

FB Informations- und Organisationsmanagement

Anfrage der Fraktion Unabhängige Bürger Bad Hersfeld (U.B.H.) (neue Fassung, Stand: 18.05.17)

Aktuelle Baumaßnahme „Am Steffen“ Bad Hersfeld

Zu 1: Wie hoch sind die Gesamtkosten der beschriebenen Baumaßnahmen und wie hoch ist der von den Anliegern zu tragende Anteil dieser Kosten?

Für die grundhafte Erneuerung der Straße Am Steffen (1. und 2. BA) wird von einem Kostenaufwand von rd. 1.080.000 € ausgegangen. Für die daneben erforderlichen Stützmauererneuerungen wird ein weiterer Kostenaufwand von rd. 798.000 € erforderlich.

Die umlagefähige Kosten -sowohl für die grundhafte Erneuerung als auch die Stützmauererneuerungen- sind gemäß § 3 Abs. 1 der Straßenbeitragssatzung vom 12.12.2013 zu 75 % von den Eigentümern der erschlossenen Grundstück zu tragen, da die Verkehrsanlage Am Steffen/Beckersgraben nach unserer Einschätzung überwiegend dem Anliegerverkehr dient. Die Gesamtsumme der Straßenausbaubeiträge beläuft sich demnach auf rd. 1.408.500 €.

Zu 2: Warum werden zu den genannten Baumaßnahmen „Am Steffen“ als Anliegerstraße, sowohl der Umfang dieser Baumaßnahme als auch der Einsatz der verwendeten bzw. der künftig noch zu verwendenden Materialien nicht abgesprochen? Die Anlieger tragen Sorge, dass die Materialien für diese Maßnahme kostenmäßig zu hoch angesetzt werden.

Die Verkehrsflächen der Straße Am Steffen sind im mittleren und oberen Teil (in Richtung Beckersgraben) vergleichsweise schmal bemessen. Der für straßenbauliche Maßnahmen nutzbare Teil ist durch die Grundstücksgrenzen festgelegt. Anders als bei breiteren Verkehrsräumen gibt es bei der Straße Am Steffen keine Möglichkeit, den zu befestigenden Anteil zu reduzieren, weil dann die Verkehrsflächen (hier: Fahrbahn und Gehweg(e)) nicht mehr dem Verkehrserfordernis entsprechen. Wie bei anderen Straßen mit relativ dichter Bebauung müssen die Fahrbahnen eine Mindestbreite von 5,00 – 5,50 aufweisen, damit bei parkenden Pkw noch ein Begegnungsverkehr von Kfz mit reduzierter Geschwindigkeit möglich ist. Die Gehwege sind in der Planung auf ein vertretbares Maß von rd. 1,25 – 1,50 m ausgelegt worden, um den Anliegern einen entsprechenden Mindeststandard anzubieten.

In Hinblick auf die Fahrbahn- und Gehwegausführung erfolgte die Auslegung nach den einschlägigen technischen Regelwerken (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus). Bei den vorhandenen Randbedingungen (Lage am Hanganschnitt, Bodenverhältnisse, Frosteinwirkzonen usw.) hat sich der gewählte Ausbaustandard zwangsläufig ergeben. Die gewählte Asphaltbauweise war technisch-wirtschaftlich gesehen die Vorzugslösung. Hier ergab sich somit kein Diskussionsfeld mit den Anliegern, so dass die Wahl des Fahrbahnausbaus alternativlos war; andere Aufbauten hätten in diesem Bereich zu Mehrkosten für Anlieger und Stadt geführt. Die Sorge um Kostensteigerungen wegen der Material- und Aufbauwahl bei der Fahrbahn war und ist somit unbegründet.

Die für den Ausbau der Gehwege gewählte Pflasterbauweise ist tendenziell teurer als die Asphaltbauweise, jedoch ergeben sich auf längere Sicht folgende technisch-wirtschaftliche Vorteile:

- Helle Pflasterbeläge führen nachts zu einem helleren Straßenbild, was aus Gründen der sozialen Sicherheit und der gleichmäßigen Ausleuchtung des Verkehrsraumes eindeutig von Vorteil ist.
- Die Strom- und Telekommunikationsleitungen liegen vorzugsweise im Gehweg. Bei Leitungsfehlern und/oder planmäßigen Neuverlegung sind Leitungsgräben in Asphaltdecken deutlich aufwändiger und es ergeben sich störende Längs- und Querfugen. Hier schneiden Pflasterbeläge auf jeden Fall besser ab (Kostenaufwand, verbleibende Beeinträchtigungen der Oberflächengüte nach Abschluss von Tiefbauarbeiten).

Auch in diesem Punkt ist die Sorge um zu hohe, materialbedingte Kostenansätze u.E. unbegründet.

Zu 3: Nach dem Informationsabend über wiederkehrende Straßenbeiträge fragen wir an, welches Meinungsbild sich sowohl dem Bürgermeister als auch der Magistrat zu den möglichen Änderungen verschafft hat.

Mit der Sitzungsvorlage 0501/19 wurde die weitere Vorgehensweise bezüglich wiederkehrender Straßenbeiträge am 14.08.17 im Magistrat behandelt. Der Magistrat hat mehrheitlich die Einführung wiederkehrender Straßenbeiträge nach dem B-Modell (3- bis 5-jähriger Abrechnungszeitraum) empfohlen.

FB Technische Verwaltung



Spohr i.V.

FB Technische Dienste



Bode