

Fraktionen
FDP, Freie Wähler, Die LINKE

Drucksachen-Nr. 8148/A
Beschluss-Nr. 18716/21
Vom 19.05.2021
mehrheitlich abgelehnt

Beschluss

Antrag der Fraktionen FDP, Freie Wähler und Die LINKE

Änderung der Kriterien für den Anliegerstraßenbau in Falkensee

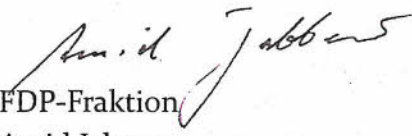
Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die in der Anlage bezeichneten Kriterien für den Anliegerstraßenbau in Falkensee.

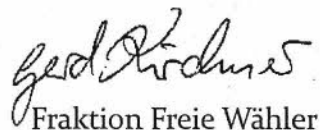
Der Beschluss mit der Beschluss-Nr. 40/18/16 vom 01.06.2016 wird außer Kraft gesetzt.


Begründung:

Die letzten Geschehnisse und Entwicklungen im Zusammenhang mit den Anliegerstraßenbau für die Jahre 2020 und 2021 haben gezeigt, dass die Kriterien für den Anliegerstraßenbau mit der Beschlussnummer 40/18/16 vom 01.06.2016 dringend geändert werden müssen. Die vorgelegten neuen und oder geänderten Kriterien sind Ergebnis tiefergehender Beratungen und wurden gemeinsam abgestimmt. Sie zielen darauf ab, größere Mitbestimmung der Betroffenen zu ermöglichen und den Prozess der Gestaltung des jeweiligen individuellen Bauprogramms zu verbessern. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die nicht vorhandene Flexibilität bzw. das Nichtvorhandensein von deutlich unterschiedlichen Varianten der Bauprogramme, nur noch im Bezug auf die Anliegerbeiträge diskutiert wurden. Viele Bauprogramme wurden aufgrund zu hoher Anliegerbeiträge abgelehnt, da das Verhältnis aus Kosten und Nutzen nicht zu rechtfertigen war.

Die Beschlussvorlage wurde am 15.03.2021 und am 29.03.2021 im Bau- und Werksausschuss beraten und einstimmig / mehrheitlich befürwortet / abgelehnt.


FDP-Fraktion
Amid Jabour


Fraktion Freie Wähler
Gerd Kirchner


Fraktion Die LINKE
Gerhard Thürling

Kriterien für den Anliegerstraßenbau in Falkensee

Präambel

Die nachfolgenden Kriterien soll ein Handlungsleitfaden für die Verwaltung sein und den beitragspflichtigen Anliegern den Rahmen für den Anliegerstraßenbau in Falkensee aufzeigen.

Die Kriterien basieren auf den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit, der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, der Barrierefreiheit, der Haltbarkeit, der voraussichtlichen verkehrlichen Belastung, der Berücksichtigung der historisch gewachsenen Gegebenheiten und der Gewährleistung des Befahrens der Straße für Feuerwehr, Krankenwagen, Polizei und Entsorgungsfahrzeuge.

Nach Möglichkeit sollen die Anliegerstraßen im Quartier gebaut werden, um auch städtebaulichen Ansprüchen zu genügen.

Grundlage dafür ist eine vorausgehende Ab- und Eingrenzung sowie Verkehrsbetrachtung des Quartiers. Die Kriterien der Abgrenzung von "Quartieren" müssen transparent und nachvollziehbar sein.

Dabei ist die Verwaltung gehalten, die haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit einzuhalten und bei gleicher Funktionalität die wirtschaftlichsten Varianten vorzulegen.

Die Kriterien können nur eine Richtschnur sein. Sie entfalten keine Rechtsverbindlichkeit und können auch nicht ausschließlich gelten. Die Stadtverordnetenversammlung behält sich vor, in besonders begründeten Einzelfällen Ausnahmen zuzulassen.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen / Kostenvergleiche entsprechend § 16 Kommunale Haushalts- und Kassenverordnung (KomHKV) sind zum Zeitpunkt der Übergabe des Haushaltsentwurfes für das Baujahr an die Stadtverordnetenversammlung zur Einsichtnahme bereitzustellen. Zur Vorstellung der Planung im Bau- und Werksausschuss ist frühzeitig und gegebenenfalls wiederholt eine Kostenprognose vorzulegen.

