



Sachvortragende/r	Amt / Geschäftszeichen
Stadtbaurat Ricus Kerckhoff	Amt für Stadtplanung und Bauordnung / A41 / Pa

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly
-----------------------------------

**Ausbau Neidel- und Seckendorfstraße - Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und Grundsatzbeschluss über den weiteren Ausbau**

Anlagen:

- Anlage 1: Beschluss Planungs- und Bauausschuss vom 20.07.2010
- Anlage 2: Aktenvermerk Bürgerinformation 14.09.2010
- Anlage 3: Aktenvermerk Informationsveranstaltung 07.10.2010
- Anlage 4: Zusammenfassung Schreiben einzelner Bürger
- Anlage 5: Zusammenfassung Schreiben Bürgerinitiative
- Anlage 6: Variante 1 - Städtebauliche Variante
- Anlage 7: Variante 2 - Asphalt-Variante
- Anlage 8: Variante 3 - Asphalt-Spar-Variante
- Anlage 9: Beitragsgegenüberstellung

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Planungs- und Bauausschuss	19.02.2013	nicht öffentlich	Beschlussvorschlag
Stadtrat	01.03.2013	öffentlich	Beschluss

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Straßenausbau in der Neidel- und Seckendorfstraße erfolgt in einem richtlinienkonformen Vollausbau nach der RStO 01.
2. a) Der Ausbau erfolgt nach Variante 1 (Städtebauliche Variante).  
oder b) Der Ausbau erfolgt nach Variante 2 (Asphalt-Variante).  
oder c) Der Ausbau erfolgt nach Variante 3 (Asphalt-Spar-Variante).
3. Der Ausbau erfolgt 2013.

Finanzielle Auswirkungen	x	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag		410.000 €	
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt		410.000 € 410.000 € abzüglich Erschließungsbeiträge, deren genaue Höhe noch nicht ermittelt wurde	
Haushaltsmittel vorhanden?		Mittelansatz 2013 (noch nicht beschlossen und genehmigt) 541101.0961013.0015: 410.000 €	
Folgekosten?		Beleuchtung und Unterhalt	

## **I. Zusammenfassung**

Die Planung war im Planungs- und Bauausschuss am 20.07.2010 vorgestellt worden. Im Anschluss wurden die Anwohner und Eigentümer darüber informiert und gehört. Die eingegangenen Meinungen und Anregungen von einzelnen Bürgern und der Bürgerinitiative sind dokumentiert. Hinsichtlich der Straßenraumgestaltung konnte den Wünschen der Bürger nach Kostenreduzierung mit der Asphalt-Spar-Variante (Variante 3) entgegen gekommen werden, auch eine Einbahnstraßenvariante (Variante 4) wurde geprüft. Von der Bürgerinitiative wurde eine Ausbauvariante nach dem Gemeindestraßenleitfaden Brandenburg bzw. einem Gutachten von Prof. Weingart ins Gespräch gebracht. Dabei wird nur der obere Teil der vorhandenen Straße entfernt, die verbleibenden Schichten werden verdichtet und mit einer neuen Asphaltdecke versehen. Die Verwaltung rät von dieser Vorgehensweise ab. Zweifel an der Frostsicherheit und Tragfähigkeit konnten auch durch ein weiteres Gutachten nicht ausgeräumt werden. Nach der derzeit gültigen Erschließungsbeitragssatzung könnte diese Variante nicht abgerechnet werden.

Die Verwaltung empfiehlt für den Ausbau der Neidel- und Seckendorfstraße Variante 3 (Asphalt-Spar-Variante) weiter zu verfolgen. Die geschätzten Kosten für Variante 3 ohne Grunderwerb betragen nach dem Preistand 2010 380.000 € bzw. 410.000 € nach dem Preistand 2012. Die nach der Erschließungsbeitragssatzung auf die Eigentümer entfallenden Kosten wurden grob für verschiedene Grundstücksgrößen abgeschätzt. Die genauen Anteile können noch nicht ermittelt werden.

## **II. Sachvortrag**

### **1. Ausgangslage**

Im Planungs- und Bauausschuss am 20.07.2010 wurde die Planung zum Ausbau der Neidel- und Seckendorfstraße vorgestellt. Es wurde beschlossen, die Eigentümer zeitnah über die Planung zu informieren und dem Ausschuss dann über das Ergebnis des Abstimmungsprozesses zu berichten (siehe **Anlage 1**).

### **2. Ergebnisse der Bürgerbeteiligung**

Der Prozess zur Bürgerbeteiligung ab August 2010 ist in im Internet unter <http://www.schwabach.de/bauen/plan/110192.html> einzusehen.

Die Vermerke zu den Informationsveranstaltungen im Bauamt vom 14.09.2010 und im Feuerwehrhaus Unterreichenbach vom 07.10.2010 liegen als **Anlagen 2 und 3** bei.

