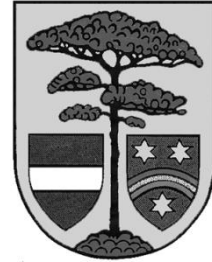


# Stadt Hohen Neuendorf

Stadtverwaltung • Oranienburger Straße 2 • 16540 Hohen Neuendorf



## Protokoll

Datum: 06.09.2021

### **Anliegerversammlung**

Straßenbaumaßnahme „Lindastraße zwischen Wiesenstraße und Erdmannstraße im Stadtteil Hohen Neuendorf“

Zeit: 28.08.2021 10:00 Uhr bis 12:00 Uhr  
Ort: Sitzungssaal des Rathauses Hohen Neuendorf

**Teilnehmer:** Herr Oleck Fachbereichsleiter Bauen  
Frau Teigel Fachdienstleiterin Tiefbau  
Herr Wolf Werkleiter Eigenbetrieb Abwasser  
Herr Giesecke Ingenieurbüro Börjes GmbH & Co. KG Oranienburg  
Frau Pense Sachbearbeiterin Fachdienst Tiefbau  
Frau Lassika Sachbearbeiterin Fachdienst Tiefbau, Protokoll

22 Anlieger der Lindastraße zwischen Erdmannstraße und Wiesenstraße  
7 Vertreter von Fraktionen

### Einleitung:

Herr Oleck eröffnet die 2. Anliegerversammlung zum geplanten Straßenbau in der Lindastraße zwischen Erdmannstraße und Wiesenstraße im Stadtteil Hohen Neuendorf und bedankt sich für die Teilnahme. Er bittet die Anwesenden, sich in die ausgelegte Teilnehmerliste einzuschreiben und weist darauf hin, dass eine medizinische Maske zu tragen ist, sofern man den Sitzplatz verlässt.

Anschließend stellt Herr Oleck die anwesenden Personen der Stadtverwaltung und den Planer vom Ingenieurbüro Börjes GmbH Co.KG, Herrn Giesecke, vor.

Er führt aus, dass im Jahr 2016 bereits eine Anliegerversammlung zum Straßenbau in der Lindastraße durchgeführt wurde. Dieser wurde damals jedoch von der Stadtverordnetenversammlung abgelehnt. Da der Straßenbau jedoch auf Grund des Zustandes und der Regenentwässerung erforderlich ist, wurde das Thema erneut eingebracht. In der Zwischenzeit gab es mehrere Eigentümerwechsel außerdem sind auch die Schätzungskosten gestiegen, deshalb soll heute noch einmal über den geplanten Straßenbau informiert werden. Er bittet die Anlieger, sich bei grundstücksbezogenen Einzelfragen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung zu wenden. Die Telefonnummern der Ansprechpartner sind in der von Frau Teigel anschließend vorgestellten Präsentation, die auf der Internetseite abgerufen werden kann, zu ersehen.

Frau Teigel begrüßt ebenfalls alle Anwesenden und erläutert nun anhand der Präsentation nicht nur allgemein das Verfahren bei einem geplanten Straßenbau, sondern geht auch auf die Besonderheiten beim Straßenbau Lindastraße ein. Sie erläutert, dass im Bereich des Straßenbaus eine faktische Erschließungspflicht aus den tatsächlichen und rechtlichen Umständen erwachsen kann. Tatsächliche Umstände ergeben sich aus den Verhältnissen vor Ort, z. B. unzureichende Regenentwässerung, schlechter Straßenzustand o. ä. Rechtliche Umstände ergeben sich z. B. aus der Umsetzung eines bestandskräftigen Bebauungsplanes oder aus Baugenehmigungsverfahren.

Sie führt weiter aus, dass in der Lindastraße der Bebauungsplan Nr. 10-2 afG „Nördlich der Erdmannstraße ST Hohen Neuendorf“, der am 26.03.2006 in Kraft getreten ist, besteht und auf

Grundlage dessen in der Vergangenheit viele Vorkaufsrechtsverfahren geführt worden sind, um die festgesetzten Straßenflächen zu erwerben.

Sowohl der Bebauungsplan wie auch der Verkehrsentwicklungsplan sehen eine durchgehende -von der Wiesenstraße bis zur Erdmannstraße- Straßenführung der Lindaustraße vor. Der Verkehrsentwicklungsplan ist eine wichtige Grundlage und weist die Lindaustraße als Wohnweg aus. Ausbaumerkmale für einen Wohnweg sind eine Fahrbahnbreite 3,50 m – 5,0 m, kein Gehweg, vorzugsweise eine Mischverkehrsfläche und einem ruhenden Verkehr (Parken), der in den Straßenraum integriert werden soll.

