

Verwaltungsvorschrift 2016 zum privat finanzierten Straßenbau

Präambel

Die Kommunalpolitik der Stadt Königs Wusterhausen hat sich unter anderem zur Aufgabe gemacht, die Lebensbedingungen der Bürgerinnen und Bürger in allen Bereichen zu gestalten und zu verbessern. Dazu gehört es auch, die öffentlichen Straßen für alle Verkehrsteilnehmer in einen verkehrssicheren Zustand zu versetzen. Dies lässt sich im Wesentlichen nur durch einen grundhaften Ausbau der Verkehrsflächen realisieren.

Das Straßennetz der Stadt Königs Wusterhausen einschließlich ihrer Ortsteile erstreckt sich über ca. 250 km. Davon befindet sich noch ein großer Teil in einem unbefestigten Zustand. Diese sog. Sandpisten wurden zu keinem Zeitpunkt einem grundhaften Straßenausbau nach technischem Regelwerk unterzogen. Der grundhafte Ausbau aller unbefestigten Anliegerstraßen ist nach wie vor von ganz besonderer Bedeutung. Es ist vorgesehen, die erstmalig endgültige Herstellung aller unbefestigten Anliegerstraßen bis 2027 abzuschließen.

Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit zur Sanierung von Straßen, die bereits in früherer Vergangenheit mit einer Oberflächenbefestigung versehen wurden, d.h. die nach „ingenieurtechnischen Grundsätzen“ als bereits vormals hergestellt gelten. Eine Vielzahl dieser vormals hergestellten Anliegerstraßen ist verschlissen und bedarf ebenso einer grundhaften Erneuerung.

Die Umsetzung des gesamten Straßenausbaus durch die Kommune würde sich über viele Jahre hinziehen. Mit dieser Verwaltungsvorschrift sollen Wege aufgezeigt werden, die es ermöglichen, den Straßenausbau in kürzeren Zeiträumen umzusetzen. Dazu bedarf es jedoch in erster Linie der Mitwirkung von Anliegern.

Kommunaler Straßenausbau und Anliegerbeiträge

Der kommunale Straßenausbau wird nach bundesdeutschem Recht (BauGB) und nach Landesrecht (KAG) durch die betroffenen Grundstückseigentümer (mit-)finanziert.

Die Anlieger, deren Grundstücke an unbefestigte Straßen (sog. Sandpisten) angrenzen, werden an den Ausbaurkosten für die erstmalig endgültige Herstellung der Straße gemäß § 129 BauGB und auf Grundlage der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Königs Wusterhausen mit 90 % (Erschließungsbeitrag) beteiligt. Diese Kostenbeteiligung bezieht sich auf alle Grundstücke, die sich im sog. Innenbereich gemäß § 34 BauGB befinden und somit Baulandqualität besitzen – unabhängig davon, ob die Grundstücke bebaut oder unbebaut sind.

Die Anlieger, deren Grundstücke an befestigte Straßen angrenzen, werden an den Ausbaurkosten für die grundhafte Erneuerung der Straße gemäß § 8 KAG Brbg und auf Grundlage der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Königs Wusterhausen – sofern sie als Anliegerstraße klassifiziert sind – mit 75 % beteiligt. Dies gilt sowohl für Grundstücke im sog. Innenbereich gemäß § 34 BauGB als auch für Grundstücke im sog. Außenbereich gemäß § 35 BauGB – unabhängig davon, ob sie bebaut, unbebaut oder unbebaubar sind.

Privat finanzierten Straßenbau

In der Stadt Königs Wusterhausen, wie auch in einigen anderen brandenburgischen Gemeinden, konnte in den vergangenen Jahren der Straßenausbau von Anliegerstraßen deshalb vorangetrieben werden, weil Anlieger oder Dritte bereit waren, neben den Anliegerbeiträgen auch den kommunalen Anteil am Straßenbau (bei unbefestigten Straße = 10 %, bei befestigten Straßen = 25 %) zu übernehmen.