Eine anonymisierte Zusammenstellung der Schreiben einzelner Bürger mit Stellungnahme der Verwaltung befindet sich in **Anlage 4** Die Inhalte der Schreiben der Bürgerinitiative sind in **Anlage 5** zusammengestellt und kommentiert.<sup>1</sup> Im Folgenden werden die wichtigsten grundlegenden Anregungen, Hinweise und Wünsche und Forderungen und die Position der Verwaltung zusammengefasst.

---

<sup>1</sup> Hinweise zu Details der Planung sind dokumentiert, auch wenn sie in dieser Zusammenfassung nicht erwähnt sind. In den beiliegenden Plänen sind noch nicht alle umsetzbaren Anregungen der Bürger eingearbeitet.

## 2.1. Kritikpunkte und Stellungnahme der Verwaltung zu grundsätzlichen, planerischen und erschließungsbeitragsrechtlichen Fragen

Hauptkritikpunkte sind die hohen geschätzten Kosten und Zweifel an der Notwendigkeit der Maßnahme im Allgemeinen und insbesondere in dem geplanten Umfang.

Kritikpunkte	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Anstoß genommen wird an dem Zeitpunkt und der Vorgehensweise der Stadt bei der Beteiligung der Anwohner im Straßenausbau. Diese wird als zu spät und zu wenig umfassend kritisiert. Beklagt werden ein Vertrauensverlust gegenüber der Verwaltung und dem planenden Ingenieurbüro, mangelnde Bürgernähe und fehlende Demokratie. Die Bürger fühlen sich mit ihren Anliegen und Ängsten nicht ernst genommen.</p>	<p>Entsprechend der bisher üblichen Praxis wurden zunächst die politischen Gremien über die Vorplanung informiert, bevor das freiwillige Beteiligungsverfahren eingeleitet wurde. Die durchgeführte Beteiligung ist eine bewährte Form der Mitbestimmung und Mitsprache, die an B-Planverfahren angelehnt ist. Die Entscheidung obliegt – entsprechend den bestehenden demokratischen Spielregeln – den gewählten Mitgliedern der politischen Gremien.</p> <p>Die Verwaltung nimmt die Bürger und ihre Anregungen, Hinweise, Wünsche und Forderungen ernst und versucht im Rahmen ihrer Möglichkeiten den Bürgern entgegen zu kommen, auch wenn dabei aus fachlicher Sicht nicht allen Anregungen, Hinweisen, Wünschen und Forderungen entsprochen werden kann.</p>
<p>Es wird eine Richtlinie der Stadt gefordert, wie die Bürgerbeteiligung bei Straßenbauprojekten in bisher nur staubfrei gemachten Straßen erfolgen soll. Dazu hat die Bürgerinitiative einen Entwurf vorgelegt, der Baugrunduntersuchungen und innovative Straßenbauvarianten ausdrücklich wünscht und eine umfassende schriftliche Information der Eigentümer und Mieter, einen Runden Tisch, eine Fragebogenaktion und falls notwendig ein Schlichtungsverfahren mit einem neutralen Schlichter vorsieht.</p>	<p>Das vorgeschlagene Verfahren ist sehr arbeitsaufwendig und kostenintensiv. Mit dem vorhandenen Personal in der Verwaltung ist dies dauerhaft nicht zu leisten. Die Verwaltung hält es für wirtschaftlicher, entsprechend den jeweiligen Notwendigkeiten und Wünschen sowie entsprechend den verfügbaren Ressourcen reagieren zu können. Hinsichtlich Bürgerbeteiligung hat sich auch in verschiedenen anderen Straßenausbauprojekten seit 2010 sehr viel getan. Für neue Straßenausbauprojekte findet – entsprechend dem Bürgerbegehren und dem Beschluss des Stadtrates vom 25.11.2011 – ein Ortstermin und ein runder Tisch mit den Anwohnern statt.</p>
<p>Viele Eigentümer haben deutlich gemacht, dass sie die aus der Baumaßnahme resultierenden Erschließungsbeiträge nicht aufbringen können (u.a. alleinerziehende Mütter, Arbeitslose, Rentner). Für Eigentümer die die Erschließungsbeiträge nicht leisten können, werden zinslose Darlehen gefordert.</p>	<p>Es gelten die im BauGB genannten Möglichkeiten der Härtefallregelung (§135).</p> <p>Zinslose Darlehen seitens der Stadt an Bürger sind rechtswidrig und im Abgaberecht verboten.</p>
<p>An der Erschließungsbeitragssatzung wird kritisiert, dass 90 % der Kosten die Eigentümer zu tragen haben und nur 10 % die Stadt. Es wurde geklagt, dass die Abrechnung der</p>	<p>Der Stadt wurde von übergeordneten Stellen die Rechtmäßigkeit der Erschließungsbeitragssatzung bestätigt. Die Erschließungsbeitragssatzung wurde zwischenzeitlich so</p>

