



Straßenbauprogramm 2020 Straßenbau in 2018

KLEISTSTRAÙE RHEINSTRAÙE DONAUSTRAÙE IM ORTSTEIL PETERSHAGEN

**Anliegerversammlung am Dienstag, den 6. Juni 2017 um 19:00 Uhr
in der Aula der FAW-Schule in Petershagen**

PROTOKOLL

Teilnehmer

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

Straßenplaner: Herr Frommeyer, PFK Bauingenieure Hoppegarten

78 Anlieger bei 89 Grundstücken (24 Donau-, 31 Kleist-, 34 Rheinstraße)

Einführung

Herr Dommitzsch begrüßt alle Anwesenden und stellt die Mitarbeiterinnen der Gemeindeverwaltung sowie Herrn Frommeyer vom Planungsbüro PFK Bauingenieure Hoppegarten vor. Er beginnt mit der Einführung in die Anliegerversammlung zum Bau der Donaustraße, Kleiststraße und Rheinstraße im Ortsteil Petershagen.

Herr Dommitzsch 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.

Grundlagen

Für die Straße

Herr Dommitzsch teilt den Anwohnern mit, dass die Planung auf dem Straßenbauprogramm 2020 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. Das Straßenbauprogramm wurde 2014 überarbeitet, im September wurde die Fortschreibung beschlossen. Die Gemeinde Petershagen/Eggersdorf hat mit der im Jahre 2001 beschlossenen Straßenausbaukonzeption die hier betroffenen Straßen als Anliegerstraßen ausgewiesen.

Für die Straßenbeleuchtung

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.



Planung

Straßenbau

Herr Frommeyer gibt kurz einen Überblick über technische Vorschriften beim Straßenbau und stellt die drei geplanten Projekte vor. Die Bauvorhaben beinhalten die Herstellung der Fahrbahn, das Anlegen von Entwässerungsmulden, die Neugestaltung der Grünflächen und die Erneuerung der Straßenbeleuchtung. Für die Rheinstraße wurden vom Planungsbüro auch Planvarianten mit dem Bau eines Gehweges erstellt.

1. Kleiststraße

Die Kleiststraße beginnt östlich an der Körnerstraße und endet nach ca. 350 m westlich an der Elbestraße. Die Kleiststraße wird vorrangig durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner charakterisiert. Der Ausbauquerschnitt der Straße richtet sich nach der RAST 06. Die Straße wird in die niedrigste Kategorie und Belastungsklasse (geringster Schwerlastverkehrsanteil) eingeordnet. Dementsprechend der Belastungsklasse 0,3 und unter Berücksichtigung der Baugrunduntersuchung ist die Ausbildung des Unterbaus mit einer Gesamtstärke des frostsicheren Aufbaus von 37 cm geplant. Im Einmündungsbereich der Kleiststraße/Rheinstraße wurde bei den Baugrunduntersuchungen eine mächtige Schicht aus tonigem Sand erbohrt. In dem Bereich soll die Ausbildung des Unterbaus mit einer Gesamtstärke des frostsicheren Aufbaus von 60 cm erfolgen.

Das Straßenbauprogramm sieht für die Kleiststraße eine 4,00 m breite Fahrbahn mit Asphaltdecke als Mischverkehrsfläche, mit Bankett, Entwässerungsmulden und Straßenbeleuchtung vor.

In der Vorplanung wurde die Kleiststraße in zwei Varianten geplant. *Variante 1* sieht den Ausbau der Kleiststraße einer Ausbaubreite von 4,75 m vor. Bei *Variante 2* wurde die Fahrbahnbreite auf 4,00 m verringert.

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. 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. Weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind in Form von zwei beidseitigen Fahrbahneinengungen auf 3,50 m geplant.

Die Fahrbahn wird mit einer beidseitigen Querneigung im Dachprofil hergestellt. Über das Quergefälle der Fahrbahn erfolgt die Oberflächenentwässerung direkt in die beidseitigen Seitenstreifen, wo zur oberflächigen Versickerung flache Mulden mit einer Breite von ca. 2,00 bis 3,00 m und einer Tiefe von ca. 0,10 bis 0,25 m angelegt werden.

