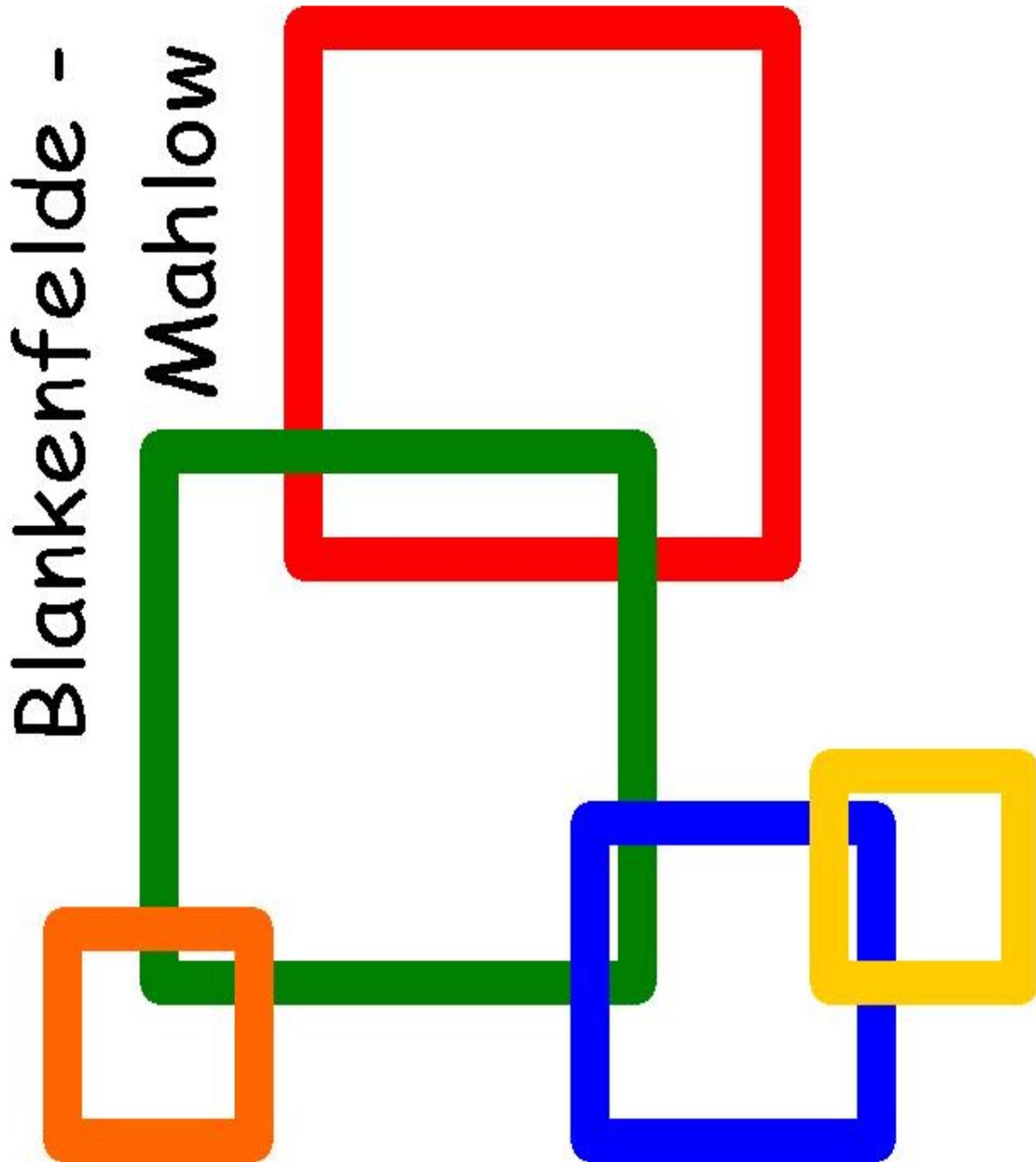


# Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Leitfaden zum Straßeninvestitions- & -Erhaltungsplan



## Inhaltsverzeichnis

1	Fortgeschriebener Leitfaden zum Investitions- und Erhaltungsplan .....	3
2	Bestandteile von Infrastruktureinrichtungen .....	4
3	Datenerfassung .....	5
3.1	Umfang der Datenerfassung .....	5
3.2	Straßen und Wege .....	5
3.3	Brücken- und Ingenieurbauwerke.....	6
3.4	Regenentwässerung (Generalentwässerungsplan) .....	6
3.5	Straßenbeleuchtung .....	7
3.6	Verkehrsdaten .....	7
3.7	Aufgrabungen .....	7
3.8	Betrieblichen Unterhaltung (Kontrollen und Wartung).....	8
3.9	Fortlaufende Bearbeitung .....	8
4	Verkehrskonzept.....	8
5	Arbeitsablauf für den Investitions- und Erhaltungsplan .....	8
5.1	Grundlegendes .....	8
5.2	Betriebliche Unterhaltung der Infrastrukturanlagen.....	9
5.3	Bauliche Erhaltung der Infrastrukturanlagen .....	10
5.4	Aus- und Neubau von Infrastrukturanlagen.....	10

Anlage 1a: Verfahrensweise Anlieger- und Gremienbeteiligung Straßenbau

Anlage 1b: Verfahrensweise Anlieger- und Gremienbeteiligung Straßenbeleuchtung

Anlage 2: Darstellung der Einordnung der Verkehrsbedeutung in Straßenbauregelwerke

# 1 Fortgeschriebener Leitfaden zum Investitions- und Erhaltungsplan

Der Leitfaden der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow dient einer langfristig ausgelegten Planung aller Maßnahmen, die im Zusammenhang mit der stetigen Verbesserung bzw. Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur sowie dem Aus- und Neubau zu sehen sind. Das Gesamtkonzept umfasst die in der Übersicht aufgelisteten Einzelpläne. Darüber hinaus umfasst der vorliegende Leitfaden die für die Erstellung und Fortschreibung des Verkehrskonzepts notwendigen Elemente der Bürgerbeteiligung.

