnet sich, indem der umlagefähige Aufwand (Gesamtkosten abzüglich Anteil der Gemeinde) durch die Gesamtsumme aller Nutzflächen geteilt wird. Dieser beträgt in der Stienitzallee **6,05 €/m²**. Der **Beitrag** ergibt sich dann durch die Multiplikation von Nutzfläche und Beitragssatz.

Frage: Wozu ist der Beitragssatz erforderlich? Antwort: Der Beitragssatz beinhaltet die errechneten Kosten pro Quadratmeter Nutzfläche.

Frage: Kann man in die Kostenschätzung Einblick nehmen? In welchem Verhältnis stehen Materialkosten und Personalkosten? Er möchte sich gern erkundigen, wie sich die Kosten zusammensetzen. Antwort: Für die Kostenschätzung wurden die Ausschreibungsergebnisse der vergangenen Jahre und Erfahrungswerte anderer Objekte als Grundlage genommen.

Frage: Bei der 1. Fortschreibung des SBP wurden noch Kosten von 240.000 € genannt. Bei der 2. Fortschreibung betragen die Kosten 300.000 €. Was sind die Gründe für diese Kostensteigerung? Antwort: Das Straßenbauprogramm wurde 2011 beschlossen. Die damalige Schätzung der Baupreise erfolgte 2009/2010 relativ zurückhaltend und verschiedene wesentliche Leistungen wurden bei der Kostenschätzung nicht berücksichtigt. Inzwischen gibt es eine 2. Fortschreibung des SBP, in der die Baukosten für die Stienitzallee den deutlich gestiegenen Baukosten angepasst auf 300.000 € geschätzt wurde. Es wäre nicht ehrlich und fair, Ihnen heute die alten unrealistischen Kosten zu präsentieren und Sie später nach der Ausschreibung und Auftragserteilung mit den realen Kosten zu überraschen.¹

Frage: Sind das jetzt die konkreten Kosten? Antwort: Das ist nur eine erste Kostenschätzung. Später bei der Beitragsberechnung werden die tatsächlich erbrachten und abgerechneten Baukosten berücksichtigt. 2018 wurden 7 Straßen gebaut. In 5 Straßen lagen die Angebote unter der Kostenschätzung. Die Abrechnung erfolgte in Höhe der Auftragssumme bzw. leicht darunter. In 2 Straßen lagen die Auftragssummen über der Kostenschätzung. In der Kurzen Straßen waren es 21 % Differenz. Die Abrechnung konnte dann jedoch in Höhe der Kostenschätzung erfolgen. Die Gravenhainstraße in Petershagen war 4 % teurer als der Auftrag. Tendenziell ist es so, dass wir zum Auftragswert und auch leicht darunter abrechnen können.

Frage: Kann man den Beitrag auch stunden lassen? Ist eine Ratenzahlung möglich? Antwort: Ja, das ist möglich. Dazu muss man sich an die Finanzabteilung (Kämmerei) wenden, die die Voraussetzung für eine Stundung bzw. Ratenzahlung prüft. Es besteht auch die Möglichkeit, mit der Gemeinde eine Ablösevereinbarung für Fahrbahn und Beleuchtung zu schließen.

¹ Ergänzung: Bei der 1. Fortschreibung betragen die geschätzten Kosten 270.547 €.



Frage: Werden auch die beiden unbebauten Grundstücke zur Beitragsbezahlung herangezogen?

Antwort: Ja, alle Grundstücke - ob bebaut oder unbebaut - werden in gleicher Weise berücksichtigt.

Frage: Wie ist die Erfahrung mit Vandalismus an diesen Lampen? Antwort: Wir hatten einen Fall, wo die Glasglocke an einer Lampe schwarz angemalt wurde. Ansonsten kommt Vandalismus kaum vor. Manchmal wurde eine Lampe bei einem Unfall in Mitleidenschaft gezogen.

