

Beiträge für den Straßenbau (Nr. 86)

Letzte Aktualisierung Dienstag, 1. Oktober 2019

Interview mit dem Landesvorsitzenden der BVB / FREIE WÄHLER Péter Vida

HK-J: Herr Vida, zunächst einmal herzlichen Glückwunsch zu dem überzeugenden Wahlergebnis, mit dem die BVB / FREIE WÄHLER nun in Fraktionsstärke in den

Brandenburger Landtag eingezogen sind. Ihr gewonnenes Direktmandat ist sozusagen das Sahnehäubchen obendrauf. Für endlose Feiern ist leider keine Zeit vorhanden. Das Leben geht weiter und die Bürger haben nach wie vor zahlreiche Fragen. Viele bewegt, wie es nun mit dem Straßenbau weitergeht, nachdem das Kommunalabgabengesetz zu diesem Thema in Kraft getreten ist.

Péter Vida: Danke für die Blumen. Tatsächlich stehen vor uns nun im Landtag viele Themen an, die gelöst werden müssen.

Das Hauptproblem scheint zu sein, dass viele Verantwortliche mit den Begriffen je nach eigener Ansicht um sich werfen. Da wird von Sandstraßen gesprochen, von grundhaftem Ausbau, von gewidmeten Straßen und so weiter. Wie sehen Sie dieses Problem?

Zunächst sollten wir die Begriffe klären:

Wir sprechen einerseits von der Art des Ausbaus und andererseits von der Art der Straßen.

Das geänderte Kommunalabgabengesetz betrifft ab den 1. Januar 2019 alle Straßen, Wege und Plätze, die ausbaufähig, d.h. gewidmet sind.

für den Straßenbau sind nun abgeschafft, die für die Erschließung von Straßen unterliegen noch dem Baugesetzbuch und gelten weiterhin.

Deshalb sollten wir zunächst klären, in welchen Fällen es sich um eine Straßenerschließung und in welchen um einen Straßenbau handelt.

Die Erschließung von Straßen ist im Baugesetzbuch geregelt und nach heutiger Rechtsprechung für jeden Anwohner, in der Regel der Eigentümer, beitragspflichtig.

Straßenbau bedeutet, dass eine bereits erschlossene bzw. gewidmete Straße ausgebaut wird. Dabei ist der Zustand der Straße zunächst unerheblich. Dafür fallen nun nach dem geänderten Kommunalabgabengesetz die Beiträge weg. Davon betroffen sind alle Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Bau durchgeführt werden, also auch das begleitende Straßengrün, die Beleuchtungsanlagen, Fußwege usw. Ausgenommen sind Neuerschließungen von Gewerbe-, Wohngebieten mit dazugehörigen Straßen und Grundstückszufahrten, die beitragspflichtig bleiben.

Es ergibt sich die Frage, wann man von einer vorhandenen Straße sprechen kann, die dann tatsächlich ausgebaut wird.

In der Regel handelt es sich in den Kommunen um durchschnittlich zwei Drittel Straßenbau und nur um ein Drittel Erschließung, das heißt um erstmalige Herrichtung einer Straße.

Wie ist das zu beurteilen, wenn es sich um Sandstraßen handelt, die bereits seit Jahrzehnten existieren?

Dazu gibt es vom Bundesverwaltungsgericht aus dem Jahre 2007 ein Urteil, das besagt, dass diese Straßen als erschlossen zu betrachten sind, wenn sie nach damaligen Ausbauepflogenheiten hergerichtet wurden. Als Indiz

dienen zum Beispiel Unterlagen der Bürger, nach denen ein Familienmitglied bereits früher einmal die sogenannte "Pflasterkasse" bezahlt hat. Sind solche Unterlagen in der Familie nicht vorhanden, dann können die Bürger oder ein Fraktionsmitglied, an das sich die Bürger wenden, Archiveinsichtsansträge in den Kommunen, Kreisen, früheren Kreisstädten oder des Landes stellen, um dort nach Nachweisen einer früheren, erstmaligen Herrichtung ihrer Straße suchen. Oft finden sie die entsprechenden Unterlagen und Nachweise. Daraus folgt, dass Sandstraße nicht gleich Sandstraße und ein diesbezüglicher Kurzschluss der Kommunen nicht zulässig ist.

Wir werden außerdem in den Landtag eine weitere Initiative einbringen, wonach alle Straßen, die bereits vor 1990 genutzt wurden, als erschlossen gelten.

