

**Betrifft: Technische Anliegerversammlung**  
**Vorgang: Straßenbaumaßnahme „Mittelallee“**

1. Anliegerversammlung am 13.12.2016  
von 19:00 Uhr  
bis 20:50 Uhr

in der Bürgerbegegnungsstätte, Mühlenweg 7,  
14641 Wustermark

### **1. Begrüßung**

### **2. Vorstellung der Personen und Gäste**

- Herr Zische	Ing.büro Zische
- Herr Mende	Ortsvorsteher des Ortsteils Wustermark
- Frau Mühlhausen	Stellv. Leiterin des FB Bauen und Wohnumfeld
- Herr W. Scholz	Leiter des FB Bauen und Wohnumfeld

### **3. Verfahrensablauf für den heutigen Abend**

**3.1 Einführung durch Herrn W. Scholz**

**3.2 Projektvorstellung**

**3.3 Kosten**

**3.4 Geplanter zeitlicher Ablauf hinsichtlich der Umsetzung des Bauvorhabens**

**4. Fragen aus der Bevölkerung zum Straßenbauvorhaben „Mittelallee“**

**Eingangsbemerkung: Sollten heute Abend Fragen aus der Bevölkerung zu der o.g. Tiefbaumaßnahme gestellt werden, die heute nicht beantwortet werden können, werden diese notiert und in der fiskalischen Anliegerversammlung beantwortet.**

### 3.1 Einführung durch Herrn W. Scholz

Am **28.06.2016** hat die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark gemäß Beschlusssdrucksache A-00872016 mehrheitlich beschlossen, dass die Mittelallee auf der Grundlage der vorliegenden Planung vom 16.05.2003 im Jahr 2017 ausgebaut werden soll.

Die Gemeindeverwaltung wurde aufgefordert, für dieses Tiefbauvorhaben die notwendigen Mittel im Rahmen der Haushaltsplanung 2017 einzustellen. Dem ist die Gemeindeverwaltung Wustermark nachgekommen und hat die notwendigen finanziellen Mittel im Doppelhaushalt 2017/2018 berücksichtigt.

Am **29.11.2016** wurde der Doppelhaushalt 2017/2018 von der Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark beschlossen.

Abschließend ist die Gemeindeverwaltung von der Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark aufgefordert worden, spätestens im IV. Quartal 2016 die Bürger über das oben angeführte Vorhaben zu informieren und sie im Rahmen einer technischen Anliegerversammlung anzuhören und somit vorab zu beteiligen.

Vor diesem Hintergrund erfolgt daher am **13.12.2016** die technische Anliegerversammlung zum Straßenausbauvorhaben „Mittelallee“

### 3.2 Projektvorstellung

Die Mittelallee ist beitragsrechtlich als Haupterschließungsstraße einzustufen.

**Haupterschließungsstraße** - Die Straße dient gleichzeitig der Erschließung von Anliegergrundstücken und gleichzeitig dem Verkehr innerhalb von Baugebieten. Diese Straßen haben die Funktion den Anliegerverkehr zu sammeln und an übergeordnete Straßen weiterzuleiten. Insoweit hat die Haupterschließungsstraße eine Verbindungsfunktion.

#### Sachverhalte vor Ort:

Die Straßenbreite von Stat. 0+000.00 bis 0+102.67 – Abschnitt von Geschwister-Scholl-Straße bis Akazienstraße beträgt ca. 8,00 m

Die Straßenbreite von Stat. 0+102.67 bis 0+157.55 – Abschnitt von Akazienstraße bis Bauende beträgt ca. 9,60 m.

In der Mittelallee verkehrt keine Buslinie.

#### Das hat zur Konsequenz, dass

1. infolge fehlender gemeindlicher Nebenflächen für eine offene Entwässerung in der Mittelallee **eine geschlossene Entwässerung** erfolgen muss
2. **eine Mindestfahrbahnbreite von 5,50 m** (Begegnungsfall LKW/LKW bei einer verminderten Geschwindigkeit von 40 km/h) hergestellt werden muss.  
Die höchstzulässige Fahrbahnbreite für eine Haupterschließungsstraße gemäß der derzeitigen Straßenbaubeitragssatzung beträgt 7,00 m.