Der Planer Herr Giesecke begrüßt die Anwesenden und merkt an, dass die Planungsgrundlage für den Straßenbau in der Lindaustraße der bestehende Bebauungsplan war, der eine durchgängige Trassenführung vorsieht. Diese spiegelt die Variante 1 wider. Die anderen Varianten stellen die Alternativausführungen als Stichstraße dar.

Allen Varianten gleich ist die erste Teilstrecke von der Erdmannstraße bis zur Einmündung. Da hier ein Gefälle von 5 % vorhanden ist, führt es derzeit dazu, dass das Regenwasser von der Straße ungebremst auf die unteren Grundstücke fließt. Daher ist hier ein Regenwasserkanal mit Straßeneinläufen vorgesehen. Das Wasser kann und muss an einzelnen Punkten abgefangen und unterirdisch weitergeleitet werden. Die im weiteren Verlauf vorhandenen Mulden sollen bleiben. Eine reine Versickerung ist wegen des Gefälles und der unzureichenden Breite des zur Verfügung stehenden Straßenraums nicht möglich. Im Falle der Überfüllung der Mulden läuft das Wasser in die Überlaufschächte und dann in die Rohrleitung.

Es ist geplant, eine Mischverkehrsfläche in Asphaltbauweise mit einer Breite von 4,0 m, die eine Begegnung Pkw – Radfahrer ermöglicht, herzustellen. Die Fahrbahn soll beidseitig in Hochborde eingefasst werden. Für Ver- bzw. Entsorgungsfahrzeugen, z. B. Müllfahrzeuge, wird eine Durchfahrtsbreite von mindestens 3,75 m erforderlich.

Die Ausbauart „Mischverkehrsfläche, 4 m breit und Muldensystem mit unterirdischer Rohrleitung“ ist auch für den weiteren Verlauf der Straße bei allen Varianten geplant. Auch der ansteigende Bereich, wo die Stichstraßen jetzt enden, stellt für die durchgängige Variante 1 kein Problem dar. Die Teilstrecke von der Einmündung in westlicher Richtung hin, welche schon mit einer Schotterschicht und Borden vorbereitet worden ist, hat ein Gefälle von ca. 10 %. Das Gefälle zur Wiesenstraße hin beträgt lediglich 8 %. Diese Gefälleverhältnisse lassen sich gut überwinden. Problematisch sind eher die Gefälle in den Seitenräumen, die aber auch bautechnisch lösbar sind. Herr Giesecke weist darauf hin, dass den Plänen eine Bestandsvermessung von 2012 und eine Nachvermessung von 2016 zugrunde liegen. Er führt weiter aus, dass alle Grundstückszufahrten in Pflasterbauweise hergestellt werden sollen. Die richtige Lage und Größe der Zufahrten und/oder Zugänge werden dann vor Beginn der Baumaßnahme bei den Grundstückseigentümern abgefragt.

Bei der Stichweg-Variante 2 wird kein Wendehammer angelegt, sondern eine Aufweitung im Einmündungsbereich ermöglicht, damit dort große Fahrzeuge vor- und zurückstoßen können, um so wenden zu können. Da die Fahrzeuge somit nicht weiter reinfahren können, hat das zur Folge, dass die Anlieger ihre Mülltonnen bis zu 125 m bis zu dieser Einmündung bringen müssen.

Lediglich bei der Variante 3 ist die Anlegung eines Wendehammers auf der gemeindeeigenen Fläche geplant. Hierbei würde allerdings sehr viel Fläche versiegelt werden und die Herstellung würde umfangreiche Erdarbeiten erfordern. Zu der Variante 4 erläutert Herr Giesecke, dass diese bautechnisch und eigentumsrechtlich bezogen auf den Wendehammer für die Ver- und Entsorgungsfahrzeuge entsprechend der RASSt nicht umsetzbar ist.

Aus planerischer Sicht wird die Variante 1 befürwortet. Denn sowohl die straßenbautechnischen wie auch die bauplanungsrechtlichen Gegebenheiten sprechen dafür.

Nunmehr begrüßt Frau Pense die Anwesenden und informiert die Anlieger über die Grundlagen der späteren Beitragsabrechnung. Sie erklärt, dass für die Herstellung der Fahrbahn, Regenentwässerung und Straßenbegleitgrün in der Lindaustraße das Baugesetzbuch und somit die Erschließungsbeitragssatzung (EBS) zur Anwendung kommt, weil diese Teilanlagen noch nicht erstmalig hergestellt sind. Frau Pense erläutert, dass die Beantwortung der Frage, ob eine Straße bereits erstmalig hergestellt ist oder nicht, über den § 242 Absatz 9 BauGB in Verbindung mit dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2007 erfolgt. Diese Prüfung für die Lindaustraße hat ergeben, dass zum maßgeblichen Zeitpunkt im östlichen Teil

der Lindaustraße lediglich die Straßenbeleuchtung bereits erstmalig hergestellt war. Daher werden die bei der Erneuerung/Ergänzung der Straßenbeleuchtung entstehenden Kosten auch nicht in den Erschließungsaufwand mit einfließen. Sie erklärt weiter, dass die Erhebung von Erschließungsbeiträgen eine Pflichtaufgabe ist und dass 90 % des Erschließungsaufwandes auf alle Grundstücke im Abrechnungsgebiet verteilt werden.

