

Information Straßenbau

Straßenbauliche Maßnahmen in der Ahornallee
zwischen Schönfließer Straße und Hohen
Neuendorfer Straße im Stadtteil Bergfelde

4.5.2022 – 18:00 bis ca. 19:00 Uhr





Geplanter Ablauf der Veranstaltung

1. Begrüßung/Vorstellung der Personen/Hinweise
2. Einführung Thema Straßenbau - Erfordernis
3. Vorstellung des Projektes
4. Kurze Darstellung der Kosten/Kostenverteilung
5. Zusammenfassung/Fragen/Anregungen



TOP 1

Begrüßung/Vorstellung der Personen/Hinweise



Planung durch Ingenieurbüro:
Börjes GmbH & Co. KG Oranienburg
Hr. Grap

Ansprechpartner bei der Stadt / Bauamt
für technische Fragen / Bauablauf etc.:

Hr. Kröcher	528 – 162
Fr. Teigel	528 – 221

für Fragen der Beitragserhebung:

Fr. Pense	528 – 121
------------------	------------------



Die Präsentation finden Sie in einigen Tagen unter:

 [Suche](#)

- STADT & LEBEN
- RATHAUS & POLITIK
- BÜRGERSERVICE
- FAMILIE & BILDUNG
- TOURISMUS
- BAUEN & WIRTSCHAFT**

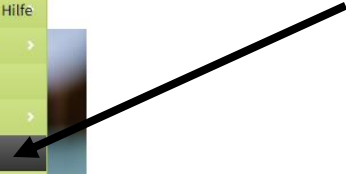
Informationen zur Reform der Grundsteuer

Die Stadt versammelt hier wichtige Informationen für Grundstückseigentümer*innen zu Steuererklärungen im Zusammenhang mit der Reform der Grundsteuer.

[... weiter](#)



- Corona_Unterstützung & Hilfe
- Stadtplanung & Verkehr >
- Bauen
- Grundstücke >
- Straßenbau**
- Verkehrsanbindung
- Branchenverzeichnis
- Wirtschaftsbeirat



[🔍 WAS ERLEDIGE ICH WO?](#)

[★ VERANSTALTUNGEN](#)

[🗨️ NORDBAHN / AMTSBLATT](#)

[📄 RATSINFORMATION](#)

[📄 FORMULARE / ANTRÄGE](#)

[🗣️ VOLKSBEGEHREN](#)

[📍 MAEKER ONLINE](#)

[📄 BRANCHENVERZEICHNIS](#)



Hinweise I:

Wir empfehlen das Tragen von Masken (keine Maskenpflicht).

Über diese Veranstaltung wird ein kurzes Protokoll gefertigt.



Hinweise II:

Diese Veranstaltung dient der **allgemeinen** Information und Vorstellung des Projektes.

Grundstücksbezogene Einzelfragen (z. B. zum geschätzten Beitrag, zu Erschließungsfragen) bitten wir, nicht in der allgemeinen Diskussion zu besprechen.

Die Mitarbeiter des Bauamtes stehen für Fragen in Einzelgesprächen gerne zur Verfügung, auch gerne **für grundstücksbezogenen Einzelfragen.**



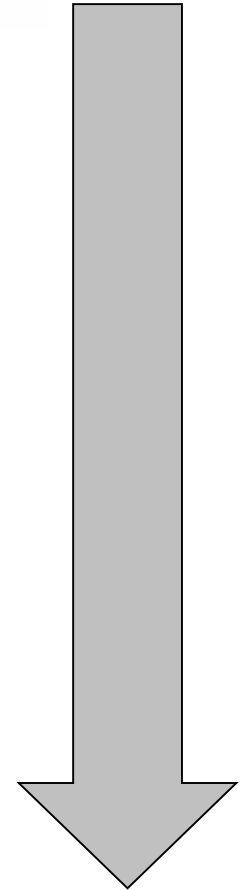
TOP 2

Einführung Thema Straßenbau - Erfordernis



(Regel-)Verfahrensablauf:

1. Bereitstellung von Haushaltsmitteln
2. Erstellung eines Vorentwurfs
3. **Bürgerinformation und ggf. Anpassung**
4. Vorstellung im Fachausschuss und
5. Beschluss durch die Stadtverordnetenversammlung
6. Ausschreibung/Vergabe der Bauleistung
7. Baubeginn
8. ggf. Vorausleistungserhebung
9. Baufertigstellung
10. Schlussrechnungslegung der Baufirma
11. Beitragserhebung
(bei vorangegangener Vorausleistungserhebung wird diese hierbei verrechnet)





1. Bereitstellung von Haushaltsmitteln

Die Verbesserung der Infrastruktur ist eines der wesentlichen Ziele, die sich die Stadtverordneten gesetzt haben.

Dieses langfristige Ziel findet sich im **Investitionsplan/Haushaltsplan** wieder.

→ Planungsauftrag



2. Erstellung eines Vorentwurfs

Wichtige Aspekte bei einer Straßenplanung:

- Maßgebende Benutzergruppe (z. B. ÖPNV, Radverkehr, Anwohnerverkehr)
- Maßgebende Begegnungsfälle
- Straßenentwässerung
- Oberflächengestaltung
- Aufteilung des Verkehrsraumes / Gehweg(e)
- Kreuzungen und Knotenpunkte
- Bepflanzung
- Soziale Sicherheit
- Angestrebtes Geschwindigkeitsniveau (Straßen)
- ...



3. Bürgerinformation und ggf. Anpassung

Satzung über die Einzelheiten der förmlichen Einwohnerbeteiligung in der Stadt Hohen Neuendorf (Einwohnerbeteiligungssatzung – EbetS)

§ 4 Informationsveranstaltung vor Straßenbaumaßnahmen

- (1) Die Verwaltung unterrichtet die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger auf einer Informationsveranstaltung vor dem Ausbaubeschluss von beitragsfähigen Straßen, Wegen und Plätzen über die Planungsinhalte, die Grundsätze der Beitragsbemessung und die Höhe der voraussichtlich entstehenden Beiträge.

- (2) Auf der Informationsveranstaltung können Vorschläge und Einwendungen eingebracht werden. Zu der Versammlung wird ein Ergebnisprotokoll mit den mündlich und schriftlich eingegangenen Einwendungen erstellt und zusammen mit einer schriftlichen Stellungnahme und Abwägung durch die Verwaltung den Anliegerinnen und Anliegern und dem zuständigen Ausschuss zur Kenntnis.

Hinweis: Beitragsfähig sind bei der Ahornallee nur die Regenentwässerung und die Maßnahmen an den Zufahrten!

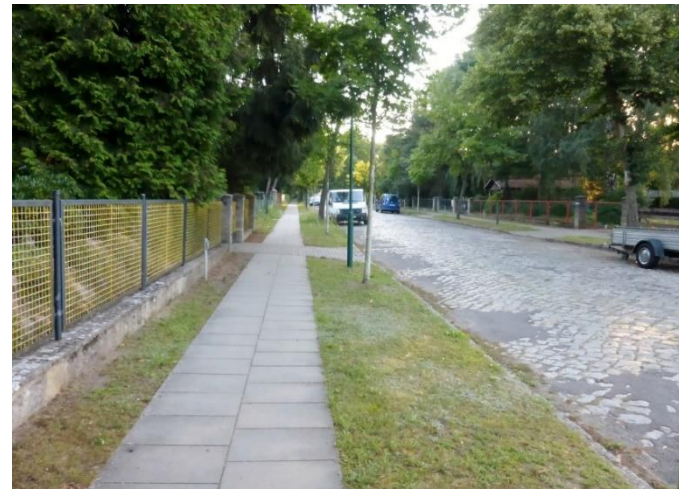
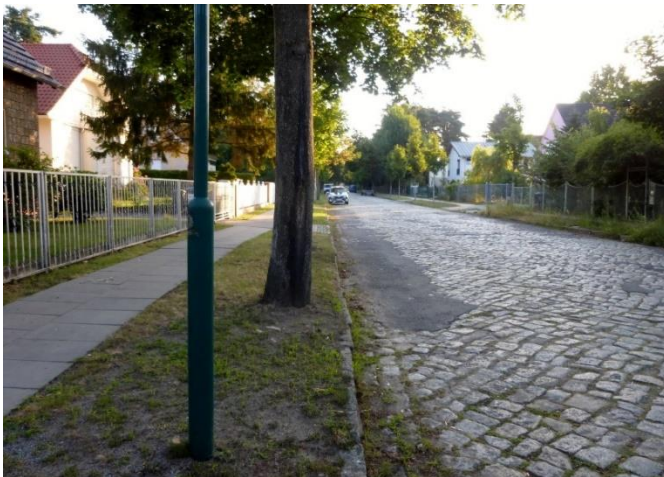


TOP 3

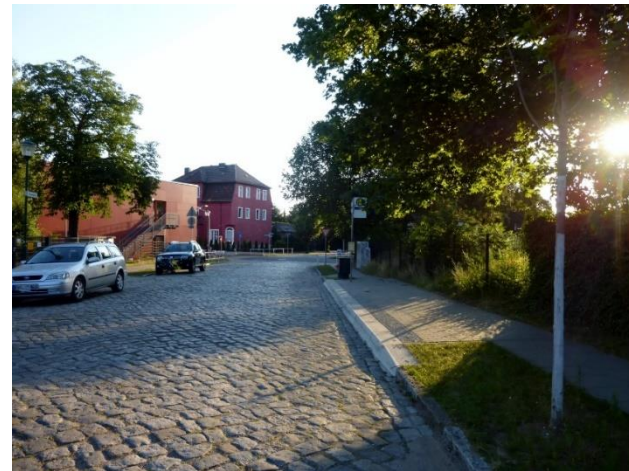
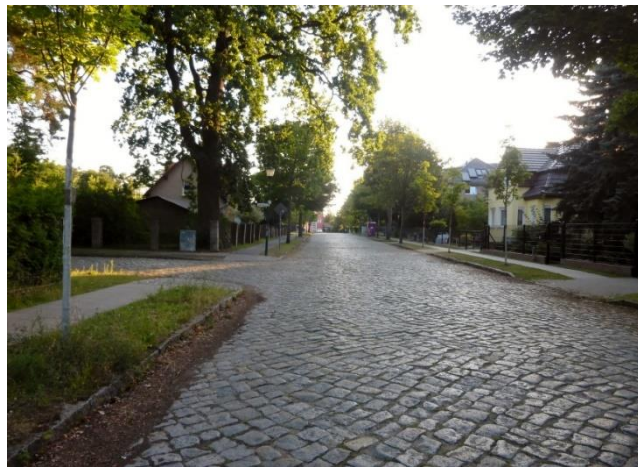
Vorstellung des Projektes



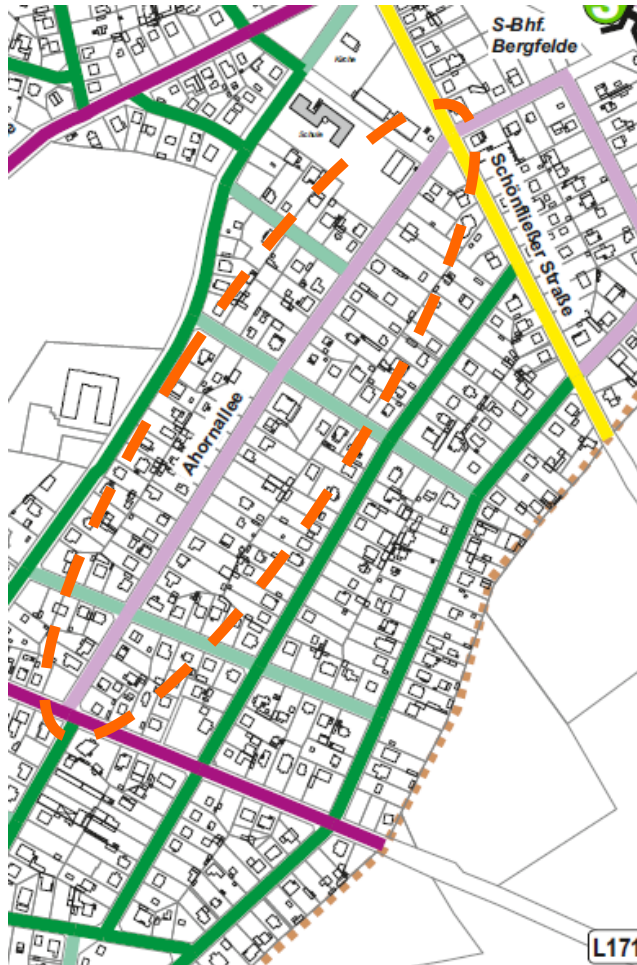
Strecke, auf die sich die Baumaßnahme bezieht



Bilddokumentation




Bilddokumentation



Auszug Verkehrsentwicklungsplan

Karte 2.2-2 - Straßenklassifizierung (Bestand)

Legende

-  Autobahn
-  Hauptverbindungsstraße (HVS)
-  Hauptsammelstraße (HSM)
-  Wohnsammelstraße (WSM)
-  Wohnstraße (WNS)
-  Wohnweg (WNW)
-  nicht klassifiziert
-  Stadtteilgrenze
-  Eisenbahn
-  beschränkter Bahnübergang



Auszug Verkehrsentwicklungsplan

Straßenklassifizierung Revision 19.03.13 - zur Abstimmung			Leitkriterium	Prüfkriterien ^a			Wesentliche Merkmale (Innerorts)						
Abkürzung	Bezeichnung	Einstufung KAG	Verbindungsfunktion	Spitzenstunden- Kfz-Belastung	tägliche Lkw-Belastung	tägliche ÖPNV-Belastung	Fahrbahnbreite	Radverkehrsanlagen	Gehwege	Ruhender Verkehr	Belastungsklasse	typische Nutzungsstruktur	angestrebte zul. Höchstgeschwindigkeit
HVS	Hauptverbindungsstraße	Hauptverkehrs- straße	Entscheidungsfunktion wird grundsätzlich vorausgesetzt. Außenfunktion ist örtlich zu berücksichtigen	ab 1.000	bis 550	bis 425	6,5 - 7,5 (10,2) ^{**} m	Radfahrstreifen oder Radwege	beidseitig	vorzugsweise Parkplätze mit Gehwegüberfahrt	Bk 1,0	wenig angebaut oder hoher Anteil an Geschäften	50 km/h (ggf. punktuell 30 km/h)
HSM	Hauptammelstraße			< 1.000	bis 175	bis 130	6,0 - 7,0 (9,7) ^{**} m	Radfahrstreifen, Angebotstreifen oder Radwege	beidseitig	im Regelfall vorsehen	Bk 3,2	gemischt Wohnen / Geschäfte	30 km/h (ggf. abschnitts- weise 50 km/h)
WSM	Wohnammelstraße	Haupt- erschließungs- straße	Innerhalb eines oder zwischen benachbarten Vierteln, keine Anliegerstraße	< 600	bis 100	bis 65	5,0 - 6,0 m	keine oder freigegebener Gehweg	mindestens einseitig, beidseitig als Option vorsehen	Fahrbahnrandparken oder nach Bedarf	Bk 1,8	vorwiegend Wohnen, mit wenigen Geschäften	30 km/h
WNS	Wohnstraße	Anlieger- straße	Innerhalb eines Viertels, Anbindung an Sammelstraße	< 400	bis 55	bis 14	4,7 - 5,0 m	keine	mindestens einseitig oder Mischfläche	vorzugsweise Grundstücks- und Fahrbahnrandparken	Bk 1,0	fast ausschließlich Wohnen	30 km/h oder weniger
WNW	Wohnweg			keine	< 100	bis 15	nicht vorsehen	3,5 - 5,0 m	keine	vorzugsweise Mischfläche	nach Bedarf in den Straßenraum integrieren	Bk 0,3	ausschließlich Wohnen

