

Memorandum

Kommunaler Straßenbau im Land Brandenburg

Einleitende Kurzfassung

In den letzten Jahren hatte sich die unbefriedigende Situation um die Erhebung von Straßenbaubeiträgen durch Kommunalverwaltungen im kommunalen Straßenbau im Land enorm zugespitzt. Bürgerinnen und Bürger entwickelten mehr und mehr Unverständnis für und Widerstand gegen die Regelungen im geltenden Kommunalabgabengesetz (KAG) und in den daraus partiell abgeleiteten gemeindlichen Satzungen.

Eine äußerst erfolgreiche Volksinitiative zur Abschaffung der Anliegerbeiträge im sogenannten Straßenausbau erst brachte in 2019 die Abkehr des Gesetzgebers von der geltenden, offenkundig im LT inzwischen mehrheitlich als unrechtmäßig erkannten Regelung zur Erhebung dieser kommunalen Beiträge.

Diese Novellierung des KAG betraf allerdings nicht alle Straßen in kommunaler Baulast. Es gibt Straßen, die bis zu 100 Jahre lang öffentlich völlig gleichartig zu den vorstehenden genutzt worden sind, die aber nach Baugesetzbuch (BauGB) im Sinne von sogenannten Erschließungsstraßen heute noch eingeordnet werden, obwohl die Erschließungen anliegender Grundstücke längst erfolgreich abgeschlossen worden waren. Hier handelt es sich hier offensichtlich um ‚fiktive Erschließung‘.

Es obliegt allein dem Landesgesetzgeber, diese Regelungen aus dem BauGB des Bundes adaptiv in Landesrecht zu überführen. Im Prozess dieser Überführung werden die fiktiven Erschließungsstraßen im Sinne anhaltender öffentlicher Befriedung und rechtlicher Gleichbehandlung im KAG beitragsrechtlich den Ausbaustraßen gleichgestellt.

In diese Denkschrift wird der Versuch unternommen, diese Gleichstellung beider Straßentypen argumentativ umfassend zu begründen und so ein Nachdenken und Neudenken bei den Lesenden anzuregen. Beispielhaft werden die partiell abstrusen und konfusen Vorstellungen der Verwaltung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow vom kommunalen Straßenbau herausgearbeitet.

Die Ausführungen sind teilweise im Stil der direkten Ansprache an den Bürgermeister der Gemeinde gehalten, sie mögen aber bitte in den Sachen jeden Lesenden gleichermaßen ansprechen.

Ausgangspunkt der Betrachtungen sind die realitätsfremden Äußerungen des Bürgermeisters zum Straßenzustand einiger Straßentypen in der Gemeinde. Die Straßen dienen seit fast 20 Jahren dem öffentlichen Verkehr und werden es noch weitere Jahre bei angemessener Unterhaltung tun. Dies hält jedoch den Bürgermeister nicht davon ab diese Straßen als ‚provisorische Pisten‘ herabzuwürdigen.

In der weiteren Betrachtung werden die nach Maßgabe der Verwaltung auf längere Sicht nicht tragbaren viel zu hohen Instandhaltungskosten diese Straßentypen tiefergehend analysiert und relativiert.

Die ausführlichen Betrachtungen der beiden Sachverhalte mögen den Lesenden beispielhaft vor Augen führen, mit welcher Willkür und mit welchen Blüten kommunale Verwaltungen - ihren ‚großen Bruder Verwaltungsrecht‘ im Rücken – als Dienstleister ihren Bürgerinnen und Bürger in Sachen Bau von kommunalen Straßen entgegen zu treten bereit sind!

Abschließend wird in Resümee und Ausblick aufgezeigt, in welchen Widersprüchen sich das aktuell in der Sache geltende Verwaltungsrecht in historischer Sicht und in fünf Punkten in rechtlicher, in juristischer Hinsicht aber auch nach den Prinzipien des Sozialstaats und der kommunalen Selbstverwaltung befindet. Es ist für den Landesgesetzgeber absolut an der Zeit diese Widersprüche aufzulösen und Gerechtigkeit herzustellen.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrter Herr Schwuchow,

am 2. Mai wurde in der rbb-Sendung 'Brandenburg aktuell' mit dem Titel 'Streit über Straßenausbau-Kosten' ein Beitrag zur Straßenbauproblematik in Mahlow-Waldblick gesendet. Auch Sie kamen im Beitrag zu Wort und haben Ihre Haltung und den Standpunkt der Gemeinde-Verwaltung in der Sache dort vertreten.

https://www.rbb-online.de/brandenburgaktuell/archiv/20200502_1930/streit-ueber-strassenausbau.html

In diesem Beitrag von Michael Lietz werden Sie mit den Aussagen anmoderiert - Zitat:

Ausbau zu DDR-Zeiten hin oder her, Straßen seien das jedenfalls nicht, argumentiert der Bürgermeister und erklärt, dass beim Neubau von Straßen nun mal die Anlieger zahlen müssten. Abgeschafft wurden eben nur Straßenausbaubeiträge. Allerdings habe das viele falsche Hoffnungen geweckt.

Sie selbst werden im Anschluss mit folgenden Ansagen zitiert:

Ganz klar falsche Hoffnungen geweckt. Gerade für die, die eine provisorische Piste vor der Tür haben und nur weil das aus Teer ist, man davon ausgeht, die ist eigentlich erschlossen. Also die persönliche Empfindung ist, die ist erschlossen und die juristische sind ja zweierlei. Und da sind mit Sicherheit Hoffnungen geweckt worden, die dann auch arg enttäuscht worden sind oder jetzt gerade enttäuscht werden.

Mal abgesehen von der, vom rbb angewendeten falschen Nomenklatur in der Terminologie des Verwaltungsrechts - Straßenausbau (!) -, nehme ich dies, als ebenfalls vom Bau fiktiver Erschließungsstraßen betroffener Einwohner im 'Feuerbach-Areal' der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow/ OT Mahlow gern zum Anlass, Ihnen auf diesem Wege zu sagen:

Ihre Aussagen können so nicht stehen bleiben!

Und ich will Ihnen in den nachfolgenden Ausführungen auch gern erklären warum, ohne dabei jedoch auf die wirklich ausführlichen Schilderungen der jeweiligen Sachverhalte, des besseren Verständnisses wegen verzichten zu können oder zu wollen.

Zur Funktion der Straßen im Feuerbach-Areal:

Unsere fünf Straßen im Feuerbach-Areal sind mit einer festen Fahrbahndecke aus einer Schotter-Split-Asphalt(Bitumen)-Mischung - im Straßenbau historisierend gern auch als 'Tränkmakadam' [1](#) [2](#) [3](#)] bezeichnet - hergestellt worden. Sie bestehen in diesem Zustand seit gut 18 Jahren. In dieser Zeit haben sie sowohl den Anliegerverkehr, als auch den Verkehr diverser Typen schwerer Bau, Ver- und Entsorgungsfahrzeuge ‚standhaft ertragen‘. Selbst dreiaxelige 40tonner-Baufahrzeuge haben nur in den engen Kurven des Areals auf der Fahrbahndecke ‚radiert‘ und oberflächlich Basalt-Splitter aus dem Verbund gebrochen. Woran könnte man unter diesen Funktions- und Verkehrsumständen unserer Straßen wohl das ‚Provisorische‘ Ihrer sogenannten ‚Provisorischen Pisten‘ erkennen?