Sie weist darauf hin, dass im Erschließungsbeitragsrecht ausschließlich die bebaubaren Grundstücke bzw. Grundstücksteile zu veranlagen sind. D. h., dass Außenbereichsflächen unberücksichtigt bleiben. Die Abgrenzung zwischen den bebaubaren und der nicht bebaubaren Flächen erfolgt über den Bebauungsplan. Sie fügt hinzu, dass die bebaubaren Flächen mit einem Nutzungsfaktor von 1,25 vervielfacht werden, da der B-Plan als Maß der baulichen Nutzung für diese Flächen 2 Vollgeschosse vorsieht. Zudem werden bei der Ermittlung der Nutzungsflächen im Abrechnungsgebiet mehrfach erschlossene Wohngrundstücke lediglich mit 2/3 ihrer Fläche berücksichtigt.

Basierend auf einer vom Planungsbüro vorgenommenen neuen Baukostenschätzung, ist eine vorläufige Beitragskalkulation in Bezug auf die Straßenbaumaßnahme „Lindaustraße“ durchgeführt worden. Danach würde der Beitragssatz für die erstmalige Herstellung der Fahrbahn nebst Regenentwässerung und Straßenbegleitgrün wie folgt betragen:

**Variante 1** ca. **23,20 €/m<sup>2</sup> Nutzungsfläche**

Durchgängige Fahrbahn von Erdmannstraße bis Wiesenstraße

**Variante 2** ca. **22,80 €/m<sup>2</sup> Nutzungsfläche**

Stichwege und Wenden in der Einmündung

**Variante 3** ca. **24,20 €/m<sup>2</sup> Nutzungsfläche**

Stichwege und Wendehammer auf kommunalem Flurstück

**Variante 4** **nicht kalkuliert** (nicht realisierbar auf Grund der Grundstückssituation)

Stichwege und Wendehammer

Nachdem Frau Pense anhand von Beispielen und unter Verwendung der jeweiligen Beitragsätzen die Berechnung des Erschließungsbeitrages erläutert hat, bittet sie abschließend zu beachten, dass die Kosten für die Herstellung der Zufahrten/Zugänge nicht im Beitragssatz enthalten sind, da diese vollständig –also zu 100 %- vom Eigentümer zu tragen sind.

Frau Teigel gibt noch den Hinweis, dass sich die Abrechnungsgebiete je nach Variante unterscheiden. Denn in das jeweilige Abrechnungsgebiet sind nur die Grundstücke enthalten, die von der jeweiligen Erschließungsanlage (Stichweg oder durchgängige Trasse) erschlossen werden. Bei der Variante 2 also, umfasst das Abrechnungsgebiet somit nicht die Grundstücke des „Anhängsels“ (Stichweg) zur Wiesenstraße. Diese Grundstücke werden später zusammen mit den an der Wiesenstraße anliegenden Grundstücken ein anderes Abrechnungsgebiet bilden. Eine Kostenschätzung liegt für diesen Straßenbau noch nicht vor; allerdings ist damit zu rechnen, dass die Kosten nicht gering werden, da die Wiesenstraße teilweise nur einseitig anbaubar ist.

Nachdem Frau Teigel noch einmal die 4 Ausbauvarianten mit ihren Vor- und Nachteilen zusammengefasst hat, eröffnet sie die Diskussionsrunde.

### **Diskussionsrunde**

Herr Reichelt, sachkundiger Einwohner für die CDU im Ausschuss für Bau-, Ordnung und Sicherheit

*Er bedankt sich bei der Verwaltung für die Vorstellung und bei den Anwesenden für ihr Kommen und erklärt, dass er schon öfters die Diskussion vor Ort miterlebt habe, nunmehr aber einen besseren Überblick über die Thematik bekommen hat. Er fragt, ob das kommunale Grundstück, auf dem gewendet werden soll, doppelt verwendet wird? Einerseits für die Regenversickerung als Becken und zum anderen für den Wendehammer?*

Herr Giesecke erklärt, dass die Rohrleitung die bis zu dem Punkt führt, wo das Wasser in die Fläche eingeleitet wird, unter dem Wendehammer verläuft und diese Einleitstelle wichtig sei.

