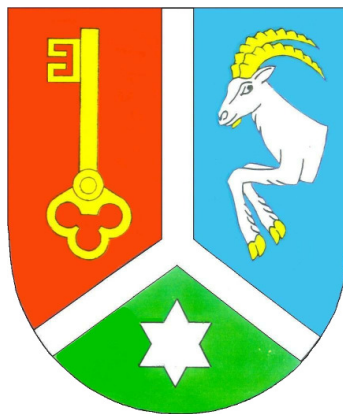


Gemeinde Petershagen/Eggersdorf

**STRAßENBAUPROGRAMM 2020
1. FORTSCHREIBUNG 2014**



**Endfassung gemäß Gemeindevertreterbeschluss
vom 18.09.2014**

1. FORTSCHREIBUNG DES STRAßENBAUPROGRAMMS 2020

Vorbemerkung

Das Straßenbauprogramm 2020 wurde im November 2011 für die unbefestigten Anliegerstraßen beschlossen. Anliegerstraßen sind Straßen, Wege und Plätze, die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch private Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen (§ 6 Straßenausbaubeitragssatzung). 2013 wurde in den ersten 7 Straßen der Straßenbau einschließlich Erneuerung der Beleuchtung umgesetzt. In weiteren, bereits befestigten Straßen wurde zudem mit der Erneuerung der Straßenbeleuchtung begonnen. 2014 werden weitere 8 Straßen gebaut, für 2015 sind ebenfalls 8 Straßen in Planung.

Die Erfahrungen mit der Durchführung des Straßenbaus in 2013, den durchgängigen Kostensteigerungen gegenüber den Darstellungen im Straßenbauprogramm und die ersten Rückmeldungen zu den gebauten Fahrbahnbreiten führten zu der Formulierung folgender Zielstellungen:

- Der gemeindliche Rahmen der finanziellen und personellen Leistungsfähigkeit soll nicht überschritten werden.
- Die Bürger sollen über die auf sie zukommenden finanziellen Belastungen ausreichend informiert werden.
- Die Reihenfolge des Straßenbaus soll die Verkehrsbedeutung der einzelnen Straßen stärker berücksichtigen.
- Der Ausbaustandard soll auch langfristig für alle Beteiligten zufrieden stellend sein.

Inhalt

1. Anzahl und Reihenfolge der Straßenbaumaßnahmen

Aufgrund der verzeichneten Kostensteigerungen im Straßenbau erhöht sich nicht nur die Belastung für die Bürger, sondern auch für die Gemeinde. Neben der Übernahme der Eigenanteile streckt sie die Planungs- und Baukosten zunächst vor. Dies muss im Haushalt der Gemeinde abgesichert sein. Das Straßenbauprogramm sah bisher ein jährliches Investitionsvolumen von ca. 2 Mio. € vor. Dies soll auch unter Berücksichtigung der Kostensteigerungen zukünftig nicht überschritten werden.

Die personelle Leistungsfähigkeit ist abhängig von den zur Verfügung stehenden Personalkapazitäten und dem Aufwand, der hinsichtlich Bürgerbeteiligung und Gremienarbeit betrieben wird. Maßgeblich ist auch, wie viele Straßenbauvorhaben es noch außerhalb des Programms gibt, die bearbeitet werden müssen. Dies sind z.B. Straßen innerhalb von B-Plangebieten oder größere Sanierungsvorhaben wie die Landhausstraße. Dazu kommen noch diverse Gehwege, die Straßenbeleuchtungsvorhaben aus dem Programm und die Straßenunterhaltung.

Die 1. Fortschreibung des Straßenbauprogramms sieht eine zeitliche Streckung bis 2022 vor. Bei der Neufestlegung der Reihenfolge des Straßenbaus wurde sich grundsätzlich an der bestehenden Reihenfolge orientiert, Sackgassen oder kleine Straßen im kommunalen Randbereich wurden aber beispielsweise eher verschoben. Ein quartiersweiser Straßenbau wird wegen der hohen Belastung von Eckgrundstückseigentümern und der Erreichbarkeit der Grundstücke während der Bauzeit auch weiterhin nicht befürwortet. Es wurde aber darauf geachtet, welche Straßen im räumlichen Zusammenhang stehen und zusammen ausgeschrieben und gebaut werden können, um Kosten zu sparen. Punktuell ist die Belastung von Eckgrundstückseigentümern daher leider nicht vermeiden.

