

Gemeinde Mühlenbecker Land



Antrag vom: 16.08.2019

Vorlage Nr.: IV/0050/19
Beschluss Nr.:

Antragsteller: SPD, B-90/Grüne, DIE LINKE
Zuständigkeit: FB I / FD Bau- und Liegenschaften

eingereicht am: 20.08.2019
geändert : 16.09.2019

FBL I
FBL II

.....
Bürgermeister

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	öff.	nöff.	Vertreter		Abstimmungsergebnis				Beschlussempfehlung	
				gew.	anw.	ja	nein	enth.	*ausg.		
6	Gemeindevertretung	09.12.2019	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23						
5	Bauausschuss	12.11.2019	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7						<input type="checkbox"/>
4	OB Mühlenbeck	07.11.2019	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5						<input type="checkbox"/>
3	OB Schönfließ	06.11.2019	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5						<input type="checkbox"/>
2	OB Zühlsdorf	05.11.2019	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5						<input type="checkbox"/>
1	OB Schildow	04.11.2019	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5						<input type="checkbox"/>

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	öff.	nöff.	Vertreter		Abstimmungsergebnis				Beschlussempfehlung	
				gew.	anw.	ja	nein	enth.	*ausg.		
1	Gemeindevertretung	02.09.2019	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	23						

Wortlaut des Antrages:

Die Gemeindevertretung möge beschließen:

Die Gemeindevertretung beschließt den Kriterienkatalog für eine erweiterte Straßenunterhaltung.

Die erweiterte Straßenunterhaltung (Grundlage Antrag CDU, FW, FDP vom 03.04.19) betrifft nur Anliegerstraßen, die bisher nicht grundhaft ausgebaut sind bzw. nicht unter die Beitragsfreiheit fallen.

Der Leistungsumfang der „erweiterten Straßenunterhaltung“ umfasst

das Aufbringen einer bis zu 10 cm Asphaltmischdecke in einer Breite, die den örtlichen Gegebenheiten angepasst ist.

(Ingenieur-technische und Planungsleistungen, sowie die Herstellung von Anlagen oder Einrichtungen der Oberflächenentwässerung sind nicht enthalten)

Kriterienkatalog:

- Maximale Länge der Straße 150 Meter und/oder maximal 10 Anlieger
- Nichterfordernis einer planmäßige Entwässerung, d.h. maximal 3% Längsgefälle, keine Neigungswechsel und keine „Wannenbildung“ im Straßenverlauf
- Die Höhenlage der fertiggestellten „befestigten“ Straße muss sichern, dass kein Oberflächenwasser auf die Grundstücke abfließt.
- Vorhandene und verdichtete Aufschotterung (z.B. mit Beton-Recycling) der „Fahrbahn“, inkl. beidseitiger Bankettbereiche
- Erhalt der Versickerungsfähigkeit beidseitiger Bankette und Schutz der Baumscheiben vor parkenden Fahrzeugen... auf der gesamten Straßenlänge durch z. B. Abpollerungen, Einrichtung von Halteverbotsbereichen

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung begrüßt den Ansatz des Antrages Kriterien für eine erweiterte Straßenunterhaltung festzulegen. Hierfür schlägt die Verwaltung vor, dass auf Grundlage dieser Kriterien die Prioritätenliste für die Straßeninstandhaltung um eine Kategorie erweitert wird. In dieser werden die Straßen aufgenommen, die für eine erweiterte Instandhaltung geeignet sein könnten. Im Gegenzug werden diese aus den Kategorien zur turnusmäßigen Instandhaltung gelöscht. Diese überarbeitete Liste wird den Gremien zur Diskussion vorgelegt

Stellungnahme der Verwaltung vom 28.Oktober 2019

Die Verwaltung verweist auf die Stellungnahme zum Antrag der Fraktionen der Freien Wähler, der CDU / FDP / AG Mühlenbecker Land vom 03.04.2019 in der GV vom 13.05.2019 (Beschlussnummer III/0782/19).

Hierbei wurde festgestellt, dass es sich bei diesem Straßenbau um eine besondere Form der Straßenunterhaltung handelt.

Dennoch wird bei diesem Provisorium eine genehmigungspflichtige Flächenversiegelung gleichartig eines grundhaften Straßenbaus vorgenommen.

