



**Betreff:** öffentlich  
**Sanierung Reiherbergstraße, Teilabschnitt Bahnunterführung sowie Einwohnerantrag Golm**

**bezüglich  
DS Nr.: 12/SVV/0720**

Einreicher: FB Grün- und Verkehrsflächen	Erstellungsdatum	29.11.2012
	Eingang 902:	
	4/47	

Beratungsfolge:	
Datum der Sitzung	Gremium
05.12.2012	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

**Inhalt der Mitteilung:** Die Stadtverordnetenversammlung nimmt zur Kenntnis:

**Zum Beschluss DS/SVV/0720**

Kosten, die unmittelbar durch die Tieferlegung der Fahrbahn zur Gewährleistung der lichten Höhe von 4,50 m entstehen, sind nicht Bestandteil der umlagefähigen Kosten. Demzufolge sind diese später auch nicht durch die Anlieger zu tragen.

Die Beibehaltung der Tempo 30-Zone wird im Zuge der verkehrstechnischen Anordnung nach Fertigstellung des Bauvorhabens geprüft. Dabei werden sowohl die Sichtverhältnisse als auch die Fahrbahn- und Gehwegbreiten Berücksichtigung finden.

Fortsetzung Seite 3

**Beratungsergebnis**

Zur Kenntnis genommen:

Gremium:

zurückgestellt       zurückgezogen

Sitzung am:

überwiesen in den Ausschuss:

---

Wiedervorlage:

## Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

## Zum Beschluss DS/SVV/0745

### Punkt 1:

Die Möglichkeiten, die ursprüngliche Gradiente weitestgehend beizubehalten, wurden durch die beauftragte Baufirma geprüft. Hierzu erhielten wir mit Schreiben vom 15.11.2012 folgende Positionierung:

„.... Für ein Ändern der Gradiente zum jetzigen Zeitpunkt wären neben der Übergabe einer geänderten Ausführungsplanung, der Umbau bzw. Austausch der Schächte der bereits verlegten Regenwasserkanalisation sowie das Anheben des Erdplanums von der jetzigen auf die geänderte Höhe mit Boden oder Schotter erforderlich.“

Eine Planungsänderung zum jetzigen Zeitpunkt würde in jedem Fall Mehrkosten verursachen und eine Bauzeitenverlängerung zur Folge haben. ....“

Es ist festzustellen, dass auf der insgesamt 190 m langen Baustrecke derzeit 70 m von der konkreten Tieferlegung betroffen sind. Es ist also festzuhalten, dass die ursprüngliche Gradiente weitestgehend beibehalten wird.

Die Durchführung der Baumaßnahme zum jetzigen Zeitpunkt war unaufschiebbar. Der Zustand der Verkehrsanlage einschließlich der Regenentwässerungsanlagen verschlechterte sich zunehmend und erforderte zwingend bauliche Maßnahmen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht und hinsichtlich der Gefahrenabwehr. Ursachen für die Schäden waren:

- verworfene Kleinpflasterdecke,
- Ausspülungen,
- mangelnde Entwässerung,
- nicht reparable Straßenabläufe,
- unklare Regenwasservorflutsituation und
- problematische Situation der beidseitigen Gehwegenlagen.

In dem Fall besteht ein komplexes Problem, d.h. die Querschnittsbreiten sind nicht regelkonform, die Regenentwässerungsanlage ist desolat und es bestehen Höhenprobleme. Die Problemlage betrifft nicht nur den KFZ-Verkehr, sondern auch die Radfahrer und Fußgänger. Diese baulichen Defizite sind technisch nicht über eine Instandsetzung zu lösen.

