

Nds. Ministerium für Inneres und Sport
Referat 33.3
Kommunale Finanzen und Wirtschaft
Lavesallee 6
30169 Hannover

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom: 03.11.2006
Mein Aktenzeichen: 66.12.20/512
Meine Nachricht vom:

Auskunft erteilt: Herr Pesel, pe
Raum: B 318
Telefon: 04105 55-235
Telefax: 04105 55-1235
E-Mail: u.pesel@rathaus-seevetal.de

Datum: 28.11.2006

Stellungnahme der Gemeinde Seevetal zur Eingabe 03458/11/15, Christina Car- buhn, Interessengemeinschaft Schmutzwasserkanäle und Straßenausbau in Horst und Maschen Heide vom 25.10.2006

Einführung

Das so genannte Gebiet der Maschener und Horster Heide mit einer überschlägigen Größe von 320 ha liegt direkt im Eckbereich der Bundesautobahnen 1 und 7 im Westen sowie der Bundesautobahnen 250 im Norden. Zur weiteren Lokalisierung könnte auch die direkte Lage am Autobahnkreuz Maschen und dem Horster Dreieck genannt werden.

In diesem Gebiet, welches gemäß dem Informationsschreiben (siehe Anlage 1 der Petition) in den Jahren 2006 bis 2011 einem Ausbau der Oberflächenentwässerung und der Straßen unterzogen werden soll, gibt es derzeit ungefähr 2.150 Grundeigentümer.

Dabei fing die Besiedlung dieses Gebietes in etwa um das Jahr 1900 an. Die Flächen der Maschener und Horster Heide waren anfangs im Besitz lediglich einiger weniger Eigentümer. Die damals noch relativ großen Grundstücke wurden fortlaufend immer weiter geteilt und veräußert. Damit ging schließlich eine Verdichtung der Bebauung einher und die Anwohnerzahl wuchs kontinuierlich.

Damit seinerzeit aber überhaupt erst Baurechte entstehen konnten, mussten auch Flächen für Wege aus den Grundstücken herausgelöst werden. Diese Wegeparzellen waren in der Regel 4 m breit und gingen in Miteigentum der jeweiligen Neubürger über. Daraus entstanden schließlich die so genannten Interessentenwege.

Diese Wege waren, da die Motorisierung noch nicht soweit vorangeschritten war, anfangs unbefestigt. Das reichte ursprünglich auch aus, denn im Gebiet selber herrschen gut versickerungsfähige Sandböden vor, die für eine ausreichend feste Befahrbarkeit sorgten.

Dieser Zustand hielt sich in etwa bis in die 60er Jahre hinein, als diese Wegeflächen sodann mit einem Asphaltbelag in minderer Qualität und Stärke belegt wurden. Aufgrund der vorhandenen frostunempfindlichen Böden hatte man auch auf einen tragfähigen Unterbau (Schottertragschicht o. ä.) verzichtet und überwiegend nur Asphalt auf Sand gefahren.

Besucheradresse: Kontakte:

Rathaus Hittfeld
Kirchstraße 11
21218 Seevetal

Telefon: 04105 55-0
Telefax: 04105 55-280
E-Mail: info@rathaus-seevetal.de
Internet: www.seevetal.de

Öffnungszeiten:

Montag, Donnerstag und Freitag:
8.00 – 12.00 Uhr
Dienstag:
8.00 – 12.00 und 15.00 – 18.30 Uhr
oder nach Vereinbarung

Bankverbindungen:

Sparkasse Harburg-Buxtehude
BLZ 207 500 00 Kto-Nr 500 50 04

Volksbank eG
BLZ 240 603 00 Kto-Nr 102 200 800

Postbank Hamburg
BLZ 200 100 20 Kto-Nr 623 382 05

HypoVereinsbank
BLZ 200 300 00 Kto-Nr 563 848 00

Dabei war auch bereits damals bekannt, was ein standardisierter Oberbau für eine Verkehrsanlage ist bzw. wie eine Straße fachmännisch aufgebaut wird. Dies dokumentiert sich in den in den 50er Jahren herausgegebenen Richtlinien zum Straßenbau, wie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RASL), Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) oder auch der Richtlinien für den Bau und die Unterhaltung von ländlichen Wegen (RLW).

Wichtig für Straßenbauer war aber schon immer, dass Straßen nicht nur für einen derzeitigen Bedarf, sondern mit einem gewissen Weitblick auch für die Zukunft zu planen waren. Dazu gab es bereits in den Richtlinien Formeln, mit denen dem ständig wachsenden Verkehr sowohl nach Menge als auch nach größer werdenden Fahrzeugen in bezug auf den Straßenaufbau und für die gesamte Auslegung Rechnung getragen werden sollte. Die von der Altgemeinde Horst gewählte Straßenbauart konnte somit regelmäßig nur als laienhaft und am falschen Ende spendend bezeichnet werden.

Dass die gewählte Befestigung gegenüber den Sandwegen seinerzeit natürlich eine wunderbare Verbesserung darstellte, ist nicht von der Hand zu weisen, konnte aber nicht als standardgemäß und wie gesagt schon gar nicht als zukunftsweisend bezeichnet werden.

Natürlich wird immer wieder gerne eingewendet, dass die seinerzeit gewählte Befestigung doch nun schon 30 und mehr Jahre gehalten hat. Dabei wird aber in der Regel auch nicht erwähnt, in welchem schlechten Zustand die meisten Wege bereits nach 10 Jahren waren und wie viel Unterhaltungsaufwand unnötigerweise aus Steuergeldern inzwischen hinein geflossen ist. Die Anlieger haben sich in der Vergangenheit jedenfalls nicht gescheut, bei der neuen Gemeinde Seevetal ihr vermeintlich "gutes Recht" auf Straßenunterhaltung und Verbesserung der Oberflächenentwässerung einzufordern.

Dabei war die Oberflächenentwässerung anfangs gar kein Problem, denn die unbefestigten, sandigen Randstreifen sorgten für eine schnelle Versickerung und die wirklichen Problempunkte, wie die Senken und Tiefpunkte, in denen das Wasser zusammenlief, waren noch nicht bebaut. Diese Probleme stellten sich erst mit fortschreitender Bebauung ein und haben heute ihren Höchststand erreicht.

Noch zu Zeiten der Altgemeinde Horst, im Jahr 1970, wurden diese Wege durch die Aufnahme in das Straßenbestandsverzeichnis dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Nach der Gebiets- und Verwaltungsreform hat die neue Gemeinde Seevetal aufgrund des Ratsbeschlusses von 1983 diese Straßen schließlich auch in ihr Bestandsverzeichnis aufgenommen.

Da in der Regel der Träger der Straßenbaulast auch Eigentümer des der Straße dienenden Grundstücks sein sollte und sich die Gemeinde Seevetal im Rahmen der Daseinsvorsorge dazu verpflichtet, die Verkehrswege für die Bedürfnisse der Allgemeinheit bereit zu stellen, war das Tun in den Anfangsjahren dadurch bestimmt, die fehlenden Straßengrundstücke von den privaten Grundeigentümern zu erwerben.

Da die Straßenparzellen mit in der Regel 4 m Breite aber auch viel zu schmal für die sichere Abwicklung des zukünftigen Verkehrsaufkommens waren, war nicht nur der rückständige Grunderwerb primäres Ziel, sondern auch die Verbreiterung der Straßenparzelle auf insgesamt 8 m durch zusätzlichen Grunderwerb.

Damit sollte auch einem späteren konventionellen Ausbau der Straßen Rechnung getragen werden, der einen einseitigen 1,85 m breiten Gehweg (incl. Bordanlagen und Seitenraum), eine insgesamt 5,50 m breite Fahrbahn sowie eine 0,65 m breite Bankette (incl. Bordanlage) vorsah. Die Oberflächenentwässerung sollte ebenfalls konventionell über Regenwasserkanäle erfolgen.

In der Oberflächenentwässerung behalf man sich bis dahin über die Erstellung von Sickerschächten, so genannte Schluckbrunnen, in denen das Verkehrsflächenwasser in den Untergrund versickert wurde.

In der ersten Hälfte des jetzt vorgesehenen ersten Bauabschnittes sind jedoch noch nicht einmal solche Sickerschächte vorhanden. Hier fehlt die Oberflächenentwässerung gänzlich.

Wegen dieser fehlenden Voraussetzungen wurde anfangs eben noch nicht die Möglichkeit ins Auge gefasst, in diesem Gebiet auch einen ordnungsgemäßen Straßenausbau voranzutreiben, um der Pflicht des Straßenbaulastträgers zur Verkehrssicherung genüge zu tun.

Der rückständige und zusätzlich beabsichtigte Grunderwerb ging jedoch nur sehr schleppend voran. Es konnte in der Regel immer nur dann etwas erworben werden, wenn gerade ein Eigentümerwechsel stattfand.

Mitte der 80er Jahre schließlich wurde, auf Antrag des Wasserbeschaffungsverbandes Harburg, das Verfahren über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Maschen eingeleitet.

Im Entwurf der zugehörigen Wasserschutzgebietsverordnung war bereits eingangs erkennbar, dass die bisher praktizierte Form der Oberflächenentwässerung, nämlich das Versenken und Versickern des von Verkehrsflächen abfließenden Oberflächenwassers über Schluckbrunnen oder Sickerschächte und vergleichbare Einrichtungen ausdrücklich verboten sein wird.

Dieses wurde auch seitens der Unteren Wasserbehörde (Landkreis Harburg) erkannt, die sich noch im Antragsverfahren an die Gemeinde wandte, um hier möglichst schnell eine verträgliche Lösung zu erzielen. Als Ziel wurde schließlich die möglichst schnelle und vollständige Beseitigung der Sickerschächte definiert, wobei der ursprünglich vorgesehene konventionelle Entwässerungsansatz, die Erstellung von Regenwasserkanälen, nach wie vor präferiert wurde.

Am 9. Juni 1988 trat schließlich die Verordnung über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Maschen des Wasserbeschaffungsverbandes "Harburg" in Kraft.

Aufgrund der besonderen Problematik mit dem Grunderwerb im Gebiet der Maschener und Horster Heide wurde der Gemeinde Seevetal durch die Untere Wasserbehörde stillschweigend Aufschub für die Beseitigung der Sickerschächte gewährt.

Dabei ging es nicht allein mehr um den Grunderwerb für die Verbreiterung der Straßenparzellen, sondern zwischenzeitlich auch für außerhalb des Gebietes liegende Flächen für Regenrückhaltebecken. Aufgrund zunehmend höherer Anforderungen an den Gewässer- und Hochwasserschutz wurden Regenrückhaltebecken erforderlich, die das Oberflächenwasser aufnehmen, zwischenspeichern, vorreinigen und gedrosselt an das Gewässer, den Vorfluter, abgeben sollen.

Das Wasserschutzgebiet verlangte aber nicht nur eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung im Gebiet der Maschener und Horster Heide, sondern auch einen verträglichen Umgang mit dem häuslichen Schmutzwasser. So war auch die Untergrundverrieselung häuslicher Abwässer nur beschränkt zulässig und damit genehmigungspflichtig (Zone III b) bzw. sogar verboten (Zone III a).

Anfang der 80er Jahre (26.11.1984) hatte die Gemeinde Seevetal aber bereits Ihre Pflicht zur Beseitigung des Abwassers, noch einmal per Ratsbeschluss bekräftigt, an den Landkreis Harburg übertragen. Auch wurde folgend dann festgelegt (1986), dass das Gebiet der Maschener und Horster Heide an die Zentralkläranlage des Landkreises Harburg in Glüsing angeschlossen werden soll.