Um nach diesem Modell Straßen befestigen zu können und dem Eingriff der Flächenversiegelung gerecht zu werden, schlägt die Verwaltung vor, mit dem Landkreis Oberhavel eine rechtssichere Ausgestaltung der vorgeschlagenen Bauweise in Form einer Grundsatzentscheidung mit der Unteren Wasserbehörde und Unteren Naturschutzbehörde zu erwirken. Dazu wird der Landkreis Oberhavel gebeten, sich zur erweiterten Straßenunterhaltung zu positionieren.

Im Anschluss wird eine Liste mit den infrage kommenden Straßen nachgereicht.

Anlagen:

Haushaltsmäßige Berührung:	Ja	<input type="checkbox"/>	Nein	<input checked="" type="checkbox"/>
Ausgaben sind insgesamt gedeckt durch:			Produktkonto:	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Auftrags-Nr.:	<input type="checkbox"/>			
	_____		_____	
	GBH Sachbearbeiter/in		Fachbereichsleiterin II	

Gemeindevertretung MÜHLENBECKER LAND

Vorsitzender der Gemeindevertretung
Herr Harald Grimm
Liebenwalder Str. 1
OT Mühlenbeck
16567 Mühlenbecker Land

Gemeinde Mühlenbecker Land	
Der Bürgermeister	
Eingang	19. Aug. 2019
Weitergabe an:	
Wiedervorlage / Rückgabe:	

Gemeinsamer Beschlussantrag der Fraktionen
SPD, B-90/Grüne, DIE LINKE

Mühlenbecker Land 16.08.19

**Beschlussantrag zur Aufnahme in die Tagesordnung gemäß BbgKVerf § 35 (1)
und der Geschäftsordnung § 2 (4)**

für die Sitzung der Gemeindevertretung MÜHLENBECKER LAND am **02.09.2019**

Betr.: erweiterte Straßenunterhaltung, Antrag der CDU, FW, FDP/AG-Mühla vom 03.04.19

Beschlussvorlage:

Die Gemeindevertretung möge beschließen:

Die Gemeindevertretung beschließt den Kriterienkatalog für eine erweiterte Straßenunterhaltung.

Die erweiterte Straßenunterhaltung (Grundlage Antrag CDU, FW, FDP vom 03.04.19) betrifft nur Anliegerstraßen, die bisher nicht grundhaft ausgebaut sind bzw. nicht unter die Beitragsfreiheit fallen.

Der Leistungsumfang der „erweiterten Straßenunterhaltung“ umfasst

das Aufbringen einer bis zu 10 cm Asphaltmischdecke in einer Breite, die den örtlichen Gegebenheiten angepasst ist.

(Ingenieur-technische und Planungsleistungen, sowie die Herstellung von Anlagen oder Einrichtungen der Oberflächenentwässerung sind nicht enthalten)

Kriterienkatalog:

- Maximale Länge der Straße 150 Meter und/oder maximal 10 Anlieger
- Nichterfordernis einer planmäßige Entwässerung, d.h. maximal 3% Längsgefälle, keine Neigungswechsel und keine „Wannenbildung“ im Straßenverlauf
- Die Höhenlage der fertiggestellten „befestigten“ Straße muss sichern, dass kein Oberflächenwasser auf die Grundstücke abfließt.
- Vorhandene und verdichtete Aufschotterung (z.B. mit Beton-Recycling) der „Fahrbahn“, inkl. beidseitiger Bankettbereiche
- Erhalt der Versickerungsfähigkeit beidseitiger Bankette und Schutz der Baumscheiben vor parkenden Fahrzeugen... auf der gesamten Straßenlänge durch z. B. Abpollerungen, Einrichtung von Halteverbotsbereichen

Begründung:

Die Antragsteller stehen Initiativen und Vorschlägen für die Verbesserung des Zustandes von Anliegerstraßen, auch mit dem Effekt der Kostenreduzierung für die Beitragszahler, aufgeschlossen gegenüber und unterstützen diese.

Für eine kurze Zeit könnte eine Verbesserung der Straßenzustände, kostenfrei für die Grundstückseigentümer, erreicht werden.

Jedoch ist es schwer zu vermitteln, warum in Straße „a“ eine erweiterte Straßenunterhaltung ausgeführt werden könnte und in Straße „b“ nicht.

Die Antragsteller teilen voll und ganz die Einschätzung der Verwaltung mit den Hinweisen zur Nachhaltigkeit, zur Wirtschaftlichkeit und zur Zukunftsorientiertheit.

Deshalb fordern wir vorab einen Vororttermin in Bernau und Biesenthal.
Wir wollen uns persönlich über praktische Erfahrungen und über Vor- und Nachteile informieren.