Die beiden Knotenpunkte mit der Körner- und der Elbestraße sind bereits grundhaft ausgebaut. Die neue Fahrbahn wird an die bestehenden Einmündungsbereiche angeschlossen. Die Straßeneinmündung der Rheinstraße wird im Zuge der Baumaßnahme grundhaft ausgebaut.

Es sind derzeit keine Baumfällungen erforderlich. Für die Versiegelung der Fahrbahn sind Ausgleichsmaßnahmen nach dem Brandenburgischen Naturschutzgesetz erforderlich und geplant.



2. Rheinstraße

Die Rheinstraße beginnt südlich an der Donaustraße und endet nach ca. 495 m nördlich an der Kleiststraße. Es ist teilweise ein Gehweg vorhanden. Die Rheinstraße wird vorrangig durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner charakterisiert. Der Ausbauquerschnitt der Straße richtet sich nach der RAST 06. Die Straße wird in die niedrigste Kategorie und Belastungsklasse (geringster Schwerlastverkehrsanteil) eingeordnet. Dementsprechend der Belastungsklasse 0,3 und unter Berücksichtigung der Baugrunduntersuchung ist die Ausbildung des Unterbaus mit einer Gesamtstärke des frostsicheren Aufbaus von 37 cm geplant. Im Einmündungsbereich der Rheinstraße in die Kleiststraße wurde bei den Baugrunduntersuchungen eine mächtige Schicht aus tonigem Sand erbohrt. In dem Bereich soll die Ausbildung des Unterbaus mit einer Gesamtstärke des frostsicheren Aufbaus von 60 cm erfolgen.

Das Straßenbauprogramm sieht für die Rheinstraße in dem Abschnitt von der Donau- bis zur Karl-Liebknecht-Straße eine 4,75 m breite Fahrbahn mit Asphaltdecke, Gehweg, Bankett, Entwässerungsmulden und Straßenbeleuchtung sowie für den Abschnitt Karl-Liebknecht- bis Kleiststraße eine 4 m breite Fahrbahn mit Asphaltdecke als Mischverkehrsfläche mit Bankett, Entwässerungsmulden und Beleuchtung vor. Im Rahmen der Vorplanung wurden drei unterschiedliche Varianten untersucht.

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Fahrbahnbreite	4,75 m	4,75 m	4,75 m
Gehweg (zw. Donau- und Karl-Liebknecht-Str.)	ohne	1,50 m breit grundstücksbegleitend	2,00 m breit fahrbahnbegleitend
Fahrbahneinengung	3 Stück (auf 3,50 m) beidseitig	2 Stück (auf 4,00 m) einseitig westl. Fahrbahnseite	2 Stück (auf 4,00 m) einseitig westl. Fahrbahnseite
erforderliche Baumfällungen	5	4	7

Bei der *Variante 3* soll die Abtrennung zwischen Gehweg und Fahrbahn durch ein Hochbord erfolgen. In den Zufahrtbereichen wird der Hochbord auf ein Rundbord abgesenkt. Die Fahrbahntwässerung erfolgt in diesem Bereich über ein einseitiges Quergefälle in die straßenbegleitenden Mulden.

Ansonsten schließen sich bei allen drei Varianten beidseitig an die Fahrbahn 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. 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.

Die Fahrbahn wird mit einer beidseitigen Querneigung im Dachprofil hergestellt. Über das Quergefälle der Fahrbahn erfolgt die Oberflächenentwässerung direkt in die beidseitigen Seitenstreifen, wo zur oberflächigen Versickerung flache Mulden mit einer Breite von ca. 2,00 bis 3,00 m und einer Tiefe von ca. 0,10 bis 0,25 m angelegt werden.