I. Grundsatz

Die im Masterplan Anliegerstraßenbau enthaltenen Straßen werden regelgerecht und beitragsfinanziert gebaut. Grundlage für die Art und Weise des Straßenbaus sind die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) und des Gemeindestraßen-Leitfadens Brandenburg.

Der Standard für den Anliegerstraßenbau in Falkensee sieht vor:

- Fahrbahn: 4,75 m breit, Asphalt, mit Tiefborden eingefasst.
- Gehweg einseitig, 1,50 m breit, Betonpflaster oder Gehwegplatten.
- Beleuchtung entsprechend Europäischer Norm „Beleuchtung im öffentlichen Verkehrsraum“ EN 13201, warmweiß, LED-Beleuchtung ist bevorzugt einzusetzen.

Die Verwaltung und Planer sind ausdrücklich aufgefordert, im Rahmen der Planung Bauvarianten zu untersuchen und vorzustellen, die neben dem definierten Standard die Kostenbelastungen für die Beteiligten senken können. In diesem Zusammenhang sind verkehrslenkende Maßnahmen wie z. B. Ausbildung von Einbahnstraßen oder Verkehrsberuhigung in Varianten vorzustellen und aus Sicht der Nutzung und Wirtschaftlichkeit zu vergleichen. Planer und Verwaltung legen insbesondere bei engen Verkehrsräumen (Räume, in denen nur Fahrbahnen mit Seitenräumen und oder Fahrgassen unter Berücksichtigung der Entwässerung mit einer Breite von ≤ 10 m möglich sind), kurzen Straßen (Straßen mit einer geringen Länge bis ca. 150 m), Sackgassen, einseitig angebauten Straßen, schlechtem Baugrund u. Ä. Alternativen für Straßenquerschnitt und -aufbau vor, um Kostenbelastungen für die Beteiligten zu senken. Weiterhin sind alternative Fahrbahnbeläge (z. B. Pflasterbeläge auf wirtschaftliche Anwendung und Praktikabilität zu untersuchen).

Für die notwendige Straßenentwässerung erfolgt die Prüfung in der Reihenfolge:

- Oberflächenversickerung,
- Mulden,
- Rigolen,
- Regenwasserkanal.

Die Versickerung in Oberflächen und Mulden hat aus wirtschaftlichen Erwägungen Priorität. Bei der Planung sind insbesondere bei beengten Platzverhältnissen im Verkehrsraum Varianten zu erarbeiten und zu bevorzugen, die diese Art der Versickerung ermöglichen.

Ökologische Maßnahmen und Stärkung des Stadtgrüns:

- Größtmöglicher Erhalt und wenn möglich Integration des Baum- und Grünflächenbestandes in das künftige Straßenbild als Maßnahme des Naturschutzes, Identitätsstiftung, Kosteneinsparung und „natürlicher“ Verkehrsberuhigung.
- Einhaltung des Baumschutzes und Pflanzung von standortgerechten, geeigneten und vorzugsweise einheimischen Straßenbäumen.

II. Kriterien für die Eignung ohne Gehweg (beitragsfinanziert)

Auf einen Gehweg kann verzichtet werden:

1. Bei einer erwarteten Verkehrsbelastung bis 50 Kfz pro Tag und dem mehrheitlichen Votum der Anlieger oder
2. wenn die Straße als Verkehrsberuhigter Bereich (§ 42 Abs. 4a Straßenverkehrsordnung) ausgebildet wird oder
3. wenn die räumlichen Gegebenheiten den Bau eines Gehweges nicht zulassen.

Ein Verzicht auf einen Gehweg nach Punkt 1 kommt nicht infrage, wenn

- a) in dem Straßenabschnitt eine Kindereinrichtung oder Schule liegt oder der Straßenabschnitt als Schulweg einzustufen ist.

- b) in dem Straßenabschnitt eine Senioreneinrichtung oder Einrichtung für Menschen mit Behinderungen liegt.