Aus diesem Grund haben die Antragsteller im v.g. Kriterienkatalog die Bedingungen benannt, unter denen die erweiterte Straßenunterhaltung zu prüfen ist und möglicherweise umgesetzt werden kann.

In der Stadt Biesenthal z.B. werden die sachlichen und wirtschaftlichen Vorbehalte durch die Stadtverordnetenversammlung untermauert. (Anlage)

MOZ, 20.04.17 (Auszug)

„In Biesenthal wird es künftig nur noch einen normgerechten Straßenausbau geben. Das beschlossen die Stadtverordneten in ihrer jüngsten Sitzung mehrheitlich. Damit sind die Zeiten, da Siedlungsstraßen eine Asphalt- oder Makadamdecke* erhielten, ohne dass die Besitzer der anliegenden Grundstücke Beiträge dafür zahlten, vorbei.“

"In Auswertung der Ergebnisse durch den Bauausschuss wurde eingeschätzt, dass wohl eine kurzfristige Verbesserung der bestehenden Situation entstanden ist, aber diese Bauweise in Bezug auf Gebrauchswert und Nachhaltigkeit nicht den Erwartungen und Anforderungen an Siedlungsstraßen entsprechen", heißt es in einer Vorlage, die die Amtsverwaltung den Stadtverordneten auf den Tisch legte. Es sei bereits absehbar, dass ein Fahrbahnbelag aus alternativen Materialien eine erhöhte Schadensanfälligkeit aufweise. "Eine Sanierung auftretender Schäden in diesen Bereichen hat auch einen erhöhten Aufwand zur Folge, ohne einen nachhaltigen Reparaturserfolg zu gewährleisten", stellten die Fachleute fest. Und der Bauausschuss empfahl, in Biesenthal wieder zu einem normgerechten Straßenausbau zurückzukehren.


Yvonne Zanow
SPD


Thomas Henning
B-90/ Grüne

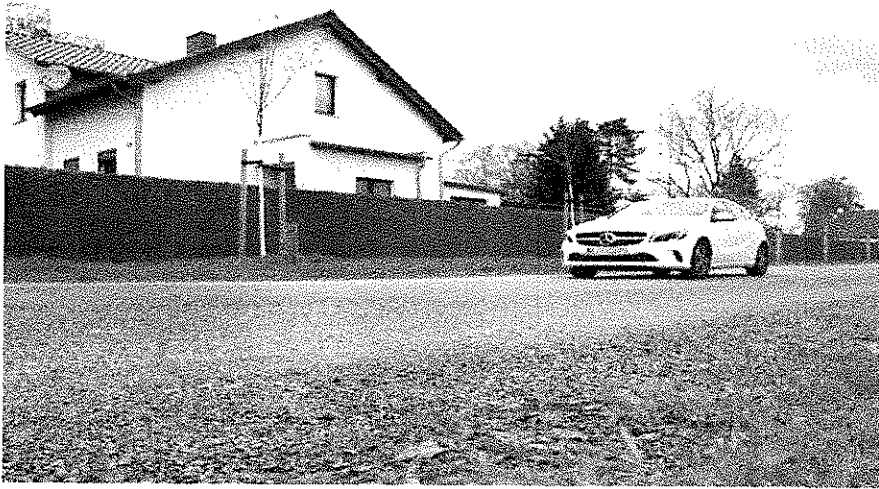

Hartmut Lackmann
DIE LINKE

Anlage: Mit der Makadamdecke ist es vorbei

*Erklärung - Makadamdecke:

Im modernen Sprachgebrauch hat sich die Bedeutung des Begriffs „Makadam“ etwas gewandelt. Meist wird damit landläufig ein nur oberflächlich bituminös gebundener Belag bezeichnet (im Gegensatz zu Asphalt). Zudem werden wassergebundene Decken, wie sie beispielsweise beim Bau von Wirtschaftswegen zur Anwendung kommen, der Makadam-Bauweise zugerechnet.

Mit der Makadamdecke ist es vorbei



Sabine Rakitin / 20.04.2017, 06:10 Uhr

Biesenthal (MOZ) In Biesenthal wird es künftig nur noch einen normgerechten Straßenausbau geben. Das beschlossen die Stadtverordneten in ihrer jüngsten Sitzung mehrheitlich. Damit sind die Zeiten, da Siedlungsstraßen eine Asphalt- oder Makadamdecke erhielten, ohne dass die Besitzer der anliegenden Grundstücke Beiträge dafür zahlten, vorbei.