Frage: Das genannte Lampenmodell wird ja flächendeckend im Ort verbaut. Seit wann wird die verbaut. Man könnte ja meinen, die Herstellerfirma verdient gut daran. Was wurde getan, um die Kosten so gering wie möglich zu halten? Antwort: Seit 2011 wird dieses Modell verwendet. Wir haben seit Jahren sehr stabile Preise. Es gibt einen kleinen Kreis von Installationsfirmen, die untereinander im Wettbewerb stehen und aufgrund dessen günstige Konditionen anbieten. Aufgrund der regelmäßigen Abnahmemenge gewährt die Herstellungsfirma Rabatte, die wir bei einem ständigen Herstellerwechsel nicht erhalten würden. Auch für die spätere Wartung ist ein einheitlicher Lampentyp kostengünstiger. Anderenfalls muss für die unterschiedlichen Lampentypen jeweils das passende Material vorgehalten werden. Im vergangenen Jahr hatten wir erstmalig Lieferprobleme. Der Herstellerfirma war die Gussform für die Glasglocke kaputt gegangen. Zur Überbrückung wurden in der Donau- und Rheinstraße Glasglocken aus Milchglas installiert. Im Frühjahr werden die Anwohner befragt, ob diese gegen Glasglocken aus Klarglas ausgetauscht werden sollen. Ein Anwohner aus der Donaustraße meldete sich bereits unaufgefordert und teilte uns mit, dass er das Milchglas besser findet.

Frage: Es wurde im Vortrag dargestellt, dass die Verbrauchswerte mit der Installation der LED-Technik gesunken sind. Ihn interessiert, wieviel dafür aufgewendet wurde, um dieses Ergebnis zu erzielen. Antwort: Diesen Wert haben wir jetzt hier nicht parat. Den kann ich Ihnen aber gern zur Verfügung stellen. Aus dem Stand weiß ich nur, dass die Umrüstung gleichen Lampentyps von Natrium-Dampf- auf LED-Leuchten sich nach 2,2 Jahren bezahlt macht.

Frage: Wieviel Prozent der Lampen wurde bereits in Petershagen/Eggersdorf umgerüstet. Die Zahl benötigt er, um das Verhältnis ausrechnen zu können. Es wurde ja schon in vielen Straßen die Beleuchtung erneuert. Er hatte eine größere Einsparung erwartet. Antwort: Wenn gewünscht, können wir Ihnen die Zahlen gern mitteilen.

Frage: Werden die Zufahrten wie in der Schillerstraße befestigt? Antwort: In der Schillerstraße wurden die Zufahrten nur mit neuem Schottermaterial auf eine Tiefe bis zu 2 m an die neue Fahrbahnhöhe angeglichen. So ist es auch in der Stienitzallee geplant.

Frage: Es sind bereits zwei Zufahrten vorhanden. Bleiben die Zufahrten so oder sind hier Mulden vorgesehen? Antwort: Bereits befestigte Zufahrten bleiben unberührt. Hier erfolgt nur die eben genannte Anpassung an die neue Fahrbahnhöhe. Es werden auch keine Entwässerungsmulden vor vorhandene Zufahrten hergestellt.

Frage: Werden die Borde nur im Bereich der Zufahrten gesetzt? In anderen Straßen gibt es keine Borde. Antwort: Zur Vermeidung der Abbruchkante wird die Fahrbahn beidseitig in Borde gefasst. Im Bereich der tiefer gelegenen Zufahrten werden statt Tiefborde Rundborde zur Ableitung des Regenwassers gesetzt. Die Straßen ohne Borde sind provisorisch befestigte Fahrbahnen.

Frage: Finden die Ausschreibungen deutschlandweit oder europaweit statt? Antwort: Es wird eine öffentliche Ausschreibung deutschlandweit geben. Die Auftragssumme ist zu klein, um eine europaweite Ausschreibung durchzuführen.

Frage: Könnte man nicht die Ausschreibungen aller geplanten Straßen bündeln und europäisch ausschreiben? Antwort: Eine europaweite Ausschreibung erfolgt erst ab ca. 5 Mio. Auftragswert. Im Tiefbau ist es daher noch nicht üblich. Selbst bei unseren deutschlandweiten öffentlichen Ausschreibungen beteiligen sich kaum Baufirmen aus anderen Bundesländern.