^a Überschreitung bei mindestens einem Kriterium erfordert höhere Klassifizierung
Unterschreitung bei allen Kriterien erlaubt niedrigere Klassifizierung

^{**} Klammerwert: einschl. Radfahrstreifen

^{***} Belastungsklasse ggf. entsprechend Lkw-Belastung
abweichend festlegen

Fahrbahnbreite:
5,0 – 6,0 m

Radverkehrsanlagen:
keine oder
freigegebener Gehweg

Gehwege:
mindestens einseitig
beidseitig als Option

Ruhender Verkehr:
Fahrbahnrandparken
oder nach Bedarf



Auszug Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmeplan 2-1: Rad- und Fußgängerverkehr fördern

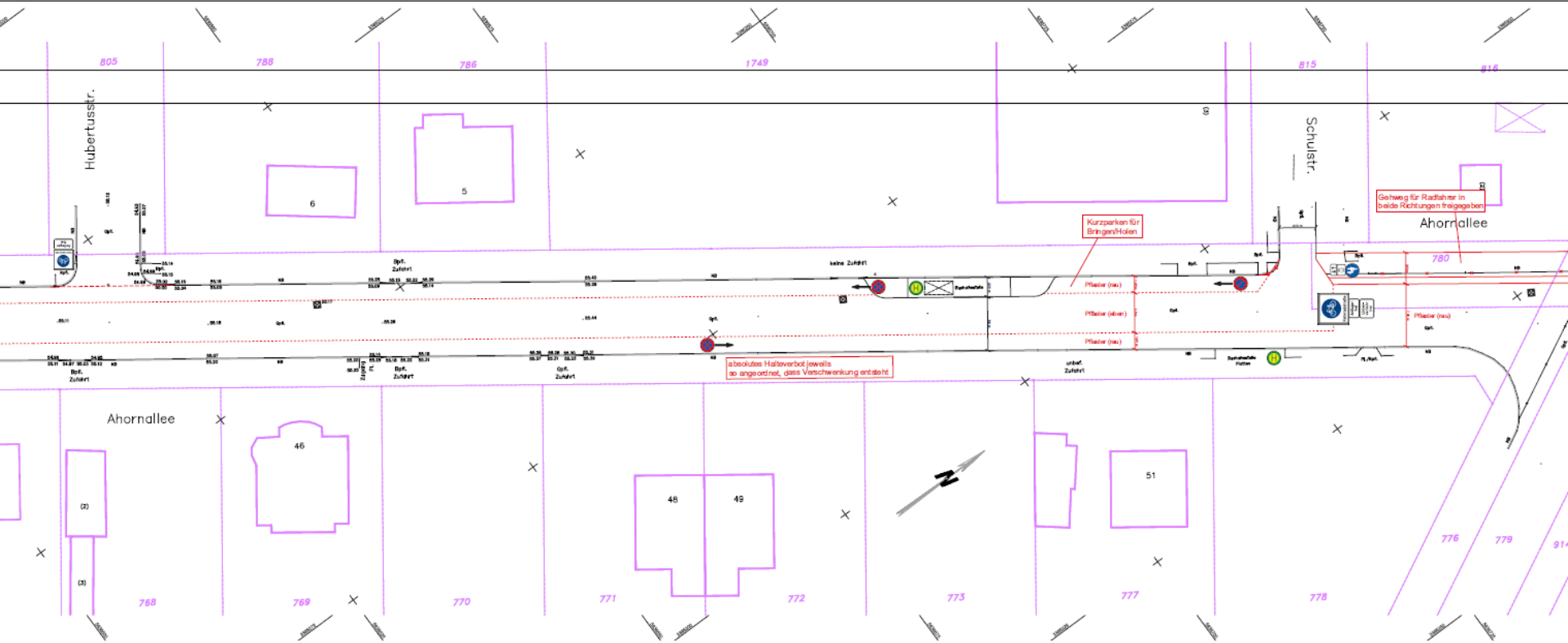
Verkehrsentwicklungsplan Hohen Neuendorf
Anlage 5.2-3: Maßnahmentabelle Radverkehr



Nr.	Stadtteil	Ort	ggf. Straßenabschnitt (von-bis)	Mangel	Maßnahme	Typ	Priorität
319	BE	Ahornallee	Von Hohen Neuendorfer Str. bis Schönfließer Str.	A1: Mangelhafte Beläge / Befestigungen	Fahrradfreundliche Verbesserung der Fahrbahndecke (ÖPNV berücksichtigen), Ausweisung als Fahrradstraße (Z 244 StVO, Anlieger und Linienverkehr frei), um den Radfahrern das Fahren auch im mittleren Fahrbahnbereich zu ermöglichen, da hier ebenes Pflaster verlegt werden soll.	IVS, F/K	1



Auszug Verkehrsentwicklungsplan – Konzeptskizze für die Ahornallee





Protokoll

Radverkehrsschau Hohen Neuendorf



stadtraum

3 Ahornallee

Besonderheit der Situation:

Maßnahme 319 VEP; Asphaltierung und Ausweisung als Fahrradstraße, Querungsstellen, möglicherweise

Diskussion:

Keine Bedenken gegen Fahrradstraße seitens der Beteiligten. Konkrete bauliche Ausgestaltung noch offen. Mindestens mit einem gut befahrbaren, d. h. vorzugsweise asphaltiertem Streifen in der Mitte.

Bei Planung muss die OVG mit einbezogen werden, welche aber mit dem jetzigen Fahrbahnzustand unzufrieden ist.

Fahrradstraße nach Norden bis zum S-Bahnhof Bergfelde fortführen. Im Bereich zwischen S-Bahnhof und B96a Parken untersagen, am besten durch bauliche Maßnahmen klären (z.B. Grünfläche).

Es besteht Einigkeit, dass Schulkinder möglichst nicht mit dem Pkw gebracht/geholt werden sollten. Um dies weniger attraktiv zu gestalten, den Bringverkehr nicht unmittelbar vor der Schule abzuwickeln und den Kindern das Zu-Fuß-Gehen wenigstens minimal als Selbstverständlichkeit erfahrbar zu machen, sollte eine Zone für den Hol- und Bringverkehr in einer Entfernung von mindestens 200 m, besser 400 m zur Grundschule eingerichtet werden. Der genaue Standort ist separat zu klären.

Für die Parkordnung ist separat zu prüfen, ob das angestrebte wechselseitige Parken durch Halteverbote, durch konkrete bauliche Ausgestaltung oder durch Beschildern als Parkflächen erfolgen soll.

Teileinziehung ist bei Widmung als Fahrradstraße ggf. erforderlich und wird durch die Stadt geklärt.

Maßnahmen:

Fahrradstraße unter Berücksichtigung der genannten Punkte und Unterbindung des Durchgangsverkehrs (MIV) durch geeignete Maßnahmen.

Auszug aus dem Endbericht zur Radverkehrsschau 2019



Auszug aus dem interkommunalen Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft

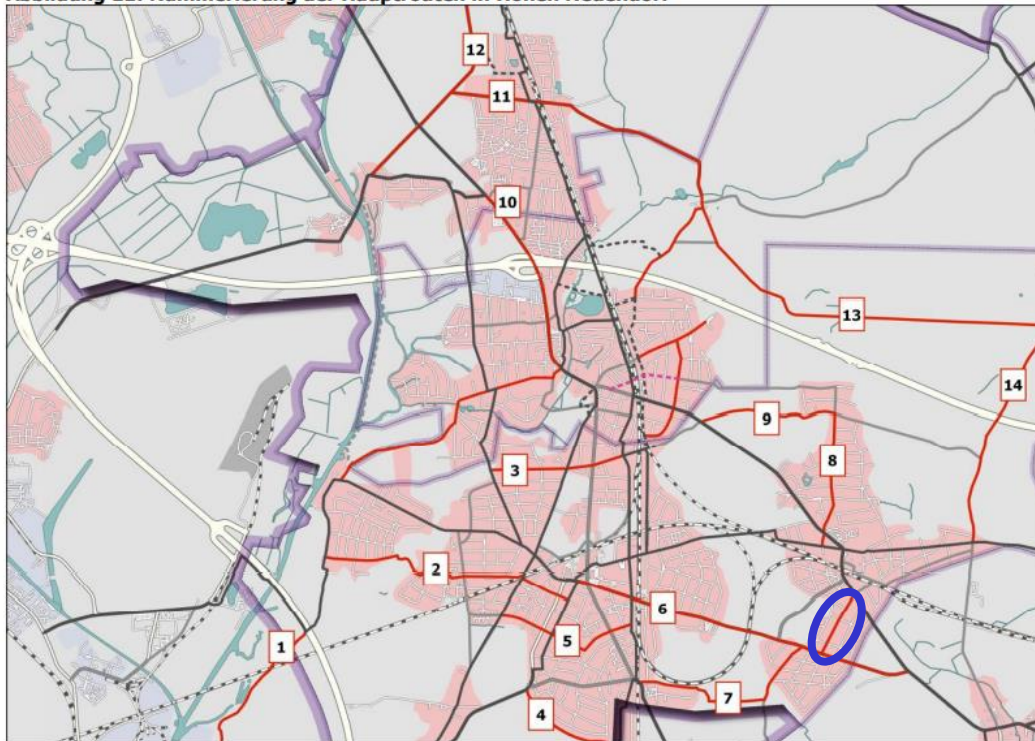
Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft
Glienicke – Mühlenbecker Land – Birkenwerder – Hohen Neuendorf

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP URBAN EXPERT
Stadtentwicklung und Mobilität Integrierte Stadtentwicklung
Planung Beratung Forschung GbR und Beteiligungsprozesse

Nr. FR 2j	Bezeichnung Maßnahmen des Haupttroutennetzes in Hohen Neuendorf	Handlungsfelder Fuß- und Radverkehr	 
---------------------	---	--	---

Beschreibung

Abbildung 11: Nummerierung der Haupttrouten in Hohen Neuendorf



Quelle: Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende (www.openstreetmap.org)



Auszug aus dem interkommunalen Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft

Interkommunales Verkehrskonzept Niederbarnimer Fließlandschaft
Glienicke – Mühlenbecker Land – Birkenwerder – Hohen Neuendorf

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP URBAN EXPERT
Stadtentwicklung und Mobilität Integrierte Stadtentwicklung
Planung Beratung Forschung GbR und Beteiligungsprozesse

Nr.	Priorität	Maßnahmenbezeichnung
1	Hoch	Ertüchtigung Berlin-Kopenhagen-Radweg, Oberflächenverbesserung
2	Hoch	Havelstraße: Ausweisung als Fahrradstraße
	Mittel	Ertüchtigung Waldweg und straßenunabhängige Wege, Verbreiterung + Oberflächenverbesserung
	Hoch	Ernst-Toller-Straße: Ausweisung als Fahrradstraße
	Sehr hoch	Neugestaltung Knotenpunkt Kurt-Tucholsky-Str./ Ernst-Toller-Str.
3	Hoch	Erdmannstr.: Ausweisung als Fahrradstraße
4	Niedrig	Ertüchtigung/ Neubau straßenunabhängiger Weg
5	Hoch	Eichenallee/ Waldemarstr./ Albert-Gottheiner-Str.: Ausweisung als Fahrradstraßen und teilweise Oberflächenverbesserung
6	Sehr hoch	Umgestaltung Knotenpunkt B96/ L171 Schönfließer Str./ Karl-Marx-Str. („Kauflandkreuzung“)
	Hoch	Schönfließer Str. von B96 bis Puschkinallee: Ausbau als Haupttroute
7	Hoch	Ertüchtigung straßenunabhängige Wege von Parkstr. bis Mauerweg und von Mauerweg bis Glienicker Str.
	Hoch	Glienicker Str./ Ahornallee: Ausweisung als Fahrradstraßen und Oberflächenverbesserung (Ahornallee)
	Sehr hoch	Neugestaltung Knotenpunkt B96a Schönfließerstr./ Ahornallee
8	Hoch	Briesestraße: Ausweisung als Fahrradstraße
9	Hoch	Heideplan: Ausweisung als Fahrradstraße und ggf. Oberflächenverbesserung
	Hoch	Neugestaltung Knotenpunkt B96a/ Heideplan (Schutzinsel)



Präsentation des Planungsbüros:

Börjes GmbH & Co. KG
Oranienburg



TOP 4

Kurze Darstellung der Kosten / Kostenverteilung



gesetzliche Grundlage:

§§ 127 – 135 Baugesetzbuch (BauGB)
- sog. „Erschließungsbeitrag“-

➔ *für die erstmalige Herstellung von Erschließungsanlagen*

satzungsrechtliche Grundlage:

Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen
der Stadt Hohen Neuendorf
(**Erschließungsbeitragssatzung** nach BauGB)



**Prüfung erfolgt über den § 242 Abs. 9 BauGB
(Überleitungsvorschrift) i. V. m. Grundsatzurteil vom 11.07.2007
– AZ 9 C 5.06- des BVerwG:**

-dahingehend, ob zu einem bestimmten Zeitpunkt (vor dem 03.10.1990) die Straße auf **ihrer gesamten Länge** über eine **befestigte** Fahrbahn, eine Straßenbeleuchtung und ein **System** der Oberflächenentwässerung verfügt hat

und wenn ja,

-dahingehend, **ob diese Teileinrichtungen am 03.10.1990
entsprechend**

- **einem technischen Ausbauprogramm oder**
- **den örtlichen Ausbauepflogenheiten
bereits erstmalig (endgültig) hergestellt waren**



1. Prüfungsergebnis für die Ahornallee Bergfelde (Was war/ist vorhanden?)

Zum maßgeblichen Zeitpunkt (03.10.1990) verfügte die Ahornallee über folgende Teileinrichtungen:

- Straßenbeleuchtung
- beidseitiger Gehweg
- Straßenbegleitgrün und
- befestigte Fahrbahn

Ein System der Oberflächenentwässerung war/ist nicht vorhanden.



