



## **STRASSENBAUbeitRAGSGESETZ**

Fehler bei vergangenen Fahrbahnreparaturen zukünftig über Wegezölle aus dem Straßenausbaubeitragsgesetz von Straßenanliegern finanzieren?

Marco Ilgeroth

Das Straßenausbaubeitragsgesetz (StrABG) vom 16. März 2006 ist am 25. März 2006 in Kraft getreten. Demnach müssen die Anlieger zukünftig für Verbesserungen, Erweiterungen oder grundlegende Erneuerungen der Straßen anteilig die Ausbaurkosten übernehmen. Die Kostenanteile werden in Abhängigkeit zu den ge-

schätzten Baukosten, der Kategorie der Straße, der Größe und der Nutzung der Grundstücke sowie Größe der Bebauung berechnet. Für ein privates Anliegergrundstück mit einer Grundfläche von 750 m<sup>2</sup> können gemäß dem Informationsblatt zum Straßenausbaubeitragsgesetz der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

vom Juli 2006 bei Straßenausbaukosten in Höhe von rd. 190.000,00 € Straßenausbaubeiträge von rd. 8.000,00 € erhoben werden. Gewerbebetriebe werden deutlich höher zur Kasse gebeten.

Für Reparatur-, Unterhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen an Straßen werden gemäß § 2 Abs. 4 des Straßenausbaubeitragsgesetzes keine Straßenausbaubeiträge erhoben.

In Berlin ist nicht eindeutig geregelt, welche Bauvorhaben Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen zuzuordnen sind.

Die grundsätzliche Erneuerung einer Fahrbahn sollte in der Regel als ein Neubau der gesamten Fahrbahnkonstruktion einschließlich der unterliegenden ungebundenen Tragschichten definiert werden. Allein die Erneuerung der oberen Asphaltdeckschichten kann jedoch schon als kostenpflichtige Verbesserungs- oder Erneuerungsmaßnahme deklariert sein. Bei Pflasterarbeiten ist die Definition ungleich komplizierter. Die Definition liegt in der Regel im Ermessen der Bezirksämter. Schwierig ist zudem die Beurteilung zur Zugehörigkeit einer Straßenbaumaßnahme zum Straßenausbaubeitragsgesetz, bzw. die Berechnung der Höhe des Ausbaubeitrages, wenn eine Straße nur anteilig, ggf. nicht zwischen zwei Fahrbahnknotenpunkten oder Straßeneinmündungen eingegrenzt, erneuert wird.

Aus weiteren Bundesländern der Bundesrepublik Deutschland, in welchen das Straßenausbaubeitragsgesetz seit langem praktiziert wird, liegen jedoch zahlreiche juristische Einzelfallentscheidungen, bzw. Empfehlungen zur Bauvorhabeneinstufung und der Einbeziehung von Straßenausbaubeiträgen vor.

Unklar beantwortet ist zudem die Frage, inwieweit langjährig mangelhaft oder überhaupt nicht ausgeführte Unterhaltungsmaßnahmen an vorhandenen Straßen Berlins ursächlich für den bestehenden teilweise erheblichen Straßenschädigungsgrad sind.

Der Landesrechnungshof hat 2005 festgestellt, dass der Unterhaltungsrückstand auf Straßen seit 1993 ca. 445 Mio. € betrage.

Berlin verfügt heute über ein Straßennetz mit einer Länge von rund 5.380 km.

Die Gesamtfläche dieser Verkehrsanlagen beträgt ca. 89 Mio. m<sup>2</sup>, davon sind ca. 52 Mio. m<sup>2</sup> Fahrbahnen und ca. 37 Mio. m<sup>2</sup> Geh- und Radwege.

Man könnte je nach Alter und Substanz dieser Verkehrsanlagen ein Anlagevermögen in Höhe von 2,9 Milliarden € schätzen.

Entsprechend den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sollte für die jährliche Unterhaltung von Verkehrsanlagen ein Mindestbetrag von rund 1,0 bis 1,5 €/m<sup>2</sup>, somit zwischen ca. 89 und 134 Mio. €, ausgegeben werden.

Tatsächlich von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und den Bezirksämtern in Berlin finanziert wurde ab 1994 jährlich immer weniger. Vom Jahr 1993 mit noch 65 Mio. € über 1999 mit 34 Mio. € bis 2004 mit rund 24 Mio. €.

Die gemäß einer Veröffentlichung von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Berlin geplanten Zuteilungen für Unterhaltungsmaßnahmen von 46 Mio. € in 2006 oder 41 Mio. € in 2007 sind immer noch unzureichend. Zahlreiche Straßen müssen infolge der ungenügenden Unterhaltung nunmehr im Rahmen einer Erhaltung grundhaft erneuert werden.

Es liegt außerdem ein Missverhältnis zwischen den straßenverkehrsbezogenen Einnahmen und Ausgaben vor.

Mit den kfz-bezogenen Steuereinnahmen des Landes könnten die jährlich notwendigen Kosten für Unterhaltungsmaßnahmen leicht abgedeckt werden. Sie betragen zum Beispiel im Jahre 2004 317,3 Mio. €.

