



Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg

Arbeitshilfe für Gestaltung und Bau
von Gemeindestraßen
innerhalb bebauter Gebiete

4.1 Prioritätensetzung

Die engen Haushaltsspielräume der Gemeinden erfordern eine strikte Beachtung der unterschiedlichen Dringlichkeiten von Projekten. Die Reihenfolge von Baumaßnahmen sollte aus einer Prioritätensetzung innerhalb des Gesamtnetzes heraus entwickelt werden. Dabei sind Wünsche der Anlieger der Straßen einzubeziehen, soweit dies städtebaulich, technisch und verkehrssicherheits-technisch vertretbar ist.

4.2 Beteiligungsverfahren

Die rechtzeitige Beteiligung von Bürgern, Betroffenen und Anliegern erleichtert die Durchführung der Planung und die Umsetzung der Maßnahme. Dabei sollten den Betroffenen auch die auf sie zukommenden Kosten vermittelt werden. Dabei ist zu verdeutlichen, dass es sich um Kostenschätzungen handelt. Die Ergebnisse der Ausschreibungen, Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen oder technische Schwierigkeiten können zu Änderungen führen.

Damit Bürgerinnen und Bürger in gleichem Umfang an Gesprächen, evtl. auch in speziellen Gruppen, teilnehmen können, werden diese am besten in die frühen Abendstunden gelegt.

→ vgl. Krause, Juliane: Gender Mainstreaming in der FGSV – Positionspapier, Köln 2004

Bei Selbsthilfeprojekten ist es hilfreich, wenn frühzeitig der Kontakt zur Gemeindeverwaltung und zu den politischen Entscheidungsträgern aufgenommen wird.

Für die Realisierbarkeit der vorgesehenen Maßnahmen ist es sinnvoll, den Maßnahmenplan bereits vor der Planung der einzelnen Umbauten mit den Bürgern zu diskutieren und mit den Trägern öffentlicher Belange, insbesondere den Versorgungsträgern, dem Verkehrsunternehmen, der Feuerwehr, der Müllabfuhr und der Straßen-

verkehrsbehörde, abzustimmen. Vor dem Beginn der Baumaßnahme sollten Betroffene und Anlieger detailliert über Bauablauf, Absperrungen, Beeinträchtigungen, Bauzeiten und die Ansprechpartner während der Bauphase informiert werden.

→ Baustellen auf öffentlichen Straßen – Hinweise zum Baustellenmanagement, MSWV 2003

4.3 Städtebauliche Integration, Beachtung der Regional- und Ortstypik

Straßen sind wichtige Lebensräume. Sie haben daher weit mehr Funktionen als die Abwicklung von Kfz-Verkehr. Insbesondere Plätze prägen die Identität von Quartieren, sie müssen daher möglichst nutzungsoffen gestaltet werden. Damit die städtebaulichen und gestalterischen Aspekte hinreichend beachtet werden können, sind beim Entwurf von Straßen immer städtebauliche Betrachtungen erforderlich, bis zu einem gesonderten stadtgestalterischen Beitrag, der dann zusammen mit dem ingenieurtechnischen Entwurf zu einem ganzheitlichen Straßenaufbau führt.

→ OD-Leitfaden Brandenburg, S.7

→ ESG 96, Kap. 4

→ RAS 06, Kap. 3.2

→ Bild 2, Integration von Fahrgassen in einen Quartiersplatz

→ Gestaltung brandenburgischer Ortsdurchfahrten

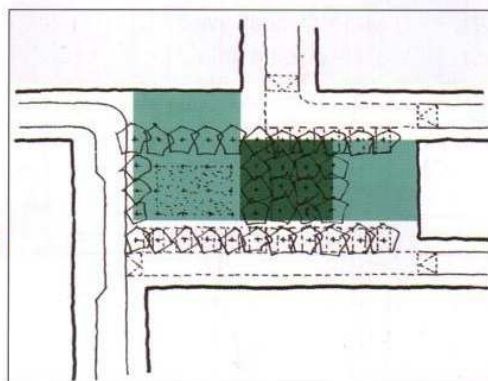


Bild 2: Integration von Fahrgassen in einen Quartiersplatz

Ein hoher Informationsbedarf besteht auch hinsichtlich der Baukosten. Der ungefähre Kostenumfang, ggf. die Höhe der Kostenbeteiligung auf Basis des gewählten Berechnungsmodus und der geltenden Rechtsgrundlage für die Grundstückseigentümer, der Anteil an bewilligten Fördermitteln oder mögliche Quellen für Fördermittel (auch bei Privatfinanzierung) sind zu erläutern. Jedoch ist auch auf die Unsicherheiten derartiger Prognosen hinzuweisen.

Oftmals unterschätzt wird die Anhörung der betroffenen Bürger. Die in den Bürgerversammlungen geäußerten Wünsche und Anregungen der Bürger sollen geprüft und bei Realisierbarkeit in die Planung aufgenommen werden. Vorrangig ist jedoch immer das Gemeinwohl zu beachten.