Die aktuelle Reihenfolge des Straßenbaus ist im „Teil B – Plan des Straßenausbaus - zeitlicher Ablauf“ dargestellt sowie den dazugehörigen Listen zu entnehmen, die die entsprechenden Teile des Straßenbauprogramms ersetzen.

2. Anzahl und Reihenfolge der Straßenbeleuchtungsmaßnahmen

Für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung 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. Um dem Sicherheitsbedürfnis der Bürger gerecht zu werden, soll der bisher geplante Standard einer DIN-gerechten Straßenbeleuchtung beibehalten werden. Um Energie zu sparen, sollen Möglichkeiten zum Abdimmen in verkehrsschwachen Zeiten (23.00 bis 5.00 Uhr) vorgehalten werden.

Der Zeitplan zur Erneuerung der Straßenbeleuchtung wurde ebenfalls bis 2022 gestreckt. Auch hier wurden Synergieeffekte mit anderen Straßen oder dem Straßenbau berücksichtigt.

Die aktuelle Reihenfolge der Erneuerung der Straßenbeleuchtung ist im „Teil C – Plan Straßenbeleuchtung“ dargestellt sowie den dazugehörigen Listen zu entnehmen, die die entsprechenden Teile des Straßenbauprogramms ersetzen.

3. Querschnitte

Die den einzelnen Straßen zugeordneten Querschnitte aus dem Straßenbauprogramm (Varianten 1-4) sollen zukünftig zwar als Orientierung dienen, aber keine Festlegung darstellen. Die Ermittlung einer geeigneten Straßenraumaufteilung unter Berücksichtigung der individuellen Begebenheiten auch unter gestalterischen Gesichtspunkten ist als Teil der Planungsaufgabe in jeder einzelnen Straße zu betrachten. Ziel soll es sein, Lösungen zu finden, die die erforderliche Funktionalität der Straße gewährleisten, die finanziellen Belastungen der Bürger berücksichtigen und die zukünftig zu erwartenden Unterhaltungsarbeiten möglichst minimieren.

Die im Straßenbauprogramm enthaltenen Anliegerstraßen werden vorrangig durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner charakterisiert. Sie werden aufgrund ihrer nur kleinstäumigen Verbindungsfunktion in die niedrigste Kategorie und Belastungsklasse (geringster Schwerlastverkehrsanteil) eingeordnet.

Für die Ermittlung der notwendigen Ausbaubreiten sollen die in den technischen Richtlinien für Begegnungsverkehre enthaltenen Empfehlungen umgesetzt werden.

Der Raumbedarf für Begegnungsfälle dient der Überprüfung der funktionalen Eignung von Entwürfen z.B. bei Wohnwegen und Wohnstraßen. Für den Begegnungsfall PKW / PKW wurden 4,75 m ermittelt, für den Begegnungsfall PKW / LKW 5,55 m, bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen 4,10 m bzw. 5,00 m.

Wohnstraßen in ländlich geprägten Gebieten und Siedlungen können als Mischfläche gestaltet werden. Hier ist der Begegnungsfall Pkw/Pkw mit verminderter Geschwindigkeit maßgebend. In diesen Straßen ist die Verkehrsbelastung gering, Lkw-Verkehr beschränkt sich auf seltene Ver- und Entsorgungsfahrten (Möbelwagen, Müllfahrzeuge). Diese Begegnungsfälle müssen zwar möglich sein, sind jedoch für die Fahrbahn- bzw. Fahrgassenbreite nicht maßgeblich. Bei Anordnung von Ausweichstellen in übersichtlichen Abständen kann die Regel-fahrgassenbreite 4 m betragen. Ansonsten werden als Breite der Fahrgasse 5 m empfohlen.

