

**Ortsverband Petershagen/Eggersdorf**

[info@grünes-doppeldorf.de](mailto:info@grünes-doppeldorf.de)  
[www.grünes-doppeldorf.de](http://www.grünes-doppeldorf.de)

**Rüdiger Haas**

Ortsverbandssprecher Bündnis 90/DIE  
GRÜNEN Petershagen/Eggersdorf

**Tobias Rohrberg**

Vorsitzender der Fraktionsgemeinschaft  
Verantwortung

Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt,  
Verkehr und Klimaschutz der Gemeinde-  
vertretung Petershagen/Eggersdorf

Petershagen/Eggersdorf, 25. Mai 2020

## Fragen & Antworten zum Straßenbauprogramm 2020/2024 Petershagen/Eggersdorf

**„Das Straßenausbauprogramm steht seit Jahren fest. Es ist ungerecht, wenn jetzt einzelne Straßen nicht gebaut werden, weil sich zum Beispiel die Anlieger mehrheitlich gegen den Ausbau aussprechen.“**

Das Straßenbauprogramm umfasst ausschließlich sogenannte Anliegerstraßen. Laut Definition handelt es sich dabei um Straßen, die hauptsächlich für den Zugang oder die Zufahrt zu dem an ihr gelegenen Grundstücke dienen. Aus diesem Grund können die Kommunen für die erstmalige Erschließung nach dem Baugesetzbuch (§ 127 BauGB) von den Anliegern Beiträge erheben. In den vergangenen Jahren wurde das Ausbauprogramm immer wieder angepasst. Zahlreiche Straßen wurden komplett von der Liste gestrichen, weil sich Bürgerinnen und Bürger gegen den Ausbau gewehrt haben (z.B. zuletzt im Jahr 2019 die Kleine Fließstraße in Eggersdorf) oder der Ausbau nicht für vermittelbar angesehen wurde. Wir hätten uns schon viel früher eine nachvollziehbarer Linie gewünscht: Grundsätzlich sollten die Anlieger immer mehrheitlich über den Ausbau ihrer Straße entscheiden. Wer bezahlt, sollte auch bestellen. Lediglich dann wenn auf Basis eines integrierten Verkehrskonzeptes für den Fuß-, Rad- und Autoverkehr sowie den ÖPNV einer Anliegerstraße eine übergeordnete Bedeutung (z.B. für einen sicheren Schulweg, etc.) zugemessen würde, sollte die Gemeindevertretung den Ausbau auch unabhängig vom Anliegervotum durchsetzen. Im Gegenzug sollte der Kostenanteil der Gemeinde am Ausbau für solche Fälle höher ausfallen (z.B. 30 Prozent anstatt 10 Prozent). Die Vergangenheit können wir nun nicht mehr ändern. Wir setzen uns jetzt aber dafür ein dieses Prinzip im neuen Straßenbauprogramm zu verankern, da es transparent, gerecht, nachvollziehbar und vor allem verkehrspolitisch zielführend wäre.

**„In den meisten Fällen geht es diesen Bürgern nicht um den Ausbau, sondern um die finanzielle Belastung, die ein Ausbau der Straße mit sich bringt.“**

Wir halten es für nachvollziehbar, dass sich Bürgerinnen und Bürger insbesondere auch wegen massiv gestiegenen Baukosten gegen den Ausbau wehren. Nicht jeder kann und will problemlos diese Kosten schultern, überhaupt dann wenn die Notwendigkeit des Ausbaus nicht gesehen wird. Auch bei der Kostenfrage gibt es keine Gerechtigkeit. Wurde eine Straße vor zehn Jahren ausgebaut so war diese wegen viel geringeren Baukosten für die Anlieger im Vergleich zu heute verhältnismäßig günstig. Es bleibt daher aus unserer Sicht am gerechtesten, wenn die Anlieger selbst mehrheitlich über den Ausbau ihrer Straße entscheiden.

**„Die Straßenausbaubeiträge wurden in Brandenburg abgeschafft. Warum müssen die Anlieger sich doch noch an den Ausbaukosten beteiligen?“**

Der Landtag von Brandenburg hat die Beteiligung der Anlieger bei Straßenbaumaßnahmen nach dem Kommunalen Abgabengesetz abgeschafft. Den Kommunen stand bis dahin das Recht zu, die Anlieger z.B. bei einer grundhaften Sanierung einer Straße an den Kosten zu beteiligen. Von der Abschaffung nicht umfasst ist die bundesgesetzliche Regelung. Für die „erstmalige Herstellung“ einer Straße können laut Baugesetzbuch weiterhin die Anlieger an den Kosten beteiligt werden (§ 127 Absatz 2 Nummer 1 BauGB), weil davon auszugehen ist, dass durch den Anschluss an das Straßennetz (die sog. Erschließung) die Grundstückseigentümer einen Wertzuwachs erfahren.

**„Die Kriterien im neuen Straßenausbauprogramm sind nicht nachvollziehbar, nach denen die einen Anlieger über den Ausbau mitentscheiden dürfen (Kategorie B) und andere Straßen hingegen ohne Mitentscheidungsmöglichkeiten ausgebaut werden sollen (Kategorie A).“**

Ja, auch wir halten die Eingruppierung für schwer nachvollziehbar. Hinter der Einsortierung in einzelne Kategorien stehen individuelle Einschätzungen von Gemeindevertreterinnen und -vertretern sowie der Verwaltung zum Verdichtungspotential, zur verkehrlichen Bedeutung, zur Zentralität oder zur Einbindung in das umliegende Straßennetz. Diese mögen für sich alle berechtigt sein, aber die Akzeptanz des Straßenbauprogramms setzt für uns die Nachvollziehbarkeit der Entscheidungsfindung für alle Bürgerinnen und Bürger voraus. Wir hätten uns daher ein integriertes Verkehrskonzept gewünscht, mit dem die Ziele der Verkehrsentwicklung transparent festgelegt (z.B. Steigerung des Rad- und Fußverkehrs, Ausbau ÖPNV) und daraus dann eine Kategorisierung für einzelne Straßen zur Zielerreichung nachvollziehbar abgeleitet worden wären.