Kritikpunkte	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Erschließungsbeiträge anhand von Kostensätzen erfolge und eventuelle Vorteile, die sich aus einer im Ergebnis günstigen Ausschreibung ergeben, nicht an die Eigentümer weitergegeben werden. Die zwischenzeitlich erfolgte Änderung der Erschließungsbeitragsatzung, bei der nach tatsächlich entstehenden Kosten abgerechnet wird, wird mit Blick auf „Gleichbehandlung für alle und Gerechtigkeit“ abgelehnt.</p> <p>Es werden auch andere Beitragssysteme z.B mit jährlichen Beiträgen zur Diskussion gestellt, die für die Eigentümer verträglicher zu bewältigen wären.</p>	<p>geändert, dass nach tatsächlichen Kosten abgerechnet wird. Dass ein Teil der Straßen in Schwabach ausgebaut und abgerechnet ist und andere Straßen nicht, stellt eine Ungleichbehandlung der Bürger zum Nachteil der bereits abgerechneten Eigentümer dar.</p> <p>Sogenannte wiederkehrende Beiträge können nur bei der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen angesetzt werden, sie sind jedoch in Bayern aus rechtlichen Gründen nicht zulässig.</p>
<p>Es wird darauf hingewiesen, dass Anwohner in Eigenleistung und mit eigenem Material den Untergrund befestigt haben, weil sich die Stadt jahrelang nicht um den Straßenbau gekümmert habe. Es wurde gebeten zu prüfen, ob diese Investitionen beim anstehenden Straßenausbau anrechenbar seien.</p> <p>Es wird gefordert, dass die Stadt ihren Anteil um 10 % erhöhen soll, als Anerkennung für die von den Anwohnern in Eigenleistung hergestellte bestehende Straße.</p>	<p>Die erbrachten Leistungen können gemäß dem Erschließungsbeitragsrecht nicht angerechnet werden.</p> <p>Die Verwaltung lehnt eine Erhöhung des städtischen Anteils ab, weil dies nicht der gängigen Praxis entspricht.</p>
<p>Die Bürgerinitiative ist der Meinung, dass es sich bei der bestehenden Straße um eine in Eigenleistung hergestellte Anlage handelt, die im Sinne des Erschließungsbeitragsrechts als „erstmalig hergestellt“ anzusehen ist, mit der Folge, dass die für die Eigentümer günstigere Straßenausbausatzung zur Anwendung kommen müsse.</p>	<p>Die Merkmale einer erstmaligen endgültigen Herstellung der Straßen sind bislang noch nicht erfüllt. Die provisorische Asphaltierung der Straßenoberfläche ohne frostsicheren Unterbau ist lediglich eine „Staubfreimachung“. Auch die Beleuchtung war nie DIN-gerecht hergestellt. Daher scheidet die Anwendung der Ausbaubeitragssatzung aus. Die Erschließungsbeitragsatzung ist zwingend anzuwenden.</p>
<p>Der Planung (zunächst den im Planungs- und Bauausschuss am 20.07.2010 vorgestellten Varianten 1 und 2) wird vorgeworfen, dass diese zu „luxuriös“ und die Kosten je Quadratmeter überhöht seien. Gefordert wird eine deutliche Kostenreduzierung.</p>	<p>Die Kostenschätzung liegt in einem normalen Rahmen.</p> <p>Möglichkeiten zur Kostenreduzierung wurden geprüft und sind bei den Planungsvarianten dargestellt.</p>
<p>Die Vergabe der Planung an das Büro Klos aus Spalt wird kritisiert.</p>	<p>Die Vergabe erfolgte entsprechend der gängigen, mit der Vergabestelle abgestimmten Vorgehensweise und in dem von der HOAI vorgegeben Rahmen (u.a. kein Preiswettbewerb). Die Vergabestelle hat die Vergabe geprüft und ihr zugestimmt.</p>
<p>Eine (erweiterte) Staubfreimachung (in Eigenregie) bzw. Erneuerung der Deckschicht genügt.</p>	<p>Der Stadtrat hat beschlossen zukünftig keine Staubfreimachungen mehr durchzuführen. Hintergrund ist dass der Unterhaltsaufwand für nicht ordnungsgemäß hergestellte Straßen von der Stadt nicht mehr zu leisten ist.</p>