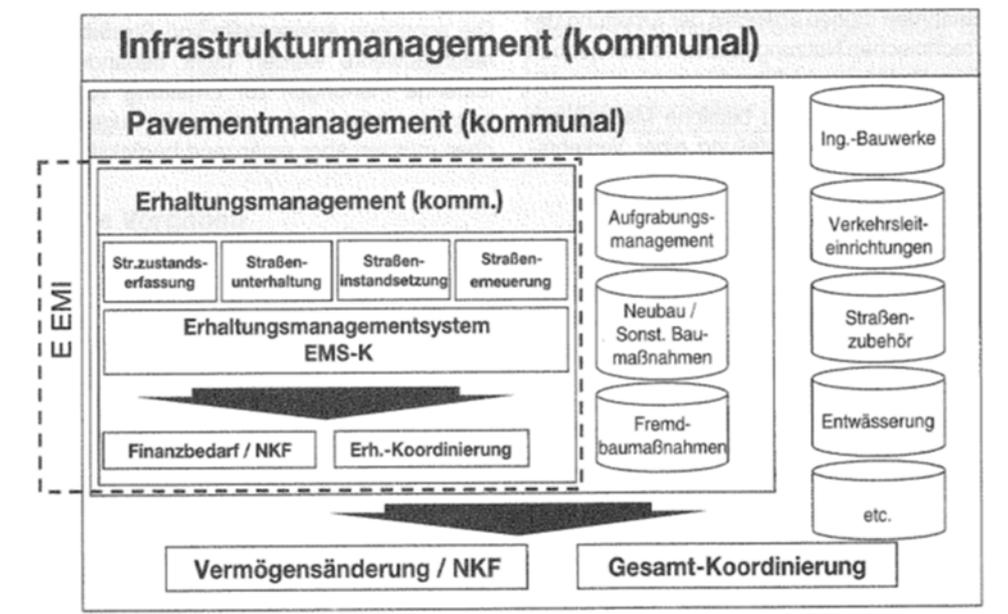


Abb. 1 Übersicht Infrastrukturmanagement

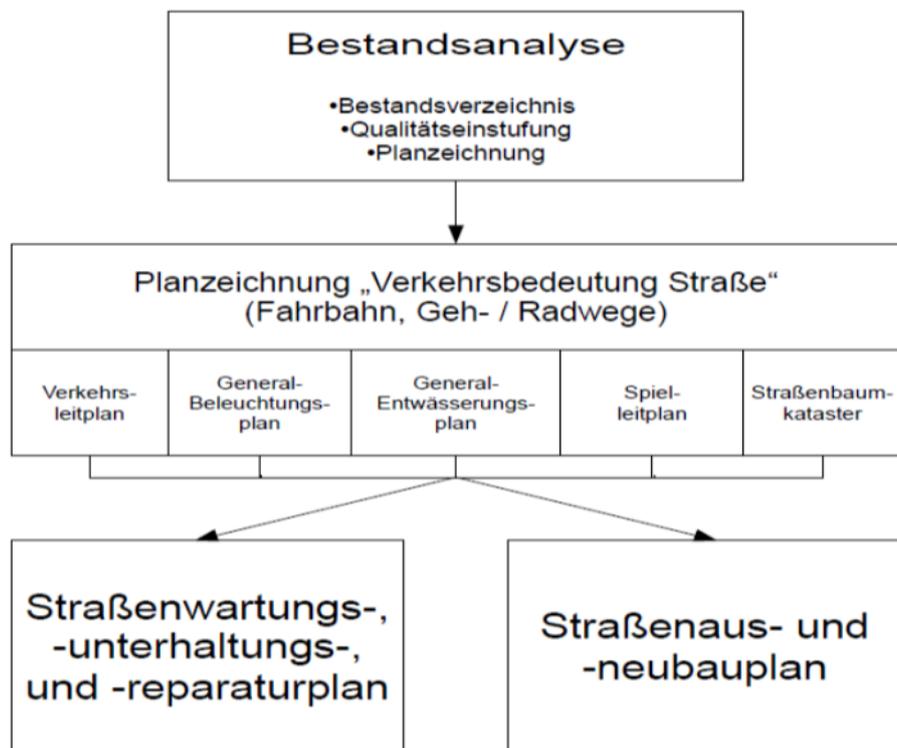


Abb. 2 Leitfaden der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow – Projektübersicht

Maßgebliche Leitlinie für die Arbeit der Gemeindeverwaltung in diesem Themenbereich ist neben diesem Leitfaden, der vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg 2007 herausgegebene Gemeinde – Straßenleitfaden sowie der vom Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg 2001 herausgegebene Leitfaden zur umweltverträglichen und kostengünstigen Regenwasserbewirtschaftung in Brandenburg.

## 2 Bestandteile von Infrastruktureinrichtungen

- Grund und Boden (gemäß der jeweiligen Flurstücke laut Kataster)
- Verkehrsanlagenbestandteile
  - a) **Fahrbahn** diese umfassen u.a. Schichten des Aufbaues/ Verkehrsinseln / Geschwindigkeitsreduzierungsanlagen/ Bankette/ Randeinfassungen
  - b) **Gehweg** Schichten des Aufbaues/ Randeinfassungen/ Grundstückszufahrten, -zugänge
  - c) **Radwege** Schichten des Aufbaues/ Randeinfassungen/ Grundstückszufahrten, -zugänge
  - d) **Stellplätze** Parkspuren/ Parkbuchten
  - e) **Straßenbegleitgrün** Bäume/ Hecken/ Rasen/ Bodendecker
  - f) **Verkehrseinrichtungen/ Ausstattung/ Zubehör** Leit- und Schutzeinrichtungen/ Beschilderung/ Markierung/ LSA / Geländer/ Abstellanlagen
  - g) **Bushaltestellen** Warteflächen/ Wartehallen
  - h) **Containerstellplätze**
  - i) **Parkplätze**
  - j) **Regenentwässerung** Mulden- / Rigolen- und Rohrrigolenversickerung (Versickerung vor Ort) inkl. Überlaufmöglichkeit  
Regenwasserkanal inkl. Straßenabläufe  
Regenwassersickerbecken mit Vorreinigungsbauwerken und Pumpwerken
  - k) **Beleuchtung** einschließlich Kabelanlage und Schaltschranke
- eigenständige Infrastrukturbauten (Brücken, Tunnel u. a. Bauwerke)

## **3 Datenerfassung**

### **3.1 Umfang der Datenerfassung**

Das Ziel der Datenerfassung ist eine aktuelle Bestandsaufnahme der gesamten Straßeninfrastruktur, hinsichtlich der Art (Material) und Weise (z.B. Mischverkehrsfläche, offene oder geschlossene Entwässerung bzw. Anzahl und Typ der Straßenbeleuchtung sowie Abmessungen), des baulichen Zustandes der jeweiligen Infrastruktureinrichtung und die Dokumentation der Betriebsführung.