### **Die Genehmigungsplanung vom 16.05.2003 berücksichtigt folgende Ausbauparameter:**

1. eine Ausbaulänge von ca. 160 m (von der Kreuzung Geschwister-Scholl-Straße, einschließlich Kreuzung Mittelallee/Geschwister-Scholl-Straße bis zum Ausbauende „Neue Siedlung“)
2. die Anbindung der Akazienstraße und Geschwister-Scholl-Straße mit einer Fahrbahnbreite von 4,75 m
3. eine geschlossene Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers in den vorhandenen Regenwasserkanal in der „Neuen Siedlung“
4. die Herstellung einer Mischverkehrsfläche von 6,00 m von der Geschwister-Scholl-Straße bis zur Akazienstraße, Material: Asphalt
5. die Herstellung einer Mischverkehrsfläche von 5,50 m von der Akazienstraße bis zum Ausbauende „Neue Siedlung“, Material: Asphalt
6. die Aufpflasterung der Kreuzungsbereiche Mittelallee/Geschwister-Scholl-Straße und Mittelallee/Akazienstraße durch Granit-Kleinpflaster (ggf. Betonpflaster)
7. die Neuverlegung eines Straßenbeleuchtungskabels und Anschluss der vorhandenen Straßenleuchten
8. die Herstellung von Zufahrten bei bebauten/bebaubaren Grundstücken und unter Berücksichtigung gegebener Bedingungen entlang der Mittelallee auf beiden Seiten  
Regelbreite an der Grundstücksseite: 3,00 m  
Regelbreite an der Fahrbahnseite: 5,00 m  
Verjüngung von jeweils 1,00 m auf beiden Seiten auf eine Länge von 2,00 m
9. die Herstellung der Bankette, der Böschungen, der Rasensaat und der Baumpflanzungen.

Diese Planung aus dem Jahr 2003 ist nach nunmehr fast 14 Jahren zum Teil nicht mehr umsetzbar. Grund hierfür ist, dass vor dem Straßenausbauvorhaben eine neue Trinkwasserleitung verlegt wird, die unter den geplanten Baumstandorten liegt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite stehen die geplanten Baumstandorte auf mittlerweile verlegten Gasleitungen.

### **Lösungsalternativen**

Folgende technische Lösungsansätze sind für diese Straßenausbaumaßnahme realisierbar:

Alternative 1: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m, Asphalt und Granitpflaster in den Kreuzungsbereichen, = Baukosten von ca. 198,2 T€

Alternative 2: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m, Asphalt und Kreuzungsbereiche mit Rampenstein und Asphalt, = Baukosten von ca. 186,9 T€

Alternative 3: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m – Mischverkehrsfläche 4,00 in Asphalt und 1,50 m in Betonpflaster bis zu den Radien in den Kreuzungen = Baukosten von ca. 176,1 T€

Alternative 4: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m – Mischverkehrsfläche 4,00 m in Asphalt und 1,50 m in Betonpflaster bis zu den Radien in den Kreuzungen, Kreuzungsbereiche mit Rampenstein und Asphalt = Baukosten von ca. 193,9 T€

Alternative 5: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m ohne geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in den Kreuzungsbereichen = Baukosten von ca. 169,6 T€

### 3.3 Kosten

**Grundlösung: Ausbauplanung vom 16.05.2003 und Kostenschätzung vom 20.06.2016**

Baukosten: 199,6 T€  
Ingenieurkosten: 17,2 T€ (LPH 4, nochmalige TÖB-Beteiligung – 9)  
**Gesamtkosten: 216,8 T€**

**Alternative 1: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m, Asphalt und Granitpflaster in den Kreuzungsbereichen**

Baukosten: ca. 198,2 T€  
Ingenieurkosten: 17,2 T€ (LPH 4, nochmalige TÖB-Beteiligung – 9)  
**Gesamtkosten: 215,4 T€**

**Alternative 2: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m, Asphalt und Kreuzungsbereiche mit Rampenstein und Asphalt, = Baukosten von ca. 188 T€**

Baukosten: ca. 186,9 T€  
Ingenieurkosten: 17,2 T€ (LPH 4, nochmalige TÖB-Beteiligung – 9)  
**Gesamtkosten: 203,1 T€**