Der Knotenpunkt mit der Lucasstraße wird im Rahmen der Baumaßnahme grundhaft ausgebaut, an die Fahrbahn der Lucasstraße angepasst und mit einem Tiefbord gesichert. Die Einmündungsbereiche zur Donau- und auch zur Kleiststraße werden im Zuge des ebenfalls in beiden Straßen geplanten Straßenbaus grundhaft ausgebaut. Der Kreuzungsbereich mit der Karl-Liebknecht-Straße bleibt unberührt. Hier wird die Rheinstraße an die Fahrbahn der Karl-Liebknecht-Straße angepasst und an die mit Großsteinpflaster befestigte Einmündung angeschlossen.

Für die Versiegelung der Fahrbahn und für erforderliche 4 bis 7 Baumfällungen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Brandenburgischen Naturschutzgesetz geplant.



3. Donaustraße

Die Donaustraße beginnt östlich an der Lessingstraße und endet nach ca. 365 m westlich in einer Sackgasse. Die Donaustraße wird vorrangig durch den Quell- und Zielverkehr der Anwohner charakterisiert. Der Ausbauquerschnitt der Straße richtet sich nach der RAST 06. Die Straße wird in die niedrigste Kategorie und Belastungsklasse (geringster Schwerlastverkehrsanteil) eingeordnet. Dementsprechend der Belastungsklasse 0,3 und unter Berücksichtigung der Baugrunduntersuchung ist die Ausbildung des Unterbaus mit einer Gesamtstärke des frostsicheren Aufbaus von 37 cm geplant. Der Straßenbau ist ohne Gehweg geplant.

Das Straßenbauprogramm sieht für die Donaustraße eine 4,75 m breite Fahrbahn mit Asphaltdecke als Mischverkehrsfläche, mit Bankett, Entwässerungsmulden und Straßenbeleuchtung vor.

In der Vorplanung wurde die Fahrbahn zwischen Lessing- und Rheinstraße in einer Ausbaubreite von 4,75 m geplant. Da in der Sackgasse aufgrund der geringen Anzahl an Anliegern kein großes Verkehrsaufkommen erwartet wird, ist von der Rheinstraße bis zum Straßenden (Sackgasse) die Fahrbahn in einer Ausbaubreite von 4 m vorgesehen. Für den Bau eines Wendehammers am Ende der Sackgasse reicht die zur Verfügung stehende Straßenverkehrsfläche nicht aus. 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. 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. Eine weitere Verkehrsberuhigungsmaßnahme ist derzeit zwischen der Lessing- und der Körnerstraße in Form einer einseitigen Fahrbahneinengung auf 3,50 m geplant.

Die Fahrbahn wird mit einer beidseitigen Querneigung im Dachprofil hergestellt. Über das Quergefälle der Fahrbahn erfolgt die Oberflächenentwässerung direkt in die beidseitigen Seitenstreifen, wo zur oberflächigen Versickerung flache Mulden mit einer Breite von ca. 2,00 bis 3,00 m und einer Tiefe von ca. 0,10 bis 0,25 m angelegt werden.

Die beiden Knotenpunkte mit der Körner- und der Lessingstraße sind bereits grundhaft ausgebaut. Die neue Fahrbahn wird an die bestehenden Einmündungsbereiche angeschlossen. Die Kreuzung mit der Rheinstraße wird im Zuge des ebenfalls in der Rheinstraße geplanten Straßenbaus grundhaft ausgebaut.

Für die Versiegelung der Fahrbahn und die ca. 14 Baumfällungen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Brandenburgischen Naturschutzgesetz erforderlich und geplant.

Die in allen drei Straßen befindlichen Grundstückzufahrten und -zugänge werden nicht mit befestigt, sondern nur höhenmäßig mit neuem Schottermaterial an die 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 Ver- und Entsorgungsunternehmen sind über das geplante Bauvorhaben informiert. Die vorhandenen Telefonmasten mit den Freileitungen der Telekom bleiben im Rahmen des Bauvorhabens unberührt.

Während der Bauphase ist die Baufirma beauftragt, die gelben Säcke, Müll- und Papiertonnen, 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.



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.

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

In unserer Gemeinde wurde die Straßenbeleuchtung seit 2014 pro Jahr auf durchschnittlich 6.500 m Länge erneuert. Nach 4 Jahren Umrüstung auf LED zeigt die Erfahrung, dass die LED-Technik eine gleichmäßige Ausleuchtung gewährleistet, keine Hotspots oder „schwarzen Löcher“ entstehen und sich der Abstand der Lampenmasten von 32 bis 35 m bewährt hat. Die LED-Technik wurde von den Bürgern angenommen.