Angesetzt wurde zunächst die grüne Fläche um den Wendehammer herum als die Fläche, welche gebraucht wird und später rekultiviert werden müsse. Es besteht aber die Möglichkeit, noch ein paar Meter weiter ins Gelände zu gehen, falls der Bedarf da sein sollte.

#### Bürger, Anwohner Lindaustraße

*Auch er möchte sich dafür bedanken, dass nochmals die Gelegenheit für die Anlieger besteht, ihre Ideen und Vorschläge einzubringen. Er informiert, dass sich im Vorfeld dieser Veranstaltung ein Großteil der Anlieger am letzten Sonntag getroffen hatte, um Ideen zu sammeln und abzustimmen, für welche Straßenbauvariante sich die Anlieger aussprechen. Dabei bestand unter den Anliegern Einigkeit darüber, dass der Straßenbau erforderlich ist, da der derzeitige Zustand nicht mehr hinnehmbar ist. Seitens der Anlieger wurden die Varianten 3 und 4 jedoch ausgeschlossen. Die meisten Anwohner befürworteten die Variante 2 als Sackgasse. Den Anliegern ist dabei durchaus bewusst, dass bei dieser Variante die Mülltonnen im Bereich der Einmündung bereit zu stellen sind. Der Wunsch nach der Variante 2 wurde vor allem vor dem Hintergrund geäußert, dass nicht nur eine verbesserte Infrastruktur damit geschaffen wird, sondern auch die Lebensqualität des ruhigen Wohnens, was einige zum Kauf der Grundstücke bewogen hatte, beibehalten wird. Sollten sich die Abgeordneten aber doch für die Variante 1 entschließen, bitten die Anwohner darum, diese als Fahrradstraße auszubauen. Da es bis ins Jahr 2023 Fördermittel für den Ausbau von Fahrradstraßen gibt, erhoffen sich die Anlieger, dass der Kostenanteil für jeden Anlieger niedriger ausfällt. Im Vorfeld wurde schon mit Abgeordneten verschiedener Parteien darüber gesprochen. Für die Anlieger wäre das dann die 1 B Variante.*

Herr Oleck entgegnet, dass die Entscheidung darüber, ob und wie ein Straßenbau erfolgen wird, allein den Stadtverordneten obliegt. Er fügt hinzu, dass auch daher zu dieser Veranstaltung Vertreter der Fraktionen zugegen sind, um sich ein Bild über den Straßenbau in der Lindaustraße zu machen und um sich die Wünsche und Anregungen der Anlieger anzuhören. Er fügt hinzu, dass die Förderrichtlinien beim Straßenbau so ausgestaltet sind, dass in der Regel nur der Gemeindeanteil gefördert wird. Aber er verspricht, hier noch einmal zu prüfen.

#### Herr Dr. Guretzki, Stadtverein Hohen Neuendorf

*Ihm würde interessieren, wie die einzelnen Wendemöglichkeiten bei den Varianten gestaltet sind? Können in diesen Bereichen die AWU-Fahrzeuge problemlos wenden?*

Herr Giesecke betont, dass in einem Wendehammer nur die Möglichkeit geschaffen wird, dass z. B. ein Müllfahrzeug durch eine 3-Punkte-Rangierung wenden kann. Das Fahrzeug kann in diesem Wendehammer also nicht einmal herum fahren, um dann wieder den Wendehammer zu verlassen. Der Fahrzeugführer muss reinfahren, zurücksetzen und dann wieder rausfahren. Das ist das Prinzip eines Wendehammers. Entsprechend der Stellungnahme der AWU beim Landkreis sind mindestens nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt) die Wendemöglichkeit so in dieser Form zu gestalten und auszuführen. Ein Wendekreis oder die große Version, die Wendeschleife, brauchen deutlich mehr Fläche.

#### Bürger, Anwohner Erdmannstraße

*2016/2017 wurde nach vielen Bauausschusssitzungen mit breiter Mehrheit der Ausbau dieser Straße als Durchgangsvariante abgelehnt. Warum stellt die Verwaltung 4 Jahre später dieselbe Variante wieder auf die Tagesordnung? Das Einzige, was sich in der Zwischenzeit geändert hat, sind die Kosten! Damals wurde von 13,00 €/m<sup>2</sup> – 17,00 €/m<sup>2</sup> gesprochen und jetzt sind die Kosten bei 23,00 €/m<sup>2</sup> und höher. Es wird hier von einem Minimalausbau einer Straße von 4 m gesprochen, wo nicht einmal ein vernünftiger Begegnungsverkehr stattfinden kann. Was hat die Verwaltung in den letzten 4 Jahren unternommen, um das Thema „Lindaustraße“ zu heilen? Was wurde konkret unternommen, um eine vernünftige Variante, welche auch so gebaut werden kann, zu erarbeiten? Es werden hier wieder nur die bereits durchdiskutierten und abgelehnten Varianten dargestellt. Er vermutet, dass hier mit Macht versucht wird, die von der Verwaltung favorisierte, bisher einzig von der Verwaltung erdachte, Variante, durchzusetzen.*