So gesehen war die richtunggebende Entscheidung zur Abwasserbeseitigung bereits für den Schutz des Grundwassers in der Maschener und Horster Heide, im Sinne der Schutzgebietsverordnung, dienlich.

Das Inkrafttreten der Schutzgebietsverordnung war schließlich noch einmal Anlass den Grunderwerb nun auch für die Herstellung der Schmutzwasserkanäle entsprechend zu forcieren. Da

die Erben der ehemaligen Wegemiteigentümer nicht auffindbar waren, wurde ein Aufgebotsverfahren beim Amtsgericht beantragt und zum Abschluss gebracht.

So konnten im Falle der Straßen Birkenhorst, Drosselweg und Immenweg nahezu alle Miteigentumsanteile (bis auf 5 von 165) auf die Gemeinde übertragen werden.

Damit war auch in den meisten Fällen die Verlegung der Schmutzwasserkanäle in öffentlichen Flächen möglich. Lediglich einige Ausnahmen konnten über die Gewährung von Dienstbarkeiten (Leitungsrechten) in diesen Wegeflächen gesichert werden.

Nur die Gemeinde selber kam nicht richtig voran. Obwohl die 4 m breite Wegeparzelle für die Verlegung der Schmutzwasserkanäle ausreichte, so reichte sie doch nicht für eine ausreichend breite Straße, um den vorhandenen Begegnungsverkehr gefahrlos abwickeln zu können.

Da es, wie es sich im Laufe der Jahre zeigte, immer schwerer wurde die 8 m breite Straße im Sinne der Gemeinde zu realisieren, so erfolgte schließlich per Ratsbeschluss eine Reduzierung auf maximal 6,50 m für die zukünftige Abwicklung des Verkehrsgeschehens.

Die Aufstellung von Bebauungsplänen hätte diesen Missstand kompensieren können, aber auch dafür sah man seinerzeit keine Notwendigkeit. So gibt es bis heute nur für einige wenige Straßenzüge einen rechtskräftigen Bebauungsplan, auf dessen Grundlage man auf Verkehrsflächen hätte zugreifen können.

Nur mit den nun nur noch 6,50 m breiten Straßen war es nicht möglich, den ursprünglichen konventionellen Querschnitt in 8 m Breite umzusetzen. Hier erfolgte nun unter Verzicht auf einen separaten Gehweg insgesamt eine Reduzierung der Breite.

Wie es sich schließlich folgend herausstellte, konnten aber auch die entscheidenden Flächen für die Regenrückhaltebecken außerhalb des Siedlungsgebietes nicht erworben werden.

Somit war der konventionelle Entwässerungsansatz, die Regenwasserkanäle, nicht mehr realisierbar und es mussten Alternativen her.

Dabei gewannen mit dem ständig steigenden Umweltbewusstsein nunmehr auch alternative Entwässerungsformen, Versickerung des Regenwassers von Verkehrsflächen, an Bedeutung. Und auch die Wasserschutzgebietsverordnung eröffnete ja bereits damals die Möglichkeit der Versickerung des von Verkehrsflächen ablaufenden Oberflächenwassers. Allerdings eben nicht über Sickerschächte, sondern über strassenbegleitende Sickermulden mit einer belebten Bodenzone (20 cm Mutterboden begrünt oder bepflanzt) zur weitergehenden Reinigung, vor Versickerung in den Untergrund.

Für diese strassenbegleitende Sickermulde von in der Regel 1,50 m Breite und einem Sicherheitsabstand von 50 cm zur Fahrbahn bzw. 25 cm zu den Grundstücken wurde aber auch sehr viel Straßenraum beansprucht, so dass bei nur 6,50 m Breite nicht mehr viel Platz für die Fahrbahn verbleiben würde.

Dennoch wurde für dieses Gebiet der Maschener und Horster Heide nunmehr diese alternative Entwässerungsform der strassenbegleitenden Sickermulden favorisiert. Ausgehend von der oben genannten Regelbreite der Mulde wird es durch die Wahl der entsprechenden Straßenbreite möglich eine Lösung sowohl für den 8 m breiten, als auch für den nur 6,50 m breiten Querschnitt zu finden.

Der Vorteil dieses Lösungsansatzes liegt auf der Hand: Es können die Auflagen der Wasserschutzgebietsverordnung nun endlich erfüllt werden, in dem man die nicht zulässigen Sickerschächte entfernt. Aber auch die erstmalige Herstellung, Nachrüstung einer ordnungsgemäßen Oberflächenentwässerungseinrichtung gehört dazu, sofern, wie im jetzt begonnenen Bauab-

schnitt, noch nicht einmal Sickerschächte vorhanden waren. Auch wird damit dem Umweltschutzgedanken entsprechend Rechnung getragen.

Aber was viel wichtiger ist, es wird zum Wohle der Bevölkerung kein monströser Ausbau mehr verwirklicht, wie man ihn in den 60er und 70er Jahren mit der konventionellen Bauweise noch umgesetzt hätte.

Hier wird viel verträglicher mit dem notwendigen Straßenausbau und den zur Verfügung stehenden Flächen umgegangen.

Dieser ist im übrigen auch in der Richtlinie für die Anlage von Straßen in Wassergewinnungsgebieten niedergeschrieben, welche letztendlich die Herstellung einer Straßenverkehrsfläche fordert, die dem Untergrund gegenüber dicht bzw. wasserundurchlässig ist.

Nur dort in den Sammelstraßen, wo es erforderlich ist, soll eine Straßenmindestbreite von 4,75 m für den erforderlichen Begegnungsverkehr LKW/PKW umgesetzt werden.

In den untergeordneten Wohnwegen, wo die Straßenparzelle nur eine Breite von 6,50 m aufweist, soll die Fahrbahn auch nur 3,60 m breit ausgebaut werden. Das reicht, um den Begegnungsfall Lieferwagen/Fußgänger bzw. Radfahrer gefahrlos abwickeln zu können.

Unter Hinzuziehung der aufgeweiteten Grundstückszufahrten wird dann schließlich auch die Begegnung von PKW/PKW bzw. PKW/LKW, wenn auch erschwert, möglich werden.

Mit diesem reduzierten Ausbaustandard kann dann auch die notwendige strassenbegleitende Sickermulde angeordnet und die ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung geregelt werden.

Sowohl die reduzierte Straßenbreite von nur 3,60 m bzw. 4,75 m, anstatt der ursprünglich vorgesehenen 5,50 m konventioneller Bauart, als auch die alternative Entwässerungsform über Sickermulden, anstatt der Regenwasserkanäle, trägt erheblich dazu bei, die Ausbaukosten auf ein absolutes Minimum zu reduzieren. Das kommt mit einer reduzierten Ausbaubeitragsbelastung schließlich nicht nur der Gemeinde, sondern auch den Anwohnern zu Gute.

Hierbei handelt es sich wie gesagt um das absolute Minimum dessen, was man sich für einen Ausbau vorstellen kann. Unter dem Aspekt der Reinhaltung der Gewässer (Grundwasser) und der Verkehrssicherungspflicht, sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, kann es keine weiter abgespeckte Lösung mehr geben.

Alle diese Grundlagen und Voraussetzungen haben zu dieser gemeindlichen Entscheidung geführt. Dabei wurde innerhalb des vergangenen Jahres sowohl in straßenbezogenen Bürgerinformationsveranstaltungen als auch in den politischen Gremien, auf Ortsrats- und Fachauschussebene, darüber informiert und diskutiert. Zu einer Informationsverdichtung trug schließlich auch eine Vielzahl von einzelnen Gesprächen mit der Interessengemeinschaft bei, die in der ausführlichen Beantwortung umfangreicher Fragenkataloge ihren Abschluss fand.

Beitragsrechtliche Stellungnahme

Die von den geplanten Tiefbaumaßnahmen betroffenen Straßen sind insgesamt als *nicht erstmalig hergestellt* zu beurteilen. Gleichwohl stellen sich einzelne Teileinrichtungen als erstmalig hergestellt dar.

Eine erste Befestigung der seit Jahrzehnten bestehenden Sandwege wurde nach Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes in den 60iger Jahren vorgenommen. Hierbei wurden Fahrstreifen in einer Breite von 3 - 4 m ohne Unterbau und Randeinfassung in minderer Qualität und Stärke bituminös befestigt.

Aus den Protokollen des damaligen Gemeinderates ergibt sich, dass dieser minimale Ausbau nicht als Provisorium, sondern als Erschließungsmaßnahme gedacht war.

Nach § 7 Abs.1 der Erschließungsbeitragssatzung der Gemeinde Horst vom 25.10.1967 galten die öffentlichen zum Anbau bestimmten Straßen als endgültig hergestellt, wenn sie eine Asphalt-, Teer-, Beton- oder ähnliche Decke neuzeitlicher Bauweise, Straßenentwässerung sowie Straßenbeleuchtung aufweisen.

Soweit die damalige Fahrbahnbefestigung die Gesamtlänge der jeweils beitragsrechtlich zu beurteilenden Erschließungsanlage umfasste, ist die Teileinrichtung „Fahrbahn“ als endgültig hergestellt anzusehen und kann durch spätere Änderungen nicht mehr in den Zustand der Unfertigkeit versetzt werden.

Die Kosten der geplanten Maßnahmen im Fahrbahnbereich sind nach dem landesrechtlichen Straßenausbaubeitragsrecht zu beurteilen.

Im Vergleich zur ursprünglichen bituminösen Befestigung stellen sich die geplanten Maßnahmen als eine wesentliche qualitative Verbesserung des gesamten Fahrbahnaufbaus (Unter- und Oberbau, Randeinfassungen) dar.

Auch unter dem Gesichtspunkt der Erneuerung wären die Maßnahmen im Fahrbahnbereich beitragsfähig.

Die seit rd. 40 Jahren bestehende Befestigung hat ihre übliche Nutzungsdauer überschritten und ist abgängig. Beitragsfreie Unterhaltungsmaßnahmen wären hier keine angezeigte Lösung.

Das Zusammentreffen von Kanalbaumaßnahme und Fahrbahnerneuerung würde nur dann eine Beitragserhebung ausschließen, wenn die Erneuerung vor Ablauf der üblichen Nutzungsdauer wegen dieser anderweitigen Inanspruchnahme der Anlage erforderlich geworden wäre. Die Verbindung von Kanalbau- und Straßenbaumaßnahme führt auch zur Verminderung des beitragsfähigen Aufwandes.

Auch die Teileinrichtung „Straßenbeleuchtung“ ist als erstmalig hergestellt zu beurteilen, soweit bei der jeweiligen Erschließungsanlage in den 60iger Jahren auf gesamter Länge Beleuchtungskörper an den Holzmasten der Freileitungen des Überlandwerkes angebracht worden sind.

Diese ursprünglichen Beleuchtungseinrichtungen sind in der Regel bereits in den 80iger Jahren im Zuge der Erdverkabelungsmaßnahmen des Überlandwerkes verbessert worden.

Dieser Ersatz der Straßenbeleuchtung durch Leuchten an erdverkabelten Stahlmasten stellt eine Verbesserung i. S. d. § 6 Abs.1 Satz.1 NKAG dar, da hierdurch die Haltbarkeit verbessert und die Störanfälligkeit der Anlage verringert worden ist (vgl. Nds. OVG, Beschl. V. 23.12.1994 – 9 M 3286/94).

Diese Kosten sind bisher noch nicht im Wege der Kostenspaltung auf die Anlieger umgelegt worden und werden nach Abschluss der jetzigen Maßnahmen ebenfalls geltend gemacht.