Es lagen Beschwerden vom Ortsbeirat (OBR) und Bürgern vor. Die zeitnahe Durchführung der Baumaßnahme wurde durch den OBR für dringend notwendig erachtet und unterstützt. Als Straßenbaulastträger ist die Landeshauptstadt Potsdam dafür verantwortlich, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und das auf öffentlichen Verkehrsflächen anfallende Oberflächenwasser ordnungsgemäß abzuleiten. Nur mit Errichtung einer neuen Regenwasseranlage ist der Anschluss an die bestehende Regenwasserreinigungsanlage in der Straße Am Urnenfeld möglich.

Eine formelle Anhörung nach § 10 der Straßenbaubeitragssatzung kann erst dann durchgeführt werden, wenn eine verlässliche Planung mit der dazugehörigen detaillierten Kostenberechnung für das gesamte Bauprogramm „Reiherbergstraße“ vorliegt. Inhalt des im April 2012 beschlossenen Bauprogrammes ist der grundhafte Ausbau der Reiherbergstraße von der Straße Kuhforter Damm bis zur Geiselbergstraße. Für das Bauprogramm „Reiherbergstraße“ liegt zurzeit nur die Vorplanung aus dem Jahr 1998 mit einer Kostenschätzung vor. In der Zwischenzeit haben sich, abgesehen von den allgemeinen Baukostensteigerungen und der erfolgten Mehrwertsteuererhöhung, zudem mehrere gesetzliche Vorschriften und technische Richtlinien geändert. Auf dieser Grundlage und im Hinblick auf den zeitlichen Ablauf der Realisierung des gesamten Bauprogrammes ist eine Beitragsermittlung auf der Basis von über 10 Jahre alten Kosten nicht aussagekräftig bzw. verlässlich. § 10 der Straßenbaubeitragssatzung fordert jedoch eine Angabe von den zu erwartenden Kosten der Maßnahme und die Benennung des voraussichtlich auf das jeweilige Grundstück entfallenden Beitrags.

An dieser Stelle soll auch darauf hingewiesen werden, dass die Anlieger des derzeit im Bau befindlichen Abschnitts ein Interesse an diesem Verfahren haben müssten, da es eine gerechte Verteilung der Gesamtkosten auf alle Anlieger sicherstellt. Grundsätzlich variieren die Kosten für Straßenbaumaßnahmen innerhalb der einzelnen Bauabschnitte. Alternativ hätten sonst die Anlieger

der Eisenbahnüberführung die spezifischen und umlagefähigen Kosten des jetzigen Bauabschnitts zu tragen.

Sobald die überarbeitete Planung mit aktuellen Kosten vorliegt, wird die Anhörung unverzüglich durchgeführt. Der genaue zeitliche Rahmen ist momentan jedoch noch nicht benennbar.

Zum jetzigen Zeitpunkt könnte allenthalben eine allgemeine Anhörung für oder gegen das Bauvorhaben an sich durchgeführt werden. In deren Ergebnis wird entweder das beschlossene Bauprogramm insgesamt abgelehnt oder es bildet die Grundlage zur Anmeldung der finanziellen Mittel im Zuge der mittelfristigen Finanzplanung im städtischen Haushalt.

**Punkt 2:**

Dieser Forderung kann vollumfänglich gefolgt werden. Sobald die finanziellen Mittel zur weiteren Planung im Haushalt der Stadt Potsdam zur Verfügung stehen, werden im Rahmen der Bearbeitung der Vorplanung (HOAI, Lph 2) Varianten untersucht. Mit Vorlage der Planung erfolgt die Abstimmung mit dem OBR und auch den betroffenen Grundstückseigentümern.

**Punkt 3:**

In Verbindung mit aktuellen Planungen zum Bebauungsplan (B-Plan) 129 „Nördlich in der Feldmark“ wurde im Rahmen der Planungswerkstatt am 10.08.2012 und 21.09.2012 angeregt, dass die Anbindung des B-Plangebietes nach Norden bis zur Bornimer Chaussee untersucht werden soll. Dies wird im Rahmen des Maßnahmenplans Golm bis Ende 2013 erfolgen. Die Bürger werden in das Verfahren einbezogen.