Herr Oleck wiederholt, dass nicht der Bauausschuss bestimmt, ob eine Straße gebaut wird, sondern die SVV. Der Bauausschuss als Fachausschuss kann lediglich Empfehlungen abgeben. Seinerzeit hatte der Bauausschuss sich auf keine Variante einigen können und hat demzufolge auch keine Empfehlung an die SVV abgegeben. Und die Verwaltung hat in der Zwischenzeit durchaus die Möglichkeiten von anderen Trassenführungen untersucht. Auch die, die seitens der Politik angestoßen worden war. Bei dieser Variante zum Beispiel sollte die Straße weiter nach Norden in das Landschaftsschutzgebiet hinein verlegt werden, was erhebliche Diskussionen und Auswirkungen nach sich gezogen hätte. Letztendlich wurden keine wirklich sinnhaften Alternativen als die hier dargestellten Varianten gefunden. Seitens der Verwaltung müssen aber bei der Erarbeitung von Varianten die tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten beachtet werden. So können sich z. B. Schadenersatzansprüche aus dem Umstand heraus ergeben, dass Regenwasser von der Straße auf private Grundstücke läuft oder dass eine Baugenehmigung aufgrund der fehlenden Erschließung abgelehnt wird. Oder auch Entschädigungsansprüche von Verkäufer von Grundstücken, bei denen die Stadt das ihr zustehende Vorkaufsrecht ausgeübt hat, aber den mit der Ausübung verfolgten Zweck – nämlich den Straßenbau- nicht umgesetzt hat.

Daher wurde es seitens der Verwaltung als Pflicht angesehen, den Ausbau nochmals auf die Tagesordnung setzen zu lassen und so zur Diskussion zu stellen.

Frau Reichelt, Bündnis 90/ Die Grünen, Mitglied der Stadtverordnetenversammlung

*Sie fragt, ob sie es richtig verstanden habe, dass die Verwaltung rechtlich verpflichtet ist, den Straßenausbau jetzt zu machen und es nur darum geht, wie ausgebaut werden soll? Und wie verhält es sich, wenn die Stichweg-Variante 2 beschlossen wird und die Eigentümer von den derzeit noch unbebauten Grundstücken im hinteren Bereich der Lindaustraße, sich weigern, die Mülltonnen bis zur Lindaustraße 46 zu bringen? Sind diese Eigentümer dann dazu verpflichtet, oder kann es dann sogar zu einem Rechtsstreit kommen? Darüber hinaus möchte sie wissen, wenn die Durchgangsvariante nicht beschlossen wird, ob es dann eine signifikante Erhöhung der Beiträge für die Anwohner der Wiesenstraße gibt.*

Herr Oleck antwortet, dass Frau Reichert es richtig verstanden hat, dass die Verwaltung den Stadtverordneten dringend den Ausbau empfehlen möchte, aber die Verwaltung den Stadtverordneten nichts vorschreiben kann.

Er fügt hinzu, dass es in der Stadt Hohen Neuendorf Straßen gibt, die von der AWU nicht mehr angefahren werden, so dass die Bürger ihre Tonnen zu einem Sammelpunkt bringen müssen. Es hat mit der AWU in der Vergangenheit mehrere Gespräche diesbezüglich gegeben. Letztendlich muss der Bürger dieses aber dulden. Technisch gesehen, würde es sich trotzdem um einen Ausbau handeln und das Grundstück wäre erschlossen, auch wenn die AWU die letzten 100 m nicht befährt.

Frau Pense erklärt, dass sich die Abrechnungsgebiete entsprechend der gebauten Anlagen ergeben. Alle Grundstücke, die von der jeweiligen Anlage erschlossen werden, gehen in das jeweilige Abrechnungsgebiet mit ein. Wenn eine der Stichvarianten 2 oder 3 beschlossen werden sollte, dann gehen in das Abrechnungsgebiet nur die Grundstücke ein, welche an dem jeweiligen Stich anliegen. Sollte z. B. die Variante 2 beschlossen werden und auch der Ausbau des Stichweges von der Wiesenstraße aus, dann müssten die Kosten für diesen Stichweg (Anhängsel) liegenbleiben, bis zu dem Zeitpunkt, an dem die Wiesenstraße ausgebaut wird. Denn dieser Stichweg als Anhängsel zur Wiesenstraße bildet mit dieser ein gemeinsames Abrechnungsgebiet. Der beitragsfähige Aufwand für dieses Abrechnungsgebiet umfasst dann natürlich auch die liegengelassenen Kosten aus dem Stichweg. Eine Kostenschätzung für den Straßenbau „Wiesenstraße“ allerdings, wurde noch nicht vorgenommen.