Die Rechtmäßigkeit der Abrechnung „alter“ Beleuchtungsmaßnahmen (weder Verjährung noch Verwirkung) ist durch das VG Lüneburg mehrfach bestätigt worden und war auch Gegenstand der Landtagseingabe 02419/02/14.

Im Einzelfall kann es sich ergeben, dass die verbesserte Beleuchtungsanlage im Zuge des Endausbaus durch zusätzliche Leuchten beitragsrelevant erweitert wird.

Der Anliegeranteil für die nach dem NKAG abzurechnenden Teileinrichtungen beläuft sich bei den als Anliegerstraßen einzustufenden Anlagen auf 75%.

Die Straßenentwässerung erfolgte bisher ungeordnet durch das bloße Ablaufen und Versickern im unbefestigten Straßenseitenraum. Hierin kann keinesfalls das Vorliegen einer kunstgerechten Entwässerungseinrichtung gesehen werden.

Die zwischenzeitlich vom Betriebshof der Gemeinde in einigen Straßen an neuralgischen Punkten ausgehobenen Gruben stellen lediglich eine provisorische Zwischenlösung dar. Erst mit der Anlegung der vorgesehenen Entwässerungsmulden und der damit einhergehenden bauprogrammgemäßen Gestaltung des gesamten - bisher teilweise unbefestigten - Straßenkörpers wird die erstmalige Herstellung der betroffenen Erschließungsanlagen abgeschlossen.

Die Kosten für die Straßenentwässerung stellen beitragsfähigen Erschließungsaufwand dar, der zu 90% von den Anliegern zu tragen ist. Dies gilt ebenfalls für alle Kosten, die der Gemeinde in Laufe der letzten Jahrzehnte für den Erwerb der erforderlichen Straßenflächen entstanden sind.

Diesen Aufwendungen sind nach Maßgabe der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch die entsprechenden Fremdfinanzierungskosten hinzuzurechnen.

Der Rat der Gemeinde Seevetal hat am 29.03.2006 beschlossen, die geplanten Maßnahmen nicht durch Kreditaufnahme, sondern über Vorausleistungen zu finanzieren.

Die bereits in der Vergangenheit angefallenen beitragsfähigen Grunderwerbskosten von rd. 900.000 € bedürfen insoweit keiner Vorfinanzierung, so dass sie bei der Bemessung der Höhe der Vorausleistungen unberücksichtigt bleiben und erst bei der Endabrechnung in Ansatz gebracht werden.

Es werden voraussichtlich Vorausleistungsbescheide nach § 133 (3) BauGB und § 6 (7) NKAG erlassen werden. In einigen Fällen kann es zur Vereinfachung dazu kommen, dass unter rechnerischer Einbeziehung der bereits entstandenen Grunderwerbskosten eine höhere Vorausleistung nach dem BauGB erhoben wird und dafür eine Vorausleistung nach NKAG unterbleibt.

Auch für die Maßnahmen, die bereits begonnen worden sind, werden in diesem Jahr keine Vorausleistungen mehr erhoben. Die ersten Bescheide werden frühestens Mitte Januar 2007 erlassen werden. Nach den ersten Informationsveranstaltungen im März dieses Jahres mussten die Anlieger noch damit rechnen, bereits ab September 2006 Zahlungen leisten zu müssen.

Der Landkreis Harburg hat erklärt, dass eine Abrechnung der Kanalbaubeiträge voraussichtlich erst 11 - 12 Monate nach Anschluss der Grundstücke erfolgen wird. Insoweit relativiert sich die von den Anliegern befürchtete kurzfristige und geballte Beitragsbelastung etwas.

Die Interessengemeinschaft ist ausführlich über die Möglichkeiten von Stundung und Ratenzahlung informiert worden. Hierbei ist auch angesprochen worden, dass der gesetzlich vorgesehene Zinssatz von 0,5% pro Monat (§ 238 AO) in gravierenden Härtefällen einem (teilweisen) Erlass nach § 234 (2) AO zugänglich ist.

Stellungnahme zu den einzeln angesprochenen Punkten der Petition

Aussage:

Die geplanten Straßenbaumaßnahmen sind weder erforderlich noch notwendig.

Stellungnahme:

Für das Gebiet der Maschener und Horster Heide wurde seit 1988 ein Wasserschutzgebiet festgesetzt. In dieser Verordnung ist das Einleiten von Abwasser in den Untergrund, speziell das Versenken und Versickern des von Verkehrsflächen abfließenden Oberflächenwassers über Schluckbrunnen, Sickerschächte und vergleichbare Einrichtungen nur beschränkt zulässig und damit genehmigungspflichtig (Zone III b) bzw. sogar verboten (Zone III a).

Eine Einleitungsgenehmigung hierzu wird nicht erteilt werden. Die Untere Wasserbehörde des Landkreises Harburg (UWB) geht von einem Ersatz der ungenehmigten Einleitung, der Schluckbrunnen und Sickerschächte, durch strassenbegleitende Sickermulden aus, wie sie auch in der Richtlinie für die Anlage von Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) gefordert werden.

Hierin wird gefordert, dass das auf den Straßen und sonstigen Verkehrsflächen anfallende Niederschlagswasser ungesammelt breitflächig über standfeste Bankette und bewachsene Böschungen abfließen und versickern sollte. Dabei sind Abflussgräben und Sickermulden mit min. 20 cm Mutterboden bedecken, damit eine Reinigung noch in der belebten Bodenzone eintritt.

Ebenfalls ist in der RiStWag definiert, dass die Befestigung der Straßenverkehrsfläche wasserundurchlässig sein muss. Als wasserundurchlässig gelten Beton- und Asphaltdecken sowie vergleichbare Befestigungen des landwirtschaftlichen Wegebau.

Aber auch das Niedersächsische Straßengesetz definiert in §2 Ziffer (2) Absatz 1, dass eine Strassendecke zum Bestandteil einer öffentlichen Straße gehört.

Zudem erscheint eine Straßenbefestigung mit einer vorgegebenen Entwässerungseinrichtung auch unumgänglich, wenn man das abfließende Oberflächenwasser einer Sickermulde zuführen muss.

Aussage:

Die Gemeinde hat die Unterhaltung der Straßen in den vergangenen Jahren vernachlässigt.

Stellungnahme:

Im Gebiet der Maschener und Horster Heide sind, beginnend in den 60er Jahren, ungefähr 72 % der Straßen und Wege mit einem Asphaltbelag minderer Qualität und Stärke befestigt worden. Aufgrund der vorhandenen frostunempfindlichen Böden hatte man auch auf einen tragfähigen Unterbau (Schottertragschicht o. ä.) verzichtet und überwiegend nur Asphalt auf Sand gefahren.

Hierbei handelt es sich also nicht um einen standardisierten, ausreichend dimensionierten Straßenoberbau, bei dem man von einer entsprechend langen Lebensdauer ausgehen kann. Dokumentiert wird diese mangelnde Tragfähigkeit einerseits durch das vor Ort sichtbare Schadensbild, welches von Rissen im Asphalt und Randausbrüchen geprägt ist, aber auch durch die Beschilderung, in Form der Begrenzung auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5 to, dokumentiert wird.

Natürlich wird immer wieder gerne eingewendet, dass die seinerzeit gewählte Befestigung doch nun schon 30 und mehr Jahre gehalten hat. Dabei wird aber in der Regel nicht erwähnt, in welchem schlechten Zustand die meisten Wege bereits nach 10 Jahren waren und wie viel Unterhaltungsaufwand unnötigerweise aus Steuergeldern inzwischen hinein geflossen ist. Die Anlieger haben sich in der Vergangenheit jedenfalls nicht gescheut, bei der neuen Gemeinde Seevetal ihr vermeintlich "gutes Recht" auf Straßenunterhaltung und Verbesserung der Oberflächenentwässerung einzufordern.

Weitere 14 % der Straßen und Wege sind mit einem Pflasterbelag versehen. Hierbei handelt es sich in der Regel um bereits in jüngster Vergangenheit ausgebaute Straßenzüge mit einem standardisierten Oberbau, der auch den heutigen Anforderungen gerecht wird.

Schließlich sind immer noch 14 % aller Straßen und Wege bisher unausgebaut und nur mit einem Schotterbelag versehen, der ein besseres Befahren ermöglichen soll.

Zu alledem ist die Gemeinde verpflichtet, monatlich Kontrollen einer jeden Straße durchzuführen, um die Verkehrssicherheit permanent zu gewährleisten. Diese Kontrollen sind außerdem

schriftlich zu dokumentieren. Insofern wird eine Unterhaltung der Straße immer dann ausgelöst, wenn die Straßenkontrolle ein Sicherheitsrisiko aufdeckt. Dass Schönheitsreparaturen nicht hierunter fallen, welche aber auch gerne von den Anwohnern gefordert werden, versteht sich von selber.

Von einer vernachlässigten Unterhaltung der Straßen in den vergangenen Jahren kann also nicht die Rede sein.

Aussage:

Durch die vorgesehenen Straßenausbau- und Oberflächenentwässerungsmaßnahmen wird der einmalige und sensible Heide- und Waldsiedlungscharakter vieler kleiner Anliegerstraßen völlig zerstört.

Stellungnahme:

Durch die eingangs erwähnte, immer weiter voranschreitende Bebauung des Gebietes verringerte sich der eigentliche Waldcharakter.

Die ursprünglich großen Grundstücke wurden immer weiter zerteilt und der darauf befindliche Baumbestand, der bestimmend für den Waldcharakter war, fiel der neuen Bebauung zum Opfer.

Dieses wurde schließlich auch von der Gemeinde Seevetal erkannt, die mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Maschen 47 „Maschener und Horster Heide“ den Waldsiedlungscharakter gesichert wissen wollte.

Darin wurde im wesentlichen die Grundstücksgröße auf 1.000 m² beschränkt, um einer weiteren Zerstückelung entgegen zu wirken und ein gewisses Maß an Waldbestand auch für die Zukunft zu erhalten.

Die unmittelbaren Auswirkungen bzw. Folgen dieses Bebauungsplanes, der im Jahre 2002 rechtskräftig wurde, waren, dass die betroffenen Grundeigentümer noch schnell ihre Grundstücke durch Roden des Baumbestandes einer „vernünftigen“ Bebauung zuführten, bevor ihnen dieses durch die Planauslegung versagt werden würde.

Nun wird der Baumbestand innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche, die nur einen Bruchteil der Wohnbaufläche insgesamt ausmacht, vorgeschoben, um den Waldsiedlungscharakter dauerhaft zu sichern.

Dabei wird der Platz, der durch den vorhandenen Baumbestand innerhalb der Verkehrsfläche eingenommen wird, aufgrund der gewählten kostengünstigen und sparsamen Bauweise, vorrangig für die Unterbringung der Entwässerungsmulden und der Fahrbahn benötigt.

Es müssen folglich Bäume innerhalb der Straßenparzellen gefällt werden. Diese sollen nach Möglichkeit innerhalb des Straßenzuges, aber an passender Stelle, ersetzt werden. Sollte diese nicht im vollen Umfang möglich sein, so sind Ersatzanpflanzungen in breiteren Straßenzügen, beispielsweise im Fachenfelder Weg vorgesehen, um hierfür einen Ausgleich zu schaffen.

Aussage:

Die teilweise noch vorhandenen alten Asphaltdecken aus den 60er Jahren (sog. Pechstraßen) bedürfen einer sehr kostspieligen Sondermüllentsorgung, weshalb die auf die Bürger umzulegenden Kosten zusätzlich drastisch steigen.