Eine erste grobe Datenerfassung ist im Jahr 2006 im Zuge der Einführung der Doppik, der Erstellung des ursprünglichen Leitfadens und einer Prioritätenliste bis 2012 durchgeführt worden. Die vorgeschlagene Aktualisierung und Konkretisierung der Bestandsanalyse ist notwendig und sinnvoll, aber auch sehr arbeitsaufwendig. Um ein den heutigen Anforderungen entsprechendes, qualifiziertes Infrastrukturmanagement aufzubauen, zu betreiben und dieses auch nach verschiedensten Themen komfortabel auswerten und die Ergebnisse jederzeit optisch ansprechend ausgeben zu können, sind besondere Software-Lösungen einzusetzen. Finanzielle Konsequenzen zunächst für die Bestandsaufnahme und Bewertung, für Manpower aber auch für das Erhaltungsbudget sind zu berücksichtigen.

Die vorzunehmende Bestandsanalyse kann von der Gemeindeverwaltung selbst durchgeführt werden. Sollte die Gemeindeverwaltung mit der Durchführung der Bestandsanalyse ein externes Unternehmen beauftragen, so darf es sich nicht um ein Unternehmen handeln, dass zu seinem Dienstleistungsangebot auch die Planung und Durchführung von Straßenbauprojekten zählt.

### **3.2 Straßen und Wege**

Alle Straßen und Wege sollten von den jeweiligen Baulastträgern selbst erfasst werden, d.h. bei Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nicht durch die Gemeinde. Die notwendigen Daten für diese Straßen sind vom Landesbetrieb Straßenwesen, Bereich Straßenunterhaltung und von der Kreisverwaltung einzuholen. Zur Darstellung des Gesamtnetzes sind dann alle Straßen und Wege zu erfassen, d.h. auch jene Verkehrsanlagen, für welche die Gemeinde nicht Baulastträger ist (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen), sowie selbständige Geh- bzw. Radwege (z.B. Tunnelweg bzw. Helene-von-Hülse-Weg in Blankenfelde) und regional bedeutsame Waldwege (z.B. südliche Verlängerung der Waldstraße in Dahlewitz). Dem entgegen sind Privatstraßen, Trampelpfade in Wäldern bzw. Parkanlagen, landwirtschaftliche Wege sowie Zufahrten zu „Hammergrundstücken“ nicht zu berücksichtigen.

In der Planzeichnung zur Verkehrsbedeutung werden der Vollständigkeit halber auch an das Gemeindegebiet angrenzende Straßen und Wege (z.B. B 96a) mit eingebunden.

Für die Erfassung und Bewertung der Bestandsdaten sind die von der Forschungsgesellschaft für Verkehr und Straßenwesen herausgegebenen „Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen (E EMI)“ sowie die „Arbeitspapiere zur Systematik der Straßenerhaltung, Reihe K-Kommunen (AP9)“ und das zentrale Regelwerk für die bauliche Erhaltung von Verkehrsflächenbefestigungen – Asphaltbauweisen (ZTV BEA-StB) anzuwenden.

Die Verkehrsanlagen sind als Knoten-Kanten-Modell zur Abbildung der Ordnungsstruktur, somit auch die geometrische Erfassung bzw. Aktualisierung der Verkehrsanlagenteile (Realfächenmodell) in einer Straßendatenbank zu erfassen. Des Weiteren werden Bildaufnahmen möglichst flächendeckend, mindestens aber an den Straßenendpunkten, im Kreuzungs- bzw. Kurvenbereich sowie an Schadstellen vorgehalten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zuordnung der Ergebnisse der Zustandserfassung nach E EMI 2012 und AP9 mit farblicher Kennzeichnung für Tabellen, Diagramme und Kartendarstellungen:

Gesamtwert	Zustandsklasse	Farbe
< 1,5	1	blau
≥ 1,5 bis < 2,0	2	grün
≥ 2,0 bis < 2,5	3	grün
≥ 2,5 bis < 3,0	4	grün
≥ 3,0 bis < 3,5	5	grün
≥ 3,5 bis < 4,0	6	gelb
≥ 4,0 bis < 4,5	7	gelb
≥ 4,5	8	rot

Bei der Zustandsbewertung gilt, dass von dieser auch Straßen und Wege, welche in den letzten 10 Jahren baulich fertiggestellt wurden, berücksichtigt werden.

Alle abschließend baulich hergestellten Anlagen erhalten im Anschluss an die Bauarbeiten die Zustandsklasse „1“, unabhängig von ihrer Befestigungsart. Spätere Einstufungen erfolgen im Rahmen der Evaluierung nach dem jeweiligen Zustand.

Straßen oder Straßenabschnitte, welche Befestigungen aufweisen, die nicht den aktuellen technischen Standards entsprechen, sind wie folgt zu bewerten:

- unbefestigte oder wassergebunden befestigte Fahrbahnen, Geh- oder Radwege (bspw. Schotterdecke) im Innenbereich werden grundsätzlich aufgrund des wiederkehrenden erhöhten Unterhaltungsaufwandes in der Zustandsklasse „7“ eingestuft. Gehwege, die durch ihre natürliche Beschaffenheit als funktionsgerecht gelten, können auch mit der Zustandsklasse „6“ bewertet werden.
- Bei Fahrbahnen mit Asphalt-Tränkmakadam handelt es sich um Oberflächenbefestigungen ohne regelgerechten Aufbau und ohne systematische Ableitung des Regenwassers nach den Regeln der Technik. Sie erhalten bei gutem Zustand aufgrund des wiederkehrenden erhöhten Unterhaltungsaufwandes maximal die Zustandsklasse „6“.

### 3.3 Brücken- und Ingenieurbauwerke

Zu den Brücken- und Ingenieurbauwerken zählen Brücken, Tunnel, Durchlässe, Tröge, Stützmauern, Regenwasserklärbecken, Regenwasserpumpwerke, Schöpfwerke, Uferbefestigungen, Parkhäuser, Parkplätze sowie öffentliche Plätze.