**Alternative 3: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m – Mischverkehrsfläche 4,00 m in Asphalt und 1,50 m in Betonpflaster bis zu den Radien in den Kreuzungen**

Baukosten: ca. 176,1 T€  
Ingenieurkosten: 17,2 T€ (LPH 4, nochmalige TÖB-Beteiligung – 9)  
**Gesamtkosten: 193,3 T€**

**Alternative 4: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m – Mischverkehrsfläche 4,00 m in Asphalt und 1,50 m in Betonpflaster bis zu den Radien in den Kreuzungen, Kreuzungsbereiche mit Rampenstein und Asphalt**

Baukosten: ca. 193,9 T€  
Ingenieurkosten: 17,2 T€ (LPH 4, nochmalige TÖB-Beteiligung – 9)  
**Gesamtkosten: 211,1 T€**

**Alternative 5: Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m ohne geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in den Kreuzungsbereichen**

Baukosten: ca. 169,6 T€  
Ingenieurkosten: 17,2 T€ (LPH 4, nochmalige TÖB-Beteiligung – 9)  
**Gesamtkosten: 186,8 T€**

#### **Anmerkungen:**

1. Die Gestaltung der beiden Kreuzungsbereiche mit Granitpflaster oder Asphalt in der Geschwister-Scholl-Straße und in der Akazienstraße ist anteilmäßig umlagefähig.
2. Die Gemeinde Wustermark hat für die Umsetzung des Straßenausbauvorhabens „Mittelallee“ für das Jahr 2017 insgesamt Gelder in Höhe von 238.000,00 € eingestellt.
3. Anschluss der RW-Leitung „alte Siedlung“ an den vorhandenen RW-Schacht R 50 in der „neuen Siedlung“
  - Verlegelänge: 12 – 13 m
  - R 50 D 33,11  
RS 31,20
  - ordnungsgemäße RW-Abführung in das RRB am Wiesenweg
  - Alternative:
    - RW-Verlegung in den Graben in der Akazienstraße = ca. 60 m
    - Problematisch bezüglich hinsichtlich der Tiefenlage des Grabens
    - mit höheren Aufwendungen hinsichtlich der Herstellung der notwendigen Gefälleverhältnissen verbunden
4. In die Berechnung der Anliegerbeiträge fließen die angefallenen Kosten für Ingenieurleistungen (Planung LPH 1-4; Baugrundgutachten und Vermessung) aus dem Jahr 2003 ein.
5. Vor dem Hintergrund der am 13.12.2016 abgestimmten Ausbauvariante hätte das zur Konsequenz, dass die Planungsleistungen von der LPH 4-9 vollständig zu erbringen wären. Mit dem Planungsbüro wurde jedoch vertraglich vereinbart, dass alle heute besprochenen Änderungen in die Ausführungsplanung einfließen und mit der Ausführungsplanung eine nochmalige TÖB-Beteiligung (Anteil LPH 4) erfolgen wird. Diese Verfahrensweise führt zu einer Ersparnis für die Grundstückseigentümer.
6. Nach dem vorliegenden Varianten und den sich daraus ergebenden Bau- und Ingenieurkosten muss mit einem Anliegerbeitrag zwischen 8,50 €/modifizierte Grundstücksfläche und 10 €/modifizierte Grundstücksfläche gerechnet werden. Diese Aussage hat keinen rechtsverbindlichen Charakter, diese Werte sollen für die betroffenen Grundstückseigentümer nur Näherungswerte sein, so dass Sie die Beitragsbelastung für Ihr Grundstück in etwa einschätzen können. Erst die Angaben im Beitragsbescheid sind rechtsverbindlich.

#### **Entscheidung:**

**Nach der Vorstellung der ursprünglichen Ausbauplanung aus dem Jahr 2003 und nach der Vorstellung der fünf Alternativvorschläge zur künftigen Gestaltung der Mittelallee im geplanten Ausbauabschnitt haben sich die anwesenden Eigentümer einvernehmlich darauf verständigt, dass die Alternative 5 - Eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5,50 m ohne geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen in den Kreuzungsbereichen – zur Ausführung kommen soll.**

**Diese getroffene Entscheidung zur Gestaltung der Mittelallee soll per Ausbaubeschluss für den geplanten Ausbaubereich bis zum 25.04.2017 durch die Gemeindevertretung der Gemeinde Wustermark manifestiert werden.**