Die Stadt Königs Wusterhausen bietet den Anliegern von klassifizierten Anliegerstraßen weiterhin die Möglichkeit des privat finanzierten Straßenbaus an. Durch Privatinitiativen konnten in der Stadt Königs Wusterhausen seit 2009 Anliegerstraßen mit einem Wertumfang von ca. 2,0 Mio € hergestellt werden.

Es ist davon auszugehen, dass der privat finanzierte Straßenbau bei erschließungsbeitragsfähigen Straßenbaumaßnahmen (erstmalige Herstellung sog. Sandpisten nach BauGB) verstärkt Interesse findet, da die Anliegerbeteiligung hier ohnehin bereits bei 90 % liegt. Wer für ein Grundstück den Kostenübernahmebetrag aufbringt, ist irrelevant. In erster Linie werden es die Grundstückseigentümer sein, die ohnehin beitragspflichtig wären. Es kommen aber auch Mieter, Pächter oder Nutzer von Grundstücken oder einfach „sonstige Dritte“ in Betracht, die ebenfalls ein unmittelbares Interesse am Straßenausbau haben.

Grundsätzlich findet der privat finanzierte Straßenausbau nach folgendem Verfahren statt:

Handlungs- und Verfahrensablauf

1. Wenn sich Anlieger ernsthaft mit dem Gedanken tragen, den Ausbau der „eigenen“ Straße zu forcieren, sollten sie sich auf einen Straßenverantwortlichen verständigen, der als Kontaktperson zwischen der Stadt und den Anliegern auftritt. Die Initiative zum Straßenausbau muss grundsätzlich aus den Reihen der Anlieger kommen.
2. Sobald mindestens die Hälfte der Anlieger ein grundsätzliches Interesse am Straßenausbau nachweislich signalisiert (Anlage 1) und gleichzeitig ihr Einverständnis zur Wahl des Straßenverantwortlichen bekunden, erst dann sind Vorgespräche mit der Verwaltung (Schlossstraße 3, Fachbereich IV, SG 90) angebracht. Die Verwaltung prüft, inwieweit die Voraussetzungen für einen privat finanzierten Straßenbau gegeben sind (z.B. räumliche Abgrenzung der Maßnahme, keine Insellösung). Die Festlegungen zum Mindestmaß an bautechnischen Anforderungen für die Herstellung aller Anliegerstraßen gemäß Anlage 3 sind einzuhalten.
3. Sofern die erstmalige Herstellung oder Erneuerung der Straßenbeleuchtung erforderlich ist, muss diese Teileinrichtung im Rahmen des privat finanzierten Straßenbaus durch die Anlieger mit erbracht und finanziert werden. Die bautechnischen Anforderungen an die Straßenbeleuchtungseinrichtung gemäß Anlage 3 sind ebenfalls einzuhalten.
4. Um den Anliegern den finanziellen Vorteil des privat finanzierten Straßenbaus aufzuzeigen, führt die Verwaltung bei Bedarf eine (potentielle) Beitragskalkulation durch. Das Ergebnis der Beitragskalkulation wird dem Straßenverantwortlichen als Argumentationshilfe ausgehändigt.
5. Parallel holen die Anlieger auf Grundlage des durch die Verwaltung vorgegebenen Ausbaugrades (Anlage 3) Kostenangebote von Bauunternehmen aus der Region ein und favorisieren ein Angebot.
6. In Kenntnis des potentiellen Anliegerbeitrages bei kommunaler Durchführung der Maßnahme (Beitragskalkulation) und im Vergleich zum finanziellen Anteil der Anlieger bei Privatfinanzierung der Maßnahme (favorisiertes Kostenangebot) wird durch den Straßenverantwortlichen die Mitwirkungsbereitschaft und die Verteilung der Gesamtkosten auf alle Grundstücke eigenverantwortlich und auf Grundlage des favorisierten Angebotes abschließend geklärt. Die 100 %ige Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer bzw. die 100 %ige Übernahme der Kosten sowie die Kostenverteilung und –anerkennung durch die Eigentümer ist der Kommune gemäß Anlage 2 - vollständig ausgefüllt und von allen Eigentümern unterzeichnet - nachzuweisen.
7. Wurde über die Verteilung der Gesamtkosten innerhalb der Anliegergemeinschaft verbindlich Einigung erzielt, schließen die Anlieger mit der Baufirma privat rechtliche Kostenübernahmevereinbarungen. Der Entwurf der maßnahmenbezogenen Kostenübernahmevereinbarung wird zuvor durch die Kommune vorbereitet und dem Straßenverantwortlichen übergeben. Der Kommune ist jeweils eine Kopie der beidseitig unterzeichneten Kostenteilungsvereinbarung zu übergeben.

