

Einreicher: Fraktion DIE LINKE.Prenzlau		Datum:	Version: 1
	<b>Beratungsfolge</b>	Sitzungstermin	
1	Ausschuss für Wirtschaft, Stadt- u. Ortsteilentwicklung	20.08.2019	
2	Hauptausschuss	09.09.2019	
3	Stadtverordnetenversammlung	19.09.2019	
4			

**Thema:**

Straßenausbaubeiträge

**Wortlaut:**

Die Fraktion fragt den Bürgermeister:

1. Wie viele Kilometer Straßen hat die Stadt Prenzlau im eigenen Besitz?
  2. Wie viele Straßen gelten als nicht erschlossen? Welche Straßen sind das?
  3. Wie soll künftig mit dem Landeszuschuss (Pauschalbeitrag) umgegangen werden?
- Die Fraktion ist an einer Zusammenarbeit für eine Vorgehensweise mit der Verwaltung interessiert.

Die Fraktion erwartet eine schriftliche Antwort des Bürgermeisters.

**Begründung**

Die Straßenbaubeiträge sind rückwirkend zum 01.01.2019 abgeschafft worden. Der Landtag stimmte mit breiter Mehrheit von SPD, DIE LINKE, CDU und AfD am 13.06.2019 für den Gesetzesentwurf der Regierungskoalition und des Abgeordneten Vida. Der Mehrbelastungsausgleich von jährlich 1.400 € pro Straßenkilometer soll als Pauschale des Landes an die Kommunen ohne Nachweis über die Verwendung ausbezahlt werden. Um die Größenordnung der der Stadt Prenzlau zustehenden Gelder zu erfahren, sind Antworten auf die Fragen notwendig.

gez.  
 Jörg Dittberner  
 Anne-Frieda Reinke  
 Fraktion DIE LINKE.Prenzlau



**Antwort des Bürgermeisters:**

**Vorbemerkung**

Der Gesetzgeber, der Landtag des Landes Brandenburg, hat mit dem Gesetz zur Abschaffung der Beiträge für den Ausbau kommunaler Straßen vom 19. Juni 2019 das Kommunale Abgabengesetz (KAG) für das Land Brandenburg dahingehend geändert, dass künftig bei dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen keine Beiträge (Straßenausbaubeiträge) mehr erhoben werden dürfen.

Als Ausgleich für die wegfallenden Einnahmen wurde im Artikel 2 des o.g. Gesetzes ein Gesetz über den Mehrbelastungsausgleich für kommunale Straßenbaumaßnahmen aufgenommen. Das Land gewährt den Gemeinden einen angeblich vollständigen Ausgleich der Mehrbelastungen, die durch das Erhebungsverbot für Straßenbaubeiträge entstehen. Dieser Mehrbelastungsausgleich erfolgt auf Grundlage einer noch zu erlassenen Rechtsverordnung. Es muss festgestellt werden, dass diese Rechtsverordnung derzeit nur im Entwurf vorliegt. Anhand dieses Entwurfes (Stand 28.06.2019) muss aber bereits eingeschätzt werden, dass der in Aussicht gestellte Mehrbelastungsausgleich **NICHT** einen kompletten Ausgleich der wegfallenden Anliegerbeiträge beinhaltet. Daher hat der Bürgermeister bereits einen Brief an den Städte- und Gemeindebund Brandenburg geschickt, in dem anhand einer Beispielrechnung diese Nichtauskömmlichkeit erläutert und beanstandet wurde. Der Gesetzgeber hat gleichzeitig in Aussicht gestellt, dass, sobald die pauschalierte Zahlung nicht mehr vollständig die entstehende Mehrbelastung deckt, das Land dieser Gemeinde den Fehlbetrag auf Antrag ausgleichen wird. Im Antrag der Gemeinde ist die Höhe der Mehrbelastung im Einzelnen nachzuweisen. Hierzu bedarf es, laut Begründung der Landesregierung zum Entwurf der „Straßenbau-Mehrbelastungsausgleich-Verordnung“, noch einer weiteren Änderungsverordnung, deren Wortlaut den Gemeinden noch überhaupt nicht vorliegt.