Die Fälle, in denen es gar keinen Nachweis gibt, unterliegen der Erschließung und damit dem BauGB und sind demzufolge beitragspflichtig.

Was raten Sie betroffenen Bürgern?

Als erstes sollten die Bürger nach Bernauer Vorbild ein Mitspracherecht bei der Straßenerschließung bekommen. Dazu gibt es einen Musterantrag, den die Fraktionen von BVB / FREIE WÄHLER in den Gemeinden einreichen sollten. Fazit ist nach den Bernauer Erfahrungen nicht etwa, dass keine Straßen mehr erschlossen werden, sondern dass sparsamer gebaut wird. So gibt es z.B. die Möglichkeit, in Nebenstraßen und innerhalb von Wohngebieten alternative Asphaltbeschichtungen als erweiterte Straßenerhaltung einzusetzen, die nicht umlagefähig sind.

Eine zweite Möglichkeit besteht in der Änderung der Erschließungsbeitragssatzungen der Gemeinden durch die gewählten Gemeindevertreter, in denen die Kosten bei der erstmaligen Herrichtung der Straßen zu senken sind.

Außerdem wollen wir, dass die Festlegungen im Baugesetzbuch durch die Übernahme in Landesrecht entfallen. Dann wäre auch die unterschiedliche Handhabung zwischen Erschließung und Straßenbau vom Tisch. Allerdings sind all diese Schritte nicht ad hoc umzusetzen, sondern bedürfen vieler Einzelschritte bei ihrer Umsetzung.

Sollte der Landtag dazu zunächst nicht bereit sein, wird BVB / FREIE WÄHLER die zweite Volksinitiative zur Durchsetzung starten.

Bei einigen Kommunalpolitikern gibt es immer wieder Bedenken, dass das Geld des Landes für den Straßenbau nicht ausreicht.

In den Durchführungsbestimmungen wird erläutert, dass für die Kommunen, je kommunalem Straßenkilometer laut Katasteramt 1.700 Euro, ausgereicht werden und zwar jährlich. Das ist unabhängig davon, in welchem Zustand die Straßen sich befinden und auch davon, ob dieses Geld tatsächlich 1:1 für den Straßenbau verwendet wird. Es kann also Gemeinden geben, die das Geld in dieser Höhe gar nicht benötigen und es für andere Projekte einsetzen.

Es kann aber auch der Fall eintreten, dass diese Mittel in kleinen Gemeinden nicht ausreichen, um Straßenbauprojekte umzusetzen. In diesen Fällen können zusätzliche Gelder nach Abrechnung der tatsächlich benötigten Mittel beantragt werden. Insgesamt stehen den Gemeinden mit der Neuregelung wesentlich mehr finanzielle Mittel zur Verfügung als bisher.

Nicht vergessen sollte man dabei auch, dass durch den Wegfall bürokratischer Maßnahmen für Verwaltung, Klagen, Rechtsanwaltskosten etc. zehn bis 15 Prozent mehr für den tatsächlichen Ausbau zur Verfügung stehen.

Nun gibt es aber recht unterschiedliche Bedingungen, die in den Ausbau von Straßen einfließen. Einige Anwohner haben Eigentum an dem Straßenland, Zufahrten zu den Grundstücken müssen bedacht werden, es geht um die Straßenbeleuchtung, Fußwege usw. Wie soll das alles unter ein Dach kommen?

Grundsätzlich gilt, dass mit möglichst geringem Aufwand ein maximaler Nutzen erzielt wird. Das neue Gesetz bedeutet nicht, dass nun, da keine

Beiträge für den Einzelnen anfallen, jeder sein „Lieblingsprojekt“ umsetzen kann. Letztendlich bezahlen wir alle ja weiterhin für den Straßenbau, wenn das auch aus einen großen Topf kommt. Wir treten dafür ein, dass bei solchen Bauvorhaben Einwohnerversammlungen im Vorfeld stattfinden, bei denen Detailfragen besprochen werden. Es kann auch passieren, dass einzelne Anwohner im Interesse der Allgemeinheit Grundstücksteile verkaufen oder auf liebgewonnene Gepflogenheiten verzichten müssen.

Mit einem Gesetz kann man Grundsätzliches auf den Weg bringen, aber alle Probleme löst man damit nicht.

Herr Vida, vielen Dank für das Gespräch

Das Gespräch führten Christa und Horst Schumann