2. Prüfungsergebnis für die Ahornallee Bergfelde (Ausbauprogramm/örtliche Ausbaugepflogenheiten)

Ein spezielles technisches Ausbauprogramm für die Ahornallee, das Vorgaben zur bautechnischen Herstellung enthält, wurde nicht gefunden.

Gefunden wurden aber frühere Polizeiverordnungen betreffend die Herstellung von Straßen für den öffentlichen Verkehr. Diese legten fest, wann *eine Straße bzw. Teile von ihr als fertig hergestellt zu erachten ist bzw. sind* (örtliche Ausbaugepflogenheiten).

Danach *musste „die Straße mit einer ortsüblichen Beleuchtungsvorrichtung und einer an das öffentliche Entwässerungssystem angeschlossenen oder einer selbständigen **Entwässerungsanlage versehen sein, die geeignet ist, das Niederschlagswasser [...] abzuleiten.** Der „Fahrdamm“ musste mit einer der Verkehrsstärke entsprechenden Steinpflaster oder gleichwertigem Material auf sachgemäßer Unterbettung profilmäßig befestigt sein. Wo Bürgersteige vorgeschrieben sind, müssen sie mit einem Quergefälle nach dem Fahrdamm in einer Breite von mind. 1 m befestigt sein...“*
Zum Straßenbegleitgrün wurden keine Festlegungen getroffen.



3. Prüfungsergebnis für die Ahornallee Bergfelde (welche Teileinrichtungen sind erstmalig hergestellt?)

Die Teileinrichtungen **Fahrbahn, Straßenbeleuchtung, Gehweg und Straßenbegleitgrün** sind somit entsprechend den **örtlichen Ausbaugepflogenheiten** bereits **erstmalig hergestellt**.

Für derartige erstmalig hergestellten Teilen von Erschließungsanlagen wurden **bis** zur Änderung des KAG (Kommunalabgabengesetzes für das Land Brandenburg) sog. „**Straßenbaubeiträge**“ erhoben.

Diese hat der Landesgesetzgeber jedoch **2019 abgeschafft**, so dass somit bei den Teileinrichtungen **Fahrbahn, Straßenbeleuchtung, Gehweg und Straßenbegleitgrün** (soweit diese erneuert oder verbessert werden) in der Ahornallee **keine Beiträge mehr zu zahlen sind**.



3. Prüfungsergebnis für die Ahornallee Bergfelde (welche Teileinrichtungen sind erstmalig hergestellt?)

Die Teileinrichtung „**Regenentwässerung**“ ist jedoch entsprechend den **örtlichen Ausbauepflogenheiten nicht erstmalig hergestellt.**

Denn eine Entwässerungsanlage ist nicht vorhanden. Das Niederschlagswasser versickert zwischen den Pflastersteinen und auf dem unbefestigten Fahrbahn- und Seitenstreifen und fließt darüber hinaus entlang in Richtung Hohen Neuendorfer Straße.

Diese „Art“ der Regenentwässerung ist auch nach dem Grundsatzurteil des BVerwG **nicht** ausreichend, um die Teileinrichtung „Regenentwässerung“ als bereits erstmalig hergestellt einzustufen.

Daher sind bei der Teileinrichtung „Regenentwässerung“ Erschließungsbeiträge nach BauGB i. V. m. der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Hohen Neuendorf zu erheben.



Pflicht zur Beitragserhebung

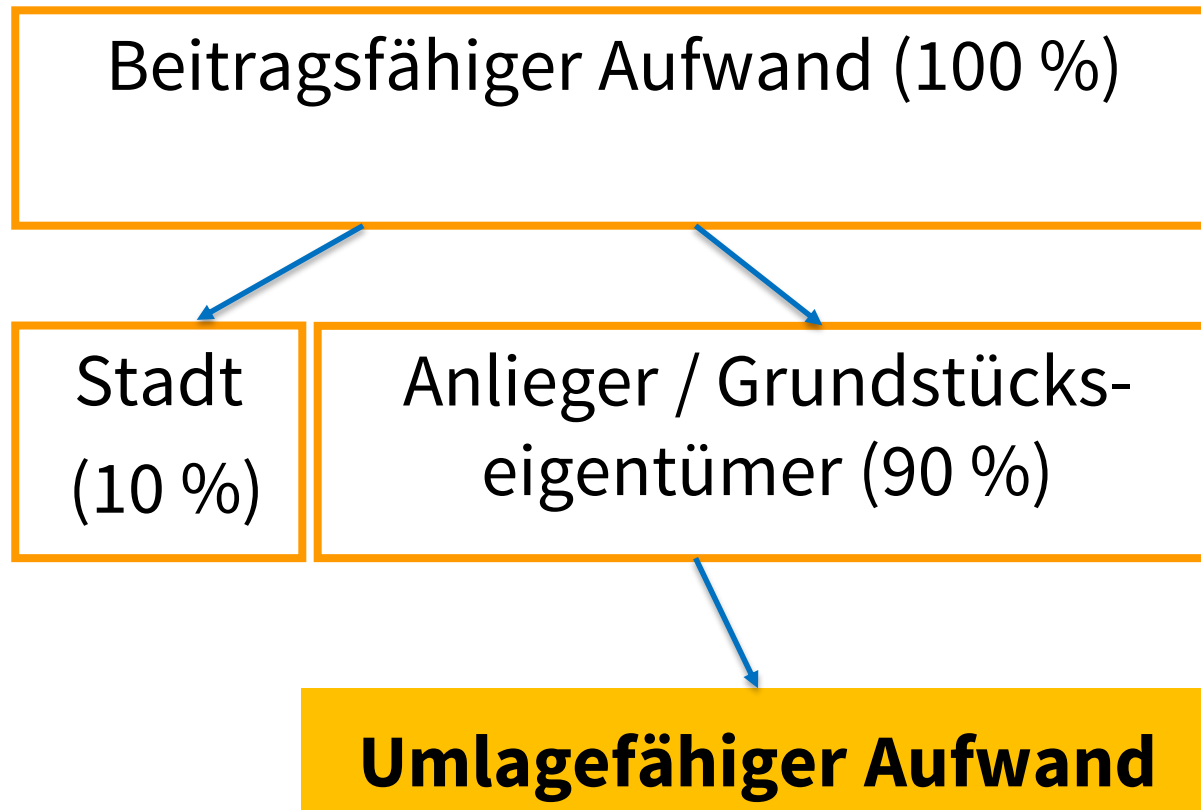
ergibt sich

aus **§ 127 Abs. 1 BauGB:**

*„Die Gemeinden **erheben** zur Deckung ihres anderweitig nicht gedeckten Aufwands für Erschließungsanlagen einen Erschließungsbeitrag...“*



Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes nach Erschließungsbeitragssatzung





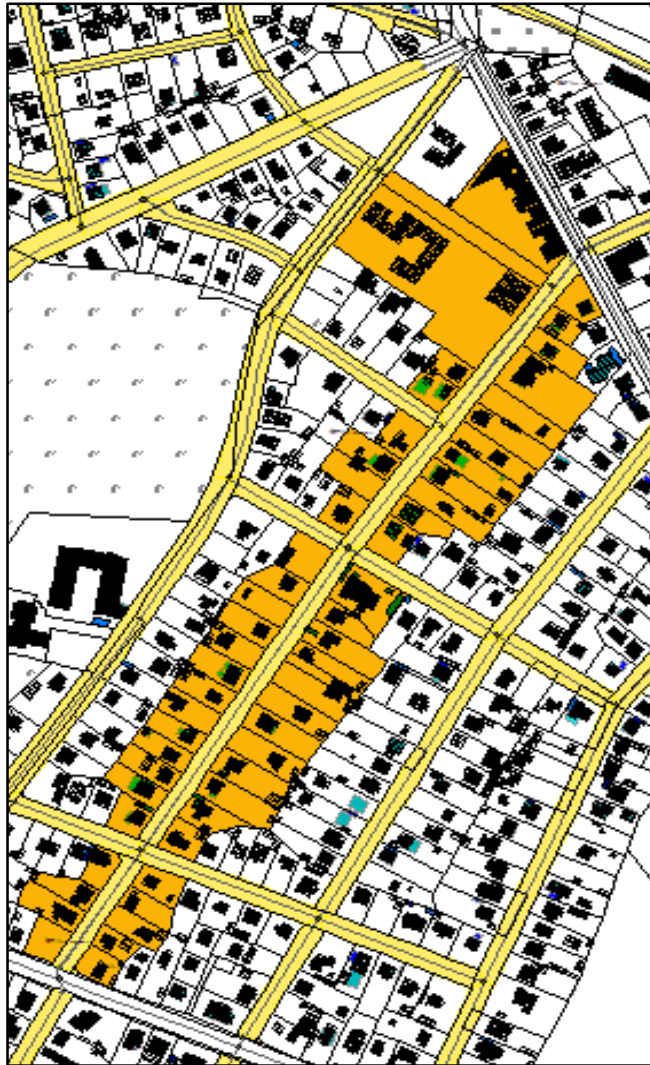
Verteilung des umlagefähigen Aufwandes

Grundsätzlich wird der umlagefähige Aufwand auf die erschlossenen Grundstücke (Abrechnungsgebiet) **nach deren Flächen** verteilt. Dabei wird die unterschiedliche Nutzung der erschlossenen Grundstücke nach Art und Maß berücksichtigt.

$$\text{Grundstücksfläche} \times \text{Nutzungsfaktor} = \text{Nutzungsfläche}$$

$$\text{Nutzungsfläche} \times \text{Beitragssatz} =$$

Beitrag für Ihr Grundstück (Beispiel kommt noch!)



**Darstellung der erschlossenen
Grundstücke (Abrechnungsgebiet)**



Nutzungsfaktor, mit dem die Grundstücksfläche multipliziert wird

§ 7 Abs. 3 Erschließungsbeitragssatzung:

- a) **1,0** bei einer Bebaubarkeit mit **einem Vollgeschoss**; (für jedes weitere Vollgeschoss erhöht sich der Faktor um 0,25),
→ **II Vollgeschosse somit 1,25 !**

- b) 1,0 bei Grundstücken, auf denen nur Garagen und Stellplätze zulässig sind,

- c) 0,5 bei Grundstücken, die in einer der baulichen oder gewerblichen Nutzung vergleichbaren Weise genutzt werden können (z. B. Dauerkleingärten, Freibäder, Friedhöfe, Sportanlagen, Campingplätze),

-



Ermittlung der Vollgeschosshzahl

Bei der Ermittlung der Vollgeschosshzahl ist zu unterscheiden zwischen:

§ 7 Abs. 4 Erschließungsbeitragssatzung

„...Für Grundstücke **innerhalb** des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes....“

und

§ 7 Abs. 5 Erschließungsbeitragssatzung

„...Für Grundstücke **außerhalb** des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes....“



Regelung im B-Plan-Gebiet (§ 7 Abs. 4 der Satzung):

Für Grundstücke **innerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes** ergibt sich die Zahl der **Vollgeschosse** wie folgt:

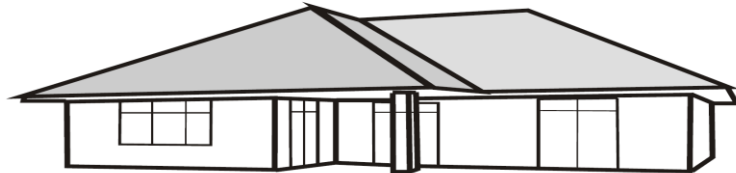
- a) Ist die **Zahl der Vollgeschosse festgesetzt, aus der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse** (...)
Ist tatsächlich eine höhere als die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse zugelassen oder vorhanden, ist diese zugrunde zu legen (...)



Regelung außerhalb B-Plan-Gebiet (§ 7 Abs. 5 der Satzung):

Für Grundstücke **außerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes** ergibt sich die Zahl der Vollgeschosse wie folgt:

- a) bei bebauten Grundstücken aus der Höchstzahl der **tatsächlich vorhandenen Vollgeschosse** (...)
- b) bei unbebauten aber bebaubaren Grundstücken aus der Zahl der auf den Grundstücken der näheren Umgebung überwiegend vorhandenen Vollgeschosse...

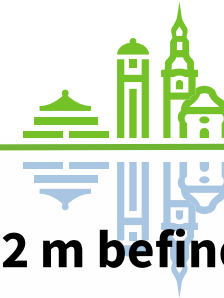


Beispiel: 1 Vollgeschoss

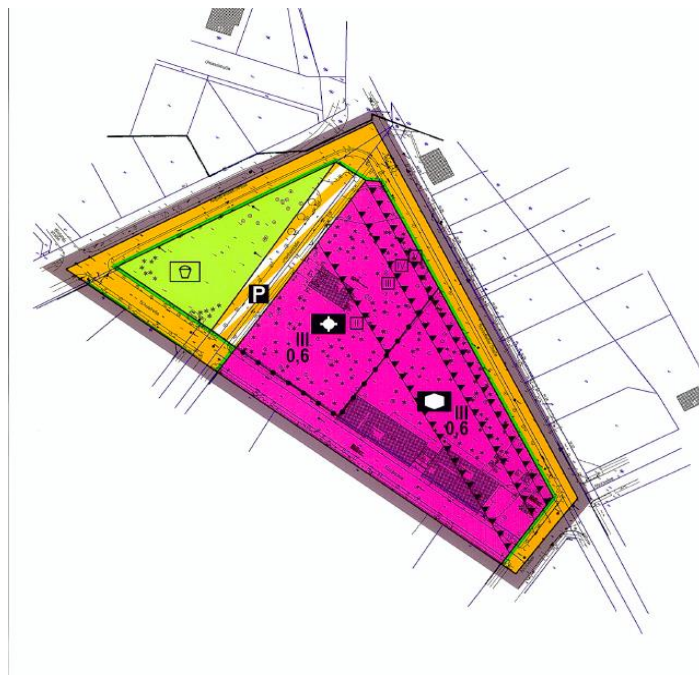
Beispiel: 2 Vollgeschosse



Beispiel: 3 Vollgeschosse



Eine Teilstrecke der Ahornallee Bergfelde von ca. 32 m befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 35 – „Gemeinbedarfsfläche Schulstrasse/Ahornallee, ST Bergfelde“ (in Kraft getreten am 24.05.2008)



1. Festsetzungen des Bebauungsplans

1.1 Art der baulichen Nutzung



Gemeinbedarfsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB)



Zweckbestimmung: "Kirche, kirchlichen und sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen"



Zweckbestimmung: "Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen"

1.2 Maß der baulichen Nutzung

0,6

Grundflächenzahl (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 BauNVO)

III

Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß

Z. B. III (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 BauNVO)



Die restliche Teilstrecke der Ahornallee Bergfelde befindet sich im unbeplanten Innenbereich (außerhalb eines B-Planes)



Reduzierung der zuvor ermittelten Nutzungsfläche nach § 8 der Satzung

Ermäßigung für mehrfach erschlossene Grundstücken (z. B. Eckgrundstücke):

„...Für **überwiegend Wohnzwecken dienende Grundstücke**, die von **mehr als einer voll in der Baulast der Stadt** stehenden Erschließungsanlage [...] erschlossen werden, ist die **Grundstücksfläche** [...] für jede Erschließungsanlage **nur mit 2/3** anzusetzen ...“



Besondere Regelung in der Erschließungsbeitragssatzung (§ 7 Abs. 6)

Artzuschlag für gewerblich genutzte Grundstücke

Zur Berücksichtigung der unterschiedlichen Art der Nutzung werden die in Abs. 3 festgesetzten Faktoren (**Vollgeschoss-Nutzungsfaktoren d. R.**) **um 50 % erhöht:**

- a) ...
- b) ...
- c) bei Grundstücken [...], die gewerblich, industriell **oder in ähnlicher Weise (z. B. ...Schulgebäude)** genutzt werden, wenn diese Nutzung nach Maßgabe der Geschossfläche überwiegt...