Bild 30: Bürgerinformation

Das öffentliche Auslegungsverfahren ist ein weiteres wichtiges Instrument, die Bürger über die geplante Maßnahme zu informieren und ihnen Gelegenheit zu geben, Anregungen und Änderungswünsche zu äußern.

Den Bürgern sollten in verständlicher Form vorrangig folgende Informationen vermittelt werden:

- Lage und Benennung der Baumaßnahme (Karten- und Planungsunterlagen)
- Benennung der rechtlichen Grundlagen
- allgemeine Ziele und Zweck dieser Maßnahme.

Örtliche Pressemitteilungen, Amtsblätter und Schaukästen können zur Vermittlung dieser Informationen ebenfalls genutzt werden.

9.2.2 Bauphase

Zur Information der betroffenen Anlieger während der Bauphase haben sich Flyer, örtliche Pressemitteilungen, Amtsblätter und Schaukästen mit Angaben zum Baufortschritt und zu den verantwortlichen Ansprechpartnern des Auftraggebers und Auftragnehmers bewährt.

Das Baustelleninformationsschild sollte mindestens folgende Angaben enthalten:

- Benennung der Baumaßnahme
- Bauzeitraum
- Bauherr (Adresse, Tel./Fax)
- Bauüberwachung (Adresse, Tel./Fax)
- Auftragnehmer (Adresse, Tel./Fax)

Es ist die Durchführung einer Bauanlaufbesprechung mit einem vorher festgelegten Teilnehmerkreis zu organisieren. Ein häufiger Wechsel der Ansprechpartner sollte aufgrund möglicher Informationsverluste vermieden werden. Wichtig ist auch die regelmäßige Durchführung von Baubesprechungen, in denen Konfliktpotenziale frühzeitig erkannt und möglichst unbürokratisch gelöst werden sollen.

9.3 Baustellenmanagement

Zu diesem Thema wird an dieser Stelle nur ein kurzer Überblick gegeben.

9.3.1 Planungsphase

In der Planungsphase werden die Weichen für eine optimale Baudurchführung gestellt. Aus den Ergebnissen der notwendigen intensiven Voruntersuchungen können die erforderlichen Baumaßnahmen und Bautechnologien abgeleitet werden, die den gewünschten Gebrauchswert der jeweiligen Straße erzielen. Des Weiteren ist zu berücksichtigen,

11 | Erhaltung

11.1 Grundsätze

Eine regelmäßige Wartung der Verkehrsflächen und der Nebenanlagen durch die Gemeinden gewährleistet den Gebrauchswert der Wohnstraßen langfristig. Je länger die anstehenden Wartungsarbeiten aufgeschoben werden, desto aufwendiger sind die erforderlichen Reparaturen, bis hin zur vollständigen Erneuerung.

Die Maßnahmen im Rahmen dieses Leitfadens betreffen die so genannte betriebliche Unterhaltung (Wartung und Kontrolle) und die bauliche Unterhaltung (beschränkt auf akute Kleinstreparaturen).

→ ZTV BEA-StB 98/03

Ausgangspunkt für alle Maßnahmen, die eine Gemeinde ergreifen sollte, ist die Kenntnis über den Zustand der Wohnstraßen und -wege einschließlich der Nebenanlagen. Ein turnusmäßiges Befahren zur visuellen Kontrolle ist unerlässlich.

Neben dem allgemein üblichen Überprüfen der Beschilderung ist vor allem auf den Zustand der Entwässerungsanlagen und der Deckschichten der Fahrbahnen zu achten. Alle in der Verjährungsfrist für Mängelansprüche auftretenden Mängel sind beim Bau ausführenden Betrieb anzuzeigen, um ggf. bestehende Ansprüche durchsetzen zu können, wenn Schäden auf Fehler während der Bauausführung zurückzuführen sind.

11.2 Entwässerungsanlagen

Vorrangig führt eine Vernachlässigung der Entwässerung, neben der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, bereits mittelfristig zu Schäden an der Fahrbahn. Vor allem nach dem Winterausklang ist darauf zu achten, dass das Tauwasser und die Niederschläge sicher von der Fahrbahn abgeleitet werden. Anwohner sind darauf hinzuweisen, dass die Mulden nicht mit Rasenschnitt aufgefüllt oder als Parkfläche genutzt oder befahren werden dürfen.



Bild 35: Rasenmulde vor der Begrünung

Zusätzlich zu den Festlegungen des Regelwerkes und den Vorgaben der Hersteller von Entwässerungsanlagen sollte die Gemeinde regelmäßige Zustandskontrollen und wichtige Wartungs- bzw. Unterhaltungsarbeiten organisieren.