Kritikpunkte	Stellungnahme der Verwaltung
	Des Weiteren sollen die Ungerechtigkeiten, die in Bezug auf Eigentümer an bereits ordnungsgemäß hergestellten und abgerechneten Straßen bestehen, abgebaut werden.
Bäume und Grünflächen werden abgelehnt, weil diese in dem Gebiet mit den Gärten nicht notwendig seien und die Straße verschmutzen. Leitungsverlegungen für Baumpflanzungen sollten vermieden werden.	Auf Grünflächen kann – mit Ausnahme der überbreiten Neidelstraße - verzichtet werden. Auf die beiden verbleibenden Bäume in der Asphalt-Spar-Variante kann verzichtet werden.
Parkflächen bräuchten keine gesonderte Befestigung. Auch Parkmarkierungen seien überflüssig, da sich der ruhende Verkehr in dem Gebiet sei Jahren selbst regelt. Es wird befürchtet, dass nach dem Umbau weniger Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen als bisher.  Straßenraumeinengungen zur Verkehrsberuhigung seien nicht notwendig.	Auf Parkflächen mit Drainfugenpflaster kann verzichtet werden, auch wenn dadurch die Flächenversiegelung zunimmt.  Das Straßenverkehrsamt hat einer Lösung ohne gekennzeichnete Parkflächen zugestimmt. Allerdings muss dann auf die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches verzichtet werden. Stattdessen würde eine Zone 30 ausgewiesen. Ein nachträglicher Einbau verkehrsberuhigender Maßnahmen muss jedoch ausgeschlossen werden.
Gehsteige seien nicht notwendig.	Es war vorgesehen, den Gehsteig an der Oberreichenbacher Straße um die Ecke zu führen. Da dies nicht zwingend notwendig ist, wird darauf verzichtet.
Es genüge die Flächen von Zaun zu Zaun zu asphaltieren.	Ein Verzicht auf Gestaltungselemente ist grundsätzlich denkbar, aber in der Neidelstraße wegen der Überbreite nicht zu empfehlen.
Ausnutzung des bestehenden Spielraumes, da Richtlinien keinen gesetzlichen Charakter besitzen und Kannbedingungen und Sollbedingungen seien.	RSTO 01 ist vom Ministerium für Bundes-, Staatsstraßen sowie bei geförderten Projekten im Kommunalen Straßenbau als verbindlich zu beachten eingeführt worden. Nichtbeachtung der Richtlinie stellt einen Verstoß gegen die anerkannten Regeln der Technik dar und würde zum Wegfall von Gewährleistungsansprüchen führen, d.h. Mängelbeseitigung führen.
Richtlinienkonformer (RSTO 01) frostsicherer Oberbau ist nicht notwendig, da aufgrund der langen Nutzungsdauer die geforderten Werte hinsichtlich Tragfestigkeit eingehalten werden	Der Untergrund wird durch permanente Belastungen nachkonsolidiert. Allerdings nicht in dem hier erforderlichen Ausmaß.
Untergrund entspricht dem Stand der Technik und muss nicht saniert werden	Die Bodengutachten kommen hier zu anderen Ergebnissen. Keine Frostsicherheit.
Ersatz der Deckschicht genügt.	Aus Sicht der Verwaltung (und drei externen Gutachten) liegen die Ursachen der Schäden in der Neidel- und Seckendorfstraße nicht allein in der Asphaltdeckschicht, sondern in den darunterliegenden nicht geeigneten Tragschichten.

## 2.2. Bürgerbegehren „Neue Wege im Straßenbau“

Im Frühjahr 2011 wurde mit der Unterschriftensammlung für ein Bürgerbegehren „Neue Wege im Straßenbau“ begonnen. Die Unterschriftenliste mit den unten stehenden Forderungen wurde im November 2011 übergeben.

*„1. Um eine frühzeitige Unterrichtung der Anwohner zu gewährleisten, findet vor Planungsbeginn ein Ortstermin und ein Gespräch am „Runden Tisch“ mit den Anwohnern statt. Ausgenommen sind Straßen aus Bebauungsplänen.*

*2. Jeder Anwohner kann einen Antrag auf Stundung stellen. In diesem Fall wird durch die Stadt eine umfassende persönliche Beratung über die Möglichkeiten und Voraussetzungen dieser Bezahlart durchgeführt. Die Entscheidung über die Stundung obliegt der Stadt unter Berücksichtigung der vorhandenen Gesetzeslage. Ablehnungen werden den Anwohnern schriftlich und mit Begründung zugestellt.“*

Am 25.11.2011 hat der Stadtrat beschlossen, dass er den Forderungen des Bürgerbegehrens, insbesondere zur frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei geplanten Straßenausbauten beitrifft. Ein Bürgerentscheid gemäß Art. 18a Abs. 14 GO ist daher nicht mehr erforderlich.

