

Ausgehend von diesen Berechnungen sollten sich in HN wesentlich mehr Straßen ausbauen lassen, als bisher im Haushaltansatz für 2007 berücksichtigt sind. Allerdings scheinen mehr Straßenbauprojekte bei den knappen personellen Ressourcen im Bauamt derzeit nicht machbar zu sein.



## Was wollen wir erreichen?

Wir wollen den zügigen Ausbau der unbefestigten Anliegerstraßen in Hohen Neuendorf und plädieren für einen sparsamen und sinnvollen Einsatz der finanziellen Mittel. Wir wollen Verwaltung und Abgeordnete anregen, die notwendigen finanziellen Mittel der Anlieger, nicht verschwenderisch, sondern mit Bedacht und zum Wohle der Allgemeinheit auszugeben.

## Wer profitiert vom sparsameren Straßenbau? Wir meinen: ALLE!

Die **Vorteile** liegen klar auf der Hand:

- **Geringere Kosten für alle:** Die **Anlieger** werden durch geringere Straßenausbaubeiträge nicht unnötig strapaziert. Die **Gemeinde** spart bei den Investitionskosten Geld, das sie in anderen Bereichen wie z.B. Kultur, Soziales, Bildung, Sport etc. investieren kann. Der **Steuerzahler** profitiert ebenfalls, da die hohen Unterhaltskosten für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit auf den unbefestigten Sandpisten durch ständiges Beseitigen der Schlaglöcher schneller eingespart werden können.
- Die **Verkehrssicherheit** wird in Anliegerstraßen durch ein umsichtiges Miteinander aller Verkehrsteilnehmer **erhöht**.
- Unser **Wohnumfeld** und die **Natur** bleiben durch geringere Versiegelung der Oberflächen und Einbeziehung von Grün- und Gestaltungselementen attraktiv. Die Luftqualität und der Grundwasserspiegel werden nicht mehr als nötig belastet. Der sich abzeichnende Klimawandel sollte uns zur Rücksicht auf die Natur ermuntern, denn nur in einer intakten Umwelt fühlen wir uns wohl.
- Der "**Gartenstadtcharakter**" unserer Stadt bleibt erhalten.

## Der Ausbau muss nicht so teuer sein!

Was können Sie tun, damit unsere Straßen für alle bezahlbar bleiben?

- Unterstützen Sie uns! Werden Sie Mitglied im Stadtverein Hohen Neuendorf!
- Werden Sie aktiv und wenden Sie sich mit Ihren Fragen und Wünschen an uns sowie an die von Ihnen gewählten Abgeordneten unserer Stadt.
- Nutzen Sie die Möglichkeiten der Mitsprache, wenn es um Ihre Belange geht.

## Muss der Ausbau von Anliegerstraßen so teuer sein?

Der Straßenbau in Hohen Neuendorf ist ein Thema, das nicht nur die Stadtverwaltung, sondern auch viele Bürger beschäftigt. Gerade in jüngster Zeit wurde versucht, die Themen Schulneubau und Straßenbau im Sinne eines „Entweder – Oder“ gegeneinander auszuspielen. Der Stadtverein meint, dass beides ebenso notwendig wie auch realisierbar ist.

Ein wichtiger Aspekt im Straßenbau sind natürlich die Kosten, die in der Regel zu 90% durch die Anlieger aufzubringen sind, was nicht jedem gleich leicht fällt.