#### **3.4 Geplanter zeitlicher Ablauf hinsichtlich der Umsetzung des Bauvorhabens**

1. Technische Anliegerversammlung (Information zu den technischen Parametern)	13.12.2016
2. Submission	02.03.2017
<b>3. Fiskalische Anliegerversammlung</b>	<b>30.03.2017</b>
4. Beschlussfassung der Vergabe durch die Gemeindevertretung	25.04.2017
5. Ausführungszeitraum	Anfang Mai 2017 – Mitte Juli 2017
6. Erhebung der Straßenbaubeiträge	- Vorausleistungsbescheide II. Quartal 2017 - Endbescheide voraussichtlich im III. und IV. Quartal 2018

#### **4. Fragen aus der Bevölkerung zum Straßenbauvorhaben „Mittelallee“**

Frage: Wird nach dem Ausbau der Straße das Parken auf der Fahrbahn zulässig sein, um so die Geschwindigkeit durch parkende Autos zu regulieren?

Antwort: Um ein Parken auf der Fahrbahn zu gestatten, muss eine Durchfahrtsbreite von 3,05m gewährleistet sein. Die Fahrbahnbreite der Mittelallee wird nach dem Ausbau 5,50 m betragen, so dass ein Parken auf der Fahrbahn statthaft sein wird. In diesem Zusammenhang muss jedoch erfahrungsgemäß darauf hingewiesen werden, dass ein Parken vor Grundstückszufahrten und im Kurvenbereich gemäß StVO nicht zulässig ist.

Frage: Herr Schaf fragt nach, ob zukünftig noch Wasser auf sein Grundstück laufen wird, da es tiefer als die Straße liegt.

Antwort: Nach der Ausbaumaßnahme wird sichergestellt, dass von der öffentlichen Verkehrsfläche kein Niederschlagswasser auf das private Grundstück läuft.

Frage: Warum werden Beton-Rundborde eingebaut?

Antwort: In der Mittelallee wird eine geschlossene Entwässerung hergestellt. Das heißt, es gibt bei der in der Mittelallee gegebenen Aufgabenstellung zur Abführung des Niederschlagswassers zwei Möglichkeiten einer Wasserführung auf der Fahrbahn:

1. Die Verlegung eines Granittiefbords 3 cm hochgesetzt zur Wasserführung  
Konsequenz: Der Granittiefbord würde auf längere Zeit die Reifen der Grundstückseigentümer wegen der gegebenen Radien zu den Grundstückszufahrten kaputt machen.
2. Deshalb der Lösungsansatz zu den Beton-Rundborden. Eine Beschädigung der Reifen erfolgt hier nicht.

Außerdem wird hier die Gestaltung der Mittelallee aus der „neuen Siedlung“ in die „alte Siedlung“ fortgeführt.