Verteilung des umlagefähigen Aufwandes

Grundsätzlich wird der umlagefähige Aufwand auf die erschlossenen Grundstücke (Abrechnungsgebiet) **nach deren Flächen** verteilt. Dabei wird die unterschiedliche Nutzung der erschlossenen Grundstücke nach Art und Maß berücksichtigt.

$$\text{Grundstücksfläche} \times \text{Nutzungsfaktor} = \text{Nutzungsfläche}$$

$$\text{Nutzungsfläche} \times \text{Beitragssatz} =$$

Beitrag für Ihr Grundstück



Voraussichtliche Beitragssätze (auf Grund Kostenschätzung)

Variante 1 ca. 1,20 €/m² Nutzungsfläche

Variante 2 ca. 2,60 €/m² Nutzungsfläche

Variante 3 ca. 2,40 €/m² Nutzungsfläche



Beispiel für die Berechnung des Beitrages

$$\begin{array}{l}
 \text{Grundstücksfläche} \times \text{Nutzungsfaktor} = \text{Nutzungsfläche} \\
 \text{Nutzungsfläche} \times \text{Beitragssatz} = \text{Beitrag}
 \end{array}
 \quad \rightarrow$$

1. Grundstück mit einer Fläche von 500 m², tatsächlich bebaut mit 1 Vollgeschoss, bei einem Beitragssatz von 1,20 €/m²
2. (Eck-)Grundstück mit einer Fläche von 500 m², tatsächlich bebaut mit 2 Vollgeschossen, bei einem Beitragssatz von 2,60 €/m²

Beisp. Nr.	Grundstücksfläche in m ²	x Nutzungsfaktor	= Nutzungsfläche in m ²	x 2/3 (Mehrfacherschließung) in m ²	x Beitragssatz in €/m ²	= Beitrag in €
1	500	1,0	500	-----	1,20	600,00
2	500	1,25	625	416,67	2,60	1.083,33



Zufahrten mit und ohne Gehwegüberfahrten/Zugänge

Grundlage: § 10 a Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg (KAG) i. V. m. § 11 Straßenbaubeitragssatzung nach KAG

§ 11 Kostenersatz für Grundstückszufahrten und -zugänge

(1) Beitragspflichtige sind verpflichtet, der Stadt den Aufwand für die Herstellung, Erneuerung, **Veränderung** und Beseitigung sowie die Unterhaltung einer Grundstückszufahrt bzw. -zuganges zu ersetzen. Der Aufwand und die Kosten sind in **tatsächlich entstandener Höhe zu ersetzen.**

(2) Wird eine Überfahrt über einen Geh- oder Radweg aufwendiger hergestellt, erneuert oder **verändert** als es dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis für einen solchen Geh- oder Radweg entspricht, kann die Stadt den Ersatz der Mehrkosten für den Bau und die Unterhaltung verlangen; Abs. 1 gilt entsprechend.



Zufahrten mit und ohne Gehwegüberfahrten/Zugänge

Hinweis:

Dieser Kostenersatzanspruch besteht auch dann, wenn in der Vergangenheit durch die Stadt oder unter Erteilung einer Genehmigung erstmalig eine Zuwegung hergestellt oder eine vorhandene Zuwegung erneuert worden ist und somit die hierbei entstandenen Kosten bereits durch den Anlieger getragen worden sind.

Denn muss eine genehmigte oder durch die Stadt hergestellte Zufahrt oder/und ein Zugang aufgrund geänderter Straßenverhältnisse angepasst werden, sind diese erforderlichen Anpassungskosten erstattungsfähig und somit erstattungspflichtig.

In allen Varianten für die Ahornallee müssen die vorhandenen Zufahrten verlängert werden = diese Anpassungskosten sind erstattungspflichtig!



TOP 5

Gesprächsrunde/Fragen/Anregungen



Es würde uns sehr helfen,
wenn Sie in der Gesprächsrunde
Ihren Namen
sowie Ihre Anschrift nennen würden...

Bitte benutzen Sie zur Erleichterung der
Protokollführung das Mikrofon



Die Präsentation finden Sie in einigen Tagen unter:

STADT  HOHEN NEUENDORF

Newsfeed | Anmelden | Hilfe | Kontakt | Presse

Suche

STADT & LEBEN | RATHAUS & POLITIK | BÜRGERSERVICE | FAMILIE & BILDUNG | TOURISMUS | **BAUEN & WIRTSCHAFT**

- Corona_Unterstützung & Hilfe
- Stadtplanung & Verkehr
- Bauen
- Grundstücke
- Straßenbau**
- Verkehrsanbindung
- Branchenverzeichnis
- Wirtschaftsbeirat

Informationen zur Reform der Grundsteuer

Die Stadt versammelt hier wichtige Informationen für Grundstückseigentümer*innen zu Steuererklärungen im Zusammenhang mit der Reform der Grundsteuer.

[... weiter](#)

WAS ERLEDIGE ICH WO? | VERANSTALTUNGEN | NORDBAHN / AMTSBLATT | RATSINFORMATION

FORMULARE / ANTRÄGE | VOLKSBEGEHREN | MAERKER ONLINE | BRANCHENVERZEICHNIS



Planung durch Ingenieurbüro:
Börjes GmbH & Co. KG Oranienburg

Ansprechpartner bei der Stadt / Bauamt
für technische Fragen / Bauablauf etc.:

Hr. Kröcher	528 – 162
Fr. Teigel	528 – 221

für Fragen der Beitragserhebung:

Fr. Pense	528 – 121
------------------	------------------

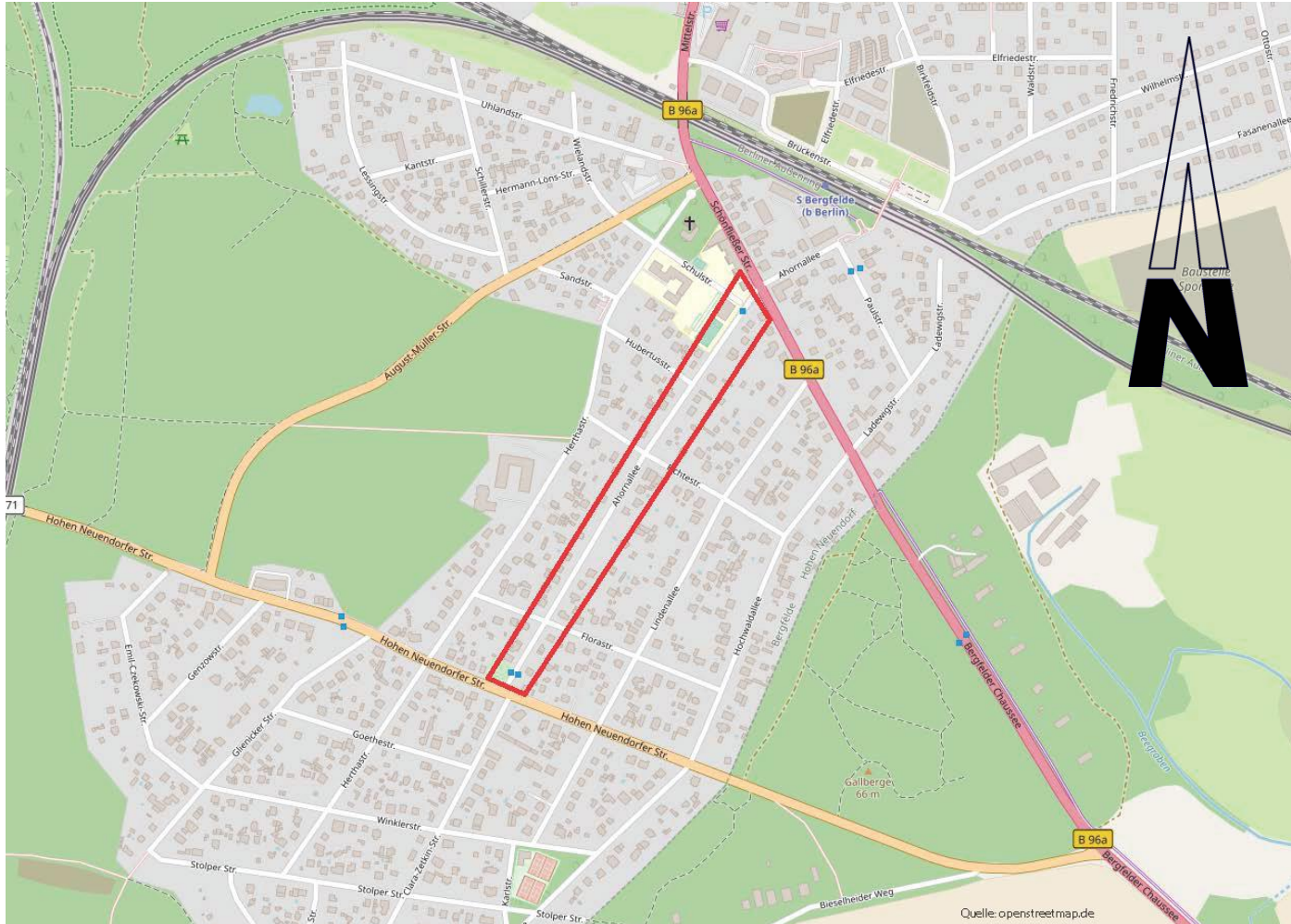


Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Stadt Hohen Neuendorf Ausbau der Ahornallee

zwischen der Hohen Neuendorfer Straße (L 171)
und der Schönfließer Straße (B 96a) im
Stadtteil Bergfelde

Übersichtsplan



Aufgabenstellung (1)

- bis zu 3 Varianten
- in definierten Planungsabschnitten
- Länge jeweils 40–70 m
- zu berücksichtigen sind:
 - Entwässerungskonzept
 - Baugrunderkundung
 - koordinierter Leitungsplan
 - Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Aufgabenstellung (2)

- zu berücksichtigende Bausubstanz:
 - vorhandenes Großsteinpflaster
 - provisorischer Gehweg
 - bereits hergestellte Grundstückszufahrten
 - Baumbestand
 - vorhandene Regenwasserkanäle

Bestand: Lage im Netz

- Länge: ca. 670 m
- Hauptsammelstraße gem. VEP
- Nahverkehrsplan OHV: ÖPNV-Vorbehaltsnetz
- Linie 809 (S Hermsdorf–Hennigsdorf): 2 Haltepunkte
- Radverkehr: innerörtliche Primärroute
 - örtliche Hauptverbindung Niederheide–Bergfelde
 - Zuwegung zum S-Bahnhof Bergfelde und zur Grundschule

Bestand: Fahrbahn

- Breite: ca. 8,0 m
- Großpflaster
- punktuelle Asphaltflächen
- Randeinfassung aus Natursteinhochborden
- Leitungen zur Ver- und Entsorgung
- Bäume im Abstand von 8–12 m, Allee, besonders schützenswert
- keine Entwässerungseinrichtung

Bestand: Verkehrsverhältnisse

- überwiegend Anliegerverkehr (47+19 WE → 188 Kfz/24 h)
- ÖPNV (34 Kfz/24 h)
- Hol- und Bringverkehr Grundschule (50 Kfz/24 h)
- anliegenergenerierter Schwerverkehr (Abfallentsorgung, Lieferungen) (3 % → 6 Kfz_{SV}/24 h)
- DTV: 278 Kfz/24 h (SV-Anteil 14,4 %)
- nicht berücksichtigt: Besucher, P+R-Verkehr

Bestand: Baugrund

Abschnitt	von	bis	Länge	k_f -Wert
1	L 171	Florastr.	86 m	$7,6 \cdot 10^{-9}$
2	Florastr.	Fichtestr.	278 m	$4,4 \cdot 10^{-6}$
3	Fichtestr.	Hubertusstr.	117 m	$1,2 \cdot 10^{-5}$
4	Hubertusstr.	B 96 a	160 m	$2 \cdot 10^{-5}$

Geplante Maßnahmen

- fließender Verkehr
 - Busse
 - übrige Kfz
 - Radverkehr
- ruhender Verkehr
- Entwässerung