Frau Gossmann-Reetz, SPD/Partei Mensch Umwelt Tierschutz, Mitglied der Stadtverordnetenversammlung möchte wissen, welche Parkmöglichkeiten bei den einzelnen Varianten bestehen?

Herr Giesecke antwortet, dass in der jetzigen Planung keine separaten Stellflächen für PKWs vorgesehen sind. Aber auch auf der Straße, wo die Fahrbahn lediglich 4 m breit ist, ist ein Parken eigentlich nicht möglich. Daher müssten die Anlieger ihre Fahrzeuge auf ihren

Grundstücken abstellen. Gegebenenfalls könnten an der bogenartigen Grundstückszufahrt Stellplätze errichtet werden. Weitere Stellplatzmöglichkeiten müssten noch geprüft werden. Hierbei muss jedoch unbedingt beachtet werden, dass der Rettungsverkehr zu jeder Zeit die Straße durchgehend befahren kann. Und bei den Stichvarianten muss entsprechend der Fahrzeuggröße auch die Möglichkeit bestehen, wieder zurückfahren zu können.

Herr Oleck ergänzt, dass gegenwärtig nur eine Ausweichstelle vorgesehen wurde. Eine Diskussion wurde diesbezüglich schon vorgenommen, da diese Lösung in Hohen Neuendorf so ziemlich einmalig wär. Jede Parkbucht die gebaut wird, treibt den Beitragssatz nach oben. Vielleicht wäre es ratsam, die langen Grundstückszufahrten als Parkfläche zu nutzen.

Bürger, Anwohner der Lindaustraße

*Er fragt, wie hoch die Stützwände sein werden? Er fügt hinzu, dass unbedingt der Vorschlag „Fahrradstraße“ aufgenommen sowie dem Wunsch der Anlieger gefolgt werden sollte, über die Beschilderung zu verdeutlichen, dass es sich nicht um eine Durchfahrtsstraße handelt.*

Herr Giesecke erläutert, dass die Höhe der Stützwände nicht mehr als 1 m bis 1,50 m, vielleicht vereinzelt mal 2 m, betragen werden.

Herr Oleck nimmt aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nicht an, dass nach dem Ausbau die Lindaustraße als Abkürzungsstrecke zwischen Wiesenstraße und Erdmannstraße genutzt werden wird; es also keinen nennenswerten Durchgangsverkehr geben wird. Die Straße wird daher auch weiterhin nur für die Anlieger „interessant“ sein. Ob die Straße auch so ausgeschildert werden könnte, muss mit dem Landkreis Oberhavel geklärt werden, da die Stadt nicht die anordnende Behörde für die Verkehrsschilder sei. Bei einer Fahrradstraße hat der Fahrradverkehr Vorrang und der Autofahrer hat sich nach diesem zu richten. Fahrradfahrer könnten hier sogar zulässigerweise nebeneinander fahren. Die Möglichkeit der Fahrradstraße wird von der Verwaltung geprüft und auch der Wunsch nach einer deutlichen Beschilderung wird mitgenommen.

Herr Hick, sachkundiger Einwohner für die Fraktion Die Linke

*Bei der damaligen Aufstellung des Bebauungsplans haben wir den Kampf nicht aufgenommen, das Flurstück der Stadt in den Innenbereich zu zwingen, weil wir dieses als aussichtslos erachtet hatten. Hat sich an dieser Einschätzung irgendwas geändert?*

Herr Oleck bestätigt, dass damals darüber nachgedacht wurde, das Grundstück in den Innenbereich zu ziehen. Denn die Verwaltung ist daran gehalten, die Vermögenswerte der Stadt zu erhalten bzw. auszubauen. Wäre das Grundstück in den bebaubaren Bereich mit hineingenommen worden, wäre das Grundstück zwar jetzt bei den Erschließungskosten zu beteiligen, aber die Stadt hätte heute ein Baugrundstück im Wert von 200.000 € oder mehr. Damals hat es aber gute Gründe dafür gegeben, keine diesbezüglichen bauplanungsrechtlichen Anstrengungen zu unternehmen, weil es nicht aussichtsreich erschien. Die untere Naturschutzbehörde (UNB) hatte seinerzeit signalisiert, dass dieser Bereich einen Naturraum darstelle, der geschützt werden müsste. Dies konnte man nachvollziehen. Sogar bei dem Bau einer Wendeanlage auf diesem Grundstück muss vorher mit der UNB geklärt werden, inwiefern dieser über eine Ausnahmegenehmigung, Befreiung oder ein Änderungsverfahren erfolgen könne. Sollte es nicht anders gehen, dann müsste die Stadt den B-Plan noch einmal anfassen. Eine B-Plan-Änderung sei aber nicht empfehlenswert für eine nahe Lösung, weil die untere Naturschutzbehörde dort gute Argumente hat.

