

Antwort der Verwaltung:

Zu 1)

Der Artikel in der Pelikan-Post betrifft ausschließlich den Anwendungsbereich des kommunalen Abgabengesetzes Brandenburg (KAG) in Bezug auf die Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach der Straßenbaubeitragsatzung der Stadt Luckenwalde. Die hierzu im Artikel getroffenen Ausführungen sind zutreffend. Hiervon zu unterscheiden sind die beitragspflichtigen Maßnahmen für die erstmalige Herstellung von Erschließungsanlagen nach § 127 f. f. Baugesetzbuch. Erschließungsbeiträge werden auf der Grundlage der Erschließungsbeitragsatzung der Stadt Luckenwalde erhoben. Zu beachten ist, dass es sich hierbei um zwei eigenständige Rechtsgebiete handelt, bei denen unterschiedliche Beitragstatbestandsvoraussetzungen vorliegen.

Zu 2)

Bei der damaligen Baumaßnahme Felgentreuer Straße handelte es sich um eine erstmalige Herstellung. Daher waren dort Erschließungsbeiträge nach § 127 f. f. Baugesetzbuch zu erheben. Es ist richtig, dass der Anteil der Beitragspflichtigen an den umlagefähigen Kosten dort bei 90 % lag. Die Anwendung des Erschließungsbeitragsrechts im Zuge der Beitragsabrechnung in der Felgentreuer Straße resultierte aus § 242 Abs. 9 Baugesetzbuch, da es sich hier um eine unbefestigte Sandstraße handelte. Auf diesen Rechtsumstand wurde bereits in der im Vorfeld der Baumaßnahme Felgentreuer Straße durchgeführten Anliegerversammlung hingewiesen. Im Zuge der Beantwortung der Widersprüche im Jahre 2009 wurde die hier beschriebene Rechtslage ebenfalls ausführlich erläutert.

Im Gegensatz zur Felgentreuer Straße verfügte die Mehlsdorfer Straße bereits über befestigte Fahrstreifen im Fahrbahnbereich, woraus mit Blick auf § 242 Abs. 9 Baugesetzbuch die Anwendung des kommunalen Abgabengesetzes resultiert.

Zu 3)

Durch die Einsparung einer 10 Zentimeter starken Schottertragschicht werden etwa 20.000 Euro eingespart. Die Einsparung ergibt sich aus dem verringerten Bodenaushub und der Materialersparnis beim Einbau der Tragschicht.

Würde, wie in den Vorschriften vorgesehen, einseitig ein Gehweg angebaut werden, so müssten hierfür etwa 74.000 Euro aufgewendet werden.

Der Gehweg hätte eine Breite von 2 Meter und wäre durch einen Rundbord von der Fahrbahn getrennt.

Die Einsparungen sind theoretisch, da im Zuge der Planung diese Maßnahmen nicht vorgesehen wurden. Sie sollten Familie Förster nur verdeutlichen, dass die Verwaltung ihre Spielräume im Interesse der Anlieger ausnutzt und die Kostenerhöhung aus der Preissteigerung am Markt entstanden ist.

Zu 4)

Die vom Planer des zuständigen Planungsbüros angesprochene Breite von 5,40 Meter bezieht sich auf die mit Betonpflaster befestigte Fahrbahn.

Im Antwortbrief an die betroffene Familie wird eine Breite von 5,56 Meter genannt. Dies ist die gesamte Befestigungsbreite, welche sich aus der Fahrbahn mit 5,40 Meter und zwei Tiefbordanlagen von je 0,08 Meter zusammensetzt.

Je nach Bauart der Straße kann der Bord der Fahrbahn, dem Parkstreifen oder dem Gehweg zugeordnet werden. Da die Tiefbordanlage überfahren werden kann und keine weiteren Nebenanlagen gebaut werden, ist sie der Fahrbahn zuzuschlagen.

Künftig werden wir in den Anliegerversammlungen die Zuordnung der Bordanlage erwähnen.

Zu 5)

Nicht immer ist kostengünstig auch wirtschaftlich. Die Wahl der Materialien ist von vielen Faktoren wie Lage, Nutzungsart oder Nutzungsdauer abhängig.

Dabei ist es nicht immer wirtschaftlich, die billigsten Materialien zu verwenden, da gravierende Unterschiede im Aussehen oder bei der Lebensdauer bestehen. Oftmals ist es wirtschaftlicher, hochwertigere Materialien wie z.B. Naturborde einzusetzen, auch wenn diese in der Herstellung zunächst teurer sind.

Oft spielen auch die Forderungen der Träger Öffentlicher Belange (wie Naturschutz- oder Denkmalschutz- oder Wasserbehörde) eine wichtige Rolle.

Wir sind uns sehr wohl bewusst, dass wir in einer Dahmer Straße teurere Materialien verwenden, als in der Mehlsdorfer Straße obwohl beide Straßen den gleichen Regularien der Abrechnung unterliegen und letztlich durch die Anlieger mitfinanziert werden. Es muss dabei abgewogen werden, welcher Funktion die Straße im Stadtbild und einem Straßennetz zuzuordnen ist.

Wir wollten der betroffenen Familie in dem Schreiben verdeutlichen, dass in der Mehlsdorfer Straße Materialien verwendet wurden, die zu den Günstigen zählen, um so die Baukosten zu reduzieren.

Reinelt
Amtsleiter für
Gebäude und Beteiligungsverwaltung

Ullrich
Abteilungsleiter
Straßenplanung und -bau