Und wegen dieser Missverhältnisse sollen die Anlieger zusätzliche Straßenausbaubeiträge zahlen, bzw. für die Versäumnisse der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Bezirksämter aufkommen?

Weiteres Konfliktpotential kann aus dem § 3 des Straßenausbaubeitragsgesetzes interpretiert werden. Die Bezirksämter sind verpflichtet, im Rahmen eines Bauprogrammes vor Beginn der Ausbaumaßnahmen eine Bürgerbeteiligung vorzunehmen. Die betreffenden Anlieger sind über die Art, die geplanten Kosten und den Umfang der Ausbaumaßnahmen sowie insbesondere über die voraussichtliche Höhe der Straßenausbaubeiträge zu informieren. In der Regel sollen eine Ausbauarvariante und weitere Alternativausbauten vorgestellt werden. Von den Anliegern vorgebrachte Einwände oder eigene Ausbauvorschläge sind in die Ausbaubehatscheidung einzubeziehen. Die letztendliche Entscheidung zur Ausbauarvariante liegt jedoch allein bei der Bezirksverordnetenversammlung.

Hieraus ergeben sich folgende ungeklärte Fragen:

Wie werden die betreffenden Anlieger in die Lage versetzt, zu überprüfen, ob die Ausbauarvarianten ausreichend bemessen sind um die regelkonforme Lebensdauer einer Fahrbahn zu erhalten?

Wie wird abgesichert, dass fach- und zeitgerecht Unterhaltungsmaßnahmen ausgeführt werden, damit das Anlagevermögen der neuen Straße nicht verschleudert wird und sich infolge mangelhafter Unterhaltung die Lebensdauer reduziert?

Wie wird den beitragspflichtigen Anliegern bewiesen, dass die geplanten Baukosten der vorgelegten Ausbauvarianten nicht überzogen sind? Werden bei der Planung der Ausbauvarianten Kosten-Nutzen-Vergleiche unter Berücksichtigung aller existierenden qualitätssichernden kostengünstigeren Bauweisen angestellt?

Wann erfolgt die Bürgerbeteiligung? Besteht zwischen der Bürgerbeteiligung und dem Beginn der Ausbaumaßnahme ausreichend Zeit für die Anlieger, um die Ausbauplanung eventuell durch einen Sachverständigen prüfen und bewerten zu lassen?

Welchen Sinn hat die Bürgerbeteiligung, wenn letztendlich die Bezirksverordnetenversammlung über die Ausbauvariante entscheidet und eventuell vorhandene Einwände nicht berücksichtigt? Dem kostenpflichtigen Anlieger muss nach unserem Ermessen die Gelegenheit gegeben werden, zu prüfen und zu entscheiden, ob er eine Straße der (PKW-) Kategorie untere, mittlere oder Oberklasse anteilig finanziert?

Auf welcher Grundlage werden voraussichtliche Straßenausbaubeiträge geschätzt? Die Straßenausbaubeiträge werden erst nach Fertigstellung der Ausbaumaßnahme erhoben. Wie wird abgesichert, dass die Schätzkosten, die Grundlage für mögliche Finanzierungen der Straßenausbaubeiträge sein sollten, eingehalten werden? Werden dem Anlieger mögliche Kostener-

höhungen ausreichend begründet und prüfbar dargelegt? In welcher Form haftet das Land Berlin, wenn der Anlieger, ggf. unter Einbeziehung eines Sachverständigen, Planungsfehler, bzw. ein Verschulden des Landes für vermeidbare Kostenerhöhungen aufdeckt oder nachweist, dass Kosten-Nutzen-Vergleiche nicht ausreichend angestellt wurden? Werden die Ausgaben für Sachverständige oder unberechtigt erhobene Ausbaubeiträge erstattet?

Ist der Sinn einer auskömmlichen anzuwendenden Bürgerbeteiligung aus volkswirtschaftlicher Sicht nicht grundsätzlich in Frage zu stellen? Die Bürgerbeteiligungen können einen erheblichen bürokratischen und zeitlichen Aufwand beanspruchen. Die Personalkapazität der öffentlichen Verwaltungen ist durch vorgenommene Umstrukturierungen derart reduziert worden, dass die zusätzliche Bearbeitung zeitgerecht nicht zu bewältigen ist. Neueinstellungen sind nicht vorgesehen. Eine mögliche Konsequenz ist, dass die geplanten Ausbaumaßnahmen verschoben werden müssen. Hierdurch werden dringend erforderliche grundlegende Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen verspätet oder gegebenenfalls nicht ausgeführt. Dies kann zu weiteren Fahrbahnschäden, zu erhöhten Aufwänden und Kosten bei der Instandsetzung und zu zusätzlichen Verlusten im Anlagevermögen führen.

*Dipl.-Ing. (FH) Marco Ilgeroth  
Sprecher der Fachgruppe 3 – Verkehr, Wasser, Abfall,  
Ver- u. Entsorgung*