Das Verfahren zur Herstellung dieser Fahrbahndecken kann auf eine fast 200jährige Geschichte zurückblicken. In der im Zeitraum die jeweiligen technologischen Fortschritte [4](#) [5](#) [6](#)] immer wieder mit dem Ziel sowohl die Herstellung der Fahrbahndecken, als auch die Standzeit der Fahrbahnen zu optimieren, konsequent eingearbeitet worden sind. Die Verarbeitung von Teer bei der Herstellung dieser Fahrbahndecken ist übrigens in Deutschland wegen der darin enthaltenen gesundheitsschädlich polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) seit 1984 verboten.

Aus dem Bericht eines Zeitzeugen, der die erstmalige Herstellung der Tränkmakadam-Decken hier im Feuerbach-Areal seinerzeit vor ca. 18 Jahren verfolgen konnte, geht hervor, dass einige Zeit nach dem Bau der Abwasserkanalisation der heute noch vorhandene Unterbau und die Herstellung der Fahrbahndecke erfolgten:

Der Straßenunterbau wurde stark verdichtet und profiliert (Planum). Danach wurden die einzelnen Lagen gemäß der Makadam-Technologie aufgebracht, einzeln eingewalzt und verdichtet. Dann erfolgte das Tränken der Schotter-Split-Schichten mit heißem Bitumen. Als letzte Deckschicht wurde Feinsplit aufgebracht und ebenfalls eingewalzt. Nach seiner Erinnerung wurde ca. 2 Jahre später die Tränkmakadam-Decke nochmals bearbeitet, abgeschliffen, nivelliert und eine weitere dünne Bitumen-Split-Schicht neu aufgebracht und festgewalzt.

Es ist unschwer zu erkennen, dass der Bauablauf damals den noch heute gängigen und üblichen Straßenbau-Regeln und -Technologien zur Herstellung von Tränkmakadam-Decken gefolgt ist. Ebenfalls unschwer sollte es Ihnen, Herr Bürgermeister, möglich sein, im Archiv die Straßenbau-Unterlagen des Bauamts/der Bauabteilung der Gemeinde einzusehen, um den hier geschilderten Bauablauf verifizieren zu können.

Hier nun eine vergleichende Betrachtung von Tränkmakadam- und Asphalt-Straßen in der Gemeinde:



Bild 1: A.-Böcklin-Straße - südlich mit Kratzspur (A. in 2016)



Bild 2: - nördlich (Baujahr 2002)

Die Bilder 1 und 2 zeigen den Abschnitt A.-Böcklin-Straße zwischen Grenzweg und Liebermannstraße nach Durchfahrt einer Straßenkehrmaschine vor den Instandsetzungsarbeiten in 2016 (s.a. Anlage [A1](#)). Die sichtbaren Schlieren und Rillen wurden bei der Kehrmaschinendurchfahrt verursacht.

Die Beethovenstr. in Bild 3 ist ca. 5 Jahre älter, Herder- und Goethestraße sind ebenfalls etwa 5 Jahre älter als die Böcklin-Straße.



Bild 3: Beethovenstraße Höhe Sportplatz (Bau 1997) (An. 2020)



Bild 4: Herder- u. Goethestraße

Alle drei Straßen sind im Gegensatz zu den Straßen des 'Feuerbach-Areals' nach moderneren Technologien und Straßenbau-Standards in Asphalt-Bauweise errichtet worden.

Sehr geehrter Herr Schwuchow, diese Bilder mögen Ihnen deutlich machen, dass die in Ihren Augen 'provisorischen Pisten' in Tränkmakadam-Ausführung eine durchaus vergleichbare Standzeit zu den viel gepriesenen Asphalt-Pisten aufweisen! Beide Typen sind dem öffentlichen Verkehr gewidmet und erfüllen ihre vorgesehen Funktion den Straßenverkehr sicher zu leiten voll umfänglich.

Was nun das 'Provisorische' beim Bau der Tränkmakadam-Straßen, der von Ihnen sogenannten provisorischen Pisten hier im Areal angeht, möchte ich Ihnen gern zwei Beispiele geben, die Ihrer These vom 'Provisorium' voll entgegenstehen. Die folgenden Fotos mögen dies anschaulich verdeutlichen:



Bild 5: Böcklin-Str./Einmündung Liebermann-Str.



Bild 6: Absenkung des Abwasser-Kanaldeckels

In Höhe der Einmündung der Liebermann-Straße in die Böcklin-Straße liegt in einer trichterförmigen Senke ein Kanalschacht dessen Deckel mindestens vier Zentimeter unter dem Fahrbahnniveau liegt. Hier fließen tief im Boden die Abwasser-Zuleitungen aus der Liebermann-, Spitzweg-, Grenzweg- und Böcklin-Straße zur Ableitung in das Abwasser-Pumpwerk-Feuerbach Straße des WAZ zusammen.

Diese bauliche Besonderheit ist sicher nicht auf Setzungserscheinungen der Fahrbahndecke nach Fertigstellung zurückzuführen. Denn Absenkungen dieses Ausmaßes würden den Kanalschacht, ähnlich wie einen steinernen Kamin eines abgebrannten Holzhauses aus der Asche ragt, hier einige Zentimeter aus dem Boden ragen lassen. Alternativ dazu könnte sich der Schacht samt Abwasserleitungen mit abgesenkt haben. Dabei wäre aber mit Sicherheit die Funktion der Abwasserleitungen dauerhaft beschädigt worden. Die Rohrbrüche hätten umgehend beseitigt und die Anlage lokal saniert werden müssen!

Das ist alles nicht passiert, so dass nur logischer Weise übrigbleiben kann, die trichterförmige Senke ist seinerzeit bewusst und planmäßig so gebaut worden!

Zur Erinnerung: Die Jahre 2002/03 waren eine sehr niederschlagsarme Zeit. Es wurde damals öffentlich von der 'Versteppung Brandenburgs' und vom bevorstehenden 'Ende der Landwirtschaft in Brandenburg' gesprochen. So liegt die Vermutung nahe, die Trichtersenke wurde vorsorglich zum Sammeln und Einleiten von ‚spärlichem‘ Regenwasser angelegt, um damit wenigstens die Kanalisation noch spülen zu können. Sowohl Liebermann- als auf Feuerbach-Straße haben zwischen Ibsenstraße und Böcklin-Straße (Pumpwerksniveau) einen Höhenunterschied von etwa einem Meter. Das Regenwasser konnte so gesammelt werden und durch die Löcher im Kanaldeckel in den Schacht stürzen. Dieser Kanaldeckel und weitere vier im Areal wurden in 09/2017 durch Betondeckel ohne Löcher ersetzt, um den Einlauf von Regenwasser zu verhindern.

Das ist als Thema, als auch die diversen sachfremden Begründungen für den aus Gemeindesicht scheinbar erforderlichen grundhaften Ausbau der Straßen im Feuerbach-Areal gesondert (s.a. Anlage [A2](#) !) zu erörtern.

Die Straßen des Feuerbach-Areals verlaufen und folgen dem örtlichen abfallenden Geländeprofil. Von der Ibsenstraße bis zu Grenzweg beträgt der Höhenunterschied etwa zwei Meter! Der Grenzweg verläuft am Grund dieser Bodensenke. Damit bei kräftigen Niederschlägen der Grenzweg nicht zu einer Furt für den Straßenverkehr entartet, wurde der Unterbau nivelliert und dammartig erhöht und die Fahrbahndecke 20 - 30 cm über Bodenniveau angehoben.