Geplante Maßnahmen

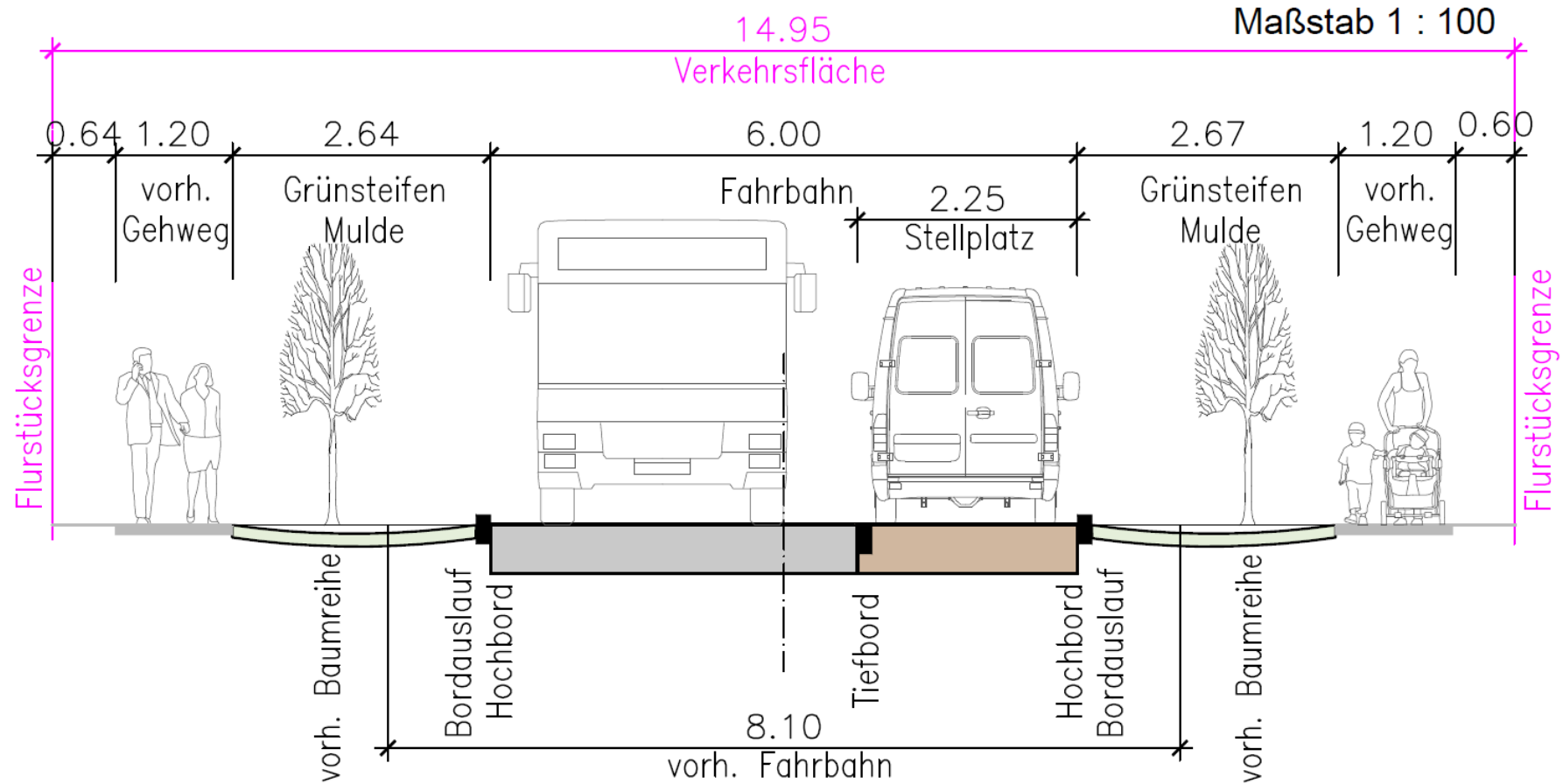
- maßgebender Begegnungsfall Bus/Bus $\Rightarrow b = 6,50 \text{ m}$ (6,0 m)
- Sammelstraße, ≤ 65 Busse/Tag \Rightarrow Belastungsklasse 1,8
- ≤ 400 Kfz/24 h \Rightarrow Radverkehr im Mischverkehr
- Stellplatzbreite 2,25 m
- vorrangig Versickerung (TWSZ 3 b \Rightarrow großflächig über belebte Bodenzone, keine direkte Einleitung in Rigolen)

Geplante Maßnahmen

- Fahrbahn in Asphaltbauweise
- mit Dachprofil
- Randeinfassung mit Natursteinborden
- Stellplätze: Großsteinpflasterbelag
- in allen Varianten 27 Stellplätze möglich

Variante 1

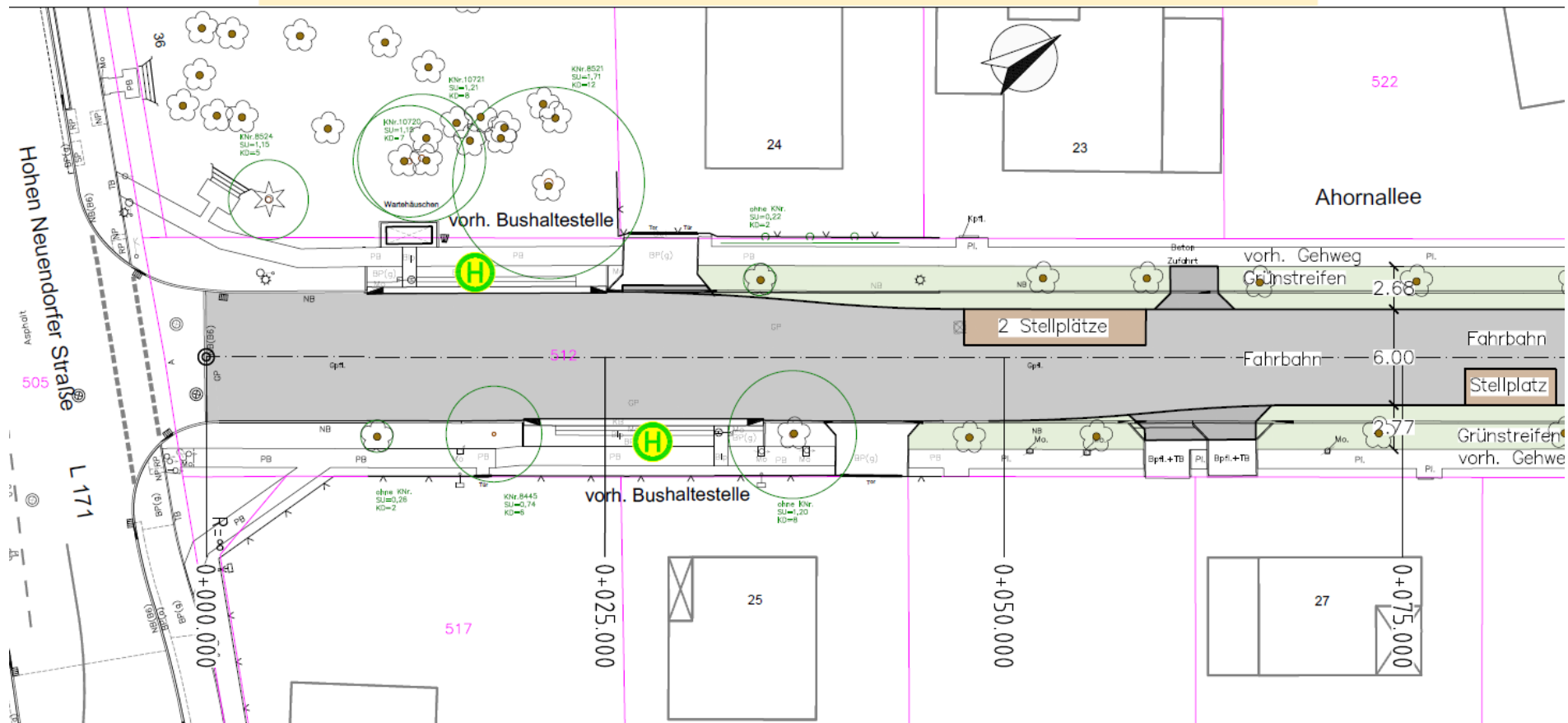
Sammelstraße, Parken auf der Fahrbahn



Variante 1

Sammelstraße, Parken auf der Fahrbahn

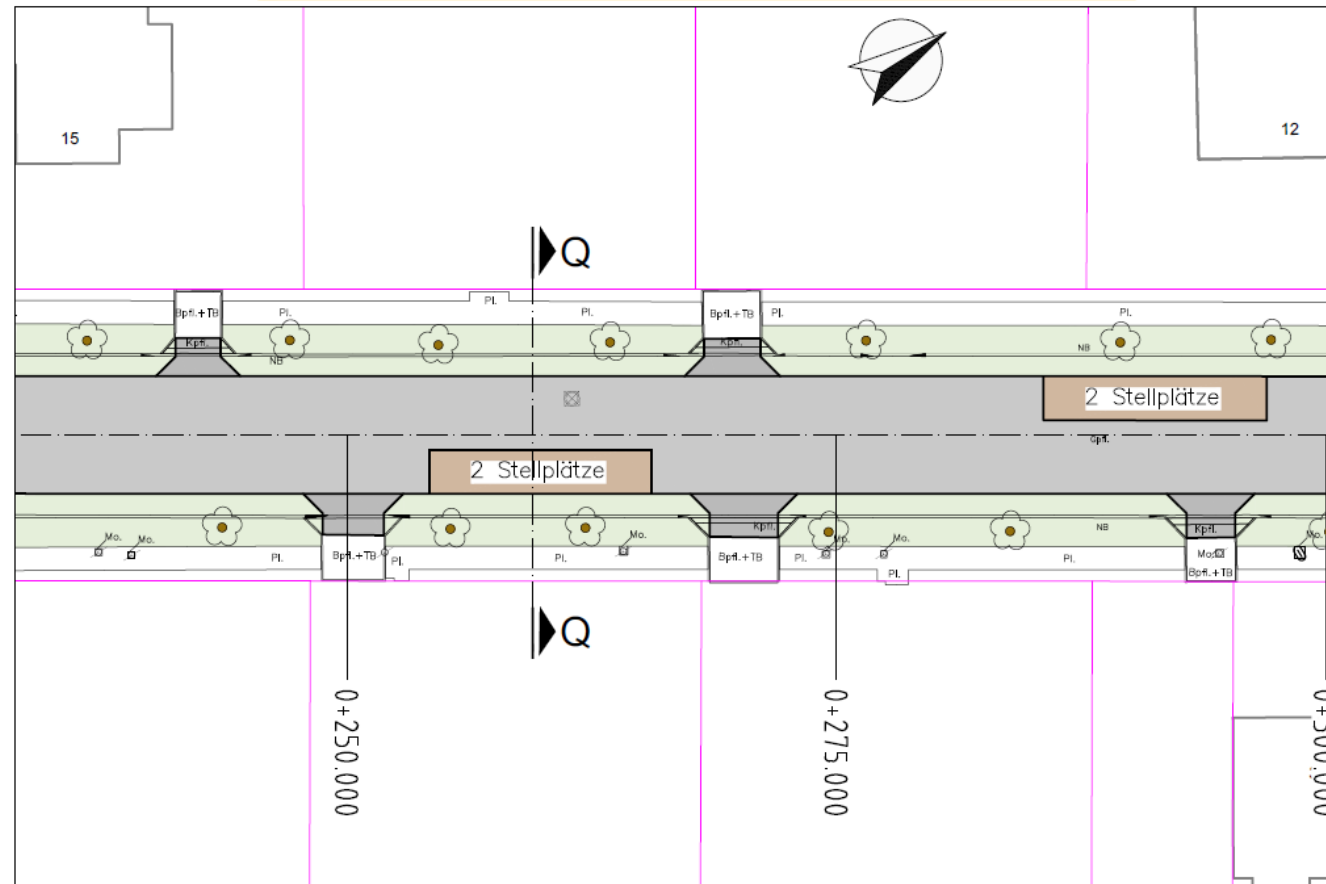
Straßenabschnitt 1 Hohen Neuendorfer Straße (L171) - Florastraße



Variante 1

Sammelstraße, Parken auf der Fahrbahn

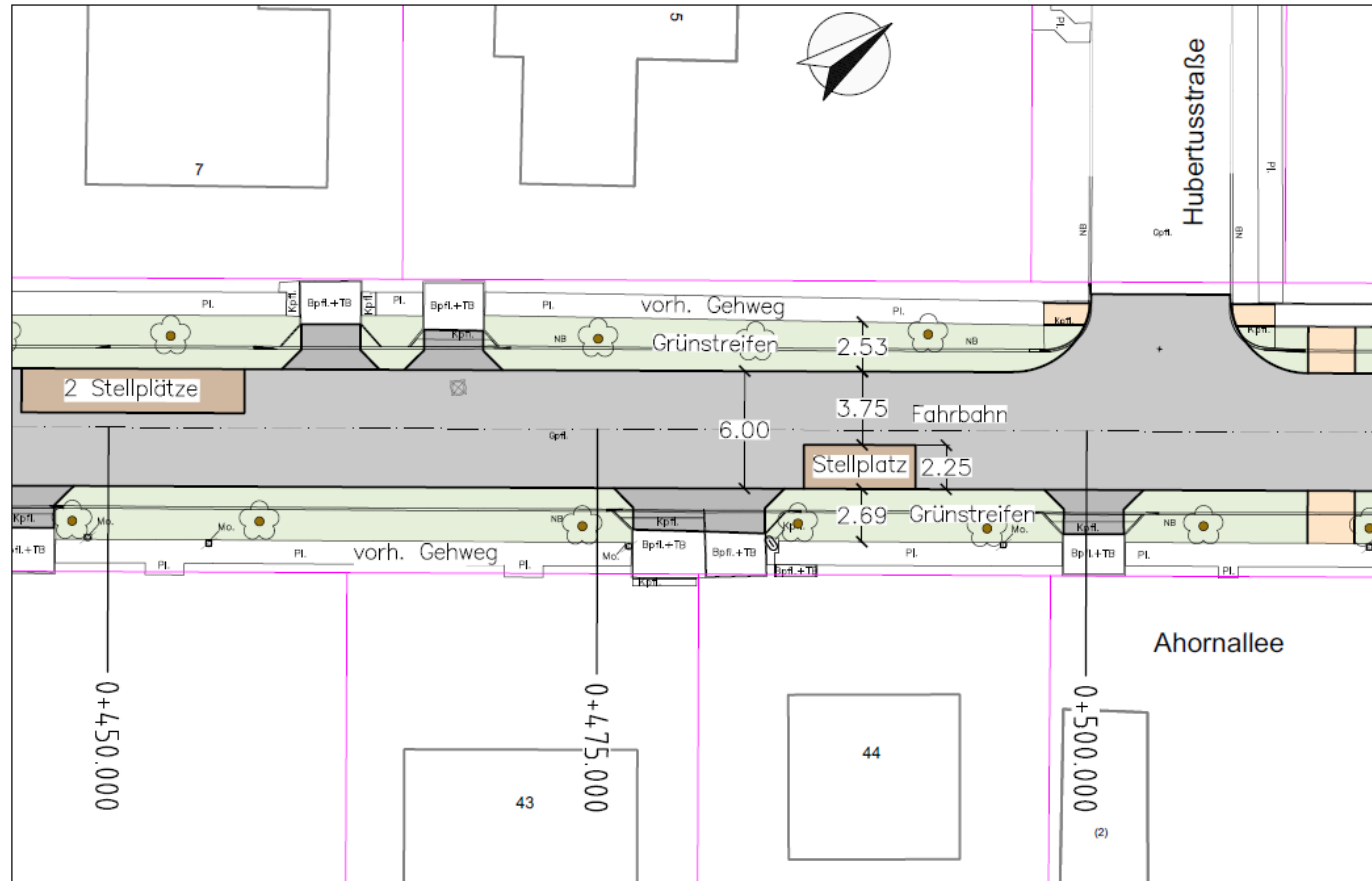
Straßenabschnitt 2 Florastraße - Fichtestraße