Als André Stahl (Linke) im Oktober 2014 seinen Dienst als Bürgermeister in Bernau antrat, brachte er aus seiner Heimatstadt Biesenthal etwas mit, dass vielen Bewohnern von Anliegerstraßen wie eine Verheißung in den Ohren klang - die sogenannte erweiterte Straßenunterhaltung. Das Prinzip: Ausgewählte unbefestigte Straßen werden nicht mehr grundhaft ausgebaut, sondern erhalten eine Decke aus alternativen Materialien wie Asphaltfräsgut oder Tränkmakadam. Der Vorteil für die Besitzer anliegender Grundstücke: Sie müssen dafür keine Beiträge bezahlen, weil es sich um eine Straßenunterhaltung handelt. Der Nachteil für die Kommune: Sie trägt die Kosten allein.

Etwa zehn Jahre halte ein solcher Belag, erklärte Stahl den Bernauer Stadtverordneten. Man müsse sich aber darüber im Klaren sein, dass es eines Tages, wenn die Straße grundhaft ausgebaut werde, zu höheren Kosten komme, weil die "provisorische Decke" dann aufgenommen und entsorgt werden müsse. Gleichwohl befürwortete das Bernauer Parlament eine solche Verfahrensweise. In diesem Jahr wurden die ersten Straßen in Waldfrieden und Nibelungen entsprechend hergestellt. "Die Bürger sind so glücklich", lobte Andreas Neue (Bündnis für Bernau) in der jüngsten Stadtverordnetenversammlung. "Sie können gar nicht glauben, dass sie keine Straßenausbaubeiträge zahlen müssen."

In der Nachbarstadt Biesenthal hingegen, in der diese erweiterte Straßenunterhaltung seit 2012 praktiziert wird, sind die Stadtverordneten ernüchtert. "In Auswertung der Ergebnisse durch den Bauausschuss wurde eingeschätzt, dass wohl eine kurzfristige Verbesserung der bestehenden Situation entstanden ist, aber diese Bauweise in Bezug auf Gebrauchswert und Nachhaltigkeit nicht den Erwartungen und Anforderungen an Siedlungsstraßen entsprechen", heißt es in einer Vorlage, die die Amtsverwaltung den Stadtverordneten auf den Tisch legte. Es sei bereits absehbar, dass ein Fahrbelag aus alternativen Materialien eine erhöhte Schadensanfälligkeit aufweise. "Eine Sanierung auftretender Schäden in diesen Bereichen hat auch einen erhöhten Aufwand zur Folge, ohne einen nachhaltigen Reparaturserfolg zu gewährleisten", stellten die Fachleute fest. Und der Bauausschuss empfahl, in Biesenthal wieder zu einem normgerechten Straßenausbau zurückzukehren.

"Ich bin ein Befürworter des grundhaften Straßenausbaus", bekannte Andreas Jahn (CDU), Vorsitzender des Gremiums, vergangene Woche in der Stadtverordnetenversammlung. Er stellte für die mit Makadam oder Asphalt hergestellten Straßen einen "hohen Verschleiß und hohe Reparaturkosten" fest. Überhaupt würden für die sogenannte erweiterte Straßenunterhaltung ebenfalls 30 bis 35 Prozent der Kosten eines grundhaften Ausbaus anfallen. Als Beispiel nannte er die Ahornstraße. "Die hat 30000 Euro gekostet", bemerkte er. "Und

die Anlieger zahlen nichts." Mit Blick auf 22 Kilometer unbefestigter Straßen in Biesenthal stellte Jahn missbilligend fest: "Wir machen als Stadt den Bürgern Geschenke, die wir uns nicht leisten können".

Margitta Mächtig (Linke) wollte eher, dass der Bauausschuss differenzierter herangeht und eine Liste erstellt, welche Straßen grundhaft ausgebaut und welche lediglich auf dem Weg einer "erweiterten Unterhaltung" hergerichtet werden sollen. Ähnlich äußerte sich auch Detlef Matzke, der Ortsvorsteher von Danewitz. "Einen solchen Beschluss brauchen wir nicht, weil wir hier sowieso über jede Straße und deren Ausbaugrad abstimmen", stellte Bürgermeister Carsten Bruch (CDU) fest.

Auch der Bündnisgrüne Andreas Krohne will, dass die Straßen grundhaft ausgebaut werden. "Ich wohne jetzt 20 Jahre in Biesenthal und habe es satt, nicht mal trockenen Fußes bis zur Bahnhofstraße zu kommen", wetterte er. So wurde die Rückkehr zum normgerechten Straßenausbau mit elf Ja- gegen sechs Nein-Stimmen bei zwei Enthaltungen beschlossen.