Bild 7: Grenzweg: Blick nach Norden, Nähe Einmündung Anselm-Feuerbach-Straße

Sehr geehrter Herr Schwuchow, diese Beispiele mögen Ihnen zeigen, dass der Straßenbau damals wohl überlegt, nach lokalen Anforderungen und mit Technologien 'state of the art' gemäß der seiner zeitigen Anforderungen ausgeführt worden war.

Hören Sie also bitte damit auf die Leistungen der Planer und Bauleute, die Leistungen der damaligen Verwaltung und der Öffentlichen Hand beim Bau der fünf Straßen des Feuerbach-Areals aus sachfremden Erwägungen heraus herabzuwürdigen, indem Sie diese Straßen öffentlich als 'Provisorische Pisten' bezeichnen!

Zugegeben, der Oberflächenverschleiß an Tränkmakadam-Decken ist verkehrsbedingt naturgemäß größer als bei Asphaltpisten. Allerdings gehen offensichtlich mangelhafte Bauausführungen, nachhaltige und wachsende Verkehrsbelastungen, Materialermüdung u.a.m. auch an Asphalt-Pisten (s.o.) nicht spurlos vorüber. Für reine verkehrsarme Wohnstraßen, wie es die Straßen des Feuerbach-Areals sind oder besser sein sollten, reicht die vorhandene Fahrbahntechnologie offensichtlich seit 18 Jahren völlig aus, den Verkehr sicher zu leiten.

Die hauptsächlich in Ihren sogenannten provisorischen Pisten Feuerbach- und Grenzweg-Straße immer wieder neu aufbrechenden Schlaglöcher sind in erste Linie dem vergleichsweise immensen Shopping-Tourismus im Durchgangsverkehr zu den Einkaufszentren *Am Lückefeld* geschuldet. Eine wirkliche Verkehrsberuhigung durch Verringerung der Fahrzeugdurchgangszahlen und -geschwindigkeiten könnte das randständigen Wohngebiet Feuerbach-Areal der Gemeinde und seine Straßen in einen angemessenen und nachhaltigen Zustand zurückversetzen! - Ggf. einfach zu erreichen, indem der Grenzweg - zwischen Bodelschwingh- und Feuerbach-Str. - in der Länge des dortigen Waldstücks für Durchgangsverkehr (!) gesperrt würde.

Zu den Instandhaltungsmaßnahmen der Verwaltung an den Straßen im Feuerbach-Areal:

Ohne periodische Planung wurden in der Folgezeit nach dem Bau in sporadischen Aktionen im Feuerbach-Areal Straßen-Instandsetzungs-Arbeiten (z.B. [Anlage A1](#)) an den Tränkmakadam-Straßen in der sogenannten Patch-Technologie [7](#) vorgenommen. Bezeichnender Weise wurde unser Abschnitt der Böcklin-Straße gern mal vom Bauamt in den Maßnahmen-Listen vergessen. In der 'Erstausgabe der öffentlichen 2016ner-Liste' ([A1](#)) fehlte, wie 2015 bereits, die Böcklin-Str. Erst nach Meldung dieses Defizits in 2016 an die Verwaltung wurde diese fehlerbehaftete Liste vom Server genommen und mit der Böcklin-Str. ganz am Ende des Mahlow-Anteils angehängt in neuer Liste wieder ins Netz gestellt. - Sorgfalt sieht anders aus! -

Schauen wir uns also einfach mal den Verlauf von Instandsetzungsmaßnahmen in den Jahren 2015 - 2020 an Straßen in der Baulast der Gemeinde an:

(Die Daten für das Diagramm sind den jeweiligen jährlichen Veröffentlichungen des Bauamts/Kommunalservices entnommen)

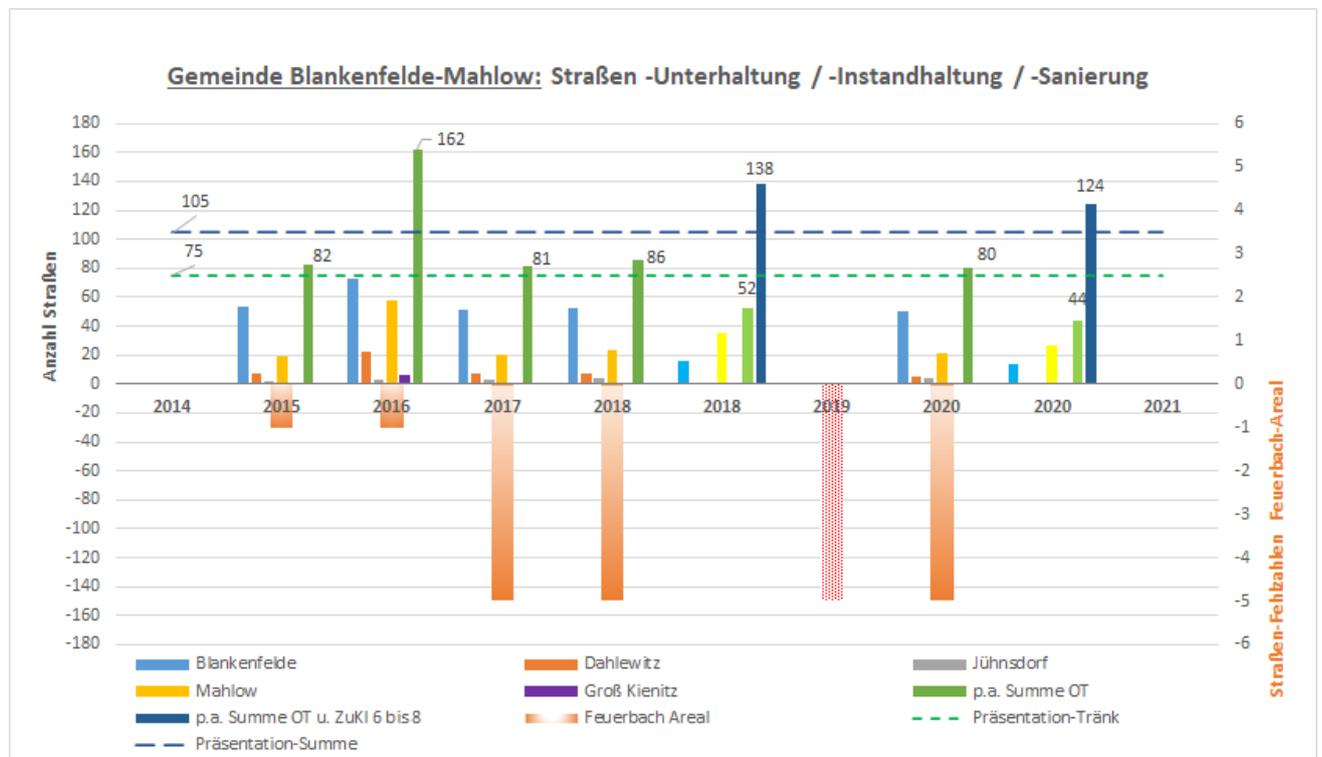


Bild 5: Säulendiagramm - Von der Verwaltung veröffentlichte Daten zur Straßen-Instandsetzung in Ortsteilen über der Zeitachse

An den entsprechenden Jahres-Positionen sind die Daten grundsätzlich nach Ortsteilen (OT) getrennt aufgeführt. Die Trennung zwischen Sand/Schotterstraßen und Straßen mit Tränkm-Decke wurde in den Ankündigungen von der Verwaltung erstmals 2018 eingeführt. Beide Straßentypen werden von der Verwaltung in Zustandsklasse 8 verortet und es wird ihnen eine 'sehr schlechte Gebrauchsfähigkeit' zugeschrieben [8](#). Im Jahre 2019 wurden keine Instandsetzungsarbeiten angekündigt und ausgeführt. Die Ankündigung von Straßeninstandsetzungsmaßnahmen im Jahre 2020 enthält ebenfalls wieder die Trennung beider Straßentypen - in Tränkmakadam und Sand/Schotter unbefestigt.