## 3. Bodenuntersuchungen und Gutachten / Empfehlungen zum Straßenoberbau

Der vorhandene Straßenbaugrund in der Neidel-, Seckendorfstraße wurde zwischenzeitlich von 4 Gutachtern mit folgenden Ergebnissen bewertet:

Planungsbüro	Gutachten vom	Ergebnis	Bemerkung
Genesis Umwelt Consult GmbH	31.05.2010	Je nach Schichttiefe ist das Bodenmaterial als mittel- bis stark frostempfindlich (sog. F2 bzw. F3-Böden) einzustufen.  Es ist deshalb gem. den einschlägigen technischen Vorschriften und Richtlinien auszubauen und zu ersetzen.  Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues: 50+5= 55 cm  Evtl. zusätzl. Bodenaustausch von ca. 20 bis 30 cm erforderlich	Das Bodenmaterial wurde an 3 Stellen mit Sondierbohrungen bis max. 3 m Tiefe entnommen und labor-technisch untersucht.
TÜV Rheinland LGA Bautechnik GmbH Nürnberg	04.05.2012	Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues: 50+5-5= 50 cm	Die Wertung wurde auf Basis der labor-technischen Werte von Genesis Umwelt Consult abgegeben
Prof. Dr. Ing. W. Weingart	Machbarkeitsstudie vom 16.03.2012	4 Erneuerungsvarianten gem. Gemeindestraßenleitfaden des Landes Brandenburg  darunter:  Erneuerung bei teilweisem Tiefeinbau unter Ausnutzung	Untersuchung mittels FWD-Verfahren (Deflektionsmessung)  (23 FWD Messungen)  Das Bodenmaterial kann hier nicht in Au-

Planungsbüro	Gutachten vom	Ergebnis	Bemerkung
		<p>der Resttragfähigkeit der vorhandenen Tragschicht</p> <p>bedeutet für Bauklasse VI: 12 cm Bodenabtrag, einschl. Asphalt</p> <p>Nachverdichtung des vorhandenen Untergrundes</p> <p>Asphaltieren einer 12 cm starken Asphalttschicht.</p>	<p>genschein genommen bzw. labortechnisch untersucht werden. Vielmehr misst man die Verdrückungen in der Asphalttschicht im Abstand zu einem aufgetragenen Normgewicht.</p>
Dipl. Ing. Bernd Gebauer Ingenieur GmbH	06.11.2012	<p>Je nach Schichttiefe ist das Bodenmaterial als mittel- bis stark frostempfindlich (sog. F2 bzw. F3-Böden) einzustufen.</p> <p>Es ist deshalb gem. den einschlägigen technischen Vorschriften und Richtlinien auszubauen und zu ersetzen.</p> <p>Aus dem bestehenden Oberbau ist abzuleiten, dass ein Teil der Schäden auf Frostschäden zurückzuführen ist.</p> <p>Mindestdicke des frostsicheren Aufbaues: 50 cm</p> <p>Evtl. zusätzlicher Bodenaustausch von ca. 20 bis 30 cm erforderlich</p>	<p>Es wurden zusätzlich 4 Bodenschürfen (ca. 60 cm/80 cm) gegraben, um das Material augenscheinlich zu bewerten und anschließend labortechnisch zu untersuchen</p>

## Bewertung

Von den vier Gutachten haben drei nahezu gleiche Ergebnisse. Wobei zwei davon ihre Erkenntnis aus Bodenentnahmen und deren Analysen gewinnen. Die LGA Nürnberg hatte lediglich die Werte von Genesis Umwelt Consult GmbH übernommen und diese dann bewertet.

Beim Gutachten von Prof. Dr.-Ing. W. Weingart fällt auf, dass weder das Bodenmaterial in Augenschein genommen wurde, noch labortechnisch analysiert wurde. Die erforderliche Einstufung der Bodengruppen gem. DIN bzw. den einschlägigen ZTV's im Straßenbau wurde nicht durchgeführt.

Neben dem „Grundhaften Ausbau“, welcher dem üblichen Standardvollausbau entspricht, erwägt Prof. Weingart noch eine „Erneuerung im Hocheinbau“, der er allerdings wegen der Höhenzwangspunkte keine Chance einräumt. Ebenso verwirft er seine Erneuerungsvariante „Erneuerung im Tiefeinbau nach Verfestigung der vorhandenen Tragschicht ohne Bindemittel“, weil sie nicht die kostengünstigste Variante darstellt. Prof. Weingart empfiehlt die Erneuerungsvariante „Erneuerung bei teilweisem Tiefeinbau unter Ausnutzung der Resttragfähigkeit der vorhandenen Tragschicht“, da diese voraussichtlich die kostengünstigste Lösung darstellt.

Allerdings wird dabei unterstellt, dass

a) die Frostsicherheit der „Gesamtbefestigung“ gegeben ist,

- b) die Tragfähigkeit ausreicht, und zu guter Letzt,
- c) die ursprüngliche Gradiente eingehalten werden kann und somit Höhenanpassungen zur Gewährleistung der Oberflächenentwässerung entfallen.

Die Punkte a) und b) werden allerdings durch die anderen Gutachten widerlegt. Punkt c) kann erst nach Fertigstellung der Ausführungsplanung beurteilt werden.

#### **4. Planungsvarianten**

Die hier dargestellten Planungsvarianten 1 bis 3 gehen von einem richtliniengerechten Straßenoberbau mit einer Auskofferungstiefe von 55 cm im Bereich der Fahrbahn aus.