8. Der Kostenanteil der Eigentümer ist gemäß Kostenübernahmevereinbarung durch die Anlieger auf das benannte Konto der Stadt Königs Wusterhausen termingerecht zu überweisen.
9. Sobald die Kostenanteile der Eigentümer vollständig auf dem Konto der Stadt eingegangen sind, schließen Stadt und Baufirma den Erschließungsvertrag (Vorfinanzierungsvertrag).
10. Parallel unterbreitet die Kommune dem Hauptausschuss der Stadt Königs Wusterhausen die Vorlage zum Beschluss des Bauprogramms. Neben den bautechnischen Festlegungen sichert das Bauprogramm den Anliegern nachweislich die Abgeltung der Anliegerbeiträge gemäß BauGB bzw. KAG - als Folge ihrer Privatfinanzierung - zu.
11. Die Refinanzierung der Baukosten gegenüber der bauausführenden Firma erfolgt durch die Stadt, auf Grundlage des Erschließungsvertrages, gemäß Baufortschritt und der durch die Kommune geprüften Rechnungen.
12. Nach Abschluss und Abrechnung der Baumaßnahme übernimmt die Stadt die Straße in ihre Verkehrssicherungspflicht.
13. Sollte nach Fertigstellung und Abschluss der Baumaßnahme aus jeglichen Gründen ein Kostenüberschuss auf dem Konto der Stadt zu verzeichnen sein, so wird jedem Eigentümer, gemäß dem jeweiligen Verteilerschlüssel, der anteilige Überschuss auf sein Konto zurück überwiesen.

Der besondere Vorteil des privat finanzierten Straßenausbaus besteht darin, dass keine öffentliche Ausschreibung der Kommune erforderlich wird, die Anlieger ein Kostenangebot aushandeln können und somit jeder Anlieger von einem günstigen Erschließungspreis profitiert. Darüber hinaus lässt sich das Bauvorhaben in einem relativ kurzen Zeitraum vorbereiten und ausführen.

Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Stadt stellt zur Unterstützung des privat finanzierten Straßenbaus **jährlich 20.000 Euro** in den **kommunalen Haushalt** ein. Diese Mittel dienen der Finanzierung von ggfs. ingenieurtechnischen gutachterlichen Vorbereitungen.

Bei übergroßem Interesse an privat finanzierten Straßenbauvorhaben richtet sich die Reihenfolge der Baumaßnahmen nach der Beteiligungsquote der Anlieger der jeweiligen Straße.

Termine

Um die Baumaßnahme im laufenden Haushaltsjahr durchführen zu können, müssen die Voraussetzungen bis einschließlich Punkt 7 des Handlungs- und Verfahrensablaufes bis spätestens 30.06. nachweislich erbracht sein.

Wird die Erfüllung der Voraussetzungen gemäß Punkt 7 des Handlungs- und Verfahrensablaufes ab 01.07. des laufenden Haushaltsjahres nachgewiesen, so folgen die weiteren Schritte des Handlungs- und Verfahrensablaufes mit dem Ziel der bauseitigen Durchführung der Maßnahme im Folgejahr .