Stellungnahme:

Wie es auch in der beitragsrechtlichen Stellungnahme zum Ausdruck kommt, ist die Teileinrichtung „Fahrbahn“ als endgültig hergestellt anzusehen, soweit die damalige Fahrbahnbefestigung die Gesamtlänge der jeweils beitragsrechtlich zu beurteilenden Erschließungsanlage umfasste. Dies ist beispielsweise im Finkenweg, Abschnitt zwischen Drosselweg und Immenweg, der Fall.

Demnach sind die Kosten der geplanten Maßnahmen im Fahrbahnbereich nach dem landesrechtlichen Straßenausbaubeitragsrecht zu beurteilen, was bedeutet, dass auch die Kosten der Entsorgung für den pechhaltigen Asphalt der Beitragsbelastung unterliegen.

Um diese Kosten für die Pechentsorgung möglichst niedrig zu halten, ist der asphalthaltige Oberbau der auszubauenden Straßen auf seine Pechbestandteile untersucht und teilweise von der Belastung her qualifiziert worden.

Dadurch wird erreicht, dass nur die Schichten des Gesamtoberbaues, wie zum Beispiel die oberen 4 cm einer insgesamt 8 cm mächtigen Asphaltenschicht, die tatsächlich pechbelastet sind, einer Entsorgung unterzogen werden und nicht etwa der komplette Asphaltüberbau.

Nach heutigem Untersuchungsstand sind lediglich der Birkenhorst und der Finkenweg, wie oben beschrieben, mit Pech belastet und entsprechend zu entsorgen. In den übrigen Straßenzügen wurde anhand der durchgeführten Untersuchungen bislang nichts gefunden.

Nun kann man natürlich nicht alle 5 m eine Probe entnehmen, sondern macht dies in größeren Abständen (ca. 200 m). Da aber die vorhandenen Straßen meistens nicht „am Stück“ gebaut worden sind, sondern recht sporadisch und auch mit unterschiedlichen Materialien, kann es vorkommen, dass doch noch „der eine oder andere Meter“ der Straße mit entsorgt werden muss. Es wird aber vor Ort nur das tatsächlich mit Pech belastete Material entsprechend entsorgt werden. Dabei wird die zu entsorgende Masse so gering wie möglich gehalten werden.

Geht man, im zuvor bezeichneten Abschnitt des Finkenweges (ca. 235 m lang, 3,50 m breit), einmal von der genannten Pechbelastung von 4/8 cm aus, so würden für die Entsorgung Kosten in Höhe von ca. 5.000,- € entstehen. Bei einer Beitragsfläche in einer Größenordnung von ca. 18.670 m² für diesen Abschnitt, würde die Entsorgung dieses pechhaltigen Materials die Beitragsbelastung um ungefähr 0,20 €/m² erhöhen. Auf ein durchschnittlich 1.355 m² großes Grundstück in diesem Abschnitt beliefen sich die tatsächlichen Mehraufwendungen für die Entsorgung somit auf ca. 271,- € pro Grundstück.

Im übrigen hat eine Vergleichsrechnung zwischen der Abrechnung nach BauGB (für den Fall der erstmaligen Herstellung einer Erschließungsanlage) und NKAG (für den Fall der Erneuerung und Verbesserung einer Erschließungsanlage), ergeben, dass die Veranlagung gemäß BauGB (90 %, ohne Entsorgungskosten) für den Bürger teurer ist als eine Veranlagung nach dem NKAG (75 %, mit Entsorgungskosten). Dies sei nur am Rande bemerkt, da gerade diese Diskussion hierum auch immer wieder gerne von der Interessengemeinschaft geführt wurde, obwohl die Art der Beitragsveranlagung nicht diskutabel sondern rechtlich vorgegeben ist.

Aussage:

Es darf keine Maßnahmenkoppelung zwischen gemeindlichem Ausbau der Oberflächenentwässerung und der Straßen und dem Landkreis Harburg mit dem Ausbau der Schmutzwasserkanalisation wegen der damit verbundenen zusätzlich exorbitant erhöhten Kostenbelastung geben.

Stellungnahme:

Durch die Maßnahmenkoppelung ergibt sich insgesamt gesehen nicht nur aus technischer Sicht eine sinnvolle und wirtschaftliche Vorgehensweise.

Hier können endlich einmal Maßnahmen zusammen ausgeführt werden, wobei das im Normalfall doch nur schwerlich gelingt. In diesen Fällen wird dann vielfach vom Bürger moniert, dass man sich doch auch besser aufeinander hätte abstimmen können.

Andererseits entsteht dadurch natürlich auch ein Kostenvorteil für den Bürger. Die genannte Ersparnis ergibt sich aus der gemeinsamen Vorgehensweise zwischen Landkreis (Schmutzwasserkanalverlegung) und Gemeinde (Straßenausbau).

Es wird davon ausgegangen, was allerdings nicht immer der Fall sein muss, dass der Landkreis den Schmutzwasserkanal in der Straße verlegt und die Straße nach der Kanalverlegung auch ordnungsgemäß wieder herstellen muss.

Folgt nun unmittelbar darauf auch der Straßenausbau durch die Gemeinde, so ergibt sich, bezogen auf die reine Fahrbahn, eine Kostenersparnis im Verhältnis der Rohrgrabenbreite zur Fahrbahnbreite von 25 bis 33 % (1,20 m / 4,80 m bzw. 1,20 m / 3,60 m).

Dies hört sich zunächst einmal hoch an, relativiert sich aber wieder, wenn man nicht nur die Fahrbahn, sondern den gesamten Straßenquerschnitt einschl. der Oberflächenentwässerungseinrichtung betrachtet. Während die Straße mit der schmalen Fahrbahn geschätzte Ausbaurkosten in Höhe von ca. 410,- €/m verursacht, liegen die geschätzten Ausbaurkosten für die Straße mit der breiteren Fahrbahn bei ca. 485,- €/m. Somit liegt die tatsächliche Einsparung bei gemeinsamer Vorgehensweise mit dem Landkreis bei rund 15 % bezogen auf den Gesamtquerschnitt.

Führt man den Gedanken weiter, dann ist bei genannten Ausbaubeiträgen in Höhe von ca. 5,- bis 8,- €/m² bereits eine 15 %-ige Ersparnis enthalten. Würde man jetzt nicht gemeinsam vorgehen, so wären Ausbaubeiträge von ca. 5,88 bis 9,41 €/m² zu bewältigen sein. Bezogen auf ein 1.000 m² großes Grundstück macht dies rechnerisch eine Beitragsdifferenz von 880,- bis 1.410,- € aus.

Sicherlich hat diese gemeinsame Vorgehensweise zur Folge, dass die Beiträge für den Ausbau der Schmutzwasserkanalisation und den Ausbau der Straßen unmittelbar aufeinander folgen und nicht in entsprechendem zeitlichen Abstand von mehreren Jahren dem Bürger in Rechnung gestellt werden.

Bei einer Kreditfinanzierung oder auch Stundung über einen entsprechenden Zeitraum ist dieser geldwerte Vorteil dann leider schnell wieder aufgezehrt (ca. 3 Jahre).

Aussage:

Der geplante Straßenausbau ist für den Bürger nicht nur ohne jeden realen Nutzen, sondern bringt den Anliegern nur Nachteile. Die erst seit Anfang August 2006 vorliegende Planung für den 1. Bauabschnitt in dem rot markierten Bereich sieht vor, dass die Fahrbahn mit einer Breite von ca. 3,60 im Zick-Zack an den links und rechts angeordneten Entwässerungsmulden vorbei geführt wird. Diese Planung lässt keinen Begegnungsverkehr mehr zu. Selbst 2 PKW können nicht mehr aneinander vorbeifahren, geschweige denn wenn es sich bei einem oder beiden Fahrzeugen um LKW handelt. Nicht auszudenken ist, was passieren kann, wenn Feuerwehr und/oder Rettungsdiensten der Weg beispielsweise durch auswärtige und daher unkundige Besucher, die ihren PKW dort parken, versperrt ist. Wie viel Zeit vergeht, wenn 3 Feuerwehrezüge rückwärts im Zick-Zack im ungünstigsten Falle mehrere 100 m zurücksetzen müssten? All diese Probleme bestehen gegenwärtig nicht, weil notfalls selbst 2 LKW unter Inanspruchnahme von Fußweg und/oder begrüntem Seitenstreifen beiderseits der Fahrbahn - wenige Engstellen ausgenommen - regelmäßig aneinander vorbeifahren können.

Stellungnahme:

Als Mindeststandard sollte eine Straße bzw. Fahrbahn vorgehalten werden, die einem Begegnungsfall PKW/LKW genügt. Gemäß den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen ist die Breite mit 4,75 m anzusetzen, wohlgemerkt bei verminderter Geschwindigkeit von weniger als 40 km/h.

Das gesamte Quartier der Maschener und Horster Heide ist, mit Ausnahme der durchschneidenden Kreisstraße (K 10) und der Straße Alter Postweg, auf denen 50 km/h zulässig sind, als Tempo-30-Zone ausgewiesen.

Diese Fahrbahnbreite von 4,75 m gewährleistet eine sichere Abwicklung des Verkehrsaufkommens. In Kombination mit der ökologischen und der von den Herstellungskosten und somit der Beitragsbelastung für den Bürger günstigsten Form der Oberflächenentwässerung - der strassenbegleitenden Sickermulde – ist jedoch ein Platzbedarf verbunden, den nur eine 8 m breite Straßenparzelle bietet. Nur hier lässt sich, mit den auch erforderlichen Sicherheitsabständen, eine 1,50 bis 2,00 m breite Sickermulde unterbringen, die wegen eines fehlenden Notüberlaufes auf ein relativ seltenes Regenereignis (Wiederkehrzeit 30 Jahre) bemessen werden muss.

Das Festhalten an dieser günstigsten Form der Entwässerung hat zur Folge, dass in einer nur 6,50 m breiten Straßenparzelle unter Berücksichtigung der Sicherheitsabstände nur noch eine Fahrbahnbreite von 3,60 m realisiert werden kann. Diese Fahrbahnbreite genügt dem Begegnungsfall Lieferwagen/Radfahrer bzw. Lieferwagen/Fußgänger.

Dabei ist in diesem Gebiet nach zwei Straßenkategorien (D und E = unterste Kategorien) zu unterscheiden. Die Kategorie D bezieht sich auf Anlieger- und Sammelstraßen mit maßgebender Erschließungsfunktion und trifft für den Birkenhorst, Drosselweg, Immenweg, Fachenfelder Weg u. ä. zu. Die Kategorie E bezeichnet Straßen mit Anliegerverkehr mit maßgebender Aufenthaltswirkung und ist treffend für Finkenweg, Meisenweg, Wabenweg u. ä.

Für die erste Kategorie D liegen die erforderlichen Parzellenbreiten von 8 m vor, so dass eine 4,75 m breite Fahrbahn realisiert werden kann. Für die zweite Kategorie E liegen die Parzellenbreite nur bei 6,50 m, so dass hier nur die 3,60 m breite Fahrbahn hergestellt werden kann.

Da es sich hier aber nur um untergeordnete Straßen handelt, die keinem Durchgangsverkehr unterliegen und dessen Anwohner als längste Entfernung zur breiteren Straße der nächst höheren Kategorie D lediglich 100 m (!) zurücklegen müssen, kann diese Fahrbahnbreite ausnahmsweise akzeptiert werden.