Durch den Einsatz der LED-Technik ist bereits eine Reduzierung des Stromverbrauchs in der Gesamtabrechnung zu verzeichnen. Da die Wartungskosten der LED-Lampen sich in den ersten 10 bis 12 Jahren nach dem Neubau bei 0 € bewegen, ist auch hier insgesamt für die Gemeinde eine Kostenreduzierung zu erwarten. Die Instandhaltungskosten für die alte Straßenbeleuchtung lagen 2015 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 Straßenbeleuchtung in den drei Straßen 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. 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). Dies bedeutet insbesondere eine gleichmäßige Ausleuchtung, die es bisher durch die größeren Mastabstände nicht gibt. Die geplante Erdverkabelung in 0,7 m Tiefe ist zudem wesentlich weniger störanfällig als die bisherigen Freileitungen.

In der Donaustraße sollen 10 Leuchten auf der südlichen Fahrbahnseite installiert werden. Die bisherige Beleuchtung (2 Leuchten auf Holz- bzw. Betonmasten) befindet sich auf der südlichen und nördlichen Straßenseite.

In der Kleiststraße sollen 10 Leuchten auf der nördlichen Fahrbahnseite installiert werden. Die bisherige Beleuchtung (6 Leuchten auf Holz- bzw. Betonmasten) befindet sich auch auf der nördlichen Straßenseite.

In der Rheinstraße sollen 13 Leuchten auf der westlichen Fahrbahnseite installiert werden. Die bisherige Beleuchtung (7 Leuchten auf Holz-, Beton- bzw. Stahlgittermasten) befindet sich auf der östlichen Straßenseite.

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



Vorstellung der vorläufigen Beitragsberechnung

Straßenbau

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 Anlieger mit einem Kostenanteil von 90 % zu beteiligen; die übrigen 10 % trägt die Gemeinde. In der Erschließungsbeitragssatzung ist festgelegt, dass Beiträge für alle anliegenden Baugrundstücke erhoben werden.

Alle öffentlichen Flächen, die selbst Erschließungsanlagen sind (z. B. Spielplätze), und Außenbereichsflächen (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.

Für fast alle Grundstücke in allen drei Straßen ist eine max. zweigeschossige Bebauung möglich. Das entspricht einem Nutzungsfaktor von 1,3. Eine Ausnahme bilden die Eckgrundstücke in der Rheinstraße/Karl-Liebnecht-Straße; hier liegt das höchstzulässige Maß bei drei Vollgeschossen und der Nutzungsfaktor beträgt demnach 1,6.

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

Die vorliegenden geschätzten Kosten für die **Donaustraße** betragen 221.000 €. Für ein Beispielgrundstück von 1.000 m² ergibt sich daraus für die Anwohner ein vorläufiger Beitrag in Höhe von **ca. 8.300 €**.

	Variante 1 - 4,75 m		Variante 2 - 4,00 m	
	Geschätzte Kosten	Vorläufiger Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück	Geschätzte Kosten	Vorläufiger Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück
Kleiststraße	240.500 €	7.500 €	231.000 €	7.200 €

Die Differenz zwischen Beiträgen der beiden Varianten beträgt 300 € (entspricht: 4 %).

	Geschätzte Kosten	Vorläuf. Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück	Geschätzte Kosten	Vorläuf. Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück	Geschätzte Kosten	Vorläuf. Beitrag für 1000 m ² Bsp.-Grundstück
	Variante 1 - 4,75 m		Variante 2 - 4,00 m			
Rheinstraße NORD	110.000 €	8.920 €	105.000 €	8.510 €		

	Variante 1 - 4,75 m		Variante 2 - 4,75 m Gehweg 1,50 m (grundstücksbegleitend)		Variante 3 - 4,75 m Gehweg 2,00 m (fahrbahnbegleitend)	
	Rheinstraße SÜD	220.500 €	8.180 €	256.000 €	9.500 €	255.500 €

	Variante 1 - 4,75 m	
	Rheinstraße GESAMT	330.500 €

Die Differenz zwischen Beiträgen der Varianten in der Rheinstraße-Nord beträgt 410 € (entspricht: 4 – 5 %). In der südlichen Rheinstraße besteht zwischen den Beiträgen der drei Varianten aufgrund des geplanten Gehweges bei den Varianten 2 und 3 eine größere Differenz.