Die Angaben zu den Kosten sind Schätzungen des Ingenieurbüros Klos, die vom Tiefbauamt geprüft und für realistisch befunden wurden. Allerdings bezieht sich der Preistand auf das Jahr 2010. Zwischenzeitlich ist von einer Kostensteigerung um 7 % auszugehen. Zu den Grunderwerbskosten liegen derzeit noch keine Angaben vor.

##### **4.1. Variante 1 - Städtebauliche Variante**

Die Städtebauliche Variante (Anlage 6) enthält in der Seckendorfstraße zwei Engstellen mit Baumpflanzungen und in der Neidelstraße einen Fahrbahnversatz mit Grünflächen, Parkflächen und Bäumen. Des Weiteren sind – wie in vielen anderen verkehrsberuhigten Straßen auch - Pflasterelemente vorgesehen, die die städtebauliche Qualität erhöhen und die verkehrsberuhigende Wirkung verstärken. Dabei wird geräuscharmes Betonpflaster verwendet. Die in der Fahrbahn gelegenen überfahrbaren Teile der Längsparkplätze werden asphaltiert, während deren im Seitenraum gelegene Teile - um die Versiegelung zu minimieren - mit Beton-Drainfugenpflaster ausgeführt werden. Randeinfassungen und Entwässerungsrinnen sind in Granit vorgesehen.

Die Kosten wurden auf ca. 430.000 € geschätzt. Unter Berücksichtigung der Steigerung der Baukosten zwischen 2010 und 2012 um 7 % ergeben sich rund 460.000 €.

##### **4.2. Variante 2 – Asphalt-Variante**

Die Asphalt-Variante (Anlage 7) entspricht der städtebaulichen Variante, außer dass auf die Aufpflasterungen verzichtet wurde.

Die Kosten wurden auf ca. 410.000 € geschätzt. Unter Berücksichtigung der Steigerung der Baukosten zwischen 2010 und 2012 um 7 % ergeben sich rund 440.000 €.

##### **4.3. Variante 3 - Asphalt-Spar-Variante**

Bei der Asphalt-Spar-Variante (Anlage 8) wurde auf gepflasterte Parkflächen verzichtet. In der Seckendorfstraße wurden Baumpflanzungen und Engstellen weggelassen. In der Neidelstraße, die 8-9 m breit ist, wurden der Fahrbahnversatz und die Grünflächen beibehalten. Die Anzahl der geplanten Bäume wurde auf 2 reduziert. Auf Granitelemente wird völlig verzichtet, auch wenn dies zulasten der Haltbarkeit geht und ggf. den Unterhaltsaufwand für die Stadt erhöht.

Die Kosten wurden auf ca. 380.000 € geschätzt. Bei Verzicht auf die beiden verbleibenden Straßenbäume in der Neidelstraße ist mit 370.000 € zu rechnen. Unter Berücksichtigung der Steigerung der Baukosten zwischen 2010 und 2012 um 7 % ergeben sich rund 410.000 € bzw. bei Verzicht auf die Baumpflanzungen 400.000 €.

#### **4.4. Straßenoberbau nach Prof. Dr. Ing. Weingart**

Hinsichtlich des Straßenoberbaus folgt diese Variante den Empfehlungen von Professor Weingart bzw. dem Gemeindestraßenleitfaden des Landes Brandenburg. Dabei werden – im Gegensatz zu einem Richtlinienkonformen Straßenausbau, bei dem 55 cm tief ausgekoffert wird - unter Ausnutzung der Resttragfähigkeit der vorhandenen Schichten nur ca. 12 cm der bestehenden Straße abgetragen, nachverdichtet und mit einer 12 cm dicken Asphaltsschicht versehen (vgl. Kapitel 3).

Die Kosten wurden auf ca. 340.000 € geschätzt. Unter Berücksichtigung der Steigerung der Baukosten zwischen 2010 und 2012 um 7 % ergeben sich rund 365.000 €.

#### **4.5. Einbahnstraßenvariante (3,5 m Fahrbahn)**

Eine Einbahnstraßenvariante mit reduzierter Straßenbreite (3,0m Fahrbahn und 0,5 m Muldenrinne, Grünflächen und Schotterrasenflächen in den Randbereichen) käme den Wünschen der Anwohner hinsichtlich Kostenreduzierung entgegen. Die geringe Zahl öffentlicher Stellplätze im Straßenraum, Umwegfahrten und mögliche Behinderungen im Lieferverkehr sprechen jedoch gegen diese Variante.

### **5. Grunderwerb**

Für den Straßenausbau wurde zunächst von einem Grunderwerb im Umfang von 325 m<sup>2</sup> bei 5 Eigentümern ausgegangen. Die betroffenen Eigentümer haben noch keine offiziellen Grunderwerbsanfragen erhalten. Dies soll erst geschehen, wenn die Planung beschlossen ist. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung hat sich in einigen Gesprächen die Gelegenheit ergeben, das Thema Grunderwerb anzusprechen.