Brücken- und Ingenieurbauwerke sind in einem geeigneten Bauwerkskataster zur Darstellung der örtlichen Lage, Baujahr, Art der Konstruktion mit ihren technischen Daten, statisches System, Tragfähigkeit, Schutzeinrichtungen, Ausstattung, Zeitpunkt und Dokumentation der letzten Prüfung zu erfassen.

### 3.4 Regenentwässerung / Generalentwässerungsplan

- Regenentwässerungsanlagen

Niederschlagswasser ist das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser. Die Niederschlagswasserbeseitigung umfasst das Sammeln,

Speichern, Fortleiten, Behandeln, Einleiten, Versickern, Verregnen und Verrieseln von Niederschlagswasser.

Abwasseranlagen sind so zu errichten, zu betreiben und zu unterhalten, dass die Anforderungen an die Abwasserbeseitigung eingehalten werden.

Die Selbstüberwachung gemäß § 61 Absatz 2 WHG in Verbindung mit § 75 BbgWG von Abwasseranlagen hat nach technischen Überwachungsregeln zu erfolgen. Sie erstreckt sich auf ihren Zustand, ihre Dichtigkeit, ihre Funktionsfähigkeit, ihre Unterhaltung und ihren Betrieb sowie gegebenenfalls auf die Art und Menge des Abwassers und seiner Abwasserinhaltsstoffe.

Die Erfassung der Regenentwässerungsanlagen erfolgt als elektronisches Kanalkataster zur Darstellung des vorhandenen Kanalnetzes mit sämtlichen Anlagenteilen. Die Dokumentation soll Angaben enthalten über das Rohrmaterial, den Querschnitt, die ordnungsgemäße Aufnahme und Fortleitung des Abwassers, die festgestellte Kanalzustandsklasse in der Klassifikation gemäß Merkblatt DWA-M 149-3 oder ISYBAU, vorliegende Dichtheitsnachweise, den Zeitpunkt der letzten Inspektion.

- Generalentwässerungsplan

Der Generalentwässerungsplan hat Netzcharakter bezogen auf die Tiefpunkte (Vorfluten) in den einzelnen Entwässerungsgebieten.

Der Generalentwässerungsplan ist regelmäßig zu überarbeiten und fortzuschreiben. Bei der Überarbeitung sind die gesetzlichen Vorgaben der Vor-Ort-Versickerung sowie die aktuellen *technischen Richtlinien* zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dabei stets der *„Leitfaden zur umweltverträglichen und kostengünstigen Regenwasserbewirtschaftung in Brandenburg“* zu berücksichtigen.

Bei der Arealbildung für Straßenbauprojekte sind die bestehenden „Entwässerungsgebiete“ des Generalentwässerungsplanes zu berücksichtigen.

Bei jedem Straßenbauprojekt ist die im Generalentwässerungsplan für diese Straße, Straßenabschnitt bzw. Areal vorgesehene Art der Entwässerung auf ihre Eignung zu überprüfen und ggf. zu optimieren.

### **3.5 Straßenbeleuchtung**

Die Straßenbeleuchtungsanlage ist in einem Beleuchtungskataster zur Abbildung des vorhandenen Bestandes hinsichtlich Herstellungsjahrs, der örtlichen Lage der Lichtpunkte und der Kabelanlage, technischen Parameter der einzelnen Lichtpunkte und Dokumentation der Unterhaltungsmaßnahmen zu erfassen.

### **3.6 Verkehrsdaten**

Die Erfassung der Verkehrsdaten erfolgt integriert in die Straßendatenbank. Hierzu zählen Verkehrsbelastungen der Fahrbahnflächen sowie Verkehrsprognosen. Die Daten finden bei der Einstufung der Funktionsklasse sowie bei der Überprüfung einer ausreichenden Dimensionierung der Befestigung ihre Anwendung. Bei den Nebenflächen ist die Bedeutung der Flächen (hoch: z.B. Fußgängerzone; mittel: z.B. Wohngebiet; gering: z.B. Industriegebiet) anzugeben. Hierbei sind die geschätzten Fußgängerströme zu berücksichtigen.

### **3.7 Aufgrabungen**

Sämtliche Aufgrabungen im Bereich der Verkehrsanlagen sind in einer geeigneten Aufgrabungsdatenbank zu erfassen. Straßenaufbrüche, insbesondere schlecht wieder hergestellte, stellen eine finanzielle Belastung und somit eine Verschlechterung des kommunalen Anlagevermögens dar. Einhergehend damit ergibt sich häufig zusätzlich eine Reduzierung der verbleibenden Restnutzungsdauer für den betreffenden Straßenabschnitt. Neben Sachdaten sollten dort auch beweiskräftige Informationen und Fotos hinterlegt werden.

### **3.8 Betriebliche Unterhaltung (Kontrollen und Wartung)**

Regelmäßige Kontrollen der Straßeninfrastruktur (Straßen, Wege, Aufgrabungen dritter, Ingenieurbauwerke, Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsschilder, Straßenbeleuchtung ...) werden zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Abwicklung des Straßenbetriebsdienstes durchgeführt. Die Kontrollen der jeweiligen Teileinrichtung sind gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu dokumentieren.

### **3.9 Fortlaufende Bearbeitung**

Die aus den Bestandsaufnahmen hervorgegangenen Bestandsverzeichnisse / Datenbanken sind entsprechend dem stetigen Aus- und Neubau sowie den Erhaltungsmaßnahmen zu aktualisieren. Eine Evaluierung der Daten erfolgt mindestens einmal pro Kalenderjahr, dies macht allein schon die Überarbeitung der Kennzahlen für die Zustandsbewertung der Teileinrichtungen erforderlich.

Das überarbeitete Bestandsverzeichnis ist sofort nach Fertigstellung der Gemeindevertretung zur Kenntnisnahme und zur Beratung vorzulegen und anschließend in geeigneter Form zu veröffentlichen.

## **4 Verkehrskonzept**

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow hat sich, durch Beschluss der Gemeindevertretung, ein Verkehrskonzept gegeben.

Hier wurde für alle Straßen eine Verkehrsbedeutung festgelegt.