- Frage: Es wird um Ausführungen zum Thema Zufahrten gebeten.
- Antwort: Die Unterhaltung und Herstellung/Änderung einer Grundstückszufahrt steht grundsätzlich allein im Anliegerinteresse des betreffenden Grundstückseigentümers und nicht im öffentlichen Interesse. Somit ist auch der Straßenbaulastträger nicht verpflichtet, auf seine Kosten Maßnahmen zu ergreifen, die im Zusammenhang mit einer Grundstückszufahrt stehen. Die Gemeinde hat innerorts auf Antrag des Grundstückseigentümers diesem mindestens eine Zufahrt zu seinem Grundstück zu genehmigen. Demgemäß ist in § 10 a Kommunalabgabengesetz in Verbindung mit der Satzung der Gemeinde über den Kostenersatz für Grundstückszufahrten und Gehwegsüberfahrten geregelt, dass der Grundstückseigentümer die Kosten für die Herstellung, Änderung und Unterhaltung seiner Zufahrt entstehen. Diese Kosten werden in einem gesonderten Bescheid zusätzlich zu dem Straßenbaubeitrag erhoben.
- Vor der Baumaßnahme werden durch das Ingenieurbüros Zische an jeden Grundstückseigentümer Grundstücksanschlussprotokolle versandt. In diesem Grundstücksanschlussprotokoll werden die Lage, die Breite und die Anzahl der Zufahrten abgestimmt. Erst mit der Unterzeichnung des Grundstücksprotokolls wird die beantragte Zufahrt in die Ausführungsplanung aufgenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass für eine Befahrung seines Grundstücks von der Mittelallee aus die Herstellung einer Zufahrt erforderlich ist und nicht über den ansonsten angelegten Schotterrasen/Grünstreifen das Grundstück befahren werden dar.
- Aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht und der Gewährleistung wird es nicht gestattet Zufahrten oder Zugänge im Selbstbau anzulegen. Die Eigentümer, die bereits hergestellte Zufahrten haben, können jedoch den Abriss ihrer Zufahrt selbst vornehmen, um Kosten einzusparen.
- Frage: Wie erfolgt die Gestaltung zwischen der Fahrbahnkante und der privaten Grundstücksgrenze?
- Antwort: Dieser Bereich wird als Schotterrasen bzw. Grünstreifen hergestellt.
- Frage: Erläuterung zu den Planungskosten, die bereits beim geplanten Ausbau der Mittelallee im Jahr 2003 entstanden sind.
- Antwort: Die Planungskosten der Leistungsphasen 1- 4 aus dem Jahr 2003 werden als beitragsfähige Kosten berücksichtigt werden. Das jetzige Ingenieurbüro wurde mit den Leistungsphasen 4-9 (LPH 4 nur anteilig für die nochmalige und erforderliche öffentliche Trägerbeteiligung) beauftragt, da die alte Planung als Grundlage für den aktuellen Ausbau in Teilen verwendet werden kann.
- Frage: Wie wird der Straßenbaubeitrag berechnet?
- Antwort: Die Ermittlung des Straßenbaubeitrages für das einzelne erschlossene Grundstück erfolgt in nachfolgender Weise:
- Von den Gesamtkosten der Straßenausbaumaßnahme werden die nicht beitragsfähigen Kosten (z.B. Kosten der Kreuzungsbereiche der anderen einmündenden Straßen, Beschilderungen) abgezogen und ergeben die beitragsfähigen Kosten. Von diesen beitragsfähigen Kosten trägt die Gemeinde zusätzlich noch einen Anteil dafür, dass die Straße auch von der Allgemeinheit genutzt wird. Der Anteil der Gemeinde richtet sich nach der jeweiligen Straßenart. Die Mittelallee ist als Haupteerschließungsstraße einzustufen. Hiernach beträgt der Gemeindeanteil zwischen 40% - 50%. Nach Abzug des Gemeindeanteils von den beitragsfähigen Kosten verbleiben dann die Kosten, die auf die betreffenden Grundstückseigentümer umzulegen sind (= umlagefähigen Kosten).
- Diese Kosten werden auf die anliegenden und ggf. bei Wegerechten oder Eigentümeridentität auch auf die erschlossenen Hinterliegergrundstücke verteilt. Der Verteilungsmaßstab ist hierbei zunächst die tatsächliche Grundstücksfläche gemäß den amtlichen Angaben des Katasteramtes. Diese Grundstücksfläche wird dann entsprechend ihrer baulichen oder sonstigen zulässigen Nutzbarkeit bewertet, so dass sich hieraus eine modifizierte Grundstücksfläche für das gesamte Abrechnungsgebiet ergibt. Im Abrechnungsgebiet besteht eine überwiegende bauliche Nutzbarkeit der

Wohngebäude mit zwei Vollgeschossen = Nutzungsfaktor von 1,25. Anmerkung: Ein Aufenthaltsraum im Dachgeschoss stellt hierbei nach der Brandenburgischen Bauordnung bereits ein Vollgeschoss dar.

Aus den errechneten umlagefähigen Kosten und der gesamten modifizierten Grundstücksfläche des gesamten Abrechnungsgebietes ergibt sich dann durch Division ein Beitragssatz.

Der Beitrag für das einzelne Grundstück errechnet sich dann aus der Multiplikation der modifizierten Fläche dieses Grundstücks mit dem Beitragssatz.

**Beispiel:** 800,00 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche (lt. Kataster) mit 2 Vollgeschossen bebaubar  
 $800,00 \text{ m}^2 * 1,25 = 1.000,00 \text{ m}^2$  modifizierte Fläche \* Beitragssatz €/m<sup>2</sup> = Beitrag.