Die in den Varianten 1, 3 und 4 des Straßenbauprogramms enthaltene Breite der Fahrbahn bzw. Mischverkehrsfläche beträgt 4,75 m, in der Variante 2 beträgt die Breite 4,0 m. An die

Fahrbahn schließen sich jeweils 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 ist ein Standardmaß beim Bau von Anliegerstraßen und wird auch in den Nachbargemeinden verwendet. Unter Inanspruchnahme der Tiefborde und, in geringem Umfang, auch der überfahrbaren Bankettstreifen, sind Sonderbegegnungsfälle mit LKW-Verkehr bei verminderter Geschwindigkeit ebenso möglich wie das Parken auf der Fahrbahn (so dass eine Durchfahrtsbreite von 3 m für Rettungsfahrzeuge frei bleibt). Dies wirkt gleichzeitig verkehrsberuhigend.

Bei einer Fahrbahnbreite von 4,0 m ist bereits der Regelbegegnungsverkehr PKW / PKW bei verminderter Geschwindigkeit nur unter Inanspruchnahme der Tiefborde möglich. Für Begegnungsfälle mit LKW-Verkehr ebenso wie für das Parken müssten die Bankettstreifen in größerem Umfang in Anspruch genommen werden. Bankette weisen aber eine nach außen hin abnehmende Standfestigkeit auf und sollten daher nur im engeren fahrbahnbegleitenden Bereich überfahren werden. Deshalb sind in den 4,0 m-Straßen in regelmäßigen Abständen Ausweichstellen erforderlich. Der Einschränkung des Komforts gegenüber einer 4,75 m-Fahrbahn steht i.d.R. nur eine geringe Kosteneinsparung gegenüber. Die ersten Erfahrungen mit den in 4,0 m Breite gebauten Fahrbahnen zeigen, dass es zu teilweise sehr erhöhten Beanspruchungen der Bankette kommt.

4. Entwicklung der Kosten

Für die 2013 gebauten Straßen war die Erhöhung der Kosten gegenüber den Angaben aus dem Straßenbauprogramm pro laufender Meter bereits spürbar, für die Straßen 2014 wurden noch maßgeblich höhere Abweichungen ermittelt. Nach Vorlage der Submissionsergebnisse, die in vielen Fällen unter den Kostenschätzungen blieben, beträgt die Zunahme zwischen 20 und 25 %.

Bei den Angaben im Straßenbauprogramm zu den zu erwartenden Beiträgen pro Grundstück gibt es teilweise noch erheblich höhere Abweichungen. Diese Abweichungen beruhen nur zum Teil auf den Preissteigerungen, sondern auch auf ungünstigeren Rahmenbedingungen im konkreten Fall. Dies betrifft zum Beispiel Straßen mit vielen Kreuzungen oder Einmündungen. Weiterhin spielen die konkreten Grundstücksverhältnisse (Größe, Länge der Straßenfronten etc.) eine maßgebliche Rolle bei der Beitragsbescheidung einzelner Straßen. Diese konnten im Straßenbauprogramm nicht berücksichtigt werden. Auch erfordern schlechte Entwässerungsverhältnisse, die erst im Verlauf konkreter Planungen festgestellt werden, weitergehende Maßnahmen, die den Straßenbau verteuern, genauso wie kurze Ausbaustrecken, die in der Regel kostenintensiver sind als längere Straßen.

Diese Erfahrungen, die bereits im ersten Jahr der Durchführung des Straßenbauprogramms gemacht wurden, müssen zukünftig in die Kalkulation eingehen. Um die Bürger auf realistische Beitragshöhen einstellen zu können, hat eine jährliche Überprüfung der tatsächlich im Straßenbau angefallenen Kosten und eine Auswertung hinsichtlich der im Folgejahr für den Bau vorgesehenen Straße zu erfolgen. In Auswertung der Kostenschätzungen der für 2014 geplanten Straßen sowie nach einer Überprüfung der zugrundegelegten Annahmen wurde im Dezember letzten Jahres für 2014 ein durchschnittlicher Beitrag für den Straßenbau von ca. 7.000 € für ein 1.000 m² großes Grundstück ermittelt. Dies wurde inzwischen durch die ersten Kostenschätzungen für die in 2015 geplanten Straßen weitgehend bestätigt. Jede Straße ist jedoch ein Einzelfall und die weitere Preisentwicklung kann nicht abschließend beurteilt werden. Es wird daher darauf hingewiesen, dass die Kostenangaben aus dem Straßenbauprogramm (Stand 2011), insbesondere die tabellarischen Darstellungen der grundstücksbezogenen Beiträge, nicht mehr angewendet werden können.