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 Baugrundstücke, sondern alle 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 Anlieger umgelegt.

Die geschätzten Kosten für die Straßenbeleuchtung und die jeweiligen **Beiträge** für ein Beispielgrundstück von 1.000 m² betragen in der

	<u>geschätzte Kosten</u>	<u>Beitrag für o. g. Bsp.-Grundstück</u>
Kleiststraße	ca. 31.000 €	755 €
Rheinstraße	ca. 42.500 €	750 €
Donaustraße	ca. 33.500 €	830 €

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

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 Finanzabteilung (Kämmerei) 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. Vor diesen Bescheiden werden Anhörungschriften 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 2019 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 und die vertraglichen Vereinbarungen mit dem Planungsbüro über das Planerhonorar (HOAI). Der Abschluss einer Ablösevereinbarung ist also erst nach Bindung des Tiefbauunternehmens möglich. Sobald es möglich ist, eine solche Ablösevereinbarung zu treffen, wird die Gemeinde die Eigentümer nochmals informieren.

Diskussion

Folgende Fragen bzw. entwurfserhebliche Stellungnahmen wurden abgegeben:

- Ein Anwohner aus der Rheinstraße fragt, warum den Anliegern heute Planungsvarianten mit Gehweg vorgestellt werden. Sie haben bereits 2011 der Gemeindevertretung schriftlich mitgeteilt, dass seitens der Anlieger kein Gehweg gewünscht ist. Antwort: Das Schreiben selbst ist dem Tiefbauamt nicht bekannt. Im Straßenbauprogramm wurde der Bau eines Gehweges in der



Rheinstraße festgelegt und beschlossen. Jedoch wird am Ende der heutigen Versammlung eine Tendenzabstimmung durchgeführt, ob der Bau eines Gehweges seitens der Anlieger gewünscht wird oder nicht. Damit wird das aktuelle Meinungsbild der Anlieger erfasst.