Frage: Wie verhält es sich mit der Eckgrundstücksvergünstigung?

Antwort: Vergünstigung für mehrfach erschlossene Grundstücke gemäß § 5 Abs. 9 Straßenbaubeitragssatzung:

Grundstücke, die von mehreren öffentlichen Anlagen erschlossen werden (Eckgrundstücke und Grundstücke zwischen zwei und mehr öffentlichen Anlagen), sind mit ihrer gesamten Bemessungsgrundlage gemäß Abs.1 bis 8 bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwands bei jeder Anlage zu berücksichtigen. Die mehrfach erschlossenen Grundstücke haben den sich nach dieser Satzung ergebenden Straßenbaubeitrag in voller Höhe zu tragen. Sollte jedoch innerhalb der letzten 15 Jahre ein Straßenbaubeitrag für eine andere das Grundstück erschließende Straße in voller Höhe erhoben worden sein, wird der Straßenbaubeitrag für die aktuelle beitragsfähige Straßenausbaumaßnahme um 75% ermäßigt. Sollten mindestens zwei der das Grundstück erschließenden öffentlichen Anlagen zeitgleich ausgebaut werden, so wird der volle Straßenbaubeitrag für die ausgebaute Anlage erhoben, von der die Haupterschließung des Grundstücks (z.B. Zufahrt, Hauseingang, Postanschrift) ausgeht; für die andere/n Anlage/n ermäßigt sich der Straßenbaubeitrag um 75%.

Frage: Bezahlen die Anlieger der Mittelallee die Kreuzungsbereiche der Akazienstraße und der Geschwister-Scholl-Straße in vollem Umfang?

Antwort: Nein, der Kreuzungsbereich wird kostenseitig so geteilt, dass nur die Hälfte der Kosten des Kreuzungsbereichs in die beitragsfähigen Kosten der Mittelallee eingerechnet werden. Die jeweils andere Hälfte der Kosten der beiden Kreuzungsbereiche wird bei einem späteren Ausbau der Akazienstraße und der Geschwister-Scholl-Straße in den beitragsfähigen Kosten berücksichtigt.

Frage: Warum sind für den bereits asphaltierten Teil der Mittelallee auch Straßenbaubeiträge zu zahlen?

Antwort: Gemäß § 8 Abs. 1 Kommunalabgabengesetz sind nur für beitragsfähige Straßenausbaumaßnahmen Beiträge zu erheben. Hierzu zählt neben der Erneuerung und Erweiterung auch die Verbesserung. Gemäß der gängigen Rechtsprechung stellt bereits der Einbau einer Frostschutzschicht in den Aufbau einer Fahrbahn eine Verbesserung dar. In dem asphaltierten Teil ist noch keine Frostschutzschicht vorhanden. Erst mit dem Ausbau in 2017 erhält auch dieser Abschnitt der Mittelallee erstmalig eine Frostschutzschicht. Somit sind auch die Fahrbahnkosten in diesem Abschnitt vollständig als beitragsfähige Kosten zu qualifizieren.

Frage: Warum hat die Verwaltung so kurzfristig den Ausbau der Mittelallee im Jahr 2017 veranlasst?

Antwort: Die Initiative hierfür ging nicht von der Verwaltung, sondern von einer Fraktion der Gemeindevertretung aus.



Frage: Warum wird dies nicht langfristiger geplant? Wie es jetzt abgelaufen ist, hatte man keine Möglichkeit finanzielle Mittel für die Zahlung des Straßenbaubeitrages anzuspargen.

Antwort: Um dies zukünftig zu vermeiden ist es geplant, ein Straßenausbaukonzept für alle noch auszubauenden Straßen in der Gemeinde in Verbindung mit einer Prioritätenliste zu erstellen. Dadurch können sich die Anwohner zukünftig besser darauf einstellen, wann die Zahlung eines Straßenbaubeitrages in etwa auf sie zukommen kann. Um die finanzielle Belastung der Anlieger der Mittelallee etwas zu verteilen, wird voraussichtlich im Juni 2017 eine Vorausleistung in Höhe von 60% des voraussichtlichen Straßenbaubeitrages erhoben werden. Die verbleibenden 40% werden mit dem endgültigen Straßenbaubeitrag voraussichtlich im III bzw. IV Quartal 2018 erhoben.