Wesentliche Aufgaben zur Sicherung einer dauerhaft wirksamen Entwässerung sind neben dem Abräumen der aufgewachsenen Bankette und Entfernen des abgelagerten Streugutes die in Tabelle 9 aufgeführten Kontrollen.

11.3 Fahrbahnen

Bei Fahrbahnen mit gebundenen Deckschichten, einschließlich Pflasterbefestigungen, wird durch die Verwaltung im Wesentlichen der Zustand in Bezug auf die Verkehrssicherheit kontrolliert. Die Leistungen beschränken sich auf die Reinigung und Aufgaben im Rahmen des Winterdienstes. Bei festgestellten Fahrbahnschäden ist die Ursachenermittlung erfahrenen Büros bzw. Prüflabors zu übertragen.

Die nachfolgende Sanierung wird dann durch Bauunternehmen auszuführen sein. Bei älteren Fahrbahnen sind auftretende Schlaglöcher zur Schadensabwehr und Verkehrssicherung zu verfüllen. Bei diesen Arbeiten sind die Fachkunde des Personals und eine zweckmäßige Materialauswahl besonders wichtig.

Eine Straße gilt als vor diesem Zeitpunkt bereits hergestellt, wenn sie einem seinerzeit bestehenden "technischen Ausbauprogramm" oder den "örtlichen Ausbauepflogenheiten" entsprochen hat. § 242 Abs. 9 setzt voraus, dass eine "Erschließungsanlage" durch Baumaßnahmen erstellt wurde. Ein durch reines Befahren entstandener Weg kann nicht als hergestellt gelten.

12.2 Förderung

Eine Förderung von Baumaßnahmen an Gemeindestraßen kommt i. d. R. nur bei Straßen mit örtlicher oder überörtlicher Bedeutung in Frage und kann sich dann nur auf den Eigenanteil der Kommune beziehen. Finanzierungsbeiträge können nach Maßgabe der jeweils gültigen Richtlinien und der verfügbaren Haushaltsmittel bereitgestellt werden.

12.3 Anwohnerfinanzierter Straßenbau

Bei reinen Wohnstraßen und -wegen (Anliegerstraßen) wird eine Förderung in aller Regel nicht möglich sein. Gleichzeitig müssen die Gemeinden vor dem Hintergrund der Situation der öffentlichen Haushalte Prioritäten bei der eigenen Investitionstätigkeit setzen², die vielfach ebenfalls nicht zu Gunsten des reinen Anliegerstraßenbaus ausfallen werden. Bei Bürgern und Kommunen besteht deshalb ein großes Interesse, zur Verbesserung der Wohn- und Erschließungsqualität neue Wege der Straßenbaufinanzierung zu beschreiten. Ein besonderes Anliegen ist es dabei, kostengünstige und zugleich dauerhafte Lösungen zu finden. In den kleinen und mittleren Gemeinden im Umland der größeren Städte und insbesondere in den schnell

wachsenden Gemeinden des Berliner Umlands, in denen z. T. noch erhebliche Teile des kommunalen Straßennetzes unbefestigt sind, sind deshalb zunehmend Anwohner bereit, sich für den Straßenbau über das nach BauGB und KAG erforderliche Maß hinaus zu engagieren.

Im Mittelpunkt stehen dabei neben der Suche nach kostengünstigen bautechnischen Lösungen v. a. alternative Durchführungs- und Finanzierungsmodelle. Durchgesetzt hat sich bisher ein Finanzierungsmodell, das auf einer teilweisen oder vollständigen Übernahme des kommunalen Finanzierungsanteils durch die Anwohner basiert.

→ Anhang 2

Wesentliche Elemente dieses Modells:

- Vielfach geht die Initiative von den Anwohnern aus, die mit der vorhandenen und absehbar sich nicht ändernden Erschließungssituation unzufrieden sind und gemeinsam nach Lösungen suchen.
- Auf Seiten der Gemeinde (Kommunalpolitik und Verwaltung) muss die Bereitschaft vorhanden sein, neue Wege zu beschreiten, die erforderlichen kommunalpolitischen Beschlüsse herbeizuführen und eng mit den Anwohnerinitiativen zusammenzuarbeiten.
- Die Anwohner einer Straße oder eines Erschließungsgebietes erklären sich bereit, den auf die Gemeinde entfallenden Anteil der Kosten ganz oder teilweise zu übernehmen. I. d. R. erfolgt dies mittels öffentlich-rechtlicher Verträge zwischen Gemeinde und den einzelnen Anwohnern.

² Für Ostdeutschland hatte das Difu einen Investitionsbedarf von 211 Mrd. Euro nachgewiesen. Dabei liegt die Gesamtsumme pro Einwohner fast doppelt so hoch wie in den alten Bundesländern (vgl. Michael Reidenbach u. a.: Der kommunale Investitionsbedarf in Deutschland. Eine Schätzung für die Jahre 2000 bis 2009).