- Eine Anwohnerin meint, dass es doch keine Pflicht sei, die Straße zu bauen. Antwort: Das von den Gemeindevertretern beschlossene Straßenbauprogramm ist für die Mitarbeiter im Bauamt ein Arbeitsauftrag. Das Thema der heutigen Anliegerversammlung ist daher die Vorstellung und Erörterung der vorliegenden Planung.
- Eine Anwohnerin aus der Rheinstraße fragt, wie viele Bäume gefällt werden müssen. Die eingezeichneten zu fällenden Bäume sind schöne große Bäume. Antwort: Die Anzahl der erforderlichen Baumfällungen ist abhängig von der festzulegenden Ausbauvariante. Wenn z. B. bei der Variante 3 der Gehweg fahrbahnbegleitend gebaut wird, sind nach derzeitiger Planung 7 Baumfällungen in der Rheinstraße notwendig.
- Der Anwohner fragt, was eine Ablösevereinbarung ist und wie diese getroffen werden kann. Antwort: Die Anlieger haben die Möglichkeit, anstatt auf den Beitragsbescheid zu warten, eine Ablösevereinbarung mit der Gemeinde zu schließen. Der Abschluss einer solchen Vereinbarung ist erst nach Erteilung des Auftrages an ein Tiefbauunternehmen möglich. Grundlage zur Berechnung des Ablösebetrages ist dann die Auftragssumme der Baufirma (Submissionsergebnis) und das Planerhonorar. Mit der Zahlung des Ablösungsbetrags ist der Erschließungsbeitrag endgültig erledigt, so dass eine formelle Beitragsveranlagung entfällt. Sofern sich die Baukostenentwicklung in unvorhergesehener Weise ändert (teurer oder günstiger wird), gibt es grundsätzlich keine Nachberechnung des abgelösten Beitrags. Sobald die Möglichkeit besteht, eine solche Vereinbarung zu treffen, erhalten die Anlieger von der Gemeinde eine Information.
- Eine Anwohnerin hat erfahren, dass sich die Gemeinde bei Ratenzahlungen immer ins Grundbuch eintragen lässt und fragt, ob das tatsächlich so ist. Antwort: Bei Zahlungsschwierigkeiten haben die Anwohner die Möglichkeit, sich an die Kämmerei im Rathaus Petershagen zu wenden, die die Voraussetzungen für eine Stundung oder Ratenzahlung prüft. Dabei erfolgt nicht grundsätzlich eine Eintragung ins Grundbuch. Das ist nur selten und in außergewöhnlichen Fällen erforderlich und eher eine Ausnahme.
- Ein Anwohner fragt, wie sich die angegebene geschätzte Beitragssumme ergibt. Nach seiner Rechnung ergibt sich ein anderer Beitrag. Antwort: Zunächst wird die **Nutzfläche** ermittelt, indem die Grundstücksfläche (laut Grundbucheintrag) mit dem maßgeblichen Nutzungsfaktor 1,3 (für eine zulässige zweigeschossige Bebauung) vervielfacht wird. Der **Beitragssatz** errechnet sich, indem der umlagefähige Aufwand (Gesamtaufwendungen abzüglich Anteil der Gemeinde) durch die Gesamtsumme der Nutzflächen geteilt wird. Der Beitrag ergibt sich dann durch die Multiplikation von Nutzfläche und Beitragssatz.
- Eine Anwohnerin fragt, ob die Zufahrten befestigt werden müssen. Antwort: Vom Planungsbüro wurden die derzeit bestehenden Grundstückszufahrten als Bestand in der Vorentwurfsplanung erfasst. Im Rahmen des Straßenbaus werden die Zufahrten nicht automatisch befestigt, sondern nur an die neue Fahrbahn (bis ca. 2 m zum Grundstück) mit Schottermaterial angeglichen. Jeder Anwohner entscheidet selbst, ob er die Zufahrt zu seinem Grundstück befestigen lassen will. Die Zufahrt kann von dem Straßenbauunternehmen oder auch von einer anderen selbst gewählten Fachfirma gebaut werden. Zuvor ist eine Genehmigung beim Bauamt der Gemeinde zu beantragen. Die Gemeinde strebt danach, dass die Zufahrten einheitlich befestigt werden. Die genauen Parameter stehen in einem Informationsblatt zum Antrag. Die Kosten für die Befestigung der Zufahrt trägt der Anwohner. Wenn die Straßenbaufirma mit der Befestigung der Zufahrt beauftragt werden sollte, ist davon auszugehen, dass ihr Angebot günstiger ist, da keine Baustellenanfahrt, Verkehrsrechtliche Anordnung und Verkehrssicherungsschutz zusätzlich erforderlich wären.
- Ein Anwohner fragt, mit welchen Kosten man rechnen muss, wenn man die Zufahrt befestigen lassen möchte. Antwort: Die Kosten liegen zurzeit bei ca. 90 € brutto/m².
- Eine Anwohnerin teilt mit, dass 2/3 ihres Grundstückes bebaubar und 1/3 durch eine Wasserader nicht bebaubar ist. Sie fragt, ob die gesamte Grundstücksfläche oder nur 2/3 zur Beitragsberechnung herangezogen wird. Antwort: Spezifische Auskünfte zu Einzelgrundstücken können nicht in diesem Rahmen, sondern sollten telefonisch oder während der Sprechzeiten persönlich gegeben werden. Dazu ist manchmal ein Blick in die Katasterdaten und Pläne erforderlich.