Die jährliche Auswertung der Kostenentwicklung und die Prognose für das jeweilige Jahr werden in der Ortszeitung veröffentlicht.

5. Geh- und Radwegeplan

Das im Straßenbauprogramm von 2011 dargestellte anzustrebende Geh- und Radwegenetz (Plan des Wegenetzes für Gehwege und Geh-/Radwege) wird mit der 1. Fortschreibung nicht überarbeitet. In den Straßen, in denen fahrbahnbegleitend Gehwege vorgesehen sind, wird zum Zeitpunkt der Planung die Erforderlichkeit eines Gehweges überprüft. Sollte abweichend vom Straßenbauprogramm kein Gehweg mehr für erforderlich gehalten werden, wird dies in einer Planungsalternative dargestellt und zur Diskussion gestellt.

6. Verfahren

Angesichts der z.T. erheblichen Kostensteigerungen des Straßenbaus für die Anlieger gegenüber den Darstellungen im Straßenbauprogramm 2011 wurde in der Gemeindevertretung im Herbst 2013 das Erfordernis gesehen, die im Straßenausbauprogramm 2020 dargestellten voraussichtlichen Kosten jährlich laufend zu aktualisieren. Da die Kostensteigerungen nicht nur die Bürger, sondern auch die Gemeinde betreffen, wurde die Verwaltung aufgefordert, das Straßenbauprogramm unter Berücksichtigung der finanziellen und personellen Leistungsfähigkeit der Gemeinde zu überarbeiten.

In den Sitzungen des Ausschusses für Ortsentwicklung, Wirtschaft und Tourismus im Januar und Februar 2014 wurden Vorschläge der Verwaltung zur zeitlichen Streckung des Bauprogramms und der Erneuerung der Straßenbeleuchtung, zu mehr Flexibilität bei der Festlegung der Straßenquerschnitte und zur Darstellung der Kosten erörtert. In der Gemeindevertretung am 20.3.2014 wurden die vorgelegten Entwürfe zur Bürgerbeteiligung freigegeben.

Die Bürgerbeteiligung fand in Form einer Offenlage (in der Verwaltung und im Internet) vom 25.3. bis zum 17.4.2014 statt. Am 31.3.2014 wurde eine Einwohnerversammlung durchgeführt. Stellungnahmen konnten innerhalb der Offenlagefrist bei der Verwaltung eingereicht werden. Der Ortsentwicklungsausschuss hat am 19.5.2014 die Abwägungsvorschläge der Verwaltung erörtert und abgestimmt. Weitere Erörterungen fanden nach der Kommunalwahl im neu gewählten Ortsentwicklungsausschuss am 28.7.2014 und am 25.8.2014 statt. Die zur Beschlussfassung empfohlene Abwägung und Fassung der 1. Fortschreibung wurden in der Gemeindevertretersitzung am 18.09.2014 behandelt.

Die 1. Fortschreibung des Straßenbauprogramms 2020 wurde in der hier vorliegenden Fassung durch die Gemeindevertretung am 18.09.2014 beschlossen.

Anlage

Verfahren zum Straßenbau gem. Beschluss Nr. 4/56/7/2013 vom 21.02.2013

Straßenerschließungs- und -ausbauvorhaben

(mit Ausnahme von Straßenbeleuchtungsmaßnahmen als Einzelmaßnahme)

Vorschlag zum Verfahren zur Erarbeitung des Bauprogramms