Grundlage für diesen Mehrbelastungsausgleich ist gemäß der im Entwurf vorliegenden Rechtsverordnung eine pauschalierte Zahlung für Gemeindestraßen. Grundlage dieser Zahlung wiederum ist die vom Landesbetrieb für Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB) ermittelte Gesamtlänge der öffentlich gewidmeten Gemeindestraßen. Die Anliegerbeiträge für Nebenanlagen (Gehweg, Straßenbeleuchtung etc.) an klassifizierten Straßen (d.h. Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) finden bei der Ermittlung des Mehrbelastungsausgleiches keine Berücksichtigung. Es ist derzeit nicht erkennbar, ob diese Anliegerbeiträge auch durch die Pauschale abgegolten sein sollen. In jedem Falle ist bereits jetzt absehbar, dass schon die in Aussicht gestellte Pauschale für die Gemeindestrassen nicht ausreichend ist.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass damit die so genannte „Sandstraßenproblematik“ (Vergleiche Punkt 2 der Anfrage der Fraktion DIE LINKE) ebenso nicht erfasst wird, weil die Erhebung von **Erschließungsbeiträgen** gemäß Baugesetzbuch somit also nach **Bundesrecht** begründet ist. Nach derzeitiger Übersicht ist aber in der Stadt Prenzlau ein solcher Fall nicht absehbar.

Es darf auch nicht übersehen werden, dass das o. g. Gesetz vom 19.06.2019 halbherzig ist, da auch künftig ein Kostenersatz für die Herstellung, Erneuerung, Veränderung und Beseitigung einer Grundstückszufahrt zum öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen immer noch durch das KAG gesetzlich normiert und damit kostenersatzungspflichtig ist.



Die Stadt Prenzlau und der Städte- und Gemeindebund haben gegenüber dem Landtag dies mehrfach artikuliert und darauf hingewiesen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Stadtverwaltung interessierten Fraktionen an, im Kontext zur Beantwortung der Anfrage Drucksache 78/2019 Hinweise und Informationen zur komplizierten Gesetzeslage zu geben.

### **Beantwortung der Anfrage:**

#### zu 1.

Laut Straßenkataster der Stadt Prenzlau 174,6 km öffentlich gewidmete Gemeindestraßen. Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass diese Zahl vermutlich nicht mit der beim LGB geführten Größenordnung übereinstimmt. Diese Differenzen sind nicht ungewöhnlich, denn eine analoge Situation gibt es im Einwohnermeldeamt der Stadt Prenzlau. Die im einschlägigen System der Stadt festgestellten Einwohnerzahlen stimmen regelmäßig nicht mit denen des Landesbetriebes für Datenverarbeitung und Statistik (LDS) überein.

#### zu 2.

Diese Frage kann derzeit nicht abschließend beantwortet werden. Eine Straße ist „beitragsrechtlich erschlossen“, wenn sie endgültig hergestellt ist. Wann dies der Fall ist, ergibt sich aus § 7 der Erschließungsbeitragsatzung der Stadt Prenzlau. Daneben ist auch die Überleitungsvorschrift gem. § 242 (9) BauGB zu beachten. (Diese betrifft noch nicht endgültig hergestellte Teileinrichtungen)

### **Merkmale der endgültigen Herstellung der Erschließungsanlagen**

*(1) Straßen, Wege und Plätze, mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbare Verkehrsanlagen, Sammelstraßen und selbständige Parkflächen sind endgültig hergestellt, wenn*

- a) ihre Flächen im Eigentum der Stadt Prenzlau stehen*
- b) sie über betriebsfertige Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtungen verfügen.*

*Die flächenmäßigen Bestandteile der Erschließungsanlagen ergeben sich aus dem Bauprogramm.*