- Eine Anwohnerin fragt, auf welcher Basis die 75 % Vorausleistung berechnet werden. Antwort: Wie bei der Ablösevereinbarung wird auf Basis des Submissionsergebnisses (sprich: Auftragssumme) und der Honorarvereinbarung mit dem Planungsbüro die Vorausleistung errechnet. Bei der Erstellung des Endbescheides werden dann die Schlussrechnungen zugrunde gelegt.
- Eine Anwohnerin aus der Rheinstraße fragt, ob die noch nicht bebaute Freifläche mit bei der Beitragsberechnung herangezogen wird. Antwort: Für die genannte Fläche wurde ein Bebauungsplan aufgestellt, der kurz vor der Beschlussfassung steht. Der Fachausschuss hat den Satzungsbeschluss bereits empfohlen. Am 22.6. wird die Gemeindevertretung darüber entscheiden. Bei Zustimmung werden alle Grundstücke bei der Beitragsberechnung berücksichtigt.
- Eine Anwohnerin aus der Donaustraße fragt, was mit dem Glascontainerplatz geplant ist und ob die Fahrbahn den Belastungen durch die Containerfahrzeuge und die vielen Pkw überhaupt Stand hält. Warum stehen die Glascontainer in einem Wohngebiet unmittelbar an einem Kindergarten, wenn es wenige Meter entfernt einen Discounter gibt, wo die Glascontainer ganz bequem auf dem Parkplatz einen Stellplatz erhalten könnten? Antwort: Eine ähnliche Situation gibt es in der Ulmenallee im Ortsteil Eggersdorf. Die Problematik ist daher nicht ganz unbekannt. Glascontainer in unserer Gemeinde gehören zum Dualen System Deutschland (DSD). Dieses System wird nicht von der Gemeinde betrieben und gehört auch nicht zu den gemeindlichen Aufgaben. Der Gemeinde obliegt es lediglich nach immissionsrechtlichen Vorschriften geeignete Standorte für das Aufstellen dieser Container zur Verfügung zu stellen. Über das Grundstück vom Netto-Verbrauchermarkt kann die Gemeinde nicht verfügen, da es nicht Eigentum der Gemeinde ist. Die Problematik mit den Glascontainern ist unabhängig vom geplanten Straßenbau zu behandeln. Der Hinweis wird an das Ordnungsamt weitergeleitet.
- Ein Bürger aus der Ulmenallee wollte seine ablehnende Haltung zu den Standorten der Glascontainer mitteilen. Da aber in der Anliegersammlung die Vorplanung der drei Petershagener Straßen vorgestellt und mit den Anliegern diskutiert werden sollte, wurde der Bürger gebeten, den Anwohnern aus Petershagen Vorrang bei der Diskussion zu geben, damit sie ihre Fragen, Anregungen und Bedenken äußern können. Er hatte bereits bei der Anliegersammlung zum Straßenbau der Ulmenallee am 16.5.2017 die Möglichkeit, seine Meinung zu äußern. Da der Anwohner aus der Ulmenallee weiter energisch seine Meinung äußerte, wurde er von den anwesenden Anwohnern aufgefordert zu schweigen.
- Eine Anwohnerin aus der Rhein-/Donaustraße fragt, ob und wie das Grundstück vom Kindergarten bei der Beitragsberechnung berücksichtigt wird. Antwort: Alle Grundstücke werden nach Maß und Art der Nutzung bewertet. Das Grundstück der KiTa erhält einen Gewerbeaufschlag in Höhe von 0,5. Aufgrund des Gewerbes erhält dieses Eckgrundstück keine Ermäßigung.
- Eine Anwohnerin teilt mit, dass sie auf dem Plan der Rheinstraße Baumfällungen gesehen hat. Die Bäume wurden vor Jahren von ihrer Familie gepflanzt. Inzwischen haben die Bäume auch eine Marke von der Gemeinde erhalten. Aus ihrer Sicht sind die Baumfällungen nicht erforderlich. Was passiert mit dem Holz, wenn diese Bäume gefällt werden? Antwort: Bäume, die ins öffentliche Straßenland der Gemeinde gepflanzt werden, gehen ins Eigentum der Gemeinde über. Eine Prämisse im Rahmen des Straßenbaus ist, so wenig Bäume wie möglich und nur so viel wie erforderlich zu fällen. Jeder Baum, der erhalten werden kann, soll erhalten bleiben.
- Ein Anwohner fragt, wann und mit wem er die Befestigung seiner Grundstückszufahrt abstimmen kann. Antwort: Für die Befestigung einer Zufahrt ist zuvor die Zustimmung der Gemeinde beim Tiefbauamt einzuholen. Die Abstimmung mit dem Anwohner erfolgt vor Ort gemeinsam mit dem Tiefbauamt und ggf. der Baufirma. Wenn beim Straßenbau die Borde gestellt werden, muss feststehen, wo sich die Grundstückszufahrt befinden soll.
- Ein Anwohner fragt nach dem geplanten Bauablauf und wo sie mit ihren Fahrzeugen während der Baumaßnahme parken können. Antwort: Eine Woche vor Baubeginn erhalten die Anwohner von dem beauftragten Bauunternehmen einen Informationszettel in den Briefkasten, mit dem die Firma sich vorstellt, die geplante Bauzeit und die Ansprechpartner mitteilt. Während der Baumaßnahme sollte innerhalb der Arbeitszeit (von ca. 7 bis 17 Uhr) nicht mit dem Fahrzeug vom oder auf das Grundstück gefahren werden. Gar keine Möglichkeit der Zu- bzw. Ausfahrt zum/vom Grundstück besteht, wenn die Borde gesetzt werden und wenn die Asphaltdeckschicht aufgebracht wird.