Aus der Verkehrsbedeutung resultiert der jeweilige Ausbaustandard. Das Verkehrskonzept ist Grundlage für alle Straßenneubau- und –ausbaumaßnahmen.

Bei Bedarf ist dieses Verkehrskonzept zu überarbeiten und erneut durch die Gemeindevertretung zu beschließen.

## **5 Arbeitsablauf für den Investitions- und Erhaltungsplan**

### **5.1 Grundlegendes**

Die Gemeinde als Baulastträger ist auf Grundlage der Straßen- und Wegegesetze für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Sicherstellung der Mobilität verantwortlich. Gleichzeitig ist die Gemeinde grundsätzlich zum wirtschaftlichen Umgang mit den Ressourcen verpflichtet. Vor diesem Hintergrund sind die Handlungs- und Verfahrensweisen der Unterhaltung sowie der Instandsetzung bzw. der Erneuerung der Verkehrsanlagen mit sämtlichen Anlagenteilen laufend zu überprüfen, ob sie den aktuellen rechtlichen und ökonomischen Anforderungen genügen. Ziel dieses Leitfadens ist das Auffinden der wirtschaftlich sinnvollsten Handlungsweise zum Werterhalt und zum Sicherstellen der Gebrauchstauglichkeit der Verkehrsinfrastruktur. Es sind demnach Erhaltungsprogramme zu erstellen, die einen möglichst großen Nutzen für die Gemeinde, Verkehrsteilnehmer und betroffene Dritte (Anlieger) aufweisen. Diese Gesamtaufgabe kann mit den Methoden der systematischen Erhaltung gelöst werden.

Grundlage für die Berechnungen, Dimensionierung und die Planungen der Infrastrukturanlagen sind neben den aktuellen technischen Regelwerken (*RASt, RStO, RAS-Ew, ZTV BEA-StB, einschlägige DWA und DIN-Normen*) und dem „*Gemeindestraßen – Leitfaden Brandenburg*“ auch die ortsüblichen Ausbaustände von Verkehrsinfrastrukturanlagen.

Es gilt der Grundsatz, dass die bauliche Unterhaltung und Instandsetzung dem Aus- und Neubau vorgehen.

Aus-, Um- oder Neubaumaßnahmen sind hinsichtlich Dringlichkeit und Notwendigkeit immer ausführlich zu begründen. Hierbei ist insbesondere darzulegen, warum eine bauliche Unterhaltung oder Instandsetzung nicht mehr in Frage kommt.

Ausnahmsweise kann der Bau oder die Instandsetzung einer Regenentwässerungsanlage in dringenden Fällen alleiniger Anlass einer Straßenbaumaßnahme sein. Hierfür ist jedoch immer eine ausführliche Begründung der Gemeindeverwaltung erforderlich.

Die Nutzungsdauer für die Fahrbahn, die Geh-/ Radwege wird auf 40 Jahre, Straßenbeleuchtung auf 30 Jahre und für die Regenentwässerungsanlagen auf 80 Jahre angesetzt. Das Erreichen des Endes der Nutzungsdauer einer Verkehrsanlage bzw. Teilen von dieser stellt für sich allein keine Begründung für den Aus-, Um- bzw. Neubau dar.

Hat eine Verkehrsanlage das Ende ihrer Nutzungsdauer noch nicht erreicht, so sind Aus- und Neubaumaßnahmen nicht ausgeschlossen. Entscheidend für die Festlegung eines Ausbaues ist der Zustand der jeweiligen Teileinrichtung. Wird eine Teileinrichtung vor Beendigung der regulären Nutzungsdauer ausgebaut, ist die Beitragsfähigkeit zu prüfen.

Die Ermittlung der Dringlichkeit für die bauliche Erhaltung (Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung) einer Infrastruktureinrichtung ergibt sich aus der Erhaltungsplanung für den Aus-/ Neubau einer Teileinrichtungen (Fahrbahn, Geh- / Radwege, Straßenbeleuchtung usw.) ergibt sich der Maßnahmenzeitpunkt aus der Prioritätenliste. Die Erhaltungsplanung bzw. Prioritätenliste ergibt sich nach folgenden Schritten:

#### **1. Stufe:**

*Mit der Zustandserfassung werden Zustandsgrößen gewonnen und daraus durch Normierung Zustandswerte errechnet. Jede Teileinrichtung erhält somit eine Zustandsbewertung.*

#### **2. Stufe:**

*Auf dieser Basis wird für jene Teileinrichtungen welche der baulichen Unterhaltung zugeordnet werden, kann mit Hilfe von Prognosefunktionen der Software ein Erhaltungsprogramm für einen definierten Zeitraum, in der Regel 5 Jahre, erstellt.*

*Für Teileinrichtungen welche aufgrund ihres Zustandes, Alters oder andere besonderen Gründe nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll baulich Erhalten werden können, wird unter Berücksichtigung der Verkehrsdaten und der Funktionsklasse eine Priorisierung für den Aus-, Um- oder Neubau vorgenommen.*

#### **3. Stufe:**

*Auf der Grundlage der Ergebnisse aus Schritt 2 erfolgt die **Arealbildung***

Aus diesen Ergebnissen sind der Erhaltungsplan und die Prioritätenliste für Aus- und Neubau unter Berücksichtigung der Arealbildung für die kommenden Jahre zu erstellen. Der Erhaltungsplan und die Prioritätenliste werden mit dem Bauausschuss abgestimmt und von der Gemeindevertretung beschlossen. Der Erhaltungsplan und die Prioritätenliste sind jährlich zu veröffentlichen.

## **5.2 Betriebliche Unterhaltung der Infrastrukturanlagen**

Regelmäßige Kontrollen der Straßeninfrastruktur (Straßen, Wege, Aufgrabungen Dritter, Ingenieurbauwerke, Straßenentwässerung, Markierung, Verkehrsschilder, Straßenbeleuchtung ...) werden zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Abwicklung des Straßenbetriebsdienstes durchgeführt. Dies kann bauliche Unterhaltungsmaßnahmen auslösen. Die laufenden Kontrollen können somit

ergänzende Informationen für das Erhaltungsmanagement liefern und die Verkehrssicherheit aufgrund kürzerer Reaktionszeiten bei der Instandsetzung von Schadstellen verbessern. Die Kontrollen der jeweiligen Teileinrichtung sind gemäß den gesetzlichen Bestimmungen zu dokumentieren.