Frage: Ist es während der Bauphase gewährleistet, dass man immer auf sein Grundstück fahren kann?

Antwort: Die Erreichbarkeit der Anlieger, um auf ihr Grundstück zu kommen, kann erfahrungsgemäß weitestgehend gewährleistet werden. Dies gilt insbesondere für den Einsatz der Rettungswagen und der Feuerwehr. Wenn im Rahmen der Bauzeit Besonderheiten (Möbellieferungen) auftreten, sind diese Termine bitte mit der Baufirma vor Ort abzustimmen. Es wird allerdings auch Termine geben, wo ein Befahren des Ausbauabschnitts der Mittelallee nicht möglich sein wird. Das wird zum Beispiel dann sein, wenn die Asphalttrag- und Deckschicht gefahren wird. Hierüber wird die Baufirma die Anlieger durch eine Postwurfsendung rechtzeitig informieren.

Frage: Wie wird der technische Bauablauf sein?

Antwort: Zuerst erfolgt das Abfräsen der vorhandenen Asphaltdecke bzw. Betonfläche. Dann werden die Suchschachtungen zu den bereits verlegten Ver- und Entsorgungsleitungen hinsichtlich Lage und Tiefe durchgeführt. Anschließend wird die Regenwasserleitung verlegt werden. Darauf erfolgt die Herstellung des Planums, der Aufbau der Fahrbahn (Frostschutzschicht, Schottertragschicht und abschließend die Asphaltarbeiten), das Setzen der Borde sowie die Umsetzung/Ergänzung einer Straßenleuchte. Zum Abschluss wird die/der Grünfläche/Schotterrasen zwischen Bord und Grundstücksgrenze angelegt.

Frage: Wie lange ist die Nutzungsdauer der Mittelallee nach dem Ausbau?

Antwort: Die Nutzungsdauer einer Straße liegt i.d.R. zwischen 40-50 Jahren.

Frage: Wird der Winterdienst in der Mittelallee weiterhin durch die Gemeinde durchgeführt?

Antwort: Wenn der Winterdienst bereits beim derzeitigen Zustand der Straße durch die Gemeinde durchgeführt wurde, wird dies auch weiterhin erfolgen.

Nach der aktuellen Straßenreinigungssatzung erfolgt der Winterdienst wie folgt:

Gegenwärtig wird nur in dem Abschnitt zwischen der Akazienstraße und der Geschwister-Scholl-Straße der Winterdienst auf der Fahrbahn durch die Gemeinde durchgeführt. Aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes im Abschnitt zwischen Rotkehlchenweg und Akazienstraße ist die Durchführung des Winterdienstes durch die Gemeinde bislang nicht möglich.

Nach dem grundhaften Ausbau der Mittelallee könnte auch in diesem Abschnitt der Winterdienst auf der Fahrbahn durch die Gemeinde erfolgen.

Den Winterdienst auf dem Gehweg betreffend gilt bereits jetzt:

Bei Fahrbahnen die nicht über einen von der Fahrbahn abgesetzten Gehweg verfügen, ist jeweils an beiden Fahrbahnseiten ein Seitenstreifen als Gehbahn in einer Breite von mindestens 1,00 m parallel zur Grundstücksgrenze von Schnee freizuhalten. Die von Schnee zu räumenden Streifen vor den Grundstücken (Gehbahnen) müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass eine durchgehende benutzbare Gehfläche gewährleistet ist.

Frage: Werden an den Kreuzungsbereichen wieder Poller gesetzt?  
Antwort: Wenn es nicht erforderlich ist, werden die Poller nicht wieder gesetzt. Hier muss das Fahrverhalten der LKW-Fahrer nach dem Ausbau abgewartet werden.

Frage: Wird die Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30km/h bleiben?  
Antwort: Ja.

Frage: Herr Viele weist daraufhin, dass bei seinem Grundstück ein großer Höhenunterschied zur Straße besteht. Wie wird dies bei der Herstellung der Zufahrt gelöst?  
Antwort: Dieser Sachverhalt wurde durch den Planer bereits festgestellt. Dies wird im Rahmen der Abstimmung der Grundstücksanschlussprotokolle im Einzelnen geklärt. Es wird eine technische Lösung für dieses Problem geben.

W. Scholz