Bei Anliegerstraßen mit beidseitigen Gehwegen, mit einer Abschnittslänge zwischen zwei Knotenpunkten (Kreuzungen, Einmündungen) von mehr als 200 m und einer erwarteten Verkehrsbelastung von mehr als 500 Kfz pro Tag soll zwischen den Knotenpunkten mindestens eine Querungshilfe vorgesehen werden.

Querungshilfen und Querungsstellen an Kreuzungen und Einmündungen sind entsprechend den geltenden Regelungen auf der Grundlage der Richtlinien (RASto6) auszuführen. Dabei ist besonders die Nutzbarkeit für Rollstuhlnutzende und Menschen mit Sehbehinderungen zu beachten.

III. Kriterien für die Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen

Ist trotz Ausweisung einer Tempo 30-Zone mit deutlich überhöhten Geschwindigkeiten oder einer ungewollten signifikanten Zunahme des Straßenverkehrs (Schleichverkehr) zu rechnen, sind bei der Planung Notwendigkeit und Art von verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu untersuchen.

Grundlage für die Auswahl geeigneter Maßnahmen ist das Merkblatt über bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Varianten von verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind mit den Anliegern zu erörtern und abzustimmen und im Bauausschuss vorzustellen.

IV. Kriterien für Anliegerstraßen, die von den Anliegern vollständig finanziert werden

Der zu 100 % anliegerfinanzierte Straßenbau kann den beitragsfinanzierten Anliegerstraßenbau unter Beachtung folgender Kriterien ersetzen:

1. Der zu 100 % anliegerfinanzierte Straßenbau erfolgt auf der Basis eines Erschließungsvertrages entsprechend § 124 BauGB.
2. Die beitragspflichtigen Anlieger bilden dazu eine Bauherrengemeinschaft (GbR, GmbH oder Ähnliches).
3. Die Vorgaben in Hinblick auf die Funktion der Straße (einschließlich Gehwege) erfolgen durch die Stadt.
4. Die Straße wird bei Beachtung der RStO, der einschlägigen Rechtsvorschriften und Regelwerke, des Gemeindestraßenleitfadens und den Kriterien für den Anliegerstraßenbau regelgerecht gebaut.
5. Die Planung, die Vergabe der Bauleistungen, die Bauleitung usw. erfolgen im Auftrag der Bauherrengemeinschaft.
6. Die Abnahme des Bauwerkes erfolgt durch die Stadt.
7. Im Anschluss an die Bauabnahme wird das Bauwerk unentgeltlich, kosten- und lastenfrei an die Stadt übertragen.

8. Die Instandhaltung der Straßeneinrichtungen obliegt der Stadt.

Folgende Voraussetzungen muss die Straße erfüllen:

1. Die Anliegerstraße liegt im Wohngebiet und hat ausschließlich Erschließungsfunktion.
2. Die Anliegerstraße hat keine zusätzlichen Funktionen im Zusammenhang mit in der Nähe liegenden Schulen, Kindertagesstätten, Senioreneinrichtungen oder ähnlichen Einrichtungen.
3. Die prognostizierte Belastungsklasse gemäß RStO ist kleiner oder gleich 0,3.

V. Anliegerbeteiligung

1. Die Entscheidung über das Baujahr erfolgt grundsätzlich drei Jahre vor dem Baubeginn auf der Basis des Masterplanes „Anliegerstraßenbau“.
2. Nach der Entscheidung über das Baujahr einer Straße werden die Anlieger über die beabsichtigte Baumaßnahme schriftlich und in einer Anliegerversammlung informiert, verbunden mit der Möglichkeit der Stellungnahme. In dieser Information wird auf die Grundsätze des Anliegerstraßenbaus und die Möglichkeiten der Beteiligung verwiesen.
3. Nach Fertigstellung der Vorplanung und Diskussion im Bauausschuss erfolgt eine Anliegerversammlung, bei der noch Änderungen vorgenommen werden können.
4. Nach der Anliegerversammlung werden die Unterlagen zur Vorplanung für mindestens 4 Wochen öffentlich ausgelegt. In dieser Zeit können Vorschläge und Hinweise eingereicht werden.
5. Nach der öffentlichen Auslegung wird von der Verwaltung ein Abwägungsentwurf zu den eingegangenen Vorschlägen und Hinweisen in den Bauausschuss eingebracht und in öffentlicher Sitzung diskutiert. Im Rahmen dieser Ausschusssitzung können Anliegerverechter Rederecht beantragen.
6. Die Stadtverordnetenversammlung entscheidet über das Bauprogramm zu den Straßenbaumaßnahmen abschließend.
7. Im Rahmen der Haushaltsberatungen wird die Wirtschaftlichkeit der geplanten Baumaßnahmen dargestellt und diskutiert.