Variante 1

Sammelstraße, Parken auf der Fahrbahn

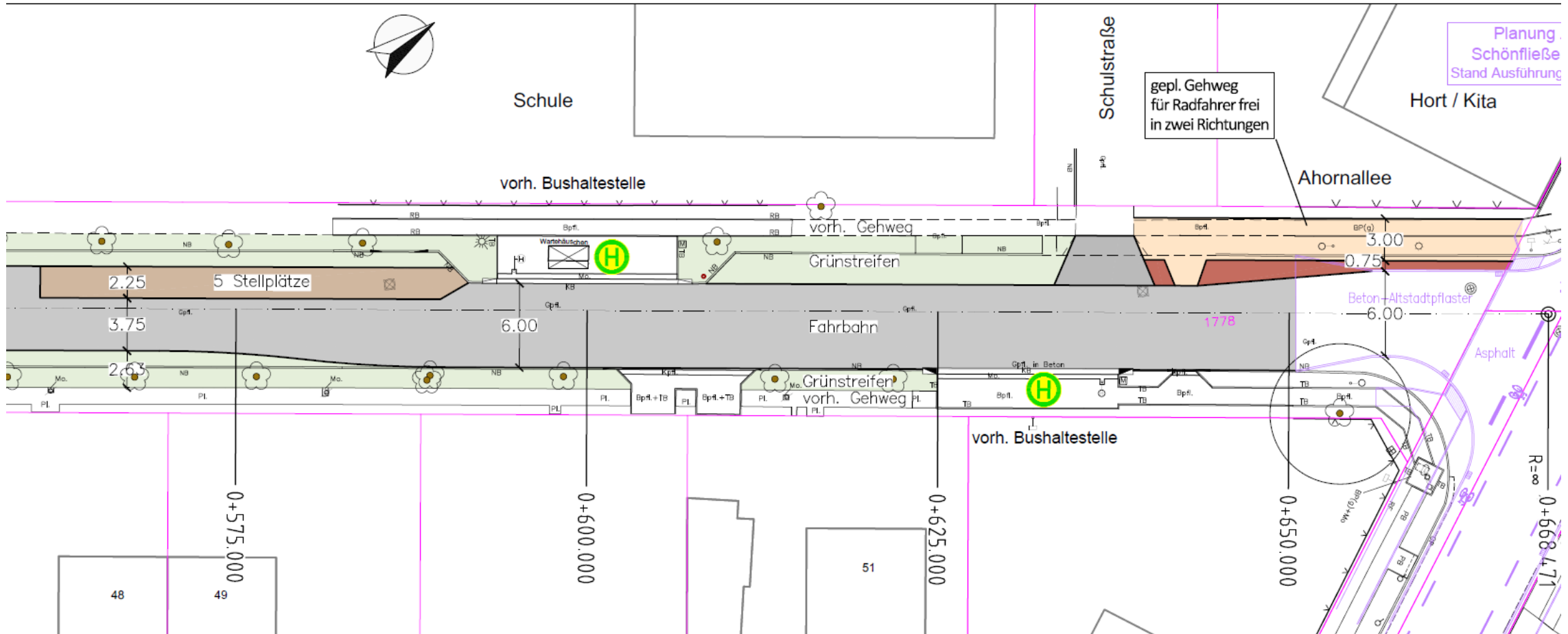
Straßenabschnitt 3 Fichtestraße - Hubertusstraße



Variante 1

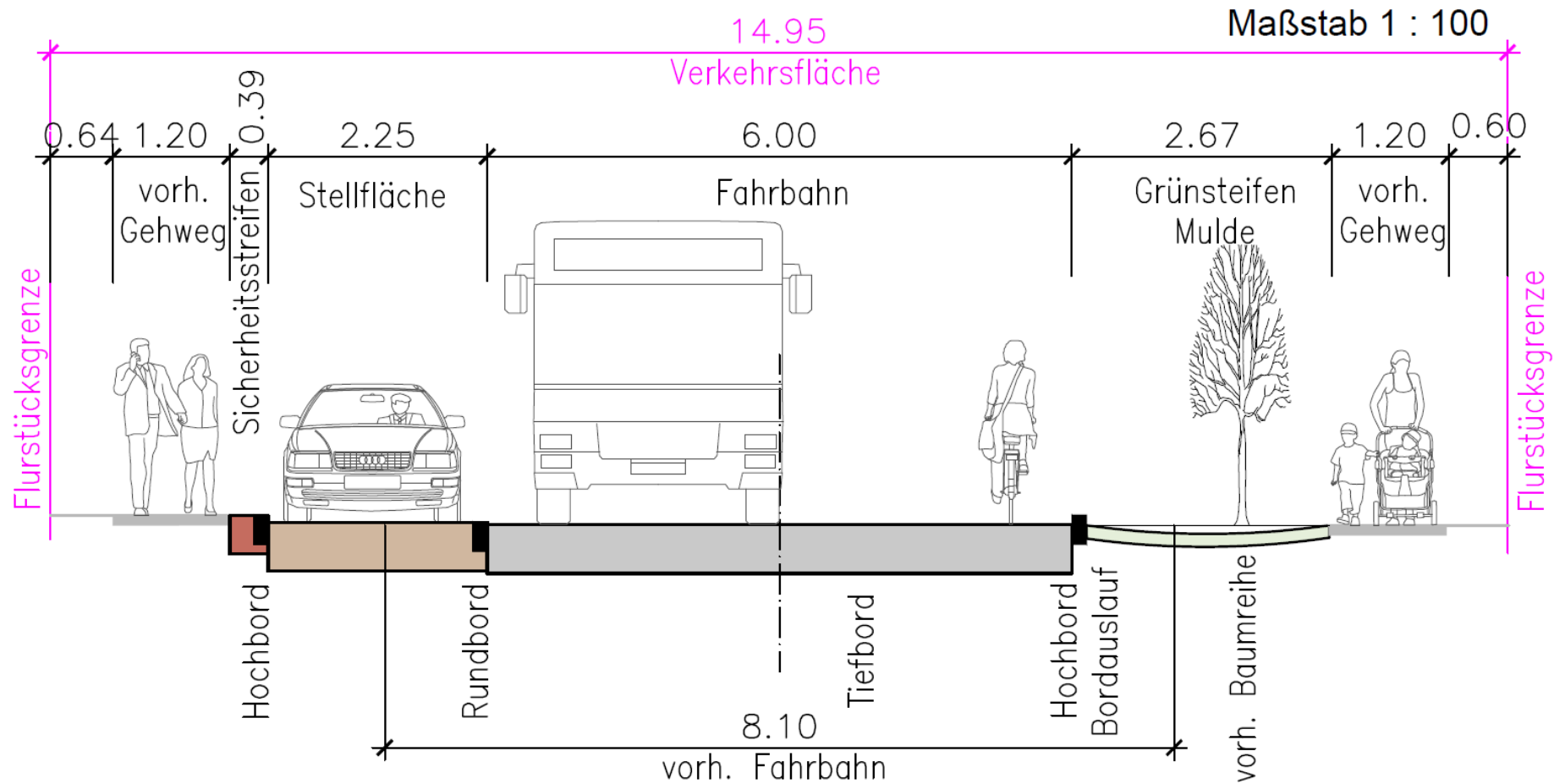
Sammelstraße, Parken auf der Fahrbahn

Straßenabschnitt 4 Hubertusstraße - Schönfließer Straße (B 96)