Frage: Laut Straßenbauprogramm sollte die Stienitzallee mit einer 4 m breiten Fahrbahn gebaut werden. Warum wird die jetzt 4,75 m breit gebaut? Antwort: Auf die 4 m breite Fahrbahn wurde nicht näher eingegangen, da die Straßen fast ausschließlich nur noch 4,75 m breit gebaut werden, sofern die verfügbare Straßenverkehrsfläche das ermöglicht. Der Kostenunterschied zwischen einer 4 m und 4,75 m breiten Fahrbahn liegt bei etwa 5 %. Das entspricht durchschnittlich in etwa 400 €. Der Komfort ist aber bedeutend größer. Bei einer 4,75 m breiten Fahrbahn ist das Parken auf der Fahrbahn



möglich. Und wenn die Medienträger und der Landkreis um Stellungnahme zu den Straßenbauvorhaben gebeten werden, wird beispielsweise seitens der Abfallbehörde eine Fahrbahnbreite von 4,75 m vorgegeben.

Frage: Wann wurde die Helvetiastraße gebaut? Antwort: 2014 wurde die gebaut.

Frage: Die Helvetiastraße ist 4 m breit gebaut worden und trotzdem parken dort die Fahrzeuge auf der Fahrbahn. Warum greift da die Gemeinde nicht ein? Hier müssten Parkverbotschilder aufgestellt werden. Antwort: Die Helvetiastraße wurde 2013 mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m gebaut. Das Parken unter Inanspruchnahme des Tiefbords oder in geringem Umfang des Bankettstreifens ist erlaubt.

Frage: Wieviel Bäume werden wegen des Straßenbaus gefällt? Antwort: Keine. Eine Robinie hat eine starke Schräglage und wird ggf. deshalb entnommen. Aber es sind keine Baumfällungen aufgrund des Straßenbaus notwendig.

Herr Dommitzsch fasst die wesentlichen technischen Hinweise zusammen und sichert zu, gemeinsam mit den Planern der Straße und Straßenbeleuchtung die vorgetragene technische Lösung kritisch zu überdenken hinsichtlich 1. der Fahrbahntwässerung zwischen der Helvetiastraße und Straße An der Forst sowie 2. der Installation der Straßenbeleuchtung auf den vorhandenen Stahlbetonmasten.

Abschließend wurde eine **Tendenzabstimmung** zu dem vorhandenen alten **Gehweg** durchgeführt. Es wurde darauf hingewiesen, dass die letztendliche Entscheidung durch die Gemeindevertreter getroffen wird, es aber versucht wird, die Wünsche der Anwohner weitestgehend zu berücksichtigen. Die Abstimmung, ob der Gehweg unverändert erhalten bleiben oder aufgenommen und begrünt werden soll, hatte ein unentschiedenes Ergebnis. Es wurde vorgeschlagen, die Anwohner, die unmittelbar in dem betreffenden Abschnitt wohnen, schriftlich dazu zu befragen.

6. Ausblick

Herr Dommitzsch erläutert das weitere Vorgehen. Zunächst wird das Protokoll geschrieben und möglichst zeitnah ins Internet gestellt. Stellungnahmen der Anwohner 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. März 2019** 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 **29. April 2019** stattfinden. Dann wird die überarbeitete Planungsfassung besprochen und zur Beschlussfassung in die Gemeindevertretung empfohlen.

Die Gemeindevertretung kann dann voraussichtlich in ihrer Sitzung am **23. Mai 2019** in der Aula der FAW-Schule über das Projekt abstimmen und einen Planungsbeschluss fassen.

Danach wird die Planung vervollständigt, alle Genehmigungen eingeholt und eine öffentliche Ausschreibung vorbereitet. Diese soll im Winter stattfinden, damit günstige Baupreise gesichert werden können. Ende Januar bzw. Anfang Februar 2020 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 2020 der Auftrag an das Bauunternehmen erteilt werden

Voraussichtlicher Baubeginn ist in dann etwa Ende April/Anfang Mai 2020. Ca. eine Woche vor Baubeginn werden die Anwohner von der bauausführenden Firma informiert. Die Bauzeit beträgt in etwa 3 Monate.

Protokoll: Gudrun Lehmann