In den beiden Jahren 2018/20 mit Typen-Trennung werden die Zahlen nach OT und Straßentypen getrennt, beginnend jeweils mit Tränkmakadam dargestellt. Die Säulen für die Sand/Schotterstraßen sind jeweils im helleren Farbton zu Unterscheidung gestaltet. Die insgesamt resultierenden Straßen-Anzahlen sind in beiden Jahren in den dunkelblauen Säulen dargestellt.

Erschreckender Weise ist der Analyse zu entnehmen und auch in 'negativen' Säulen des Diagramms dargestellt, in welchen Jahren und in welchen Anzahlen die fünf Straßen des Feuerbach-Areals NICHT in die Instandsetzungsmaßnahmen einbezogen worden waren! In den Jahren 2017 bis 2020 wurde im gesamten Feuerbach-Areal KEINE Straßeninstandsetzungsarbeiten ausgeführt. In den Jahren 2015 und 2016 wurde allerdings nur der Nordabschnitt der Böcklin-Straße (mit Einschränkung s.o.) NICHT einbezogen.

Was soll das Herr Bürgermeister? Die Instandhaltungsarbeiten dienen der Sicherheit im Straßenverkehr. Das Unterlassen von Instandhaltungsmaßnahmen durch die Gemeindeverwaltung stellen Pflichtverletzungen, wie auch eine dadurch wachsende Gefährdung von Verkehrsteilnehmenden dar. Dieses Unterlassen von Instandsetzungsmaßnahmen hat gleichzeitig eine beschleunigende Wirkung auf den Verschleiß der Straßen zur Folge! Ggf. ist der beschleunigte Ruin Ihrer 'provisorischen Pisten' ja sogar Absicht der Verwaltung, um den Straßenneubau auf Kosten der Anlieger/Grundstückseigentümer zügig voranzutreiben.

Das nenne ich einen bewusst ruinösen Umgang der Gemeindeverwaltung mit dem ihr anvertrauten öffentlichen Eigentum!

Zu den Kosten der Straßen-Instandsetzungsarbeiten in der Gemeinde, insbesondere im Feuerbach-Areal:

In den folgenden Analysen und Betrachtungen nehme ich Bezug auf veröffentlichte Daten der Gemeindeverwaltung, die in folgender Tabelle zusammengestellt wurden:

Gemeinde Blankenfelde-Mahlow		Unbefestigte Straßen				Tränk-Decken				Gemeinde gesamt			
Datum	Daten-Quelle	Anzahlen	Anteil	Länge [km]	Anteil	Anzahlen	Anteil	Länge [km]	Anteil	Anzahl	Anteil	Länge [km]	Anteil
25.09.2014	Präsentation Bauamt	30	9,4%	-	-	75	23,44%	-	-	320	-	180	-
04.07.2018	Mitteilung Bauamt	52	16,3%	21,46	11,9%	86	26,88%	44,47	24,7%	138	43,13%	65,93	36,63%
04.03.2020	Information Bauamt	44	13,8%	16,44	9,1%	-	-	-	-	-	-	-	-
06.05.2020	Info. Kommunalserv.	-	-	-	-	80	25,0%	39,84	22,1%	124	38,75%	56,29	31,27%

Tab. 1: Das Straßennetz der Gemeinde und die Anteile der Unbefestigten-Straßen und Straßen mit Tränkdecke daran

Die Gemeinde verfügt über ein Straßennetz von insgesamt etwa 180 km Länge. Die Anzahl der Straßen in der Gemeinde wird mit 320 angegeben. Der veröffentlichten Datenlage gemäß sind etwa ein Viertel der Gemeindestraßen mit Tränkdecken ausgestattet und ca. 15% der Gemeinde Straßen sind unbefestigt.

Die Längen der beiden Straßentypen werden in Veröffentlichungen nicht weiter differenziert. Auf meine schriftliche Bitte an das Bauamt, mir doch die an der Gesamtlänge anteiligen Längen der unbefestigten Straßen und der Straßen mit Tränkdecke zu benennen, erfolgte leider seit vielen Monaten bis heute keinerlei Reaktion!

Mithilfe deutlich auskunftsfreudigerer Geoportale im Netz war es jedoch möglich diese Datenlücken für eine quantitative Analyse zu füllen. Die Datenerfassung folgte dabei den in den Veröffentlichungen auch vorgefundenen Intensionen des Bauamts, so dass die Differenz zu den amtlichen und dort potentiell vorhandenen Längendaten der Verwaltung sich hoffentlich im einstelligen Prozentbereich bewegen wird.

Herr Bürgermeister, wenn Sie Zweifel an den hier erhobenen und vorgestellten Daten haben sollten, so wird Ihnen Ihr Bauamt auf Anfrage sicher gern die amtlicherseits korrekt festgestellten Daten benennen können.

Mit Kenntnis der Daten aus Bild 5 und den Straßenlängen aus Tabelle 1 erhält man in Kombination das folgende Ergebnis:

Kostenbetrachtung 1		Anzahlen		Längen [km]		Jährlich		FB-Areal 2015-2020
Jahr	Daten-Quelle	Tränk	Unbef.	Tränk	Unbef.	Kosten Tränk [€]	Kosten Unbef. [€]	Einsparung [€]
2014	Bauamt Präsentation	75	30	-	-	100.000	50.000	-
2018	Bauamt Mitteilung	86	52	44	21	Ø 2248,96 pro km	Ø 2329,48 pro km	16.590
2020	Bauamt Mitteilung	80	44	40	16	Ø 2509,79 pro km	Ø 3040,99 pro km	18.514

Tab. 2: Kostenübersicht der Unbefestigten-Straßen und Straßen mit Tränkdecke unter Bezug auf die jährlichen Instandhaltungskosten lt. Bauamt

Die Kosten der jährlichen Instandsetzung (s.a. f.d.J. 2012-2016 [A5](#)) liegen für beide Straßentypen im kleinen vierstelligen Bereich pro Kilometer. Diese Rechnung erfolgte mit Bezug auf die ca. Angaben des Bauamts aus 2014 - Baukostensteigerungen und Inflationsraten bleiben dabei unberücksichtigt. Mit Kenntnis der Daten aus Bild 5 und dem Defizit der jährlich fehlenden Instandsetzungsarbeiten an den Tränk-Straßen des Feuerbachareals ergibt sich für die Gemeinde in den Jahren 2015 bis 2020 eine jährliche Einsparung (grüner Hintergrund) von mindestens 16.000 Euro in summa. Auch hier bleiben externe Einflüsse unberücksichtigt.