Ein Eigentümer hat erklärt, dass er nicht bereit ist, den für den Straßenausbau erforderlichen Grund von seinem Grundstück abzutreten. Da die Fläche außerhalb der bestehenden Einfriedung nicht unbedingt für den Straßenausbau benötigt wird, ist dies unkritisch. Die Planung (Variante 3) wurde inzwischen entsprechend geändert.

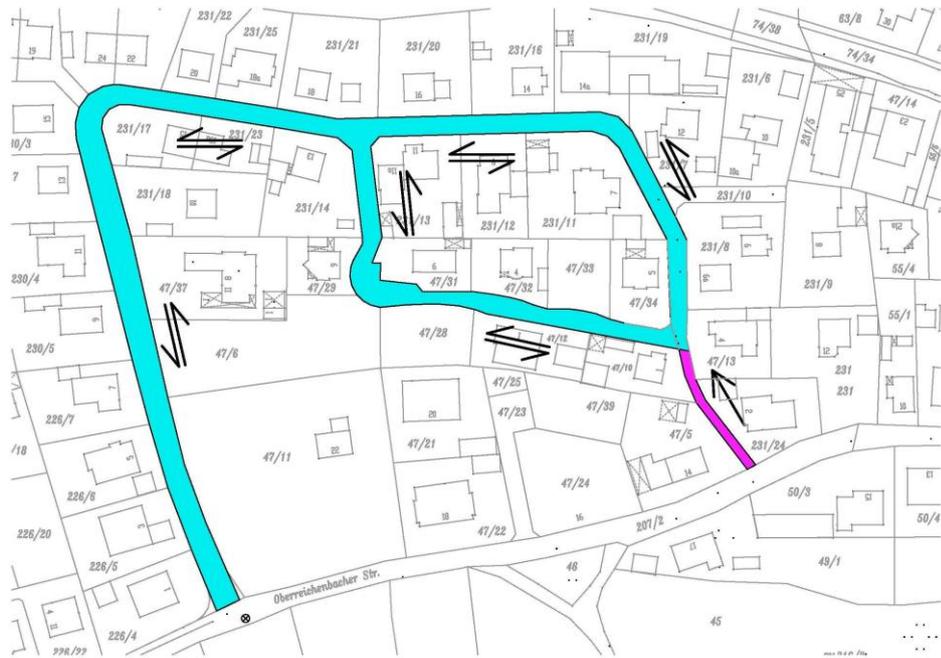
Ein für den Straßenausbau benötigtes Grundstück gehört „den Anliegern“. Damit sind zwei Eigentümer von Wohngrundstücken und die Stadt beteiligt. Die Fläche ist als Ortsstraße gewidmet. Daher kann die Stadt die Straße auch ausbauen, ohne dass die privaten Grundstückseigentümer Grund abtreten. Die Grundabtretung wäre wünschenswert, ist aber nicht zwingend erforderlich.

Bei einem weiteren Grundstück geht es um eine Fläche außerhalb der bestehenden Einfriedung. Dieser Grunderwerb ist ebenfalls nicht zwingend notwendig, da hier eine Grünfläche vorgesehen ist, die auch in Privathand bleiben könnte.

Im Bereich der Einmündung der Seckendorfstraße in die Oberreichenbacher Straße ist Grunderwerb notwendig, um eine für den Begegnungsverkehr erforderliche Straßenbreite herstellen zu können. Das im Besitz der Stadt befindliche Grundstück ist nur 2,80 m bis 3,10 m breit. Für Rettungsfahrzeuge ist eine Mindestbreite vom 3,5 m erforderlich<sup>2</sup>. Der Eigentümer ist nicht bereit Grund für eine 5,0 m breite Fahrbahn abzutreten. In den Gesprächen konnte nur erreicht werden, dass voraussichtlich eine 3,5 m breite Fahrbahn gebaut werden kann. Damit kann wahrscheinlich auf eine Breitenbeschränkung verzichtet werden, die Straße muss jedoch Einmündung der Siebener Straße bei Haus Nr. 4 als Einbahnstraße ausgewiesen werden.

---

<sup>2</sup> Fahrbahnbreite mindestens 3,0 m, Aufstellfläche 3,5 m



Einbahnstraßenteilstück wegen Problemen beim Grunderwerb

## 6. Erschließungsbeitragsrecht

Die auf die einzelnen Anwesen entfallenden Erschließungsbeiträge können derzeit noch nicht exakt benannt werden, da hierzu noch umfangreiche Recherchearbeiten erforderlich sind. Eine erste grobe Abschätzung anhand der Grundstücksgrößen ohne Berücksichtigung der Geschossigkeit und der Nutzung liegt in **Anlage 9** bei.