In einem solchen Straßenzug ist im übrigen auch nur mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 40 Fahrzeugbewegungen (!) auf diesem 100 m langen Abschnitt am Tag zu rechnen. Der Begegnungsfall dürfte folglich nur äußerst selten eintreten.

Aus diesem Grunde erscheint es derzeit auch nicht erforderlich, einen derartigen Straßenzug zur Einbahnstraße zu machen, was man bei einem höheren Verkehrsaufkommen sicherlich tun müsste. Vielmehr ist geplant die Zufahrten zu den Grundstücken entsprechend aufzuweiten, damit sich im Falle der Begegnung dort PKW hineinstellen können. So kann dennoch der Begegnungsfall verkehrssicher abgewickelt werden, ohne dass der Fahrer eines PKW im Extremfall gar 100 m zurücksetzen müsste.

Die Alternative zu einer solch schmalen Fahrbahn wäre, dass die Anwohner bereit sind weitere Streifen aus den Grundstücken zu veräußern, damit die Fahrbahn entsprechend verbreitert werden kann. Dies ist jedoch nicht der Fall, wie es die Grunderwerbsgespräche in der Vergangenheit gezeigt haben. Zudem haben ja selbst die politischen Gremien die 6,50 m breite Straßenparzelle für ausreichend erklärt, obwohl dies aus rein straßenbaulicher Sicht zu wenig ist.

Eine eher theoretische Alternative ist wohl das Zurückschwenken auf die konventionelle Entwässerungsform – die Erstellung einer Regenwasserkanalisation -, denn das hätte die Abänderung des Entwässerungssystems in allen Straßen zur Folge und erfordert außerdem Flächen für Regenrückhaltebecken außerhalb des Siedlungsgebietes, die auch nach jahrelangen zähen Verhandlungen nicht zu bekommen waren.

Unter diesen gegebenen Voraussetzungen und Abwägung aller Vor- und Nachteile stellt diese Planung das Optimum dar. Dabei ist die „Zick-Zack-Anordnung“ der Entwässerungsmulden oder als Folge davon die „Zick-Zack-Verschwenkung“ der Fahrbahn ein mehr oder weniger notwendiges Übel, je nachdem von welchem Standpunkt aus man es betrachtet.

Entlang der Straße befinden sich in unregelmäßigen Abständen die Grundstückszufahrten, die für die Anlage einer Sickermulde schon einmal ausscheiden. Hinzu kommt die Topographie, welche die Mulde eben dort bedingt, wo das Oberflächenwasser zusammenläuft. Hieraus ergibt sich nun, dass die Sickermulden einmal rechts oder auch einmal links der Fahrbahn zu liegen kommen, die Fahrbahn also im „Zick-Zack“ daran vorbei geführt wird.

Aber gerade das kommt doch auch dem zu Gute, was von den Anwohner immer wieder gefordert wird, nämlich eine Verkehrsberuhigung für ihren Straßenzug, weil doch allen Orten immer zu schnell gefahren wird. „Keiner hält sich an die Tempo-30“ – und dabei sind es nur die Anwohner selbst, die diesen Straßenzug passieren.

Somit ist hiermit auch ein Sicherheitsgewinn für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, wie Kinder und ältere Menschen verbunden, die eben keinen separaten Gehweg in dem ohnehin engen Straßenzug zur Verfügung haben.

Und in der Tat führt der derzeitige Straßenzustand mit einem absolut geraden und schmalen Asphaltband über mehrere hundert Meter dazu, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wirklich nicht eingehalten wird.

Was schließlich die Befahrbarkeit mit Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge betrifft, so gibt es grundsätzlich keine speziellen oder gar besondere Anforderungen an einen gewöhnlichen Straßenzug.

Geregelt wird dies im wesentlichen in der Niedersächsischen Bauordnung. Da die Feuerwehrfahrzeuge die nach der StVZO zulässigen Abmessungen nicht überschreiten, reicht für die Befahr- und Erreichbarkeit eine Breite von 3,00 m für die Fahrbahn aus. Die lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 3,50 m ist dabei ohnehin gegeben. Und dies ist als Zu- oder Durchfahrt bereits für Längen oder Entfernungen über 50 m hinaus zulässig.

Aber auch ein Feuerwehr- oder Rettungsfahrzeug kann sich im Extremfall einmal in eine Grundstückszufahrt stellen, um ein weiteres Fahrzeug passieren zu lassen oder gar selbst einen Wendevorgang auszuführen.

Schließlich besteht auch durch im Straßenzug parkende Fahrzeuge bei einer Fahrbahnbreite von 3,60 m keine Gefahr, denn die StVO verbietet ein Parken auf der Fahrbahn bzw. am Fahrbahnrand, sofern nicht mindestens eine Restbreite von 3,00 m zur gegenüberliegenden Seite verbleibt. Und das ist bei einer normalen PKW-Breite von 1,75 m innerhalb eines lediglich 3,60 m breiten Straßenzuges ohnehin nicht gegeben und auch für auswärtige Autofahrer erkennbar.

Aber auch in engen Altstadtgassen, die als Einbahnstraße ausgewiesen sind und auch schon einmal 200 m Länge erreichen, hätten man ja dann dieses beschriebene Szenario. Auch hier würde dann ja ein Notstand, was die Erreichbarkeit mit Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen betrifft, herrschen?

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die in der Petition erwähnten verkehrlichen Bedenken nicht begründet sind, da der zu erwartende Verkehr auf den Straßen im Ausbaubereich auch nach dem Ausbau sich problemlos wird abwickeln lassen.

Aussage:

Die Fahrbahnen werden aus Betonsteinpflaster hergestellt, was gegenüber dem jetzt vorhandenen Asphalt zu einer nachhaltigen Erhöhung des Lärmpegels durch den Straßenverkehr führt. Mit der Verlegung von Betonsteinpflaster dürften die zulässigen Lärmschutzwerte jedenfalls zur Nachtzeit überschritten werden.

Stellungnahme:

Obwohl die RiStWag für die Herstellung einer wasserundurchlässigen Verkehrsfläche nur die Option für Asphalt oder Beton als Straßenbelag bietet, ist von der Gemeinde dennoch die Ausführung in Pflasterbauweise vorgesehen.

Aufgrund der vorgenannten Verschwenkung der Straße, als Folge der einzig möglichen Anordnung der Sickermulden, entstehen in diesen Bereichen so genannte Zwickel oder Abseiten, die mit einem Fertiger, einer Maschine, die den Asphalt oder auch Beton einbaut, nicht zu erreichen sind.

Das bedeutet einen Handeinbau in diesen Bereichen, der sich letztendlich erhöhend auf die Ausbaubeitragskosten auswirkt. Wenn sich, wie sonst üblich, die Kosten für einen Pflaster- oder Asphaltoberbau in der Regel in der Waage halten, so schlägt in diesem Fall das Zünglein deutlich für den Pflasteroberbau aus.

Aber auch für die zukünftige Unterhaltung in dem Straßenbereich oder gar im Falle nachträglicher Aufgrabungen, für Hausanschlüsse, Reparatur von Leckagen o. .ä., ist der Pflasteroberbau die günstigere Wahl.

Nicht jede Firma ist in der Lage Asphalt einzubauen, aber jede Firma ist mit ihrem Personal in der Lage Pflastersteine ohne großartigen Maschineneinsatz wieder ordentlich hinzulegen und die Straße so zu verschließen, dass man später nichts mehr sieht. Auf einer Asphaltfläche sieht man anschließend immer einen Flecken.

Auch dies bedeutet einen Kostenvorteil, nicht nur im Falle einer späteren Unterhaltung, sondern bereits bei der erstmaligen Herstellung dieser Straßen, weil viel mehr Firmen sich an der Ausschreibung dieser Baumaßnahme beteiligen können und dadurch mehr Konkurrenz gegeben ist.

Zudem ist die Herstellung von Asphaltflächen, wie man sich sicherlich denken kann, ganz entscheidend vom Rohölpreis abhängig und dieser zeigt derzeit in der Tendenz nach oben.

Allerdings gelten die Pflasterstraßen nicht als wasserundurchlässig. Sie sind, aufgrund ihres Fugenanteils, bestenfalls als schwer wasserundurchlässig zu bezeichnen und entsprechen so zunächst einmal nicht den Forderungen der RiStWag.

Das hat auch die zuständige Genehmigungsbehörde, Untere Wasserbehörde des Landkreises Harburg erkannt, die bei Ausführung der Pflasterbauweise eine Folie unter dem Pflaster verlangte.

Eine Folie ist eine eher schlechte Art der Ausführung, wenn man die nachträglichen Aufgrabungen bedenkt. Besser lässt sich die Dichtigkeit gegenüber dem Untergrund, wenn dies nicht bereits in der oberen Deckschicht (Pflaster) geschieht, in der darunter liegenden Tragschicht gewährleisten. So soll diese Dichtigkeit gegenüber dem Untergrund durch hydraulische Bindemittel (Zement) in der Tragschicht, als sog. Hydraulisch gebundene Tragschicht (HGT), erzielt werden. Die Genehmigungsbehörde hat hierfür Ihre Zustimmung erteilt.

Dadurch entsteht natürlich ein weiterer Kostenaufwand, der sich aber mit rund 7,5 % Kostensteigerung absolut in Grenzen hält, wie es die Ausschreibungsergebnisse gezeigt haben und keinesfalls die Aufgabe aller anderen beschriebenen Vorteile rechtfertigt. Dabei ist das aber den Anforderungen an das Wasserschutzgebiet gezollt und keinesfalls der Abänderung der Ausführung von der Dichtungsfolie auf die HGT.

Nun wird aber weiter noch ins Feld geführt, dass ein Pflasteroberbau wesentlich mehr Lärm als eine Asphaltstraße verursacht und dadurch die zulässigen Lärmschutzwerte jedenfalls zur Nachtzeit überschritten werden.

Von den Pflastersteinen her gesehen gibt es unterschiedliche Qualitäten, die jede für sich eine andere Geräusentwicklung beim Überfahren erzeugt.

Die Überfahrgeräusche entstehen in den Pflasterfugen, den so genannten Fasen. Eine Fase ist vergleichbar mit einer Dreikantleiste, die man in den frischen Beton drückt. Je größer diese Leiste, um so stärker sind die Überfahrgeräusche. Nun gibt es auch unterschiedliche Fasen, die normalen Fasen, eine Minifase und eben gar keine Fase und damit auch keine Fuge im eigentlichen Sinne.

Hier sollen Pflastersteine verwandt werden, die keine Fase haben und somit die geringsten Überfahrgeräusche überhaupt erzeugen. Zudem beliebt dann auch kein Dreck und Unkraut in den Fugen hängen, was den optischen Eindruck trüben würde.

Was die Geräusentwicklung einer Pflasterfläche im Vergleich zum Asphalt betrifft, so gibt es hierzu bereits einige Abhandlungen und Gutachten, die sowohl von den Pflasterherstellern als auch von der Asphaltindustrie zum jeweils eigenen Nutzen aufgelegt wurden.

Zusammenfassend lässt sich dazu sagen, dass „moderne Betonsteinpflaster nicht mehr im Widerspruch zur Lärmbekämpfung stehen: im Gegenteil, eine Reihe moderner Produkte aus der Palette des Marktangebots an Betonpflastersteinen können zu einer Pflasterdecke verarbeitet werden, die ebenso leise ist wie innerorts übliche Asphaltbeläge“.