Herr Güther, Stadtverein, Mitglied der Stadtverordnetenversammlung

*Er stellt fest, dass das Gelände unverhältnismäßig hängig ist und fügt zu, dass es aus diesem Grund wohl am günstigsten ist, beim Bau der Straße sich nach diesen Vor-Ort-Verhältnisse zu richten, um möglichst wenig Erde zu bewegen und wenig Trassierungsprobleme zu schaffen. Es freut ihn, dass sich die Anwohner für die Vorzugsvariante 2 ausgesprochen haben. Diesen Wunsch kann er gut nachvollziehen, da mit dieser Variante das große Problem der Wendeanlagen entfällt und somit auch eine Kostenminimierung verbunden ist. Die Akzeptanz der langen Wege zur Müllentsorgung ist von den Anwohnern gegeben. Nach seiner Ansicht*

bleiben daher zur Diskussion somit nur die durchgehende Variante 1 und die von den Anwohnern gewünschte Stichvariante 2. Nun müsste im Ausschuss eine Lösung gefunden werden.

Bürger, Anwohner Lindaustraße

Er bemerkt, dass es immer wieder ein Problem mit den Lieferdiensten gibt, weil sie die Adressen nicht finden, da die Lindaustraße aus 3 Teilen besteht. Er würde es daher nicht als Sachzwang empfinden, dass aufgrund des gleichlautenden Namens beide Teile zusammen ausgebaut werden müssen. Der dritte Teil der Lindaustraße wurde auch schon asphaltiert ohne die 2 vorderen Teile anzufassen. Er sehe kein Problem darin, wenn nur der 1. Teil zunächst ausgebaut werden würde. In diesem Fall würden dann auch keine liegengelassenen Kosten entstehen und der 2. Teil der Lindaustraße könne dann mit der Wiesenstraße zusammen ausgebaut werden. Er fragt deshalb, ob wirklich ein Sachzwang dafür besteht, dass man beide Teile gleichzeitig baut oder ist es ggf. möglich, sich jetzt erst einmal mit dem Teil, wo die Probleme hauptsächlich anfallen, zu beschäftigen und den anderen Teil erst einmal ruhen zu lassen?

Herr Oleck antwortet, dass dies möglich ist. Diese Entscheidung müssen aber später die Stadtverordneten treffen. Er ergänzt, dass aber auch die Grundstückseigentümer an diesem 2. Teil der Lindaustraße aufgrund des bestehenden B-Planes bauen möchten, genau wie er es aufgrund des B-Planes durfte. Für eine Erteilung einer Baugenehmigung muss aber die Erschließung gesichert sein. Der B-Plan weist die Straße durchgehend aus. Werden Stichstraßen gebaut, müsse geklärt werden, ob dann nicht der B-Plan geändert werden muss. Denn, wenn nicht gemäß des B-Planes die Erschließung durchgeführt wird, würde er in Zweifel ziehen, ob ohne Änderung des B-Planes die Rechtsgrundlage zur Erhebung von Beiträgen gegeben ist.

Bürger, Anwohner Lindaustraße

Er stimmt Herrn Oleck zu und erwähnt, dass auch sein Grundstück noch unbebaut ist. Ihm ist bekannt, dass sich die Baukosten seit 2013 allgemein fast verdreifacht haben. Jede Änderung des B-Planes kostet Zeit und auch die Abstimmung bei den Abgeordneten währt unnötig lange. Daher befürchtet er, dass sich die jetzt schon gestiegenen Kosten noch einmal deutlich erhöhen werden, wenn nicht endlich mit dem Straßenbau begonnen wird. Er betont, dass jede weitere zeitliche Verzögerung zu Lasten der Anlieger geht. Die Anwohner sind größtenteils bereit, diesen Ausbau zu finanzieren; aber jede Zeitverschiebung kostet den Anwohnern Geld und nicht den Abgeordneten.

Herr Oleck bestätigt, dass jede Zeitverschiebung Geld kostet, aber nicht nur den Anliegern, sondern auch der Stadt, wenn auch nur mit einem geringen Anteil. Daher wird seitens der Stadt auf eine Entscheidung gedrängt. Ihm ist nicht bekannt, dass es je eine Straße gegeben hätte, deren Ausbau politisch so oft diskutiert worden ist, wie die Lindaustraße. Wo es so viele Vororttermine gab und wo sogar am Samstag eine Informationsveranstaltung durchgeführt wird. Herr Oleck ist aber optimistisch, dass bei der erneuten Beratung im nächsten oder übernächsten Fachausschuss es zu einer sachgerechten Empfehlung für die Stadtverordnetenversammlung kommen wird. So dass somit bis zum Jahresende ein Beschluss zu der einen oder anderen Variante gefasst werden kann.