Die folgende Kostenbetrachtung setzt die mittel- und kurzfristigen Finanzbedarfe für Unterhaltungsarbeiten der verschiedenen Straßentypen mit den jährlichen Finanzbedarfen der Unbefestigten- und Tränkdecken-Straßen ins Verhältnis:

Kostenbetrachtung 2		Finanzbedarf mittelfristig kurzfristig [€]		Finanzbedarf jährlich Unterhaltung [€]	
Datum	Daten-Quelle	Vorw. Asphalt-ZuKl. 4-5	Ausbau-ZuKl >=6	Tränk-Decke-ZuKl.8	Unbef.-Str.-ZuKl.8
25.09.2014	Präsentation Bauamt	8.000.000	3.500.000	100.000	50.000
-	Summen		11.500.000		150.000
-	Äquivalenz-Jahre (mf+kf)				76,67
-	Äquivalenz-Jahre (kf)				23,33

Tab. 3: Zeitlich und nach Zustandsklassen differenzierte Finanzbedarfe lt. Bauamt

Mit Bezug auf den kurzfristigen Finanzbedarf von 3,5 Mio. € könnten mehr als zwanzig Jahre ins Land gehen, bevor die Unterhaltungskosten für die beiden Straßentypen in Zustandsklasse 8 diese Kostenhöhe erreichen würde. Rechnet man die mittel- und kurzfristigen Bedarfe für Zustandsklassen 4-5 und >= 6 zusammen, so könnten sogar mehr als fünfzig Jahre vergehen, bevor die jährlichen Ausgaben für die Unterhaltung der beiden Straßentypen Tränk und Unbefestigt in Z-Klasse 8 auf die Summe von 11,5 Mio.€ auflaufen würden. Auch hier gilt: Externe Kostensteigerungen und Dynamisierung bleiben unberücksichtigt.

Im vergangenen Jahr wurden mit der Novellierung des KAG die Anliegerbeiträge beim kommunalen Straßenausbau abgeschafft. Mit Datum vom 6. September 2019 wurde die Straßenausbau-Mehrbelastungsausgleich-Verordnung [9](#) (StraMaV) in Kraft gesetzt. Im Rahmen dieser Verordnung werden den Kommunen Pauschalbeträge nach der Länge ihres Straßennetzes für das sie die Baulast tragen, zugewiesen. Die Pauschale startete in 2019 mit dem Betrag von 1.416,77 €/km und steigt jährlich um 1,5% an.

Kostenbetrachtung 3								
Jahr	MBA Pauschale [€/km]	Längen gesamt [km]			MBAP-Anteil [€]		MBAP Gemeinde [€] (180 km Länge!)	
2019	1.416,77		66		93.406,23	255.018,60	Anteil 36,63 %	
2020	1.438,02		56		80.940,48	258.843,88	Anteil 31,27 %	

Tab. 4: Kostenpauschalen nach StraMaV

Gemäß Tabelle 4 steht der Gemeinde für 2019 eine Mehrbelastungsausgleichspauschale (MBAP) in Höhe von gut 255.000 € für den Straßenausbau zur Verfügung, wenn man die vom Bauamt angegebene Länge von 180 km des gemeindlichen Straßennetzes zugrunde legt.

Der Anteil der von der Verwaltung zum fiktiven Erschließungsstraßenbau vorgesehenen Straßentypen des gemeindlichen Straßennetzes - der Tränkmakadam- (um im Bilde Ihrer Nomenklatur zu bleiben, der provisorische Pisten) und der Unbefestigte-Straßen - ist nach der obigen Betrachtungen mit der Gesamtlänge mit 66 von 180 km anzusetzen. In 2019 ergeben sich nach StraMaV damit mehr als 93.000 €, die aus der Gießkanne des Landeshaushaltes pauschal mitvergütet werden, ohne dass die Kategorie Straßenausbau auf sie zuträfe! Für 2020 läge der Anteil sogar bei rund 94.807 €, wenn man davon ausginge, dass das in Rede stehende partielle und gewidmete Gemeindestraßennetz in Zustandsklasse 8 in seiner Länge realerweise nicht innerhalb nur eines Jahres von 65 auf 56 km geschrumpft sein kann.

In dieser Relation werden 36,63%, mehr als ein Drittel der Gesamtsumme, die die Gemeinde als Mehrbelastungsausgleichspauschale vom Land erhält und für Straßenausbau in Anspruch nehmen darf, von 'Straßen erwirtschaftet', die nach Verwaltungsansicht gar nicht zur dedizierten Straßenkategorie - Ausbau - gehören und somit auch nicht dem fiktiven Erschließungsstraßenbau zur Verfügung stehen dürfen! Nach §3 StraMaV werden auf Antrag der Gemeinden auch noch Straßenausbaukosten von Land erstattet, die über die o.g. Kostenpauschale hinausgehen.

Schaut man auf diese Verordnung, so wird sofort deutlich, dass Anlieger an fiktiven Erschließungsstraßen indirekt gezwungen sind, auch noch die, verwaltungsrechtlich allein dem Straßenausbau zugehörigen Gemeindestraßen zu alimentieren. - Was für eine absurde Situation!

Nun sind Sie, Herr Bürgermeister, nicht für diese 'verkorkste Regelung' verantwortlich. Gerade deshalb sollte sie Ihnen jedoch ausreichend Anlass und Grund zum Nachdenken und anschließendem Umdenken geben. Das ohnehin mit der Novellierung des KAG in 2019 neu geschaffene Ungerecht bei den Kommunalabgaben im Gemeindestraßenbau wird durch diese Verordnung im Land Brandenburg zum Nachteil betroffener Anlieger an fiktiven Erschließungsstraßen noch weiter potenziert!

Resümee und Ausblick:

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die vorstehenden Analyseergebnisse zeigen ein heilloses Durcheinander im kommunalen Straßenbau in der Gemeinde, speziell mit Blick auf seine Finanzierung. Dabei erhebe ich mit meinen Aussagen und Feststellungen allerdings aufgrund der genutzten außerverwaltungsamtlichen partiellen Datenakquise keinen Anspruch auf absolute Richtigkeit oder Übereinstimmung mit Daten der Verwaltung. Als Außenstehender bin ich ohnehin allein auf die veröffentlichten Daten der Verwaltung angewiesen und tiefere Einblicke bleiben mir formal verwehrt.

Dennoch möchte ich Ihnen mit meinen Ausführungen Gelegenheit zu eigenen kritischen Betrachtungen geben. Zugleich haben Sie auch die Möglichkeit zur Verifikation und Falsifikation der Ergebnisse mit den Daten Ihrer Verwaltung in Ihrer Hand.

Nun einige Bemerkungen noch zu Ihrer Haltung als Bürgermeister in der Sache des kommunalen Straßenbaus, um auch den Kreis zum Ausgangspunkt am Beginn meiner Ausführungen zu schließen.

Wenn Sie im rbb-Beitrag davon reden, "da sind mit Sicherheit Hoffnungen geweckt worden, die dann auch arg enttäuscht worden sind oder jetzt gerade enttäuscht werden" so zeugt dies einerseits von einem **Bürgermeister** mit Empathie für Einwohnende seiner Gemeinde. Andererseits machen Sie Ihre Haltung deutlich, die hoffnungslose Situation von Einwohnenden gelassen hinzunehmen, zu verstetigen und sogar aktiv mit auszubauen.

In letzterer Rolle ist Ihnen der 'Bürgermeister' im Amt gänzlich abhandengekommen und Sie agieren deutlich allein als 'Verwaltungsmeister'.