(Zitat aus „Geräuschemissionen auf Betonsteinpflaster“, von Heinrich Steven, FIGE GmbH, Forschungsinstitut Geräusche und Erschütterungen, Kaiserstraße 100, 5120 Herzogenrath – erschienen Februar 1992)

Die Überfahr- oder Rollgeräusche wachsen mit der Fahrgeschwindigkeit. Das Geräuschniveau hängt sowohl vom Reifen als auch vom Fahrbahnbelag ab. Unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur 30 km/h, der relativ geringen Frequentierung der Straßen mit Fahrzeugen überhaupt (kein Durchgangsverkehr) und ganz besonders erst zu Nachtzeiten sowie der Wahl eines Pflasterbelages, der keine Fase bzw. keine Fugen aufweist, werden in der Geräusentwicklung – und hier kann man wirklich nicht von Lärm sprechen – Ergebnisse erzielt, die einem Asphaltbelag ebenbürtig sind.

Viel schwerer wiegt die Lage des Gebietes der Maschener und Horster Heide mit der Nähe zu den Autobahnen im Westen und Norden (die viel befahrene A1 und A 7 und die relativ neue A 250) sowie der Güterumgehungsbahn im Süden und Osten, womit dieses Quartier förmlich von Lärmquellen nicht unerheblichen Ausmaßes eingeschlossen wird. Hier liegt das eigentliche Problem, das die Gemeinde Seevetal aber nicht lösen kann.

Aussage:

Die Planung sieht keinen separaten Fußweg mehr vor. Anstelle des vorhandenen Fußgängerweges entstehen links und rechts die Entwässerungsmulden, die für Fußgänger nicht mehr begehbar sind. Die Benutzung der einheitlichen Fahrbahn als Fußweg stellt für Fußgänger ein nicht zu vertretendes Sicherheitsrisiko dar, insbesondere für Mütter mit kleinen Kindern und ältere Menschen.

Stellungnahme:

In der ursprünglichen konventionellen Planung von 1974 waren noch einseitig angeordnete Gehwege zur Ausführung vorgesehen. In den 80er Jahren dann wurde vom Ortsrat selber der bisher vorgesehene Ausbauquerschnitt verfeinert. Die lediglich 6,5 m breiten Straßen sollten danach keinen eigenen Gehweg mehr bekommen. Dieser war nur noch für die übergeordneten Straßen vorgesehen. Anfang 1990 wird schließlich vom Fachausschuss, nachdem die Entscheidung eine nur noch 6,50 m breite Straße haben zu wollen gefallen ist, als Querschnitt die Straße mit der Sickermulde definiert. Somit war zumindest für die kleinen Strassen die Anlage eines separaten Gehweges passé.

Dieser ist aber, wie bereits angesprochen, aus heutiger Sicht nicht mehr erforderlich. Die Ausweisung des gesamten Quartiers als eine Tempo-30-Zone und die Verschwenkung der Fahrbahn, als anfänglich nicht beabsichtigtes verkehrsberuhigendes Element, eröffnet dem Straßen-

bauer die Möglichkeit den so genannten „Mischquerschnitt“ umsetzen zu können. Damit sind von der baulichen Seite her alle Vorkehrungen getroffen, dass sich auch Mütter mit kleinen Kindern und ältere Menschen im Straßenraum sicher bewegen können. Dabei darf man aber das nur relativ geringe Verkehrsaufkommen auch nicht ganz außer Acht lassen.

Auch die Polizeiinspektion hält den Ausbau von Straßen in Wohngebieten in der Form, bei der auf die Anlage gesonderter Gehwege verzichtet wird und demzufolge alle Verkehrsarten auf einer gemeinsamen Fläche stattfinden, für eine geeignete und bewährte Variante. Nichts beantwortet diese Frage schlüssiger als die Erfassung und Auswertung der registrierten Verkehrsunfälle im Zeitraum der letzten fünf Jahre im Landkreis Harburg. Die Erfahrungen zeigen und die Statistik belegt, dass die Verkehrsteilnehmer in solchen Bereichen ein angemessenes und situationsgerechtes Verhalten praktizieren, wie es die zahlreichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung gebieten.

Aussage:

Die Entwässerungsmulden mit einer Tiefe von teilweise sogar bis zu 50 cm sind eine tödliche Gefahr für spielende Kinder, die nach starken Regenfällen darin ertrinken können. Eine Absicherung der Entwässerungsmulden ist offenbar nicht vorgesehen.

Stellungnahme:

Versickerungsmulden haben in der Regel eine Tiefe von 1/5 ihrer Breite. In der vorliegenden Planung sind Tiefen von bis zu 40 cm vorgesehen, wobei diese Mulden dann Breiten von 2,75 m oder auch mehr erhalten.

Diese bemängelten Tiefstellen befinden sich grundsätzlich nicht in jeder Mulde, sondern nur an den jeweiligen Tiefpunkten der Straßen. Grundsätzlich sind aber alle Mulden mit sehr flachen Böschungen ausgebildet.

Wegen eines nicht realisierbaren Notüberlaufes muss als Berechnungsgrundlage für die Größe und Abmessung der Versickerungsmulden ein Starkregenereignis zugrunde gelegt werden, das eine entsprechende Sicherheit gegen Überflutungen bietet. Dies ist für diesen Fall das 30-jährige Regenereignis (theoretisch einmal in 30 Jahren vorkommend). Für dieses Regenereignis ergeben sich die Muldenflächen und -tiefen, die hier als gefährlich, ja sogar tödlich, deklariert werden.

Die regelmäßig auftretenden Regenereignisse sind von ihrer Intensität her so gering, dass die Mulden nur zu einem geringen Teil mit Wasser gefüllt sind, welches innerhalb kürzester Zeit, aufgrund des sehr gut versickerungsfähigen Bodens, versickert ist.

Bei entsprechenden Starkregenereignissen, durch die die Mulden auch in seltenen Fällen einmal nahezu vollständig gefüllt werden können, spielen Kinder erfahrungsgemäß nicht draußen. Schätzungsweise 1 Stunde nach einem 30-jährigen Regenereignis, welches in der Regel die Vollenfüllung der Mulden liefert, ist das Wasser auch wieder versickert, so dass nur eine grüne Fläche übrig bleibt.

Vergleichend ist anzuführen, dass in den besonders zu schützenden Bereichen von Kinderspielflächen stehende Wasserflächen (ohne weitere Größenbegrenzungen) von Tiefen bis zu 40 cm zulässig sind, ohne dass Sicherungsmaßnahmen vorzunehmen sind.

Voraussetzung ist lediglich, dass flache Böschungen angelegt werden, so dass die Kinder leicht wieder aus den Wasserbereichen herauskommen können.

Grundsätzlich gelten diese Vorschriften nicht für Kleinstkinder (0 - 3 Jahre), diese dürfen sich nicht unbeaufsichtigt im öffentlichen Bereich aufhalten (Aufsichtspflicht der Eltern). Kinder sollen und müssen Gefahren stufenlos erlernen, um mit ihnen umgehen zu lernen; dieses Prinzip findet auch auf Kinderspielflächen Anwendung.

Nun befinden sich die Mulden hier nicht im besonders schützenswerten Bereich von Kinderspielflächen, so dass diese Regelungen hier nicht direkte Anwendung finden, es bleibt aber festzustellen, dass die vorgesehenen Mulden, die nach ca. 1 Stunde kein Wasser mehr führen, über den Forderungen von Kinderspielflächen liegen und hier somit keine Gefahren geschaffen werden, die gegen geltendes Recht verstoßen.

Auch der Aspekt der Ökologie sollte nicht vernachlässigt werden, denn durch die Versickerung des Oberflächenwassers wird das Gut Wasser geschützt und für nachfolgende Generationen erhalten.

Auch entspricht die Anlage von Mulden ohne Sicherungseinrichtungen den allgemein anerkannten Regeln der Technik und findet bundesweit in der hier vorgesehenen Form Anwendung.

Aussage:

Das System der Entwässerung der Fahrbahn mittels Wasserleitborden dürfte insbesondere im Herbst bei starkem Laubfall nicht funktionieren, weil sich die Öffnungen zusetzen. Die Folge: Das Wasser steht auf der Fahrbahn und kann nicht abfließen. Es fragt sich: welche Referenzen der Gemeinde vorliegen, dass sich dieses System in der Praxis bewährt hat?

Stellungnahme:

Damit die Versickerung des Straßenverkehrsflächenwassers im Wasserschutzgebiet einwandfrei funktioniert, müssen die Sickermulden mit mindestens 20 cm Oberboden belegt und entsprechend begrünt, bepflanzt werden.

So soll sichergestellt werden, dass durch die belebte Bodenzone (Wurzelraum) ein Reinigungseffekt erzielt wird, bevor das Wasser gänzlich in den Untergrund versickert und somit unwiederbringlich in das Grundwasserreservoir eindringt.

Das funktioniert natürlich nur, wenn diese Flächen dem eigentlichen Verkehrsraum, beispielsweise durch Hochborde, entzogen werden. Ansonsten würden die Reifenspuren im aufgeweichten Boden sehr schnell die belebte Bodenzone verletzen und die Reinigung gänzlich unterbinden.

Gewöhnliche Hochborde kann man dann natürlich nicht verwenden, denn diese würden kein Wasser mehr in die Mulden lassen. Dafür hat man die so genannten Wasserleitborde entwickelt. Diese Wasserleitborde haben Öffnungen, durch die das Verkehrsflächenwasser ungehindert in die Mulden gelangen kann.

Die Öffnungen der Wasserleitborde sind in einem Abstand von 70 cm angeordnet, haben eine Breite von 30 cm und sind nach oben offen. Laub schwimmt grundsätzlich auf, so dass das Wasser immer noch darunter abfließen kann.

Die ansonsten üblicherweise mit den Regenwasserkanälen verwendeten Regenabläufe sind in der Regel in Abständen von 40 – 50 m angeordnet und haben Roste mit Stababständen von 2,50 – 5,00 cm, die regelmäßig aufgrund des starken Laubfalls verstopfen, welches sich auf den Rosten absetzt und die innen liegenden Schmutzfängeimer verstopft.

Mit den Wasserleitborden werden 10 mal so große Öffnungen in einem Abstand von 70 cm verwendet, die durch Laub nicht verstopfen können.

In der Praxis hat die Gemeinde Seevetal die Wasserleitborde bislang nicht eingesetzt, was aus der Tatsache resultiert, dass selten ausreichend Platz in den Seitenräumen für Mulden vorhanden ist und oftmals wesentlich teurere Regenwasserkanäle verlegt werden müssen.

Auch bieten nicht alle Gebiete in der Gemeinde, aufgrund der Geologie, ein so hohes Potenzial an Versickerungsvermögen, als das man es sinnvoll und gewinnbringend für den Bürger einsetzen könnte.

Generell sind Wasserleitborde ein gängiges, praxisgerechtes System, das einen wesentlich geringeren Unterhaltungsaufwand hat, als die üblichen Regenabläufe.

Aussage:

Es gibt nach der Planung der Gemeinde auch keine Möglichkeit mehr für Besucher ihre Fahrzeuge auf dem jetzt vorhandenen Fußweg/Seitenstreifen zu parken. Größere Feiern sind für Anlieger, die auf ihrem eigenen Grundstück keine 10 bis 20 Pkw's abstellen können, und das dürften 99% der Grundstückseigentümer sein, nach der vorliegenden Planung wohl zukünftig nicht mehr möglich, da weder in den angrenzenden Straßen, die in gleicher Weise ausgebaut werden sollen, noch überhaupt Parkmöglichkeiten in einem Umkreis von 1.000 m bestehen. Neue Parkmöglichkeiten sind unseres Wissens nicht vorgesehen.