**„Von einer ausgebauten Straße würden insbesondere auch die Kinder profitieren, da sie dann mit ihren Skateboards, Rollern, Inlineskatern oder zum Kreide malen die befestigte Anliegerstraßen nutzen könnten.“**

Es wäre außerordentlich zu begrüßen, wenn in den Anliegerstraßen spielende Kinder Vorfahrt vor den Autos genießen würden. Die Rechtslage ist jedoch eine andere. Unsere Anliegerstraßen sind in der Regel ohne Gehweg ausgebaut und mit dem Verkehrsschild „Tempo-30-Zone“ beschildert. Hier gilt „wird [von Personen] die Fahrbahn benutzt, muss innerhalb geschlossener Ortschaften am rechten oder linken Fahrbahnrand gegangen werden“ (§25 Abs. 1 Satz 3 StVO). Autos genießen hier nach der Straßenverkehrsordnung also Vorfahrt. Eine Straße müsste als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden (Verkehrszeichen 325.1 - Erwachsener mit Kind und Ball auf blauem Grund). Nur hier hätten spielende Kinder Vorrang und die

Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs müsste entsprechend angepasst werden. Wir setzen uns für die Einrichtung solcher verkehrsberuhigter Bereiche in Wohngebieten ein, die auch baulich entsprechend gestaltet sind und dadurch den Verkehrsfluss bremsen. Dies ist jedoch bislang großflächig nicht in der Gemeinde vorgesehen - auch nicht in dem jetzigen Straßenbauprogramm. Ein Straßenausbau beschleunigt hingegen erst einmal den motorisierten Verkehr, stärkt dessen privilegierte Stellung gerade auch auf Kosten spielender Kinder.

**„Der Straßenausbau ist zwingend notwendig, um der massiven Staubbelastung gerade in den Sommermonaten zu begegnen.“**

Die Staubbelastung ist für einige Bürgerinnen und Bürger unerträglich. Auch Eis- und Pfützenbildung im Herbst und Winter ist für viele eine nicht hinnehmbare Belastung. Dafür haben wir sehr großes Verständnis. Hierbei handelt es sich um straßenbezogene Belastungen, denen auf mehrheitlichen Wunsch der Anlieger durch einen Straßenausbau auch begegnet werden sollte. Die Abwägung zwischen der Belastung durch Staub, Regen und Eis auf der einen Seite und die finanziellen Belastungen auf der anderen Seite können jedoch am besten von den Betroffenen selbst abgewogen und entschieden werden. Auch aus diesem Grund wollen wir die Bürgerinnen und Bürger vor Ort maßgeblich mitentscheiden lassen.

**„Anstatt ständig den Ausbau der Anliegerstraßen zu fördern, sollten vielmehr die oftmals maroden oder völlig fehlenden Geh- und Radwege ausgebaut werden.“**

Der Beschluss zur Einleitung der Überarbeitung des Straßenbauprogramms 2020/2024 (BV/057/2019) sieht vor, dass „der Geh- und Radwegeplan aus dem Straßenbauprogramm 2020 [...] überprüft und ergänzt werden“ soll. Dabei solle insbesondere die Schulwegsicherung berücksichtigt werden. Faktisch genießen diese Maßnahmen jedoch keine Priorität. Vorrangig wird der Ausbau der Anliegerstraßen und nicht der Ausbau der Geh- und Radwege vorangetrieben. Dem zuständigen Fachausschuss wurde in dieser Wahlperiode (Stand: 25. Mai 2020) noch keine konkrete Planung für einen Geh- oder Radweg vorgelegt. Im Gegensatz zu den Anliegerstraßen muss die Gemeinde dafür die vollen Kosten tragen, so dass entsprechende Mittel auch im Haushalt eingestellt sein müssen. Das ist bislang noch nicht in einem ausreichenden Maße erfolgt. Aber auch die Kapazitäten für die Planung sind im Bauamt der Gemeindeverwaltung begrenzt. Wir würden uns wünschen, dass es hier zu einer anderen Prioritätensetzung kommt, da es im Gemeindegebiet gerade auch mit Blick auf die Schulwege zahlreiche unsichere Gehwege sowie mangelhafte oder fehlende Radwege gibt. Hier sehen wir einen deutlich größeren Handlungsdruck als bei den Anliegerstraßen.

**„Wird mit dem Straßenbauprogramm auch die teilweise sehr marode Beleuchtung ausgetauscht?“**

Ja, das Straßenbauprogramm umfasst auch den Ausbau von energieeffizienter Straßenbeleuchtung. Idealerweise erfolgt dies aus Kostengründen zusammen mit dem Straßenausbau. Wir sprechen uns jedoch dafür aus dies zu entkoppeln, wenn Anlieger keinen Ausbau ihrer Straße wünschen. Wir halten diese Maßnahmen aus energie- und klimapolitischen Gesichtspunkten für äußerst wichtig. Eine Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erachten wir für sinnvoll, um die richtigen Standorte festzulegen, individuelle Wünsche zu berücksichtigen und somit eine Optimierung der Beleuchtungsmaßnahme zu erzielen.