Wenn man hinzuzieht, dass Sie bei der jüngsten Abstimmung in der Gemeindevertretung gegen die Resolution der Gemeinde zur 'Abschaffung der Erschließungsbeiträge' an den Landtag politisch gestimmt haben, so tritt Ihre parteipolitische Rolle als SPD-Meister im Amt des Bürgermeisters der Gemeinde, der die Haltung der Landes-SPD-Führung in der Sache vertritt, zudem sehr deutlich zu Tage.

Das ist Ihrem Amt als Bürgermeister absolut unangemessen und macht deutlich, dass Sie den von Ihnen selbst so benannten Prozess des *Jetzt Gerade Enttäuscht Werdens* aktiv mitgestalten!

Wenn sich demokratisch und politisch legitimierte Kommunalvertretungen mit Anträgen oder Resolutionen zur 'Abschaffung von Erschließungsbeiträgen' an den Landesgesetzgeber wenden, so ist das genau der Weg den politischen Druck auf die Landesregierung und die Parlamentsabgeordneten selbst zu erhöhen. - Zu erhöhen, um gemäß Ihrer Formulierungen, das 'Juristische' endlich mit den 'persönlichen Empfindungen' oder besser den 'Forderungen' von Wählerinnen und Wählern unter Anerkennung der realen historischen Gegebenheiten und die der modernen Mobilitätsgesellschaft in Übereinstimmung zu bringen. Folgte der Gesetzgeber einem mehrheitlich basisdemokratischen gebildeten politischen Druck, so nannte man das eine funktionierende Demokratie! -

Die in Frage stehenden Straßen sind ca. 100 Jahre alt und seit Beginn ihres Bestehens dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Die juristische Behandlung der Straßen folgt einem ca. 150 Jahre alten Gesetz, dem Preußischen Fluchtliniengesetz [101](#) vom 2. Juli 1875. Die Bestimmungen des Gesetzes geben die damals bestehenden Regulierungszwänge und den damaligen Zeitgeist wieder. Mit dem Erlass des Bundesbaugesetzes 1960 wurde das Preußische Fluchtliniengesetz (u.a.m.) außer Kraft gesetzt. Auch mit der Überleitung des Bundesbaugesetzes in das Baugesetzbuch (BauGB) 1987 und weiter folgenden Novellierungen (u.a. Einigungsvertrag) wurde in Überleitungsvorschriften der Erschließungsstraßenbau, den Bestimmungen des alten preußischen Gesetzes gemäß, allerdings nur ‚weiter so‘ neu geregelt'.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in Grundsatzurteilen die geltende rechtliche Auffassung von 'Vorhandenen Erschließungsanlagen' ausgeurteilt. In [101](#) fasst der Autor die heutige Rechtslage so zusammen: ***Der sich aus den Grundsatzurteilen ergebene Leitsatz, dass eine öffentliche Straße nach den Kriterien des damaligen Rechts zu beurteilen sei, ist fundamental.*** -

Das aktuell geltende gesetzte Recht beruht also weiterhin auf einem 150 Jahre alten Normsetzungsverfahren und steht bis heute in einer Rechtstradition, in der zu keinem Zeitpunkt Zweifel am notwendigen Rechtsbestand bei den jeweiligen staatlichen Gesetzgebern bestanden haben. -

Mit einer Ausnahme! Das zumindest in der Zeit der Weltwirtschaftskrise, in den letzten Jahren des Bestehens der *Weimarer Republik*, auch schon mal ‚Zweifel am notwendigen Rechtsbestand‘ bei staatlichen Gesetzgebern aufgekommen sind, wird durch einen Runderlass vom 30.09.1931 (s.a. Anlage [A6](#)) des damaligen ‚Ministers für Volkswohlfahrt‘ belegt. Die Anfänge dieser Bestrebungen reichen bis in die Jahre 1921/22 zurück. Im Runderlass wird für Siedlungs- und dem damit einhergehenden Erschließungsbau ein

‚Konjunkturprogramm‘, wie es heute genannt werden würde, nach dem Prinzip *Leben-und-leben-lassen* verordnet.

Grund für den **Runderlass: Erleichterungen für die Ausführung von Bauvorhaben** war es, den bisher stets vollzogenen landesübliche Umgang mit ‚Erschließungs-Straßenbau‘, dem *Preußischen Fluchtliniengesetz* gemäß zu novellieren und auf eine neue und zeitgemäß adaptierte Basis zu stellen. Zitat:

Der Ausführung von Bauten in neu aufzuschließendem Gelände steht aber vielfach die Tatsache entgegen, dass die Gemeinden für die Anlegung neuer Straßen immer noch häufig zu weitgehende Anforderungen stellen, die mit der heutigen Wirtschaftslage und der dadurch bedingten Sparsamkeit nicht in Einklang stehen.

Der damalige Minister für Volkswohlfahrt, Heinrich Hirtsiefer, legte im Runderlass die Grundlagen und -züge für die in der Region nun allgemein zu gelten habenden *ortsüblichen Ausbauepflogenheiten* fest, als die sie heute bezeichnet werden. Zitate:

Da die Straßenbaukosten nach § 15 des Baufluchtgesetzes auf die Anlieger abgewälzt werden, scheidet die Ausführung vieler Bauten an den hohen Anliegerbeiträgen. ...

Schon bei der Aufstellung der Fluchtlinienpläne wird darauf zu achten sein, dass sich die Straßenbreiten auf das unbedingt nötige Maß beschränken. Wenn es auch nötig ist, dass bei der Planung der Verkehrsstraßen die zukünftige Verkehrsentwicklung bei der Bemessung der Straßenbreite berücksichtigt wird. ...

Auch die Vorschriften über die Art und Weise des Straßenausbaus bedürfen einer Herabsetzung der Anforderungen namentlich bei einfachen Verhältnissen. So genügt es für Siedlungsstraßen, wenn die Befestigung der Bürgersteige, soweit sie überhaupt notwendig ist, in einfacher Form erfolgt. Auch für die Fahrdämme braucht durchaus nicht überall eine Befestigung vorgesehen zu werden, die den Verkehr selbst mit schwersten Fahrzeugen gestattet. Unbedenklich kann in gewissen Wohn- und Siedlungsstraßen die Befahrung mit zu schwerem Fuhrwerk ausgeschlossen werden. Dann ist es unbedenklich, für derartige Straßen eine leichtere Befestigungsart des Fahrdammes zuzulassen. ...

Wenn auch einer solchen Regelung wahrscheinlich das Bedenken entgegengesetzt wird, daß die Beschränkung oft genug nicht beachtet werden wird, so ist doch zu erwarten, daß durch Kontrollen und unnachsichtiges Vorgehen gegen Zuwiderhandlungen diese Beschränkungen sich durchsetzen werden.

Weiter werden 1. die Gemeinden aufgefordert im Sinne dieses Erlasses zu handeln, 2. auch bei der Vorprüfung der Bebauungs- und Fluchtlinienpläne und 3. sollen die nach § 12 Bautenfluchtgesetz zu erlassenden örtlichen baupolizeilichen Bestimmungen im Sinne des Erlasses nicht über das unbedingt notwendige Maß hinausgehen. Die Einhaltung der Vorschriften dieses Erlasses soll durch Vorlage von Kopien dieser neuen polizeilichen Vorschriften beim Minister kontrolliert werden. Zitat:

Abdrucke der neuen polizeilichen Vorschriften (s. vorstehend und 3.), soweit sie von den Oberbürgermeistern der Stadtkreise oder von den Landräten erlassen werden, wollen Sie mir zur Kenntnis vorlegen.