Die Erschließungsbeiträge je qm Grundstücksfläche betragen je nach Variante zwischen 11 und 14 € je qm. Bei Variante 3 beispielsweise werden - ohne Berücksichtigung der Geschossigkeit und der Nutzung - für ein 375 qm großes Grundstück ca. 4.700 € fällig, für ein 1.450 qm großes Grundstück 18.200 €. Die Preisunterschiede zwischen der günstigsten und der teuersten Variante betragen bei 375 qm 1.000 € und bei einem 1.450 qm großen Grundstück 4.300 €.

Die Variante nach Prof. Dr. Ing. Weingart ist nach der aktuellen Erschließungsbeitragsatzung ohne vorherige Satzungsänderungen nicht abrechenbar.

## 7. Empfehlung der Verwaltung

Die Varianten 1, 2, 3 sind technisch und wirtschaftlich nach den technischen Richtlinien und Normen ausführbar. Die Kostenunterschiede ergeben sich im Wesentlichen durch Unterschiede bei der Gestaltung und in der Materialwahl.

Der Preisvorteil durch Verwendung von Betonborden oder -rinnen zu den entsprechenden Granitausführungen liegt bei 10 T€, brutto. Zu erwähnen ist allerdings, dass die Bordsteine aus Granit eine längere Nutzungsdauer wie die aus Beton besitzen (80 Jahre / 50 Jahre) und somit einen geringeren Unterhaltsaufwand verursachen.

Bei der Variante nach Prof. Dr. Ing. Weingart wird eine Einsparung gegenüber Variante 3 in Höhe von ca. 45 T€, brutto erzielt. Hier würde allerdings auf den Einbau einer ordnungsgemäßen Frostschutzschicht und Schottertragschicht verzichtet.

Nach Wertung der Baugrundgutachten liegt hier eindeutig eine Abweichung von den maßgebenden einschlägigen Richtlinien und DIN-Normen vor. Die anerkannten Regeln der Technik werden dadurch missachtet, eine Mangelfreiheit würde nicht gewährleistet werden. Da bei dieser Ausführungsvariante große Bedenken gegen die Frostsicherheit und damit Dauerhaftigkeit der Maßnahme bestehen und eine Abrechnung nach der derzeitigen Satzung, aber auch aufgrund der fehlenden Dauerhaftigkeit wohl nicht möglich ist, ist aus Sicht der Verwaltung diese Ausführung abzulehnen.

Um den Wünschen der Eigentümer hinsichtlich Kostenreduzierung unter den genannten Rahmenbedingungen soweit wie möglich entgegen zu kommen, wird empfohlen die Asphalt-Spar-Variante (Variante 3) weiter zu verfolgen. Dabei könnte auf die beiden noch vorhandenen Straßenbäume in der Neidelstraße verzichtet werden. Die Grünflächen mit dem Fahrbahnversatz sollten in Anbetracht der Straßenraumbreite beibehalten werden.

## 8. Weiteres Vorgehen

- a) Nach dem Beschluss über die weiter zu verfolgende Planungsvariante wird die Planung konkretisiert.
- b) Die Erschließungsbeiträge werden für jedes Anwesen ermittelt und dies wird den Eigentümern mitgeteilt.
- c) Die Haushaltsmittel für den Straßenausbau stehen 2013 bereit.
- d) Ausschreibung wird vorbereitet.
- e) Das Beweissicherungsverfahren wird durchgeführt.

- f) Nach einem positiven Beschluss im Stadtrat (01.03.2013) kann mit der Maßnahme 2013 noch begonnen werden.

### III. Kosten

Die folgende Tabelle zeigt die Kosten für die einzelnen Varianten mit den Preisständen 2010 und 2012 im Vergleich. Die geschätzten Kosten können beim gegenwärtigen Planungsstand durchaus noch Toleranzen von +/- 15 % Abweichung erwarten lassen. Tendenziell kann eine Beurteilung vorgenommen werden.

	Preisstand 2010	Preisstand 2012	Umlagefähiger Erschließungsaufwand (90%) Preisstand 2010
Variante 1 Städtebauliche Variante	430.000 €	460.000 €	420.000 €
Variante 2 Asphalt-Variante	410.000 €	440.000 €	400.000 €
<b>Variante 3 Asphalt-Spar-Variante</b>	<b>380.000 €</b>	<b>410.000 €</b>	<b>370.000 €</b>
Variante nach Prof. Dr. Ing. Weingart	340.000 €	365.000 €	--

Empfehlung der Verwaltung fett gedruckt

In dieser Zusammenstellung sind die Kosten für den Grunderwerb nicht enthalten.

Die Umlagenfähigen Kosten werden nach der Erschließungsbeitragssatzung umgelegt.

Im Haushalt 2013 sind 410.000 € bei PSK 541101.0961013.0015 angesetzt.