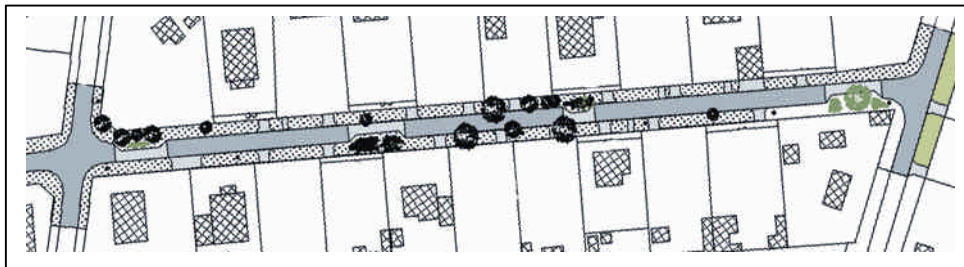
Wir wollen mit diesem Stadtvereinsboten einen Blick über die Stadtgrenze in eine andere Kommune werfen und einen Vorschlag für einen kostengünstigeren Ausbau von ortstypischen Anliegerstraßen vorstellen. Dazu wollen wir aber auch einmal Grundsätzliches zu alten und neuen Verkehrskonzepten betrachten.

## Verkehrskonzepte der Vergangenheit

Das uns heute nahezu selbstverständliche Straßenverkehrskonzept mit der Trennung von Fahr- und Fußwegen hat sich erst nach dem Jahre 1900 entwickelt. Ziel war, den motorisierten Verkehr für den wachsenden Bedarf des Güter- und Personentransports zu beschleunigen. Hierbei wurde dem motorisierten Verkehr eindeutige Priorität vor dem Fußgängerverkehr eingeräumt. Die Konsequenz waren ein immer höheres Verkehrsaufkommen und immer breitere wie schnellere Straßen.

## Umdenken: Mehr Vorrang für Fußgänger

Die wachsenden Unfallzahlen im Straßenverkehr und die weiteren negativen Folgeerscheinungen wie Umweltbelastungen und hohe Zeitverluste führten ab den 50er Jahren - gepaart mit der Einsicht, dass immer mehr und breitere Straßen auf Dauer nicht zur Lösung der Verkehrsprobleme führen – zum allmählichen Umdenken in der Verkehrspolitik. In der Folge wurde eine Verlangsamung des Autoverkehrs in innerstädtischen Kernzonen und insbesondere in Wohngebieten angestrebt. Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Wohnbereiche setzten sich Schritt für Schritt durch. In reinen Wohngebieten erhielt der Fußgänger bei Neubaumaßnahmen seit den 80er Jahren Vorrang vor dem Automobilverkehr. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger wurde u. a. durch die Aufhebung der Trennung von Bürgersteig und Fahrbahn und die gezielte Schaffung so genannter optischer Bremsen in Form von Grünflächen und Parkflächen im ge-



meinsam genutzten Straßenraum erreicht. Damit ergeben sich keine langen Sichten und gerade Fluchten, welche unwillkürlich zum schnellen Fahren verleiten.

In Hohen Neuendorf haben viele Anliegerstraßen in den vergangenen Jahren lediglich eine befestigte Fahrbahn erhalten. Hier benutzen auch die Fußgänger und Radfahrer die Fahrbahn und zum Ausweichen ggf. den Randstreifen. Diese Straßen gelten als relativ unfallarm da die Geschwindigkeit meist auf 30 km/h beschränkt ist und Autofahrer stets mit Fußgängern und Kindern rechnen müssen.

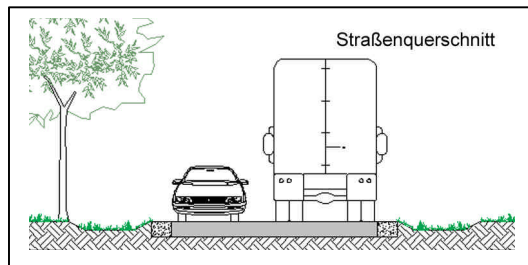
Der Ausbaugrad (Fahrbahnbreite, Ausstattung) sollte auch der Anzahl der Fahrzeugbewegungen entsprechen. Dazu gehört, dass Wohngebiete nicht ohne hinreichende Begründung mit verbreiterten Haupteerschließungsstraßen (Sammelstraßen) durchzogen werden.

## Ein Beispiel aus Nassenheide

In Hohen Neuendorf gelten die von den Stadtverordneten beschlossenen Ausbaustandards, die für Anliegerstraßen in der Regel auch einen extra Gehweg vorsehen.