Bleibt für den Augenblick hier festzuhalten:

- Erleichterungen im Erschließungsstraßenbau gegenüber den Bestimmungen des Preußischen Fluchtliniengesetzes (Bautenfluchtgesetz) wurden bereits 1931 aktuell aus objektiven Gründen der Zeitgeschichte verfügt.
- Die Einhaltung der neuen Vorschriften dieses Runderlasses wurden staatlich angeordnet, kontrolliert und im Bedarfsfall bei Verstößen geahndet.
- Mit dem Runderlass wurde ein neuer ‚Standard‘ für örtliche Ausbauepflogenheiten gesetzt.
- Eine, den erleichternden Vorschriften des Runderlasses und den daraus abgeleiteten baupolizeilichen Bestimmungen, gebaute Straße im Erschließungsgebiet galt als endgültig hergestellt. Diese Herstellung wurde von Anliegern damals finanziell abgegolten. Eine neuerliche Erhebung von Erschließungsbeiträgen ist damit ausgeschlossen!
- Diese nur etwa 90 Jahre alte vergleichsweise ‚junge‘ Normsetzung aus diesem Runderlass gegenüber dem 150 Jahre alten Fluchtliniengesetz wird bis heute in juristischen Streitfällen und Verfahren weder berücksichtigt noch anerkannt!

Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts - **BVerwG 9 C 5.06** – vom 11.07.2007 (s.a. Anlage [A7](#)) ist ausgeurteilt, dass *Erschließungsbeiträge für DDR-Straßen nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich*

sind. Zitat:

Gemäß § 242 Abs. 9 Satz 1 des Baugesetzbuches (BauGB) können für Erschließungsanlagen oder deren Teile, die vor dem Wirksamwerden des Beitritt der DDR zur Bundesrepublik Deutschland bereits hergestellt waren, Erschließungsbeiträge nicht erhoben werden, sondern nur – in der Regel niedrigere – Ausbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz des jeweiligen Landes. Nach Satz 2 der Vorschrift sind Erschließungsanlagen oder deren Teile bereits hergestellt, wenn sie vor dem genannten Zeitpunkt "einem technischen Ausbauprogramm oder den örtlichen Ausbauepflogeneheiten entsprechend fertig gestellt" waren.

Im Lichte des Runderlasses von 1931 und den Festlegungen dieses BVerwG-Urteils dürften nahezu alle heute noch immer von Verwaltungen als fiktive Erschließungsstraßen angesehenen Straßen nicht zur Erhebung von Erschließungsbeiträgen herangezogen werden!

Es ist nun Aufgabe der Legislative in Brandenburg diesen Tatbestand ausreichend zu würdigen und Erschließungsbeiträge für Anlieger abzuschaffen. Ausnahme ist allein die Erschließung neuer Wohnviertel auf bisher unerschlossenem Grund.

Mit dem Bestehen dieser Rechtslage und ihrem alleinigen inhaltlichen Bezug darauf, **dass eine öffentliche Straße nach den Kriterien des damaligen Rechts (Preußisches Fluchtliniengesetz) zu beurteilen sei**, sind allerdings Verwaltungsgerichte [101](#) wieder und wieder - bis in die Gegenwart hinein - in großer Fülle mit Klagen überhäuft worden. Wenn ein Gesetz einen als unbefriedigend empfundenen Rechtszustand bedingt, so ist es dringend an der Zeit eine für wünschenswert erachtete adaptierte Rechtslage zu schaffen, die diesen für alle Seiten unbefriedigenden Rechtszustand ablösen soll. Der Lohn dafür besteht in der öffentlichen Befriedung in der Gesellschaft. Schließlich handelt es sich um kein unabänderbares Naturgesetz, sondern um eines von Menschen erdachtes und gemachtes Gesetz. Zu allen Zeiten wurden aus aktuellen und gesellschaftlichen Notwendigkeiten heraus Gesetze adaptiv novelliert (z.B. positiv vermerkt: auch in Brandenburg in 2019 das KAG) oder auch abgeschafft, insbesondere wenn sie Unrecht verstetigten.

Wenn nun für fiktive Erschließung im Straßenbau Erschließungsbeiträge von Anliegern gemeindlicher Satzungen gemäß mit Bezug auf die Flächen ihrer Grundstücke im staats- und -verwaltungsrechtlichen Sinne, zugleich durch Grundsatzurteile gestützt, erhoben werden dürfen, so sind dies realitätsferne Gesetzespostulate. Sie dienen allein einer reinen Machtdemonstration des Staates zur Erreichung seines Fiskalziels gegenüber seinen Bürgerinnen und Bürgern. In [121](#) findet sich zur *Legitimität und Wirksamkeit des Rechts*, für mich als juristischen Laien, die nachvollziehbare und logische Aussage: "Macht allein kann also zwar Gehorsam erzwingen, sie vermag aber keine Pflicht, d.h. keinen Geltungsanspruch zu begründen".

Die Situation der vorliegenden verwaltungsrechtlichen Realitätsferne mit Bezug auf die fiktiven Erschließungsstraßen will ich hier gern, mit einer Einschränkung (s.u. --2) in fünf Punkten kurz beschreiben:

--1 Die fraglichen Gemeindestraßen befinden sich in Öffentlichem Eigentum und sind dem Öffentlichen Verkehr gewidmet. Diese Straßen stehen damit im *Gemeingebrauch* [131](#) und folglich einer beliebig großen Zahl von Nutzern frei zur Verfügung.

Wenn nun der Nutzen des Baus fiktiver Erschließungsstraßen allein an den sogenannten umlegbaren Baukosten nach verwaltungsrechtlicher Maßgabe bemessen werden muss und fiktiv zu 'besonderen Vorteilen' bei den Eigentümern anliegender Grundstücke führen soll, die diese nach dem Äquivalenzprinzip gegenüber dem kommunalen Baulastträger anteilig finanziell auszugleichen hätten, dann ist diese Regelung in gehöriger Schiefelage!

Mit der wachsenden Zahl - besonders im modernen Mobilitätszeitalter - der Nutzer der neugebauten Straße, die weit über die Zahl der ebenfalls nutzenden Eigentümer hinausgeht, wird nach Adam Riese der o.g. Nutzen pro Nutzer immer kleiner geteilt. Dabei wird in diesem Zusammenhang im Verwaltungsrecht postuliert, dass diese Teilung des Nutzens in Übereinstimmung mit dem o.g. Gemeingebrauch keinen 'besondere Vorteil' bei der Allgemeinheit der Straßennutzer hervorruft und somit beitragsfrei bleibt. Im Umkehrschluss wird den allein 'zu veranlagenden Anliegern' mit dem ihnen allein zugeschriebenen

'besonderen Vorteil' im Verwaltungsrecht daher ein Sondernutzungsrecht zu ihrem Nachteil attribuiert.
Zitat: Gegenbegriff zum Gemeingebrauch ist die Sondernutzung. Sondernutzung ist ein Individualrecht an einer eigentlich einer Mehrzahl oder Vielzahl von Personen dienenden Sache.13]
Hier wird im Verwaltungsrecht mit diesem ‚Sondernutzungsrecht‘ der Eigentümer anliegender Grundstücke in unzulässiger Weise ein krasser Widerspruch zum Gemeingebrauch, indem diese Straßen per Widmung stehen, konstruiert!