Stellungnahme:

Die Möglichkeiten des StVO-gerechten Parkens wurden bereits zuvor kurz angesprochen.

Der Planung nach sollen die Anlieger- und Sammelstraßen mit maßgebender Erschließungsfunktion, wie Birkenhorst, Drosselweg, Immenweg und Fachenfelder Weg usw. in einer Breite von 4,75 m ausgebaut werden. Die übrigen Straßen mit Anliegerverkehr mit maßgebender Aufenthaltswirkung z.B. Meisenweg und Finkenweg erhalten eine Breite von 3,60 m.

Für die Ermittlung der erforderlichen Straßenbreiten werden die PKW generell mit einer Breite von 1,75 m und ein LKW mit 2,50 m veranschlagt.

Parkt ein PKW am Fahrbahnrand einer Sammelstraße verbleiben noch 3,00 m für den vorbeifahrenden Verkehr. Damit ist gegeben, dass die Straße, auch von Lkw, noch befahren werden kann, wenn Fahrzeuge am Fahrbahnrand stehen. Dies ist nach der StVO zulässig.

In den kleineren Anliegerverkehrsstraßen mit maßgebender Aufenthaltswirkung ist es in der Tat nicht möglich, am Fahrbahnrand zu parken. Ein parkender PKW würde bereits die Hälfte der 3,60 m breiten Fahrbahn beanspruchen, womit die Vorbeifahrt eines weiteren PKW bereits erhebliche Probleme verursachen würde (Engstelle), von der Zulässigkeit gemäß der StVO einmal ganz abgesehen.

Aber gerade durch die in maximal 100 m Entfernung liegenden Sammelstraßen gibt es nach wie vor ausreichend Parkmöglichkeiten für Besucher. Diese Plätze liegen natürlich nicht dicht vor der eigenen Haustür, sollten aber dennoch nicht gegen die erfolgreiche private Feier sprechen.

In etwas weiterer Entfernung gibt es zudem eine sehr breite Straße (Fachenfelder Weg), die nach noch vorzunehmenden Ausbau mit entsprechenden Längs- oder sogar Schrägparkständen versehen werden könnte. Hier könnte zusätzlich Parkraum geschaffen werden, sollten die Sammelstraßen diesen Parkdruck zukünftig nicht aufnehmen können.

Wahrscheinlich muss man aber noch nicht einmal feste Parkstände dort einrichten, denn die derzeit unbefestigten Seitenstreifen sind so breit, dass sie bereits jetzt Sickermulden und Parkstände ohne weiteres aufnehmen könnten. Für diese Fälle könnte zwar nicht in der Entwässerungsmulde, so aber doch auf den auf der anderen Straßenseite liegenden unbefestigten Seitenstreifen geparkt werden.

Eine Möglichkeit, das Parken auch in diesen kleinen Straßen zu ermöglichen, hätte sich nur durch den Ankauf weiterer privater Flächen von den Anliegern zur Straßenverbreiterung ergeben, was jedoch aus den vorgenannten Gründen nicht realisierbar war.

Und schließlich gibt auch die EAE, die Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen, einen Richtwert für öffentlich in einem Straßenzug vorzuhaltende Parkstände vor.

Danach ist in Baugebieten ohne private Stellplatzdefizite, also überall dort, wo die 1,5 Stellplätze pro Wohneinheit auf den privaten Grundstücken realisiert werden können, und das dürfte in diesem Gebiet durchgängig möglich sein, für Besucher und Lieferanten in der Regel im öffentlichen Bereich lediglich eine Parkmöglichkeit für etwa 3-6 Wohnungen zur Verfügung zu stellen.

Bezogen auf den bereits erwähnten 200 m langen Straßenabschnitt des Finkenweges, zwischen Drosselweg und Birkenhorst, müssten dort dann maximal 5 öffentliche Stellplätze vorgehalten werden. Zuzüglich der obligatorischen 1,5 Stellplätze auf dem eigenen Grundstück käme man bestenfalls auf 7 Parkplätze insgesamt, keinesfalls aber auf die 10 bis 20 PKW geforderten, die zur privaten Feier eingeladen sind.

Aussage:

Dem geplanten Straßenausbau werden allein im 1. Bauabschnitt (etwa die Hälfte des rot markierten Bereichs) schätzungsweise 150 Bäume (allein ca. 60 Bäume in der Straße Birkenhorst zum Opfer fallen, was obendrein zu einer nachhaltigen Verschlechterung des Straßenklimas gerade in den Sommermonaten führt. Hinzu kommen die Folgeschäden an der Vegetation durch Zerstörung des Wurzelwerkes infolge der Bauarbeiten in den nächsten Jahren, erfahrungsgemäß mindestens in gleicher Größenordnung, da viele Anlieger in ihren Vorgärten noch über einen umfangreichen alten und schützenswerten Baumbestand verfügen (Heide- und Waldsiedlungscharakter).

Stellungnahme:

Gerade im Bereich der Straßengrundstücke, die nachträglich für die Straßenparzellenverbreiterung von ursprünglich 4 m auf 8 m Breite bzw. 4 m auf schließlich 6,5 m Breite gekauft wurden, befindet sich derzeit noch ein Baumbestand.

Dieser Baumbestand kann jedoch so nicht erhalten werden, da er sich nicht in die erarbeitete Planung integrieren lässt. Das hängt einerseits mit Höhenunterschieden im Bereich der Bäume zur derzeit vorhandenen Fahrbahn und andererseits mit der Lage der Bäume im Bereich der geplanten Entwässerungsmulden, deren Standort nur bedingt variabel ist, zusammen.

Das führt nach heutiger Planung dazu, dass im 1. Bauabschnitt (etwa die Hälfte des rot markierten Bereichs) ungefähr 64 Bäume und nicht etwa 150 Stück zu fällen sind. In der Straße Birkenhorst sind es 43 Stück. Im Schwalbenweg 3, im Drosselweg 5, im Finkenweg 1 und im insgesamt Wabenweg 12 Bäume, die dem Ausbau sozusagen zum Opfer fallen.

Aber es werden nicht nur Bäume gefällt. Überall dort, wo die Planung es zulässt, werden in Längsrichtung zwischen den Mulden auch neue Bäume angepflanzt werden. Dies wird aber nicht in dem Umfang möglich sein, wie es der Anzahl der entfernten Bäume entspricht. Allerdings können weitere Ersatzanpflanzungen in breiteren Straßenzügen, wie beispielsweise im Fachenfelder Weg vorgesehen, vorgenommen werden, um hierfür einen Ausgleich zu schaffen.

Im Bereich der Bäume jedenfalls, die erhalten werden können, gebietet allein die RAS LP 4 (Richtlinie für die Anlage von Straßen, Landschaftspflege, Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen), dass Arbeiten im Bereich des Wurzelwerkes von Bäumen nur unter besonderen Vorkehrungen ausgeführt werden. Obwohl diese Richtlinien nur für die Bundesfernstraßen verbindlich eingeführt wurden, so sind sie doch auch eine willkommene und empfohlene Richtschnur für Arbeiten auch im Bereich der Gemeindestraßen. Dies spiegelt sich auch in der Ausschreibung zu diesem Vorhaben wider (z.B. in der Position "Mantel mit Polsterung zum Schutz des Baumstammes vor mechanischer Beschädigung" und „Wurzelschutz als Schutzmaßnahme vor Abgrabung im Wurzelbereich von Bäumen“).

Aussage:

Das gesamte Konzept, welches der Planung zugrunde liegt ist somit bereits im Ansatz verfehlt, weil es der gegebenen Situation der vorhandenen kleinen Straßen, die ihre Aufgaben in Bezug auf die verschiedenen Nutzungsformen gegenwärtig aber vollumfänglich erfüllen, nicht gerecht wird.

Die Gemeinde versucht die angebliche Notwendigkeit des Straßenausbaues mit dem bestehenden Trinkwasserschutz (Zone III b) zu begründen. Abgesehen davon, dass das Wasserschutzgebiet in der jetzigen Form bereits seit 18 Jahren unverändert besteht, ohne das die Gemeinde die Notwendigkeit zu einem Straßenausbau sah, zwingt das seit 18 Jahren bestehende Wasserschutzgebiet schon deshalb nicht zu dem geplanten Straßenausbau, weil die vorhandenen Anlagen nach § 6 der Verordnung über das Wasserschutzgebiet vom 09. Juni 1988 Bestandsschutz genießen und daher von der Gemeinde auch weiterhin ordnungsgemäß unterhalten werden können, was die Gemeinde aber schon seit Jahren nicht mehr tut.

Stellungnahme:

§ 6 der Wasserschutzgebietsverordnung:

Anlagen, die beim Inkrafttreten dieser Verordnung rechtmäßig vorhanden sind, jedoch den Vorschriften des § 4 nicht entsprechen, bleiben weiter zugelassen. Der Landkreis Harburg kann jedoch von Amts wegen oder auf Antrag des Wasserwerkträgers jederzeit die Änderung oder Beseitigung verlangen, wenn der Zweck dieser Verordnung es erforderlich macht. Die Vorschriften des § 51 NWG bleiben unberührt.

Der § 6 der Schutzgebietsverordnung besagt, dass vorhandene Anlagen einen Bestandsschutz erhalten, sofern nicht der Landkreis Harburg als Wasserbehörde von Amts wegen oder auf Antrag der Wasserwerksträger jederzeit die Änderung oder Beseitigung verlangt.

Bereits im Antragsverfahren zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes (24.04.1985) war die Diskussion um die Rechtmäßigkeit bzw. den Bestandsschutz für die Sickerschächte entbrannt.

Die Gemeinde Seevetal hat versucht für diese Sickerschächte einen Bestandsschutz zu erlangen. In einem weiteren Erörterungstermin am 04.02.1986 zwischen der Unteren Wasserbehörde (UWB), dem Antragsteller und der Gemeinde Seevetal wurden die Sickerschächte bereits als nicht ordnungsgemäße und nicht rechtmäßige Entwässerungseinrichtungen bezeichnet und langfristig die technische Umgestaltung der Entwässerung unter Verzicht auf und Rückbau der Sickerschächte verlangt.

Bereits einen Tag (10. Juni 1988) nach Inkrafttreten der Wasserschutzgebietsverordnung hat der Landkreis Harburg an die langfristige Umgestaltung der Oberflächenentwässerung erinnert und diese angemahnt. Ihm war allerdings auch klar, dass der Gemeinde Seevetal, aufgrund des rückständigen Grunderwerbs, sowohl für ausreichend breite Straßenflächen, als auch für weitere Regenrückhalteeinrichtungen, die Hände gebunden waren. Aus diesem Grunde wurde ihr stillschweigend Aufschub gewährt.

Dass dieser Aufschub nunmehr 18 Jahre überdauert hat, damit hat wohl letztendlich keiner der Beteiligten gerechnet. Dennoch kann dies nicht die Rechtfertigung dafür sein, diesen Zustand noch weitere Jahre zu dulden bzw. aufrecht zu halten.

Die Entwässerung befestigter Verkehrsflächen mittels Versickerung ist heute gängige Praxis. Mit Einführung des Regelwerkes der Abwassertechnischen Vereinigung (ATV) in Form des Arbeitsblattes A 138 (Januar -1990) wurde als allein zulässige Form für diese Versickerung, die Versickerung über die belebte Bodenzone erklärt. Die Versickerung über Sickerschächte ist danach auch außerhalb der Wasserschutzgebiete, also überall, nicht zulässig. Ferner ist aber auch der Verzicht auf eine ordnungsgemäße Entwässerungseinrichtung überhaupt, im Sinne der Verordnung ebenso nicht zulässig.