Dass es auch anders geht, zeigt das Beispiel einer kürzlich realisierten Anliegerstraße aus Nassenheide wie sie auch anderenorts zu finden sind. Dabei handelt es sich keineswegs um eine „Billigausführung“, sondern ist von der zu erwartenden Haltbarkeit mit dem Hohen Neuendorfer Straßenbau vergleichbar. Als Grundlage für die Straßenplanung dienten die „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE 85/95“, die für Straßenplaner quasi als „Bibel“ gilt. Hiernach wurden folgende Elemente aufgenommen:

**Fahrbahn:** Breite 5,00 m, Asphaltbelag ohne Randsteine, seitlicher Randstreifen mit Unterbau und Schotterrassen zur Stabilisierung, angrenzende begrünte Versickerungsmulden, 8,00 m tiefe Einbindung von Seitenstraßen



**Unterbau:** Ausgelegt für dreiachsiges Müllfahrzeug, Feuerwehr und größere Baufahrzeuge

**Radien:** Straßeneinmündungen mit erweitertem 6,00 m Radius, welche für die so genannten Schleppkurven der vorgenannten Fahrzeuge ausreichen, daher ohne zusätzliche Aufpflasterungen der Kurven

**Beruhigungsfelder:** Breite 3,00 m, Betonwerksteinbelag mit Randsteinen, welche zum Straßenrand abgesenkt werden

**Einfahrten:** Breite 3,00 m, Betonwerksteinbelag mit Randsteinen, 45°-Abwinkelung zum Straßenrand

**Zuwege:** Breite 1,20 m, Betonwerksteinbelag mit Randsteinen

**Entwässerung:** Auffangen und Versickerung des Regenwassers in seitlichen flachen grabbewachsenen Mulden

## Was kostet das?

Die folgenden Angaben beziehen sich auf die 2006 ausgebaute Rudolf-Breitscheid-Straße in Nassenheide. Zum kalkulierten Leistungsumfang gehören Fahrbahn, Beruhigungsflächen, Einfahrten und Zuwege bis zur Grundstücksgrenze und begleitende Grünflächen einschließlich der Entwässerungsmulden. Die Kosten betragen für 615 m Straßenlänge 160.000,- € oder 260,- € pro laufendem Meter Straße inkl. 16% MWSt. Hier wurde zu sehr günstigen Marktbedingungen gebaut. Für den aktuellen Straßenbau in Hohen Neuendorf gehen wir von ca. 20% höheren Kosten aus. Das sind ca. 310,- € pro laufendem Meter Straße. Zum Vergleich ergaben sich aus der Betrachtung der im Haushalt der Stadt benannten Investitionen für bereits ausgebaute vergleichbare Anliegerstraßen in Hohen Neuendorf durchschnittlich 500,- € pro laufendem Meter Straße! Im Haushaltsplan 2008 wurden für die Fasanenallee ohne die bauvorbereitenden Mittel (in der Regel ca. 10%) 730.000,00 € eingestellt. Das entspricht ca. 697,- € pro lfd. m. So hohe Kosten können nur in Ortslagen mit weitgehend versiegeltem Straßenland und den daraus resultierenden, aufwändigen Entwässerungseinrichtungen erklärt werden.

Der benannte Kostenumfang umfasst nicht die bereits vorhandenen Installationen für Wasser, Abwasser, Strom, sonstige Medien und Straßenbeleuchtung und beschränkt sich auf die reinen Baukosten inkl. 16% MwSt. (ohne Kostenanteil für Bauvorbereitung und Planung). Die ausgeführte Entwässerung setzt einen Baugrund voraus, der die unkomplizierte Versickerung des Regenwassers vor Ort ermöglicht.

Von den hier benannten Kosten tragen Anlieger im allgemeinen 90% der Straßenbaukosten und 100% der Grundstückszufahrten (zuzüglich anteiliger Bauvorbereitungskosten). Eine exakte Aufschlüsselung nach tatsächlichen Kostenanteilen kann allerdings erst im konkreten Planungsfall vorgenommen werden.