*(2) Die flächenmäßigen Bestandteile der Erschließungsanlagen sind endgültig hergestellt, wenn*

- a) Fahrbahnen, Gehwege und Radwege eine Befestigung auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten oder Pflaster aufweisen; die Decke kann auch aus einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise bestehen.*

- b) unselbständige und selbständige Parkflächen eine Befestigung auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster oder Rasengittersteinen aufweisen; die Decke kann auch aus einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise bestehen.*

- c) unselbständige Grünanlagen gärtnerisch gestaltet sind;*

- d) Mischflächen in den befestigten Teilen entsprechend Buchstabe a) und b) hergestellt und die unbefestigten Teile gemäß Buchstabe c) gestaltet sind.*



*(3) Selbständige Grünanlagen sind endgültig hergestellt, wenn ihre Flächen im Eigentum der Stadt Prenzlau stehen und gärtnerisch gestaltet sind.*

Die Prüfung, ob eine Straße bereits „beitragsrechtlich erschlossen“ ist, erfolgt erst dann, wenn der Ausbau dieser Straße geplant wird. Deshalb gibt es auch keine Übersicht, welche Straßen in Prenzlau „erschließungsbeitragsrechtlich“ noch nicht erschlossen sind. Beispielsweise würden nach derzeitigem Kenntnisstand beim Ausbau des Laubenweges Erschließungsbeiträge nach BauGB anfallen. Auch in den Ortsteilen wird es noch Wege geben, die vermutlich nicht endgültig hergestellt sind und bei denen dann im Falle eines Ausbaus Erschließungskostenbeiträge anfallen würden.

zu 3.

Der Pauschalbeitrag, den das Land zahlt, wird für den Ausbau von Straßen eingesetzt. Nach Vorlage der durch den Landesgesetzgeber noch zu erlassenden Rechtsverordnung und der in Aussicht gestellten Änderungsverordnung (Spitzabrechnung) ist zu prüfen, ob dieser Pauschalbetrag tatsächlich die wegfallenden Anliegerbeiträge aufgrund des Erhebungsverbots von Anliegerbeiträgen ausgleicht. Siehe dazu die o. g. einführenden Bemerkungen.

Der Mitteleinsatz erfolgt nach genauen Festsetzungen der zu erhaltenden Summen im jeweiligen Haushaltsjahr. Die Umsetzung und der Einsatz der Mittel erfolgt anhand einer immer weiter fortgeschriebenen Prioritätenliste für Straßenbau. Diese Prioritätenliste ist bereits mit der Stadtverordnetenversammlung festgelegt worden. Eine neue Festlegung nach Bauplan und den entsprechend durch den städtischen Haushalt zu erbringenden zusätzlichen Eigenmitteln muss erfolgen. Dazu wird mit der neuen Haushaltsplanung für die Jahre 2020-2025 durch den Kämmerer eine erneute Investitionsplanung vorgelegt.

Aus Sicht der Verwaltung sollten bei der Festsetzung einer Prioritätensetzung von Straßenbaumaßnahmen folgende Prämissen Anwendung finden:  
Prioritäten haben

- a) Maßnahmen in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb/Landkreis
- b) Maßnahmen, für die Fördermittel (z.B. STUB-AUF, S-Gebiet) zur Verfügung stehen (z.B. Steinstrasse, Straßen im Bahnhofsviertel)
- c) Maßnahmen in Kofinanzierung Dritter (z.B. ALDI, Wohnbau, Ablösebeiträge...)
- d) Maßnahmen, die essentiell für andere Infrastrukturmaßnahmen sind (Bsp. die Uckerpromenade für den Campingplatz)
- e) Straßen, die in sehr schlechtem Zustand sind und bei denen die jährlichen Instandsetzungsaufwendungen unverhältnismäßig hoch sind (Bsp. Dreieck Schönwerder)

Es entspricht der Lebenswirklichkeit, dass nicht wenige Straßen in mehrere Kategorien fallen.