### **5.3 Bauliche Erhaltung der Infrastrukturanlagen**

Die bauliche Erhaltung ist ein Sammelbegriff für Maßnahmen die der Substanzerhaltung und der Wiederherstellung des Gebrauchswertes dienen. Die Maßnahmen zur baulichen Erhaltung sind wie folgt gegliedert.

- zur baulichen Unterhaltung gehören bauliche Maßnahmen kleineren Umfanges zur Verkehrs-sicherung und Substanzerhaltung, die mit geringem Aufwand in der Regel sofort nach dem Auftreten eines örtlich begrenzten Schaden ausgeführt werden (z.B. Schlagloch, Rissbeseiti-gung, kleinflächige Reparaturen an Pflasterdecken). Diese Maßnahmen dienen der Erhaltung der regulären technischen Nutzungsdauer.
- Instandsetzungsmaßnahmen sind bauliche Maßnahmen zur Substanzerhaltung und/oder zur Verbesserung von Oberflächeneigenschaften, die auf zusammenhängenden Flächen oder Bauteilen ausgeführt werden (z.B. Einbau einer Deckschicht in Fahrstreifenbreite, Umpflastern von Pflasterdecken). Diese Maßnahmen dienen ebenfalls der Erhaltung der regulären techni-schen Nutzungsdauer können jedoch auch zu einer Verlängerung führen.

Bauliche Erhaltungsmaßnahmen sind unverzüglich nach bekannt werden durchzuführen.

### **5.4 Aus- und Neubau von Infrastrukturanlagen**

Aus- und Neubaumaßnahmen ergeben sich aus der Prioritätenliste. Die Gemeinde berücksichtigt bei der Planung des Aus- und Neubaus von Infrastrukturanlagen den Gemeindestraßen – Leitfaden des Landes Brandenburg und zieht diesen als Arbeitshilfe für die Gestaltung und den Bau von Gemein-destraßen heran.

Bei der Planung sind stets mehrere technische Varianten zu prüfen. Dabei sind auch alternative und innovative *technische Verfahren* zu berücksichtigen und dasjenige Verfahren zu wählen, dass das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis gewährleistet und gleichzeitig die Baubelastung für die Anlieger und die Allgemeinheit reduziert.

Beim Ausbau von Anliegerstraßen ist stets auch der Einsatz des Baumischverfahrens (Mixed-In-Place) zu prüfen.

Neu bzw. grundhaft ausgebaute Verkehrsinfrastrukturanlagen erhalten im Moment ihrer Fertigstellung die Zustandsklasse 1, sind jedoch im Gesamtplanungszeitraum, hinsichtlich Wartung und Instandhal-tung bereits langfristig wieder zu berücksichtigen.

## **Verfahrensweise Anlieger- und Gremienbeteiligung bei beitragspflichtigen Straßenbaumaßnahmen**

---

Dem Beginn der Planung geht voraus, dass Maßnahmen grundsätzlich erst aufgrund der Prioritätenliste in den Haushalt eingestellt und somit planmäßig umgesetzt werden.

### **Jahr 1**

#### **1. Information der Anlieger zum Beginn der Planung**

Information per Brief über die Durchführung der Vermessung, Baugrundbegutachtung und Leistungsphasen 1-2 (Grundlagenermittlung, Vorplanung mit Variantenuntersuchung)

#### **2. Anliegerversammlung = Informationsveranstaltung über geplante Baumaßnahme**

Einzuladende Teilnehmer: Anlieger, Grundstückseigentümer, Verwaltung, Planungsbüro, BA-Mitglieder und Ortsbeirat. Einladung erfolgt über Veröffentlichung im Lokalanzeiger, Homepage, Aushang und schriftlich mit Brief an alle Anlieger.

Versammlung wird von 2 unabhängigen Moderatoren geleitet.

Die Vorplanung wird mit der Darstellung von Varianten einschließlich der zugehörigen Kostenschätzungen und Angaben zum geplanten Verfahrens- und Realisierungszeitraum vorgestellt. Zusätzlich wird allgemein über das Beitragsrecht informiert. Ein Informationsflyer wird verteilt. Dokumentation der Anliegervorschläge im Protokoll. Alle Anlieger erhalten das Protokoll per Post.

Flyer und Präsentation werden anschließend auf der Homepage veröffentlicht.

#### **3. Abwägungspapier**

Die Anlieger erhalten 4 Wochen-Frist um weitere Hinweise und Anregungen einzureichen. Es wird ein Abwägungspapier über die eingegangenen Hinweise mit Stellungnahme der Verwaltung erarbeitet.

#### **4. Beteiligung Ortsbeirat**

Die Vorplanung wird mit der Darstellung von Varianten einschließlich der zugehörigen Kostenschätzungen und Angaben zum Verfahrens- und Realisierungszeitraum vorgestellt. Beratung über das Abwägungspapier und Empfehlung einer Vorzugsvariante.

#### **5. Erste Beratung im BA**

Die Vorplanung wird mit der Darstellung von Varianten einschließlich der zugehörigen Kostenschätzungen und Angaben zum Verfahrens- und Realisierungszeitraum vorgestellt.

Beratung über das Abwägungspapier und Empfehlung der gewählten Variante für die Weiterführung der Planung (Lph 3-4, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung).

Abschließend beratenes Abwägungspapier und gewählte Variante werden auf Homepage veröffentlicht.

#### **6. Weiterführung der Planung**

Leistungsphasen 3-4 (Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung), Klärung Genehmigungsfähigkeit

#### **7. Erstellung der Beschlussvorlage zum Bauprogramm**

#### **8. Vorberatung Bauprogramm im BA**

#### **9. Gemeindevertretung**

Beschluss des Bauprogramms

#### **10. Weiterführung der Planung**

Leistungsphasen 5-7 (Ausführungsplanung, Vorbereitung der Vergabe, Mitwirkung beim Vergabeverfahren)

## **Verfahrensweise Anlieger- und Gremienbeteiligung bei beitragspflichtigen Straßenbaumaßnahmen**

---

### **Jahr 2**

#### **11. Vergabeverfahren**

#### **12. Gemeindevertretung**

Vergabebeschluss

#### **13. Anliegerversammlung vor Baubeginn**

Einzuladende Teilnehmer: Anlieger, Grundstückseigentümer, Verwaltung, Planungsbüro, Baufirma, BA-Mitglieder. Einladung erfolgt über Veröffentlichung im Lokalanzeiger, Homepage und über Aushang, sowie schriftlich per Brief an alle Anlieger. Versammlung wird von 2 unabhängigen Moderatoren geleitet.