Grundsätzliches

Im Rahmen des privat finanzierten Straßenbaus werden nur Straßenbaumaßnahmen durchgeführt, bei denen es sich um eine erstmalige oder wiederholte (nachmalige) Herstellung oder Erneuerung handelt. Die Maßnahmen müssen den Anforderungen eines zeitgemäßen Ausbaustandard gemäß Anlage 3 entsprechen, einen dauerhaften Bestand garantieren (mindestens 25 Jahre) und die beitragsrechtlichen Anforderungen erfüllen.

Instandsetzungs- oder sonstige Reparaturmaßnahmen im Bereich befestigter Straßen sind ebenso wenig Gegenstand des privat finanzierten Straßenbaus wie Teilleistungen (z.B.

beitragsrechtlich unselbstständige Abschnitte einer ansonsten beitragsfähigen Anlage, vereinzelt Ergänzung von Leuchten) einer Gesamtmaßnahme.

Begründung:

Die erstmalige Herstellung von unbefestigten Straßen in der Stadt Königs Wusterhausen ist nach wie vor eine der wichtigsten Ziele der Kommunalpolitik. Die Umsetzung dieser Aufgabe ist auf Grund der Haushaltssituation der Stadt Königs Wusterhausen jedoch nur langfristig möglich. Umso mehr begrüßt die Stadt Königs Wusterhausen Privatinitiativen, die in Eigenregie die erstmalige Herstellung „ihre“ Straße forcieren wollen, verbunden mit der Bereitschaft, die dafür erforderlichen finanziellen Aufwendungen vollständig zu übernehmen.

Im Jahre 2010 wurde erstmalig (im Jahre 2013 aktualisiert) eine „Richtlinie für den privat finanzierten Straßenbau“ geschaffen, die die Grundsätze definierte sowie den Handlungs- und Verfahrensablauf für zwei mögliche Varianten regelte. Die Verfahren unterschieden sich in Variante 1 – 100 %ige Mitwirkungsbereitschaft und Variante 2 – mindestens 80 %ige Mitwirkungsbereitschaft.

Mit der “Verwaltungsvorschrift 2016 zum privat finanzierten Straßenbau in der Stadt Königs Wusterhausen“ wird von der o.g. Variante 2 Abstand genommen und eine private Straßenbaumaßnahme nur noch dann zugelassen, wenn eine 100 %ige Mitwirkungsbereitschaft nachgewiesen werden kann.

Dies wird wie folgt begründet:

- Bis heute gibt es keine Rechtsprechung dazu, ob auf eine öffentliche Ausschreibung verzichtet werden kann, wenn gegenüber 20 % Nichtmitwirkungsbereiten Beitragsbescheide erlassen werden. Der Grundsatz, dass der Erlass eines Beitragsbescheides durch die Kommune eine öffentliche Ausschreibung voraussetzt, darf nicht negiert werden.
- Obwohl für die Variante 2 gegenüber der Variante 1 in der Phase der Vorbereitung ein etwa 1,5 facher Verwaltungsaufwand aufgebracht wurde, kam es bei der Variante 2 letztendlich kaum zur Umsetzung, weil der 10 %ige kommunale Eigenanteil der 20 % Nichtmitwirkungsbereiten letztendlich doch nicht durch die 80 % Mitwirkenden übernommen werden wollte.

Die Verwaltungsvorschrift 2016 ist mit finanziellen Auswirkungen auf den kommunalen Haushalt in Höhe von 20 T€ jährlich verbunden, die für ggfs. ingenieurtechnische und gutachterliche Vorbereitungen aufgebracht werden können. Dieser finanzielle Aufwand bleibt gegenüber der vorherigen Richtlinie unverändert bestehen.