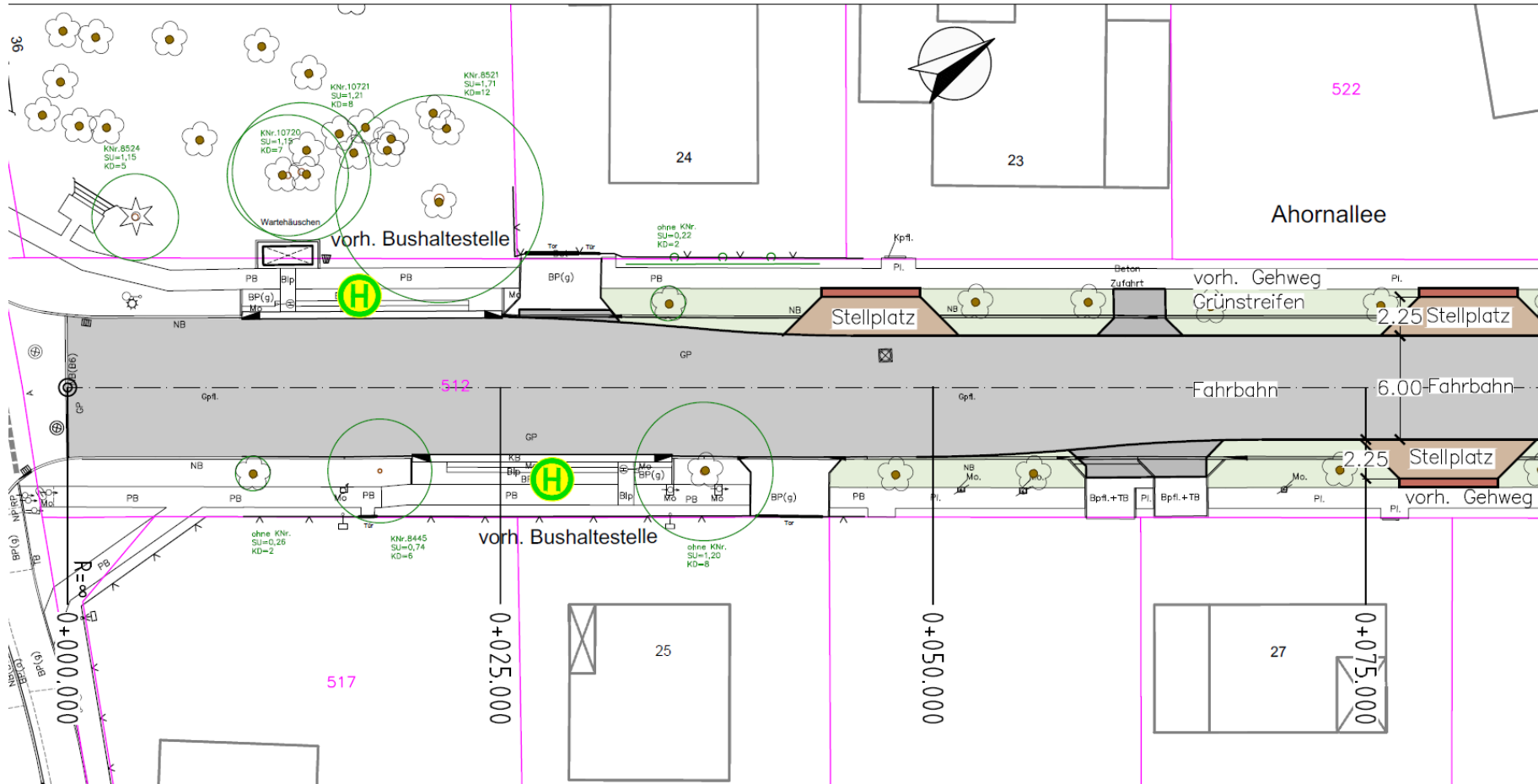
Variante 2

Sammelstraße, Parken in den Nebenflächen



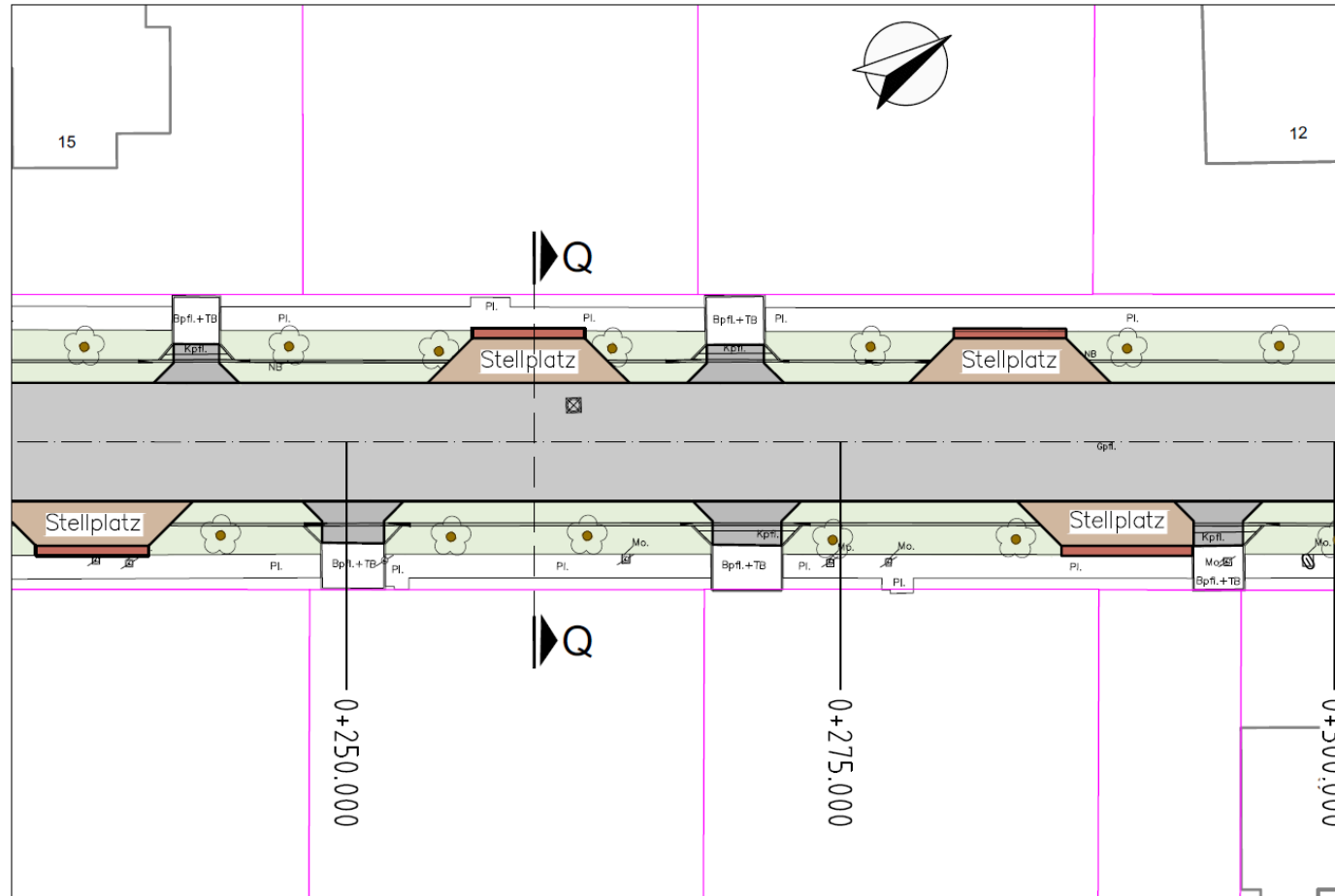
Variante 2

Sammelstraße, Parken in den Nebenflächen



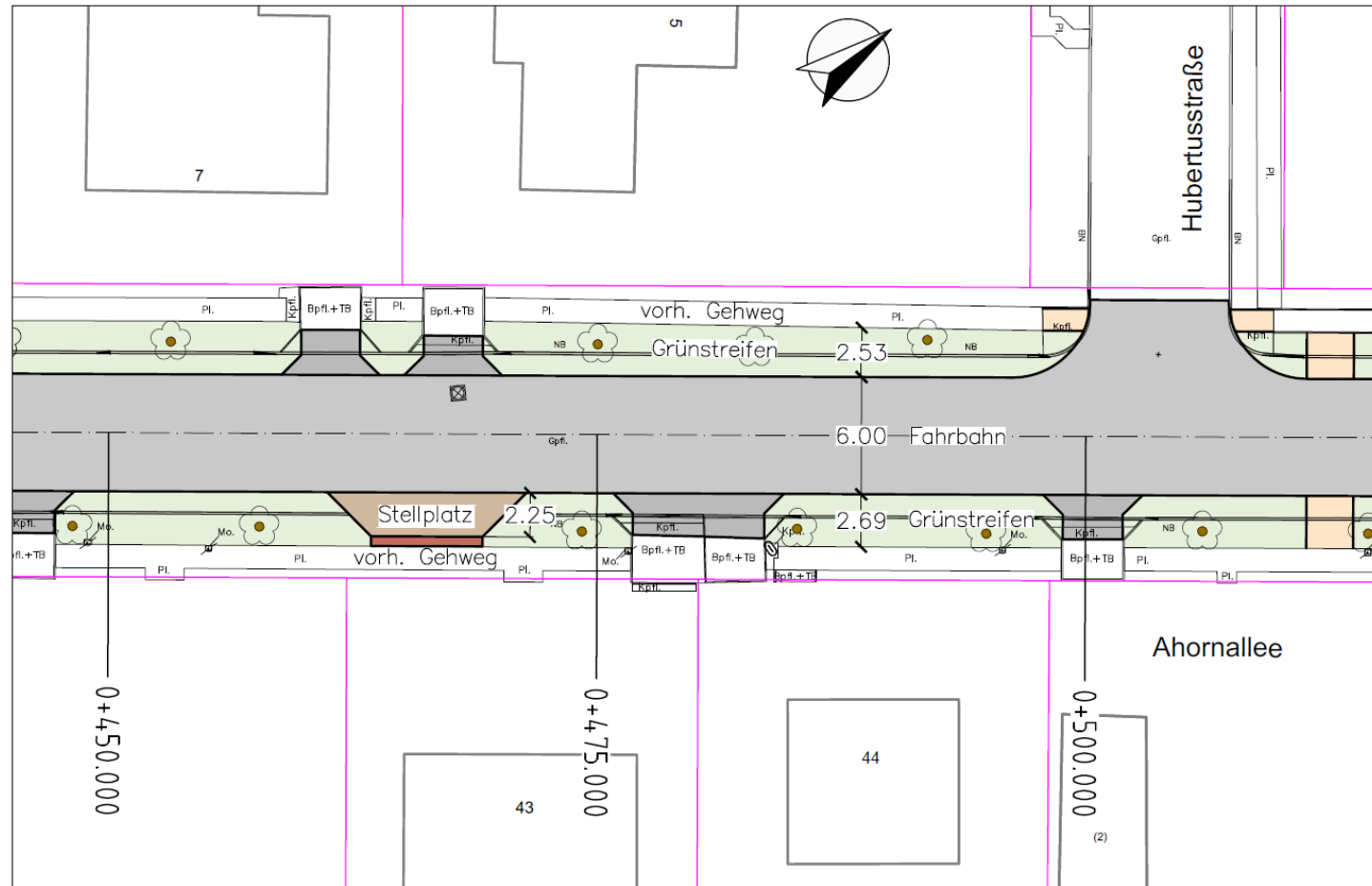
Variante 2

Sammelstraße, Parken in den Nebenflächen



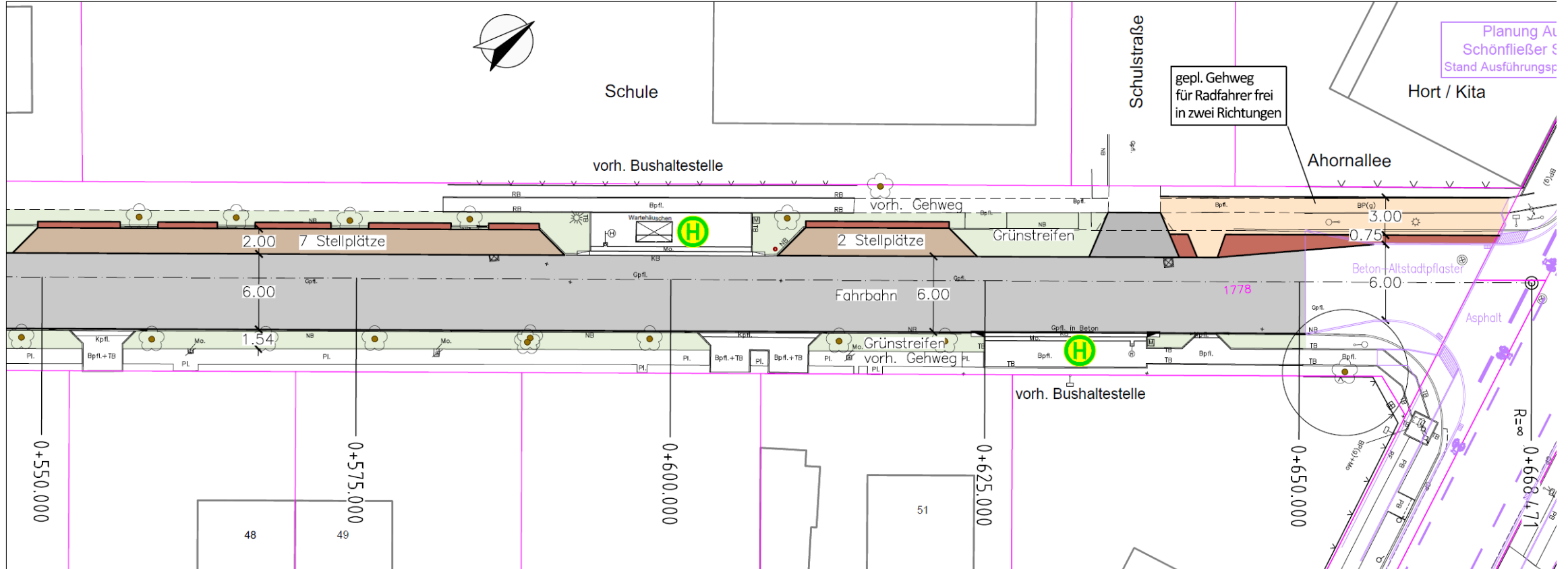
Variante 2

Sammelstraße, Parken in den Nebenflächen



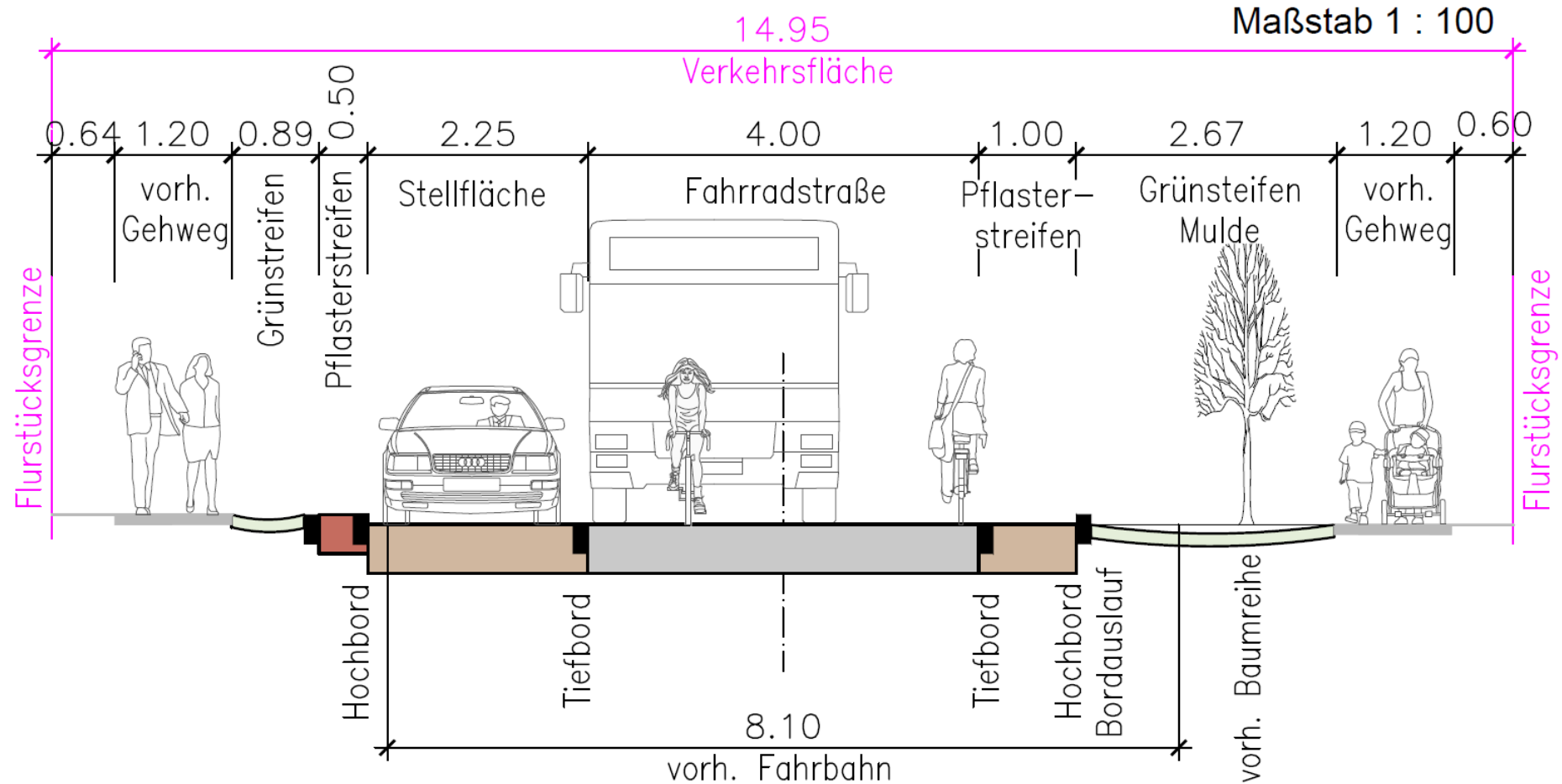
Variante 2

Sammelstraße, Parken in den Nebenflächen



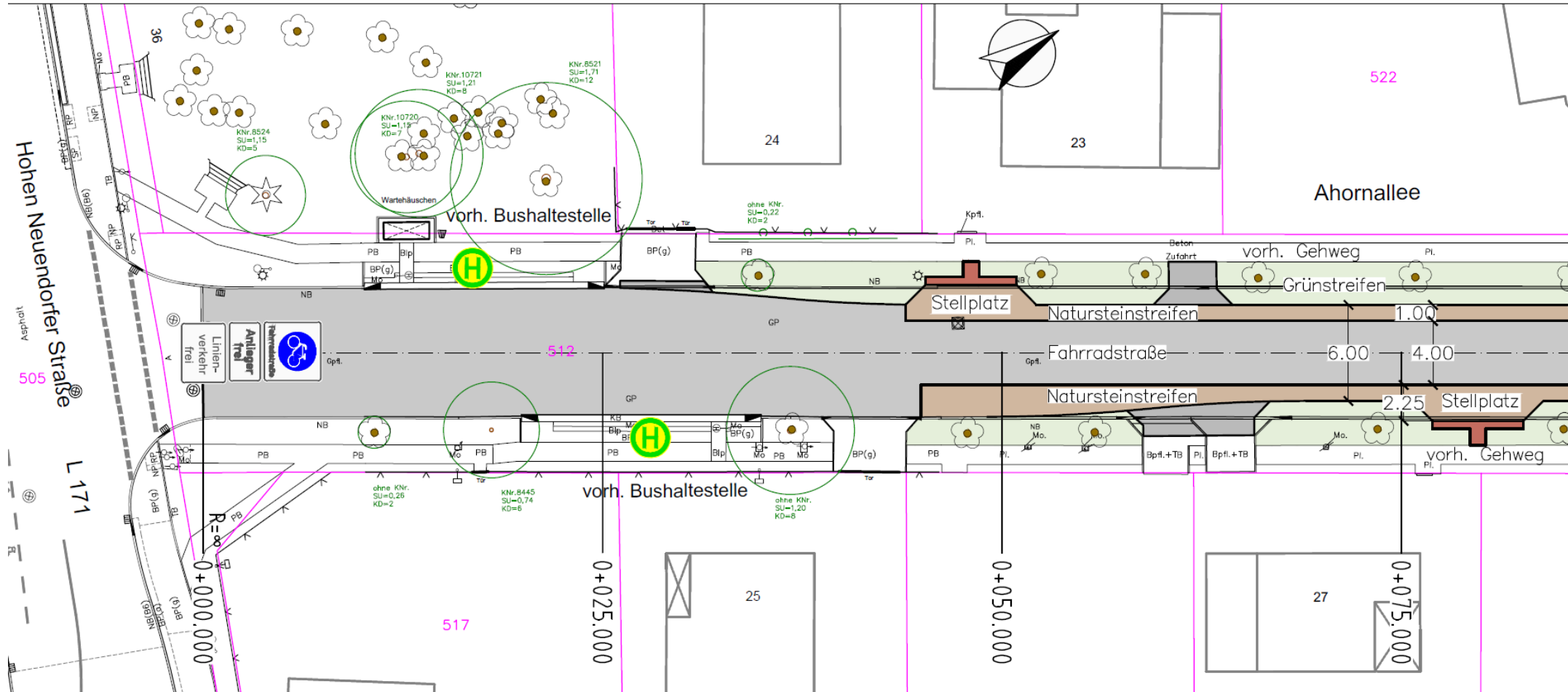
Variante 3

Fahrradstraße, Parken in den Nebenflächen



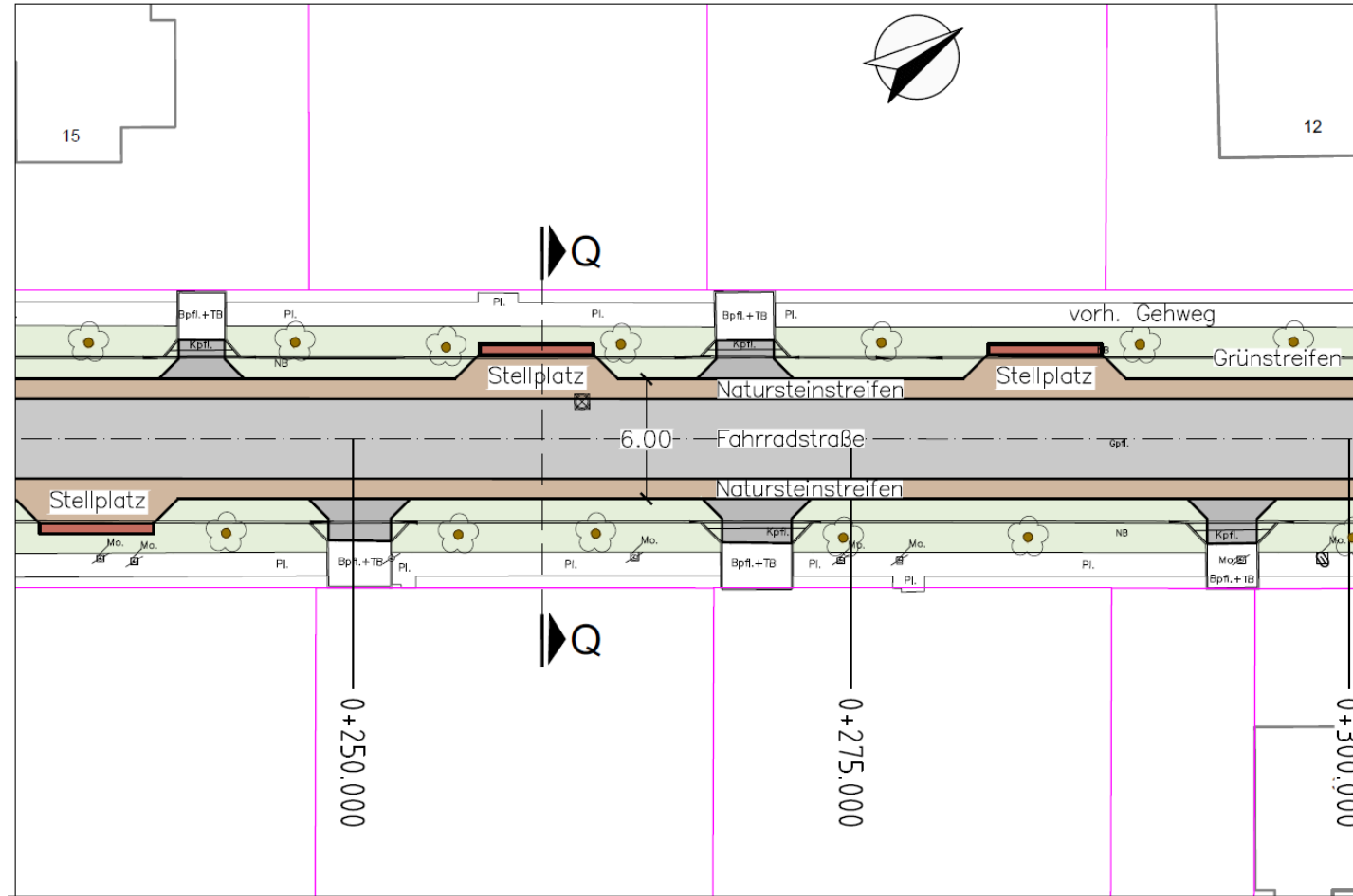
Variante 3

Fahrradstraße, Parken in den Nebenflächen



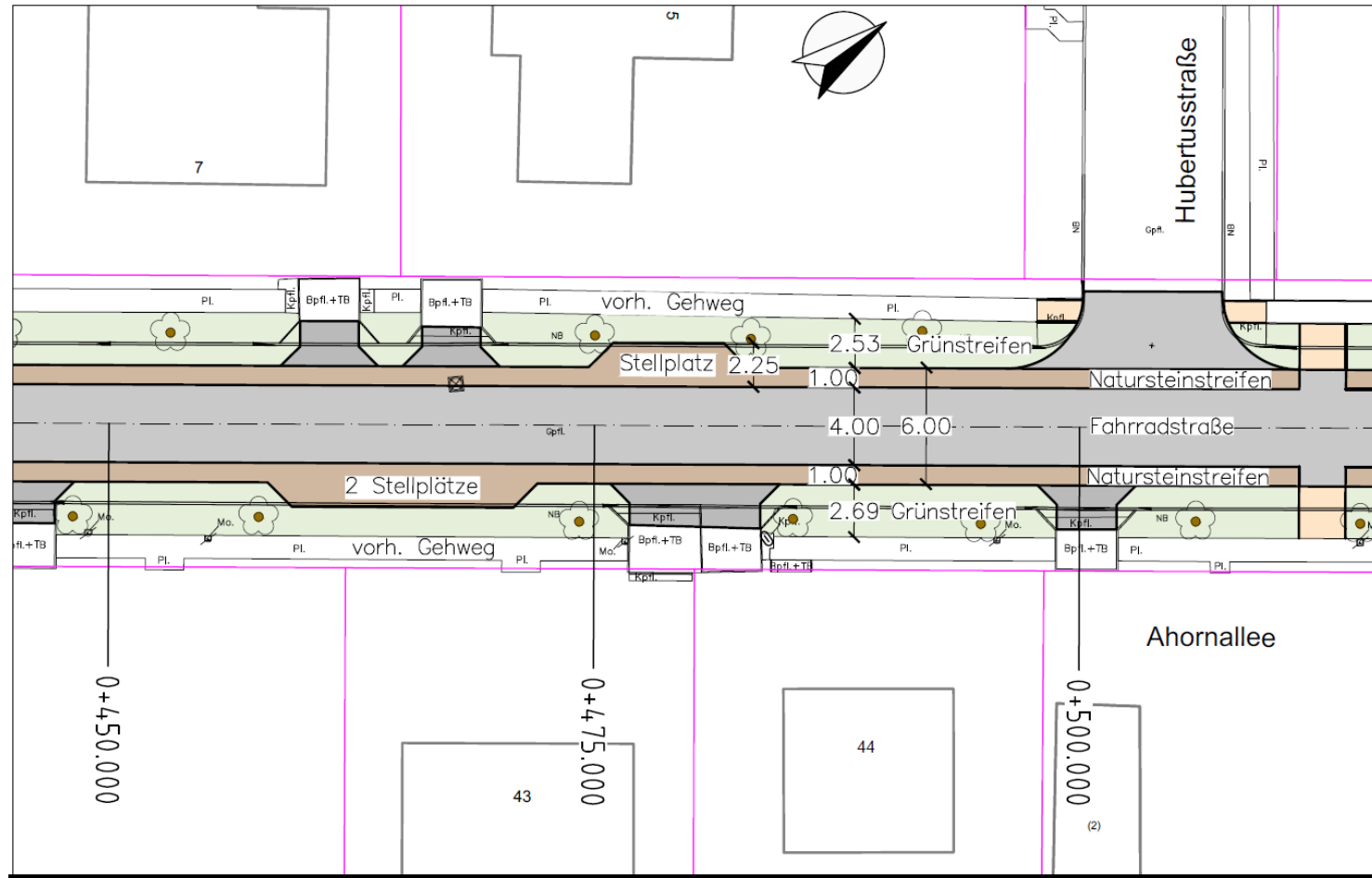
Variante 3

Fahrradstraße, Parken in den Nebenflächen



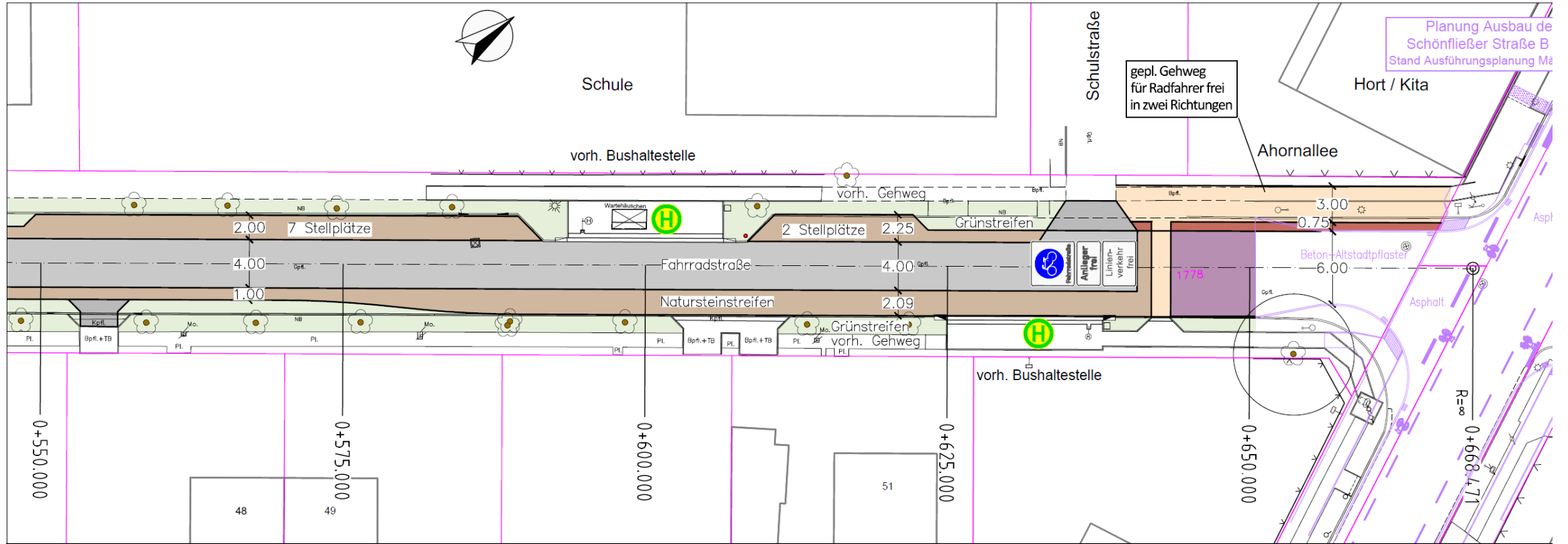
Variante 3

Fahrradstraße, Parken in den Nebenflächen



Variante 3

Fahrradstraße, Parken in den Nebenflächen



Variantenvergleich

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Fahrbahn	<ul style="list-style-type: none"> – Begegnung Bus/Bus möglich – Durchfahrtsbeeinträchtigungen durch Parktaschen im Fahrbahnbereich 	<ul style="list-style-type: none"> – Begegnung Bus/Bus möglich – Keine Durchfahrtsbeeinträchtigungen durch Parktaschen im Seitenraum 	<ul style="list-style-type: none"> – Begegnung Bus/Bus möglich – Kfz-Verkehr untergeordnet, daher gute Beruhigung des Verkehrs – Durchfahrtsbeeinträchtigungen durch Parktaschen teils im Fahrbahnbereich
Regenentwässerung	<ul style="list-style-type: none"> – 80 m- Regenwasserkanal DN 300 im Bereich der Schule/Kita – Entwässerung über Versickerungsmulden, ca. 1.000 m² – Dafür werden die Grünstreifen beidseitig verbreitert, ausreichend Versickerungsfläche trotz Baumbestand vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> – 80 m- Regenwasserkanal DN 300 im Bereich der Schule/Kita – Eingeschränkte Entwässerungsmöglichkeiten in den Randbereichen, ca. 225 m² Versickerungsmulden – Zusätzlich werden 150 m³ Füllkörperrigolen unterhalb der Entwässerungsmulden angeordnet. 	<ul style="list-style-type: none"> – 80 m- Regenwasserkanal DN 300 im Bereich der Schule/Kita – Eingeschränkte Entwässerungsmöglichkeiten in den Randbereichen, ca. 225 m² Versickerungsmulden – Zusätzlich werden 140 m³ Füllkörperrigolen unterhalb der Entwässerungsmulden angeordnet.
Parkflächen	<ul style="list-style-type: none"> – 27 Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> – 27 Stellplätze 	<ul style="list-style-type: none"> – 27 Stellplätze