Information der Anlieger über Bauablauf und Verfahren zu Detailabstimmungen (z.B. Erreichbarkeit der Grundstücke während der Bauzeit, Müllentsorgung etc.) sowie über aktuelle Kosten; Vorstellung der am Bau Beteiligten. Dokumentation durch Protokoll.

#### **14. Bau**

#### **15. VOB-Bauabnahme**

Verwaltung, Planungsbüro und Baubetrieb

#### **16. Abrechnung**

Ab dem Folgejahr wird im Regelfall die Beitragsabrechnung erfolgen.

## **Verfahrensweise Anlieger- und Gremienbeteiligung bei beitragspflichtigen Straßenbeleuchtungsmaßnahmen**

---

Dem Beginn der Planung geht voraus, dass Maßnahmen grundsätzlich erst aufgrund der Prioritätenliste in den Haushalt eingestellt und somit planmäßig umgesetzt werden.

### **Jahr 1**

#### **1. Information der Anlieger zum Beginn der Planung**

Information per Brief über die Durchführung der Vermessung und der Leistungsphasen 1 und 3 (Grundlagenermittlung, Entwurfsplanung)

#### **2. Anliegerversammlung = Informationsveranstaltung über geplante Baumaßnahme**

Einzuladende Teilnehmer: Anlieger, Grundstückseigentümer, Verwaltung, Planungsbüro, BA-Mitglieder und Ortsbeirat. Einladung erfolgt über Veröffentlichung im Lokalanzeiger, Homepage, Aushang und schriftlich mit Brief an alle Anlieger. Versammlung wird von 2 unabhängigen Moderatoren geleitet.

Die Planung wird einschließlich der zugehörigen Kostenschätzungen und Angaben zum geplanten Verfahrens- und Realisierungszeitraum vorgestellt. Zusätzlich wird allgemein über das Beitragsrecht informiert. Ein Informationsflyer wird verteilt. Dokumentation der Anliegervorschläge im Protokoll. Alle Anlieger erhalten das Protokoll.

#### **3. Abwägungspapier**

Die Anlieger erhalten 4 Wochen-Frist um weitere Hinweise und Anregungen einzureichen. Es wird ein Abwägungspapier über die eingegangenen Hinweise mit Stellungnahme der Verwaltung erarbeitet.

#### **4. Beteiligung Ortsbeirat**

Die Planung wird einschließlich der zugehörigen Kostenschätzungen und Angaben zum Verfahrens- und Realisierungszeitraum vorgestellt.  
Beratung über das Abwägungspapier und Empfehlung einer Vorzugsvariante.

#### **5. Erste Beratung im BA**

Die Planung wird einschließlich der zugehörigen Kostenschätzungen und Angaben zum Verfahrens- und Realisierungszeitraum vorgestellt.  
Beratung über das Abwägungspapier und Empfehlung für die Weiterführung der Planung (Lph 4, Genehmigungsplanung).  
Abschließend beratenes Abwägungspapier und Empfehlung werden auf Homepage veröffentlicht.

#### **6. Weiterführung der Planung**

Leistungsphasen 4 (Genehmigungsplanung), Klärung Genehmigungsfähigkeit

#### **7. Erstellung der Beschlussvorlage zum Bauprogramm**

#### **8. Vorberatung Bauprogramm im BA**

#### **9. Gemeindevertretung**

Beschluss des Bauprogramms

#### **10. Weiterführung der Planung**

Leistungsphasen 5-7 (Ausführungsplanung, Vorbereitung der Vergabe, Mitwirkung beim Vergabeverfahren)

## **Verfahrensweise Anlieger- und Gremienbeteiligung bei beitragspflichtigen Straßenbeleuchtungsmaßnahmen**

---

### **Jahr 2**

#### **11. Vergabeverfahren**

#### **12. Gemeindevertretung**

Vergabebeschluss

#### **13. Anliegerinformation vor Baubeginn**

Es wird ein Informationsbrief an alle Anlieger und Grundstückseigentümer versendet. Information der Anlieger über Bauablauf und Verfahren zu Detailabstimmungen (z.B. Erreichbarkeit der Grundstücke während der Bauzeit, Müllentsorgung etc.) sowie über aktuelle Kosten; Vorstellung der am Bau Beteiligten.

#### **14. Bau**

#### **15. VOB-Bauabnahme**

Verwaltung, Planungsbüro und Baubetrieb

#### **16. Abrechnung**

Ab dem Folgejahr wird im Regelfall die Beitragsabrechnung erfolgen.