VI. Wirtschaftlichkeit

1. Im Rahmen der Vorstellung der Straßenplanung im Bau- und Werksausschuss wird eine erste Kostenprognose zu den geplanten Baumaßnahmen für die vorgestellten Varianten durch den Planer und die Verwaltung vorgestellt.
2. Wenn die berechneten Baukosten im Planungsprozess um mehr als 10 % steigen, ist die Planung der Straße dem Bau- und Werksausschuss vor der Ausschreibung der Baumaßnahme erneut zur Befassung vorzulegen. Hierzu ist die Kostenberechnung durch die Verwaltung vor der Ausschreibung zu aktualisieren. Hierzu sind die Kostenbestandteile aufzugliedern (Planungskosten, Grundstückserwerbskosten, Baukosten etc.).

3. In den Bescheiden für Anliegerbeiträge werden die umzulegenden Kosten nach Material- und Personalkosten differenziert ausgewiesen.

VII. Sonstiges

1. Wendeanlagen: Sollten am Ende von Stichstraßen Wendeanlagen erforderlich werden, sind diese flächenmäßig nach RASto6 auf das Minimum zu reduzieren. Nach RASto6 erfordern Wendehämmer grundsätzlich Rangiermanöver. Im Sinne von kostengünstigen Lösungen kann von den in der RASto6 dargestellten Beispielen von Wendehämmern abgewichen werden, wenn die Befahrbarkeit für die Bemessungsfahrzeuge durch den Planer anderweitig nachgewiesen werden kann.
2. Grundstücksankauf: Sollte für den Bau der Straße der Ankauf von Grundstücken erforderlich werden, ist vor der Veröffentlichung von der Ausschreibung der Baumaßnahme eine geeignete, rechtlich abgesicherte Zusicherung des Verkäufers zum Verkauf erforderlich.
3. Planungsunterlagen: Zu Befassung einer Anliegerstraße im Bau- und Werksausschuss ist ein quartiersbezogener übergreifender Lageplan vorzulegen, der die verkehrliche Anbindung der Anliegerstraße inkl. der Geh- und Radwegesituation darstellt.
4. Technische Anforderungen: Wenn Fahrbahn in Asphaltbauweise ausgeführt wird, ist für die Deckschicht hauptsächlich Aufhellungssplitt auf Basis von möglichst hellen, weißen Quarzit zu verwenden. Wenn in Pflasterbauweise ausgeführt, sind hauptsächlich helle Pflastersteine zu verwenden.

VIII. Sonderlösungen

1. Straßen mit untergeordneter Verkehrsbedeutung im Straßennetz bis ca. 150 m Länge: Bei Stichstraßen bis 150 m Länge sind Wohnwege nach RASto6 bei der Variantenuntersuchung zu berücksichtigen, geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen vorzusehen und wirtschaftlich zu bewerten.
2. Straßenbereiche ohne Begegnungsverkehr: Bei Straßenbereiche ohne Begegnungsverkehr (z. B. Einbahnstraßen oder schmale Straßen mit Ausweichstellen) kann bei geringer Verkehrsbelastung außerhalb von Einmündungen und Einfahrten auf den Einsatz von Tiefborden verzichtet werden.
3. Sackgassen oder Straßen mit einer geringen Verkehrsbelastung: Bei Sackgassen oder Straßen mit einer geringen Verkehrsbelastung oder bei dem Fehlen der baulichen Voraussetzungen kann von der Regelausbaubreite der Fahrbahn abgewichen werden.

