

Drucksachen-Nr.: 8157/Ä
Beschluss-Nr.: 201/11/21
vom: 23.06.2021
mehheitlich angenommen

Interfraktioneller Antrag der Fraktionen Bündnis90/Die Grünen, CDU, SPD

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

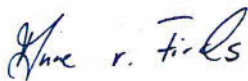
Der neu erarbeitete Kriterienkatalog zum Anliegerstraßenbau in der anliegenden Fassung vom 22.04.2021 ersetzt den bisher geltenden Kriterienkatalog mit der Beschluss-Nr.: 40/18/16 vom 01.06.2016.

Begründung:

Steigende Kosten im anliegerfinanzierten Straßenbau haben dazu geführt, dass immer mehr Straßen durch die SVV nicht beschlossen wurden, da die Kosten für die Anlieger zu hoch waren. Neben einer Änderung der Beitragssatzung ist die Überarbeitung des Kriterienkatalogs eine Möglichkeit, eine neue Grundlage für kostengünstigere Planungen zu schaffen.

Der vorliegende Kriterienkatalog ist das Ergebnis intensiver interfraktioneller Beratungen und Abstimmungen. Auch die Anliegerbeteiligung wurde grundlegend überarbeitet, um mehr Transparenz und Beteiligung der Anwohner zu ermöglichen. Die einmalige „Anliegerinformationsveranstaltung“, die bisher durchgeführt wird, hat sich als nicht ausreichend erwiesen. Der neue Kriterienkatalog sieht vor, dass es nach einem entsprechenden Votum des Bauausschusses (BWA) bei Bedarf eine weitere Anliegerversammlung geben kann, wenn die Verwaltung beauftragt wurde, Überarbeitungen an der Planung vorzunehmen. Ziel dieser zweiten Anliegerversammlung ist es, möglichst Wünsche und Forderungen der Anlieger (im Rahmen der bestehenden Vorschriften) umzusetzen und in den Bauprogrammbeschluss aufzunehmen.

Die endgültige Entscheidung über das Bauprogramm und seine Ausgestaltung bleibt — nach Empfehlung durch den BWA — bei der SVV.



Anne von Fircks, Vorsitzende
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen



Hans-Peter Pohl,
Vorsitzender CDU-Fraktion



Peter Kissing
Fraktionsvorsitzender der SPD



Julia Concu, Vorsitzende der
Stadtverordnetenversammlung

Kriterien für den Anliegerstraßenbau in Falkensee

Präambel

Die nachfolgenden Kriterien sollen 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 der Gemeindestraßen-Leitfaden 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 aufgefordert, im Rahmen der Planung bezogen auf die einzelnen Straßen Bauvarianten zu untersuchen und vorzustellen, welche in Abweichung vom Standard die Kostenbelastungen für die Beteiligten senken könnten. In diesem Zusammenhang sind gegebenenfalls verkehrslenkende Maßnahmen wie z. B. Ausbildung von Einbahnstraßen, 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) oder 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 in Frage, 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 (RASt06) 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 regelgerecht, unter Beachtung der RStO, der einschlägigen Rechtsvorschriften und Regelwerke, des Gemeindestraßen-Leitfadens und der Kriterien für den Anliegerstraßenbau 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 im Regelfall drei Jahre vor dem Baubeginn auf der Basis des Masterplanes „Anliegerstraßenbau“.
2. Vor Beginn der Vorplanung erstellt die Verwaltung eine Internetseite auf www.falkensee.de zu jedem kommenden Jahreskorb. Diese Informationsseite enthält Links zu allen relevanten Informationen (z.B. Broschüre Anliegerstraßenbau, FAQ, Satzungen, Kriterienkatalog, Darstellung der relevanten Abschnitte der RAST06 und des Gemeindestraßen-Leitfadens, Zeit- und Ablaufplan, Stundungsmöglichkeiten).

Außerdem wird ein E-Mail-Dialogfenster für Anwohner eingebaut, mit dem sie Fragen, Wünsche, Anregungen und Vorstellungen äußern können.

Die Verwaltung wird den Eingang der Mails in der Phase der Vorplanung beobachten und projektbezogen dem Bauausschuss (BWA) zur Entscheidung vorlegen.

3. Nach Fertigstellung der Vorplanung und Diskussion im Bauausschuss (BWA) erfolgt eine Anliegerversammlung mit Beteiligung von Mitgliedern des BWA, in der die Pläne (ggfs. incl. Alternativen) durch die Verwaltung vorgestellt werden und diese eine Kostenprognose vorlegt.
4. Nach der Anliegerversammlung werden die Unterlagen zur Vorplanung für mindestens vier 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 der Ausschusssitzung können Anliegervertreter Rederecht beantragen.
6. Wenn sich ein weiterer Veränderungsbedarf nicht ergibt, empfiehlt der Bauausschuss (BWA) der Stadtverordnetenversammlung (SVV) den Bauprogrammbeschluss zu fassen.
7. Wenn sich nach Überzeugung des Bauausschusses (BWA) Veränderungsbedarf ergibt, wird die Verwaltung beauftragt zu versuchen, die Veränderungswünsche im Rahmen der geltenden Vorschriften umzusetzen.

Auf Empfehlung des Bauausschusses an die Verwaltung wird dann eine moderierte weitere Anliegerversammlung im Beisein der Fachverwaltung, der Planer und von Mitgliedern des Bauausschusses durchgeführt.

Nach der zweiten Anliegerversammlung wertet der Bauausschuss in öffentlicher Sitzung die Diskussion und Ergebnisse der Anliegerversammlung aus und gibt eine Beschlussempfehlung an die SVV ab.

8. Die Stadtverordnetenversammlung (SVV) entscheidet über das Bauprogramm zu den Straßenbaumaßnahmen im Rahmen der jeweiligen Jahreshaushalte abschließend.
9. 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.).

VII. Sonstiges

1. Wendeanlagen: Sollten am Ende von Stichstraßen Wendeanlagen erforderlich werden, sind diese flächenmäßig nach RAST06 auf das Minimum zu reduzieren. Nach RAST06 erfordern Wendehämmer grundsätzlich Rangiermanöver. Im Sinne von kostengünstigen Lösungen kann von den in der RAST06 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: Bei Zustimmung der Bürger ist für die Deckschicht hauptsächlich Aufhellungssplitt auf Basis von möglichst hellem, weißem 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 RAST06 bei der Variantenuntersuchung zu berücksichtigen, geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen zu prüfen und wirtschaftlich zu bewerten.

2. Straßenbereiche ohne Begegnungsverkehr: Bei Straßenbereichen 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.