- Eine Anwohnerin aus der Rheinstraße fragt, ob sie bei ihrem Eckgrundstück für beide Straßen Beiträge zahlen muss. Antwort: Ja, als Anliegerin beider Straßen werden auch für beide Straßen Beiträge erhoben. In der Erschließungsbeitragssatzung ist jedoch festgelegt, dass bei Eckgrundstücken mit Wohnnutzung nur 75 % der Grundstücksfläche je Straße zur Beitragsberechnung zugrunde gelegt werden.
- Ein Anwohner fragt, ob die neuen Baugrundstücke in der Rheinstraße vor dem Straßenbau von den Medien erschlossen werden. Antwort: Ja, die Erschließung soll vor dem Straßenbau abgeschlossen sein.
- Es wurden nachfolgend benannte **Tendenzabstimmungen** durchgeführt. Dabei 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:

	Variante 1 (4,75 m)	Variante 2 (4,00 m)	
Kleiststraße (18 anwesende Anlieger)	17 Zustimmungen	1 Zustimmung	
Rheinstraße-Nord (12 anwesende Anlieger)	10 Zustimmungen	2 Zustimmungen	
	Variante 1 (4,75 m ohne Gehweg)	Variante 2 (4,75 m Gehweg grundstücksbegleitend)	Variante 3 (4,75 m Gehweg fahrbahnbegleitend)
Rheinstraße-Süd (18 anwesende Anlieger)	17 Zustimmungen	0 Zustimmung	0 Zustimmung

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 Ortsentwicklung, Wirtschaft und Tourismus zugeleitet.

Der Ausschuss berät die Projekte in zwei Sitzungen. Die Bürger können an den Sitzungen teilnehmen, sie erhalten Rederecht und können sich einbringen. Die 1. Lesung findet in der Sitzung am 25. September 2017 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 23. Oktober 2017 stattfinden. Dann wird die überarbeitete Planungsfassung besprochen und zur Beschlussfassung in die Gemeindevertretung empfohlen.

Die Gemeindevertretung kann dann voraussichtlich in ihrer Sitzung am 16. November 2017 über das Projekt abstimmen. Danach wird die Planung vervollständigt, alle Genehmigungen eingeholt und eine öffentliche Ausschreibung vorbereitet. Diese soll im Winter stattfinden, damit man sich günstige Baupreise sichern kann. Die Ausschreibung für die Erneuerung der Straßenbeleuchtung erfolgt identisch.

Voraussichtlicher Baubeginn ist in etwa Anfang/Mitte Mai 2018. Dazu werden die Anwohner ca. eine Woche vor Baubeginn von der bauausführenden Firma informiert. Die Bauzeit beträgt je Baumaßnahme in etwa 3 Monate.

Protokoll: Gudrun Lehmann