



STRASSENBAU:

Und ewig zahlt der Bürger

Wenn Kommunen Straßen erneuern, dürfen sie den Großteil der Kosten den Anwohnern aufbürden und viele Klagen. Mancherorts deutet sich ein Umdenken an. von [Angelika Finkenwirth](#)

7. Oktober 2014 07:01 Uhr 70 Kommentare

[schließen](#)

[PDF](#)

[Speichern](#)

[Mailen](#)

[Drucken](#)

[Twitter](#)

[Facebook](#)

[Google +](#)



Baustelle der Ortsdurchfahrt im brandenburgischen Zepernick (Juli 2011) | © Robert Schlesinger/dpa

Mehrere Tausend Euro könnte Kurt Hampel verlieren – wenn sein Wohnort das möchte. Weitramsdorf, ein Städtchen mit etwa 5.000 Einwohnern im oberfränkischen Landkreis Coburg, wollte vier Straßen sanieren. An einer von ihnen wohnt Hampel. "Für die Sanierung hätten wir Eigentümer zahlen müssen", sagt er. Doch die Gemeinde entschied, dass eine Oberflächensanierung wegen massiver Straßenschäden nicht mehr möglich sei, stattdessen eine Firma mit der Erneuerung der Straßen. Die Ausgaben dafür bürdet die Kommune vor allem den Anwohnern auf: "70 Prozent tragen wir", sagt Hampel. So steht es in der Straßenausbaubeitragsatzung von Weitramsdorf.

"Je nach Grundstücksgröße und Geschosshöhe sind das zwischen 2.500 und 18.000 Euro. Und das, obwohl wir schon einmal Erschließungskosten zahlen mussten. Das kann doch nicht sein", klagt Hampel. Mit anderen Betroffenen bildete er eine Interessengemeinschaft und beauftragte einen Sachverständigen. Dieser kam zu dem Ergebnis, dass eine Sanierung durchaus möglich sei, doch das von der Stadt beauftragte Ingenieurbüro wies dies trotzdem ab.

"Das ist ein typisches Beispiel, das wir auch in anderen Gemeinden schon angetroffen haben", sagt Peter Ohm vom Verband Deutscher Gemeinden (VDGN). Beinahe bundesweit hätten die Kommunen die Möglichkeit, die Kosten für den Ausbau von Straßen auf die Grundstückseigentümer zu verlagern. "Häufig tragen die Eigentümer den Löwenanteil der Straßenausbaukosten", sagt Ohm.

Möglich macht das das Kommunalabgabengesetz. Darin steht, dass für öffentliche Straßen und Wege Beiträge zu erheben sind, wenn Bauratgeber "Dieses gesetzliche Gerüst wird von den Gemeinden noch mit Satzungen aufgefüllt, in denen dann auch der Anliegerstraßenbau individuell geregelt ist", erläutert der Verwaltungsrechtsexperte Ulrich Becker.

"Kosten, die die Menschen teilweise in den Ruin treiben"

Deshalb kann die Kostenbeteiligung auch von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich aussehen. Während die Weitramsdorfer laut Kommune 70 Prozent der Kosten für die Fahrbahnerneuerung übernehmen müssen, können es im Nachbarort nur 55 Prozent sein. Der Ermessensspielraum ist groß. Neidisch blicken Hampel und seine Mitstreiter daher in den benachbarten Regierungsbezirk Mittelfranken, wo der Bürgermeister vor kurzem seine Bürger komplett von finanziellen Belastungen verschont – auch beim Anliegerstraßenbau. Zustände, von denen andere nur träumen können.

Besonders schwierig ist die Situation in den neuen Bundesländern. Jahrzehntlang dienten hier gut zu befahrende Schotter- und Sandpisten. "Lange war unklar, wie mit diesen Straßen zu verfahren ist. Im Jahr 2007 hat das Bundesverkehrsministerium entschieden, die Sandpisten nur Provisorien und damit keine fertigen Straßen sind", sagt Becker. Damit sind sie im Sinne des Baugesetzes noch nicht als öffentliche Straßen anerkannt. "Die Anwohner heißt das: Von den Kosten der Erschließung müssen sie 90 Prozent übernehmen."

"Das nutzen viele Bürgermeister aus", sagt VDG-Präsident Ohm. "Die meisten Kommunen haben leere Kassen und katastrophale Straßen. Die Bürger machen sie aus Sandpisten die reinsten Luxusstraßen. Denn sie müssen es ja nicht zahlen." In Brandenburg sei es besonders schlimm. "In Falkensee, Fredersdorf – überall werden Erschließungskosten gefordert, die die Menschen teilweise in den Ruin treiben", sagt Ohm.

QUELLE ZEIT ONLINE