Geschwindigkeitsniveau	<ul style="list-style-type: none"> – Durchfahrtsbeeinträchtigungen stark abhängig vom individuellen Parkverhalten – flankierende Maßnahmen durch Zonenbeschilderung empfohlen – Tempo 30 	<ul style="list-style-type: none"> – Durchfahrtsbeeinträchtigungen stark abhängig vom individuellen Parkverhalten – flankierende Maßnahmen durch Zonenbeschilderung empfohlen – Tempo 30 	<ul style="list-style-type: none"> – Kfz-Verkehr untergeordnet, daher gute Beruhigung des Verkehrs – - Durchfahrtsbeeinträchtigungen sehr stark abhängig vom individuellen Parkverhalten, flankierende Maßnahmen durch Zonenbeschilderung empfohlen. – Tempo 30

Variantenvergleich

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Fahrbahn	<ul style="list-style-type: none"> – Begegnung Bus/Bus möglich – Durchfahrtsbeeinträchtigungen durch Parktaschen im Fahrbahnbereich 	<ul style="list-style-type: none"> – Begegnung Bus/Bus möglich – Keine Durchfahrtsbeeinträchtigungen durch Parktaschen im Seitenraum 	<ul style="list-style-type: none"> – Begegnung Bus/Bus möglich – Kfz-Verkehr untergeordnet, daher gute Beruhigung des Verkehrs – Durchfahrtsbeeinträchtigungen durch Parktaschen teils im Fahrbahnbereich

Variantenvergleich

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Regen- entwässerung	<ul style="list-style-type: none"> – 80 m Regenwasserkanal DN 300 im Bereich der Schule/Kita – Entwässerung über Versickerungsmulden, ca. 540 m² – Dafür werden die Grünstreifen beidseitig verbreitert, ausreichend Versickerungsfläche trotz Baumbestand vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> – 80 m Regenwasserkanal DN 300 im Bereich der Schule/Kita – Eingeschränkte Entwässerungsmöglichkeiten in den Randbereichen, ca. 186 m² Versickerungsmulden – Zusätzlich werden 150m³ Füllkörperrigolen unterhalb der Entwässerungsmulden angeordnet. 	<ul style="list-style-type: none"> – 80 m Regenwasserkanal DN 300 im Bereich der Schule/Kita – Eingeschränkte Entwässerungsmöglichkeiten in den Randbereichen, ca. 186 m² Versickerungsmulden – Zusätzlich werden 140m³ Füllkörperrigolen unterhalb der Entwässerungsmulden angeordnet.

Variantenvergleich

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Parkflächen	– 27 Stellplätze	– 27 Stellplätze	– 27 Stellplätze
Geschwindigkeitsniveau	<ul style="list-style-type: none"> – Durchfahrtsbeeinträchtigungen stark abhängig vom individuellen Parkverhalten – flankierende Maßnahmen durch Zonenbeschilderung empfohlen – Tempo 30 	<ul style="list-style-type: none"> – Durchfahrtsbeeinträchtigungen stark abhängig vom individuellen Parkverhalten – flankierende Maßnahmen durch Zonenbeschilderung empfohlen – Tempo 30 	<ul style="list-style-type: none"> – Kfz-Verkehr untergeordnet, daher gute Beruhigung des Verkehrs – Durchfahrtsbeeinträchtigungen sehr stark abhängig vom individuellen Parkverhalten, – flankierende Maßnahmen durch Zonenbeschilderung empfohlen. – Tempo 30