In dem ATV- Arbeitsblatt A 138 werden auch bereits Grundsätze aus der RiStWag aus dem Jahr 1982 aufgegriffen. Bereits 1982 war die Versickerung von Straßenwasser über Schluckbrunnen oder Schluckstränge ohne Vorbehandlung unzulässig. Dies galt nicht nur für bereits festgesetzte

Schutzgebiete, sondern auch für allgemein zur Trinkwassergewinnung genutzte Areale ohne Schutzgebietsausweisung als prophylaktische Maßnahme.

Das wird auch als Geltungsbereich in der Richtlinie so definiert. „Die RiStWag gelten auch für Gebiete, die der öffentlichen Wassergewinnung dienen oder dafür vorgesehen sind, für die aber noch keine Schutzzonen festgesetzt worden sind.“

Es lässt sich somit auch mit Fug und Recht behaupten, dass diese Anlagen vor Inkrafttreten der Wasserschutzgebietsverordnung nicht rechtmäßig vorhanden waren und insofern genießen diese in Anlehnung an § 6 der Verordnung auch keinen Bestandsschutz.

Wenn auch diese Anlagen bisher stillschweigend geduldet wurden, so wurde doch bereits anfangs mit der UWB festgelegt, dass mindestens einmal jährlich eine gründliche Reinigung der Sickerschächte vorzunehmen ist. So soll mindestens eine Akkumulation von Schadstoffen in von Verkehrsflächen abgeschwemmten und im Schacht angesammelten Materials verhindert werden.

Der Vorwurf die Gemeinde vernachlässige die Sickerschächte, um die Notwendigkeit der Neuordnung der Oberflächenentwässerung mehr Nachdruck zu verleihen ist schlicht weg unberechtigt.

Aussage:

Unabhängig davon wird das Trinkwasser von der Maschener Anlage aus einem sog. Tiefen Grundwasserkörper gefördert, der laut Gutachten des Wasserbeschaffungsverbandes vom 21. Dezember 1979 von „undurchlässigen Schichten genügender Mächtigkeit“ überlagert wird und zudem dem sog. „artesischen Druck“ unterliegt und in Richtung Saugbrunnen fließt. Selbst wenn also die Deckschichten an irgendeiner Stelle durchstoßen werden, würde der artesische Druck das Wasser nach oben pressen. Bildlich vereinfacht ist der Effekt der gleiche, wie wenn man in einen Gartenschlauch ein Loch stößt, das Wasser spritzt heraus, es kann aber keine Verschmutzung durch die Öffnung in das durch den Schlauch fließende Wasser hinein gelangen.

Stellungnahme:

Es ist richtig, dass im Bereich der Brunnenfassung und der Ortslage Maschen eine Deckschicht von genügender Mächtigkeit über dem genutzten Grundwasserleiter vorhanden ist. Deshalb wurde im Gutachten von 1979 auf die Ausweisung einer engeren Schutzzone II verzichtet.

Diese Aussage trifft aber nur auf den Ortskern Maschen zu und nicht auf das weiter nach Süden angrenzende Einzugsgebiet, in welchem sich das Ausbaugbiet der Maschener und Horster Heide befindet.

Bereits im Gutachten von 1979 zur Schutzgebietsausweisung hat der Geologe auf die ungenügende Bohrdatendichte in Richtung Süden hingewiesen und die nachstehende Aussage getroffen:

„Die Verfolgung des bei den bekannten Untergrundaufbaus in den nach Süden anschließenden Raum ist im Einzelnen nicht möglich, weil es an entsprechenden Bohrdaten fehlt. Die allgemeine Vorstellung ist die, dass der Entnahmeaquifer in dem interessierenden Gebiet praktisch durchgehend ausgebildet ist, wenn auch wahrscheinlich in der Weise, dass in Teilgebieten stratigraphisch anders einzuordnen aber in hydraulischem Kontakt stehende Sande funktionell an die Stelle der im Norden ausgebauten treten. ... Schwerdurchlässige Deckschichten sind vermutlich in einem großen Teil des Einzugsgebietes vorhanden. Mit einzelnen örtlichen Unterbrechungen bzw. direkten Verbindungen zwischen den Stockwerken muss gerechnet werden.“

Diese Aussage von 1979 beinhaltet die Vermutung des Geologen, dass die schützenden Deckschichten nach Süden möglicherweise auskeilen oder teilweise durch Sandeinschlüsse (sog. hydraulische Fenster) durchstoßen werden. Schadstoffeinträge können somit den genutzten

Grundwasserleiter erreichen und müssen durch die Schutzgebietsverordnung vorsorglich verhindert werden.

Der Wasserbeschaffungsverband Harburg (WBV) hat zwischenzeitlich, als Voraussetzung für die turnusmäßige Erneuerung der wasserrechtlichen Erlaubnis zur Entnahme von Grundwasser (Bestätigung der bisher genehmigten Fördermenge), ein neues Gutachten in Auftrag gegeben.

Als ein Teilergebnis kann festgestellt werden, dass die Vermutungen aus dem Gutachten von 1979 zutreffen, die Deckschichten keilen tatsächlich nach Süden aus. Ab dem Geesthang (Höhe der Straßen „Unner de Bult“ bzw. der Autobahn A 250) verschwinden die Deckschichten oder sind nur noch so dünnmächtig, dass von einer durchgängigen Schutzwirkung nicht mehr auszugehen ist. Gerade hier im Süden befindet sich das Ausbaugebiet der Maschener und Horster Heide und nicht dort wo gute und mächtige Deckschichten vorhanden sind.

Die Annahme, dass der im Förderbrunnen festgestellte artesische Überdruck von ca. 2,0 m über Gelände eine Schutzfunktion darstellt ist eingeschränkt richtig, denn dieses stimmt nur für die Lage der Förderbrunnen im Ortskern Maschen. Weiter in Richtung Süden steigt das Gelände (Erdoberfläche) mit dem Sprung zur Geest deutlich stärker an als vergleichsweise die Grundwassergleichen.

Hier im Ausbaugebiet gibt es Geländehöhen von 5 bis 10 m über dem Grundwasserspiegel. Der Grundwasserspiegel wäre hier also nicht generell mehr unter Überdruck. Dort wo die Deckschichten fehlen oder durchlöchert sind, kann es einen freien Grundwasserspiegel geben, somit ist die bildhafte Beschreibung eines Loches im Gartenschlauch für das Planungs- und Ausbaugebiet der Maschener und Horster Heide nicht zutreffend.

Dieser Sachstand wurde der Interessengemeinschaft am 24.10.2006 in einer 3-stündigen (!) Informationsrunde beim Wasserbeschaffungsverband Harburg eingehend erklärt.

Aussage:

Darüber hinaus hat die Gemeinde bis heute nicht nachgewiesen, dass sich die Wasserqualität im Einzugsgebiet des Maschener Brunnens verschlechtert hat. In dem Gutachten des Wasserbeschaffungsverbandes vom 21. Dezember 1979 wird explizit festgestellt, dass bis dato chemische Untersuchungen von Wasserproben aus dem Brunnen keine Hinweise auf eine anthropogene Beeinträchtigung des genutzten Grundwassers ergeben haben. Da der Wasserbeschaffungsverband die Trinkwasserqualität in regelmäßigen Intervallen prüft und offenbar bis heute keinerlei Beeinträchtigung, geschweige denn eine Verschlechterung festgestellt hat, ist überhaupt nicht nachvollziehbar, dass der gegenwärtige Zustand der Straßen die Qualität des Trinkwassers überhaupt beeinflussen kann. Das Bestehen des Wasserschutzgebietes kann den geplanten Straßenausbau somit nicht rechtfertigen!

Stellungnahme:

In der geologischen Stellungnahme zur Wasserschutzgebietsausweisung von 1979 wurde abschließend die nachstehende Aussage getroffen:

„Aus den uns bekannten Ergebnissen der chemischen Untersuchung von Wasserproben aus den Brunnen ergeben sich keine Hinweise auf eine anthropogene Beeinträchtigung des genutzten Grundwassers“.

Damit sollte zum Ausdruck gebracht werden, dass zum Zeitpunkt der Stellungnahme von 1979 die Grundwasserförderbrunnen im Ortskern Maschen keinen Hinweis auf eine durch den Menschen verursachte Grundwasserverunreinigung ergaben. Aufgrund der Reinheit des gefördert Wassers war die beabsichtigte Schutzgebietsausweisung in jedem Fall lohnenswert. Eine entsprechende Vorbelastung hätte unter Umständen den Verzicht auf eine weitere Förderung bedeuten können.

Das bedeutet natürlich nicht, dass das geförderte Grundwasser auch zukünftig in diesem reinen Zustand verbleibt, da Verschmutzungen, sofern sie über die Oberfläche eingetragen werden schon einmal mehrere Jahrzehnte Infiltrationszeit benötigen, bevor sie messbar am Förderbrunnen ankommen.

Man hat hier also nicht sofort eine Reaktion auf seine Aktion, sondern muss hier eine Daseinsvorsorge für zukünftige Generationen betreiben.

Wie jeder Wasserwerksbetreiber so hat auch der WBV Harburg in Maschen so genannte Vorfeldmessstellen. Diese Vorfeldmessstellen zeigen lange vor dem Erreichen des Wasserwerkes Belastungen im Grundwasser an, die eines Tages zu Problemen bei der Trinkwasserförderung führen könnten.

Eine solche Vorfeldmessstelle befindet sich im Zustrom der ehemaligen Altlast Horster Landstraße. Diese Zustrommessstelle soll die unbeeinflusste Grundwasserqualität vor der Passage des Untergrundes unterhalb der Altlast messen, um später eine Input-/ Outputbetrachtung durchführen zu können. Diese Messstelle liefert also allgemeine Zustandsanalysenwerte des Grundwassers für diesen Bereich.

Wie in der Informationsveranstaltung vom 24.10.2006 bei dem WBV bekannt gegeben wurde, sind an dieser Messstelle Nitratwerte in Höhe von 30 mg/l und 80 mg/l gemessen worden.

Weil sich bisher die Nitratwerte im Wasserwerk < 1 mg/l bewegen, kann man behaupten, dass das Grundwasser im Zustrom zum Wasserwerk nicht frei von anthropogenen Einflüssen ist, weil die Nitratwerte nun mal aus häuslichen Kleinkläranlagen, Kleingärten oder auch der Landwirtschaft stammen.

Es ist also keine Veränderung im ausgelieferten Trinkwasser vorhanden, es gibt aber Hinweise, dass Beeinflussungen sozusagen unterwegs sind. Wie diese sich auswirken können, das lässt sich derzeit nur schwer abschätzen. Hydraulische Modellrechnungen an einem gut erforschten Grundwasserleiter lassen diesbezüglich Aussagen zu. Derartige Berechnung für diesen Grundwasserleiter gibt es derzeit nicht.

Im Sinne des Grundwasserschutzes und des Besorgnisgrundsatzes gemäß der gültigen Rechtsprechung und in Verbindung mit der EU-Wasserrahmenrichtlinie ist eine Planung einer neuen Oberflächenentwässerung mit einer einkalkulierten Grundwasserverschlechterung nicht vereinbar und keinesfalls genehmigungsfähig und schon gar nicht zeitgemäß im Sinne einer Daseinsvorsorge für die nächsten Generationen.

Seevetal, den 01.12.2006



Schwarz
(Bürgermeister)