Frau Reichelt, Bündnis 90/ Die Grünen, Mitglied der Stadtverordnetenversammlung

Sie würde gern von den Anwohnern erfahren, ob das Thema „Fehlende Parkflächen“ ein Problem darstellt oder ob es so ist, dass bereits jetzt schon nicht auf der Straße geparkt werden kann?

Bürgerin, Anwohnerin Lindaustraße

Ihr gehört ein Hanggrundstück im Stichweg, der von der Wiesenstraße abgeht. Derzeit nutzt sie eine von der Stadt gepachtete Fläche zum Parken. Wenn die Straße durchgebaut wird, befürchtet sie, dass sie aufgrund der Hanglage nicht mehr auf der Straße parken kann. Sie sieht dieses als Problem an, da sie dann nur noch zu Fuß das Grundstück erreichen kann, weil ohne Parkbucht keine Abstellmöglichkeit für das Fahrzeug besteht.

*Daher sieht sie eine Stichwegvariante als geeigneter an. Bei ihr besteht darüber hinaus noch das Problem mit der abwasserseitigen Erschließung. Sie hat derzeit immer noch Abwassergruben. Bereits 2003 habe sie den Antrag zum Anschluss an den Schmutzwasserkanal gestellt. Der Anschluss wurde jedoch immer wieder abgelehnt, mit dem Hinweis auf die Straßensituation. Sie möchte aber endlich voll erschlossen werden, da sie die Absicht hat, auf dem Grundstück zu bauen.*

Bürger, Anwohner Lindaustraße

*Ihnen gehört das Grundstück neben dem gemeindeeigenen Grundstück. Sie sind der Meinung, dass die Variante 3, welche von den Anliegern teilweise ausgeschlossen worden ist, eine noch viel komplexere Hangsituation schaffen würde. Denn diese erfordert einen massiven Erdbau mit Torfgründung. Damit müsste sehr hoch gebaut werden, was die Hangsituation von derzeit 10 % extrem verschlimmern würde. Ihr Grundstück bekommt jetzt schon Wasser von 3 Seiten. Sie fragen daher in Richtung Planung, ob das wirklich so gewollt ist?*

Herr Giesecke erläutert, dass die Höhenlage der Straße nicht verändert werden würde, aber das Bauwerk für die Wendeanlage schon einen sehr großen Umfang hätte. Es muss in das abfallende Grundstück hinein gebaut werden, aber das Gefälle darf dabei nicht mitgenommen werden, da ja wieder herausgefahren werden muss. Es werden ein großer Erdbaubereich und eine befestigte Fläche gebildet. Von der Seite würde auch Wasser anfallen, welches abgeleitet werden muss. Seitens der Planung ist die Variante 3 aber auch keine präferierte Lösung.

Bürger, Anwohner Lindaustraße

*Er fasst zusammen, dass im Gegensatz zur Situation von vor 4 – 5 Jahren den Anliegern jetzt bewusst ist, dass etwas passieren muss, um die derzeitige Straßensituation zu verbessern. Und wiederholt, dass sich ein Teil der Anlieger daher am vergangenen Sonntag getroffen haben und sich darauf geeignet haben, die 2. Variante zu favorisieren.*

Frau Gossmann-Reetz, SPD/Partei Mensch Umwelt Tierschutz, Mitglied der Stadtverordnetenversammlung

Sie freue sich, dass sich ein großer Teil der Anwohner geeinigt habe. Denn für die Abgeordneten sei es wichtig, zu wissen, wie die Meinung der Anlieger ist. Und wie das Verhältnis derer ist, die gegen den Straßenbau sind zu denen, die dafür sind. Es sei gut, wenn ein Meinungsbild besteht und die Abgeordneten sich auch etwas davon leiten lassen können.

Bürger, Anwohner Lindaustraße

*Er bietet an, ein kleines Protokoll von dem letzten Treffen der Anlieger mit den Namen derer, die teilgenommen haben, zu verfassen und dieses dann an die Verwaltung und die Abgeordneten weiterzuleiten.*

Bevor Herr Oleck die Informationsveranstaltung schließt, bedankt es sich bei den Anwesenden für ihr Kommen und weist auf die Möglichkeit hin, ins Bauamt zu kommen, sich die Pläne anzuschauen und Fragen an die für die Baumaßnahme selbst bzw. an die für die Beitragserhebung zuständigen Mitarbeiterinnen zu stellen. Möglich wäre ggf. auch eine Terminvereinbarung außerhalb der Sprechzeiten. Außerdem betont er noch einmal, dass die heute vorgestellte Präsentation in den nächsten Tagen auch auf der Internetseite der Stadt zu sehen sein wird.

Hohen Neuendorf, den 14.09.2021

Lassika  
Protokollantin