Leitfaden 25.10.2012 zur Erfassung und Bewertung innerörtlicher Straßen				RAL 2012 Richtlinie Anlage Landstraßen		RIN 2008 Richtlinien Integrierte Netzgestaltung			RSIO 2012 Richtlinien Standardisierung Oberbau				RSIO 01 (ALT)		OD-Leitfaden Brandenburg 2011 Gestaltung von Ortsdurchfahrten		Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg 2012 Arbeitshilfe für Gestaltung und Bau		
Verkehrsbedeutung	Beschreibung	Regelplanung				Kategoriegruppe	Kategorie	Bezeichnung	Entwurfssituation	Straßenkategorie	Belastungsklasse	Bauklassen							
5 Hauptverkehrsstraße erhöhte	B96, B96a	überwiegend nur Durchgangsverkehr	Geh+Rad: einseitig 1,50/1,00m gem. Geh/Rad: einseitig 2,00m Rad (außerorts): einseitig 2,50m			LS	Landstraßen außerhalb bebauter Gebiete	LS I großräumig		Fernstraße									
	L76, L40, K7238 (L75)							LS II überregional		Überregionalstraße									
	L792, L402							LS III regional		Regionalstraße									
								LS IV nahräumig		Nahbereichsstraße									
								LS V nahräumig		Anbindungsstraße									
				RASt 2006 Richtlinie Anlage Stadtstraßen					Tabelle 2: typische Entwurfsituationen nach RASt										
									Entwurfssituation										
4 Hauptverkehrsstraße durchschnittliche	L76, L40, K7238 (L75)	weit überwiegend Durchgangsverkehr	Fahrbahn: 6,50m Geh+Rad: beidseitig 1,50/1,00m gem. Geh/Rad: beidseitig 2,00m außerorts gem. Geh/Rad: einseitig 2,50m	Anbaufreie Straße	minimale sonstige Nutzungsansprüche Gehweg und Radverkehrsanlagen Begegnung Lkw/Lkw (6,50m)	VS	anbaufreie Hauptverkehrsstraße zul. Geschwindigkeit im Vorfeld bebauter Gebiete 70 km/h, innerhalb 50 km/h	VS II überregional	Ortsdurchfahrt, anbaufreie Hauptverkehrsstraße	Anbaufreie Straße	VS II, VS III	Bk10 bis Bk100	II - SV	Regelbreite 5,50 bis 6,50m Begegnung Lkw/Lkw (5,90-6,35m) bei Linienbusverkehr (6,50m)					
	L792, L402							VS III regional	Ortsdurchfahrt, anbaufreie Hauptverkehrsstraße										
3 Haupteinfahrtsstraße -	Sammelstraßen	überwiegend Durchgangsverkehr erhöhtes Verkehrsaufkommen	Fahrbahn: 5,50 - 6,50m, Bauklasse IV Geh+Rad: beidseitig 2,00/2,00m gem. Geh/Rad: beidseitig 2,50m	Verbindungsstraße	Länge 500 bis über 1000m Nutzung: Radverkehr, ÖPNV Parken meist auf Privatgrundstücken Gehweg und Radverkehrsanlagen Begegnung Lkw/Lkw (6,50m) bei Linienbusverkehr (6,50m)	HS	angebaute Hauptverkehrsstraße zul. Geschw. 50 km/h	HS III regional	Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße	Verbindungsstraße	HS III, HS IV	Bk3,2/Bk10	III / II						
				Örtliche Einfahrtsstraße	Wohnen, Gewerbe, kaum Geschäfte Abschnittslängen von 200 bis 800m keine Nutzung dominant Gehweg und Radverkehrsanlagen Begegnung Lkw/Lkw (6,50m) bei Linienbusverkehr (6,50m) ländlich geprägte Bau- und Siedlungsstruktur 100m bis mehrere Kilometer lang keine Nutzung dominant Gehweg und Radverkehrsanlagen Begegnung Lkw/Lkw (6,00m) - beengt bei Linienbusverkehr (6,50m)			Örtliche Einfahrtsstraße	HS III, HS IV	Bk3,2/Bk10	III / II								
				Dörfliche Hauptstraße	Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung Abschnittslängen zwischen 100 und 300m Nutzung: Fußgängerlangverkehr, Parken Gehweg und Radverkehrsanlagen Begegnung Lkw/Lkw (6,00m) - beengt bei Linienbusverkehr (6,50m)			Dörfliche Hauptstraße	HS IV, ES IV	Bk1,0 bis Bk3,2	IV bis III								
2 Anliegerstraße erhöhte	Quartierstraßen	erhöhter Anteil Durchgangsverkehr erhöhte Baudichte	Fahrbahn: 5,50m, Bauklasse V Geh+Rad: beidseitig 2,00/2,00m gem. Geh/Rad: beidseitig 2,50m	Quartierstraße	Wohnen mit einzelnen Geschäften Länge je nach Siedlung 300 bis 1000m Nutzung: Fußgängerlangverkehr Parken im privaten Bereich Gehweg und Radverkehrsanlagen Begegnung Pkw/Pkw (5,55m) bei Linienbusverkehr (6,50m) ausschließlich Wohnen Geringe Längsentwicklung bis 300m Nutzung: Aufenthalt, Parken (≥ 5,50m) Gehweg, keine Radverkehrsanlagen Begegnung Pkw/Pkw (4,75m) mit Ausweichstellen Pkw/Müll (5,00-5,55m) Begegnung Rad/Lkw (4,70-4,80m) Trennungsbereich	ES	Erschließungsstraße zul. Geschw. 30 km/h nehmen Radverkehr auf	ES IV nahräumig	Sammelstraße	Sammelstraße	ES IV	Bk1,0 bis Bk3,2	IV bis III						
				Wohnstraße	Wohnweg			ES V kleinräumig	Anliegerstraße	ES V	Bk0,3/Bk1,0	V / IV							
1 Anliegerstraße geringe	Wohnstraßen und Wohnwege	nur Anliegerverkehr Sackgasse	Mischverkehr: 5,00m Fahrbahn: 5,00m, Bauklasse VI ohne Gehwege	Wohnweg	Geringe Länge bis 100m Nutzung: Aufenthalt Mischungsprinzip 4,50m Begegnung Rad/Pkw (4,00m) bei Sackgassen Wendehammer Müll				Wohnweg	ES V	Bk0,3	V + VI							
				Wohnstraße															
0 Straßen und Wege	ohne	kein Pkw- bzw. Lkw-Verkehr	Wege																
				Bild: 70 Regelbreite Seitenraum 2,50 m					Tabelle 5: Abstellflächen										
				1,80 m Gehweg					Schwerverkehr Nicht ständig vom Schwerverkehr genutzt Pkw-Verkehr (einschl. Unterhaltungsdienst)				Bk3,2 bis Bk10 Bk1,0/Bk1,8 Bk0,3						
				Tabelle 27: gemeinsame Geh- und Radwege					Tabelle 3: Busverkehrsflächen										
				> 2,50 m - 3,00 m 70 (Fg+R)/h					über 425 Busse/Tag bis 1400 Busse/Tag				Bk32						
				> 3,00 m - 4,00 m 100 (Fg+R)/h					über 130 Busse/Tag bis 425 Busse/Tag				Bk10						
				> 4,00 m 150 (Fg+R)/h					über 65 Busse/Tag bis 130 Busse/Tag bis 65 Busse/Tag				Bk3,2 Bk1,8						
				Tabelle 28: Straßenbegleitende Radwege															
				2,00 m Einrichtungsrادweg															
				2,50 m Zweirichtungsrادweg															