--2 Die in Rede stehenden Gemeindestraßen sind seit ca. 100 Jahren öffentlich rechtlich im kommunalen Besitz der Gemeinde und von den zuständigen Verwaltungen vergangener Jahrzehnte bis heute stets dem öffentlichen Verkehr gewidmet worden oder gewesen. Gemäß der gegenwärtig geltenden Rechtslage nach BauGB §12 müssen für Wohngebiete 'Vorhaben- und Erschließungspläne', ein *den herkömmlichen Bebauungsplan ergänzendes planungsrechtliches Instrument* erstellt werden. Und weiter: *Der Vorhabenträger muss einen Vorhaben- und Erschließungsplan vorlegen und mit der Gemeinde abstimmen. In einem Durchführungsvertrag mit der Gemeinde verpflichtet er sich zur fristgemäßen Durchführung von Vorhaben und Erschließung und zur Übernahme der Kosten.*

In den §§ 123–135 BauGB wird die städtebauliche Erschließung und zu den Erschließungskosten folgendes geregelt: *Die Gemeinden erheben zur Deckung ihres anderweitig nicht gedeckten Aufwands für Erschließungsanlagen einen Erschließungsbeitrag, dessen Regelung beim Landesgesetzgeber liegt. 11]*
Diese Regelungen aus dem Baugesetzbuch treffen ganz offensichtlich auf unsere und viele andere Straßen im Gemeindegebiet nicht zu. Erschließung ist allein beim Bau neuer Wohngebiete (auf der grünen Wiese) verhältnismäßig! Mit dem Tag des Inkrafttretens des Baugesetzbuchs (BauGB) mit seinen Überleitungsregelungen im Beitrittsgebiet, am 3. Oktober 1990, sollte dieser Sachverhalt für alle gemeindlichen Straßen im Beitrittsgebiet anerkannt und angewendet werden können. Stichtagsregelungen sind nicht neu. Sie waren auch im historischen Gesetzgebungsverfahren zum Vorläufer des BauGB, dem Bundesbaugesetz üblich und wurden gesetzt.

--3 All diese Erschließungsvorschriften treffen auf unsere viele jahrzehntealten Straßen nicht mehr zu! Insofern kann man in dieser Sachlage und Situation höchstens von 'Fiktiver Erschließung' im Gegensatz zum Erschließungs-Sprachgebrauch der Verwaltung sprechen. Auch ohne geltende Bebauungspläne oder zutreffende Vorhaben- und Erschließungspläne wurden in vielen vergangenen Jahrzehnten Baugenehmigungen an Grundstücken dieser Straßen erteilt. Die verkehrliche Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer und die Erschließung der Grundstücke mit allen notwendigen Entsorgungs- und Versorgungsmedien sind in den letzten 20 Jahren nach der Wiedervereinigung bereits nach dem Stand der Technik abgeschlossen worden.

- In all den vergangenen Jahrzehnten des Bestehens dieser Straßen haben beide Seiten, die Generationen von Grundstückseigentümern und von Mitarbeitern in Verwaltungen aller Couleur in stiller Übereinkunft den Status quo der Straßen geduldet!

So ist durch stetige, von Rechtsüberzeugung getragene Übung in dieser Rechtsgemeinschaft **Gewohnheitsrecht** hervorgebracht worden. *Gewohnheitsrecht ist öffentliches Recht, das im Unterschied zum gesetzten Recht nicht im Wege eines formalisierten Rechtsetzungsverfahrens entsteht. ... Gewohnheitsrecht, als 'ungeschriebenes Recht' spielt eine Rolle, wo eine zentralisierte und staatlich garantierte Rechtserzeugung nicht oder noch nicht zur Wirksamkeit gelangt ist. ... Der sich mit dem Gewohnheitsrecht verbindende Begriff der **Observanz** bezeichnet eine nur örtlich geltende Norm des Gewohnheitsrechts, z. B. über die Rechtslage an einer älteren Straße ... Ist nach der Rechtslage in einem Fall gefragt, so ist dieser an Hand der gesamten Rechtsordnung - sie offenbart sich in geschriebenen Rechtssätzen und ungeschriebenen Gewohnheitsrecht - umfassend zu beurteilen. 14]*

Gewohnheitsrecht ist das durch langdauernde Übung in der Überzeugung, damit recht zu handeln, von den Beteiligten geschaffenes Recht. Es steht als ungesetztes Recht dem Gesetz (gesetzten Recht) gegenüber. Durch Art. 2 EGBGB ist es ausdrücklich anerkannt. (ebenda 14)

Im Lichte dieser historischen Straßenwidmungen und -nutzungen, dem juristischen Umgang von Verwaltungen in vielen Jahrzehnten seit dem Widmen dieser in Rede stehenden Gemeindestraßen für den öffentlichen Verkehr, auch und besonders in den vergangenen 30 Jahren nach der deutschen Wiedervereinigung und vor den vorstehend angezeigten juristischen Hintergründen haben allein heutige

Gemeindeverwaltungen jedlichen Anspruch verwirkt, die bestehende Rechtslage dahingehend ändern zu wollen, dass diese Straßen einem Erschließungsstraßenbau zu unterziehen und die Baukosten auf die anliegend betroffenen Grundstückseigentümer abzuwälzen seien.

-- 4 Das unter --1 oben bereits erwähnte **Äquivalenzprinzip**, auch als Vorteils- oder Nutzenprinzip benannt, ist ein Prinzip zur Ausgestaltung des Finanzierungsbeitrags der Bürger für Leistungen ihres Staates. Es sagt aus, dass derjenige, der von einer Leistung einen Vorteil hat, nach Maßgabe dieses Vorteils über eine entsprechende Abgabe zur Finanzierung dieser Leistung herangezogen wird. Das Äquivalenzprinzip kann somit als Übertragung marktwirtschaftlicher Mechanismen auf staatliche Aktivitäten angesehen werden. Dieses Prinzip der Äquivalenz wird je nach Sachlage weiter differenziert:

Individualäquivalenz: Für staatliche Leistungen, die direkt einzelnen Bürgern zugerechnet werden, werden meistens Gebühren erhoben, zum Beispiel für die Ausstellung eines neuen Personalausweises. Ist die staatliche Leistung für eine bestimmte Gruppe von Bürgern potenziell nutzbar, werden Beiträge erhoben, z. B. Kanalschließungsbeiträge.

Für die Besteuerung kommt dagegen nur eine weniger enge **Gruppenäquivalenz** in Frage. Daher kann mit dem Äquivalenzprinzip bei der Besteuerung hauptsächlich auch nur die Erhebung einer bestimmten Steuer bei bestimmten Gruppen, seltener jedoch die Ausgestaltung der Bemessungsgrundlage begründet werden. [15\]](#)

Diese Aussagen lassen eine bestimmungsgemäße Anwendung des Äquivalenzprinzips auf die bauliche Situation in fiktiven Erschließungsstraßen der Gemeinde nicht zu! Keine der angeführten Finanzierungsbeiträge für Leistungen des Staats, weder Gebühren, Beiträge noch Steuern für bestimmten Gruppen, sind beim Bau fiktiver Erschließungsstraßen zutreffend.

- Somit sollte es eigentlich rechtlich unmöglich sein, allein auf Anlieger dazu noch mit Bezug auf die Flächengröße ihrer Grundstücke das Äquivalenzprinzip anzuwenden. Folglich müssen die Kosten beim Bau dieser Straßen aus dem Steueraufkommen der Allgemeinheit finanziert werden. Daher müssen fiktiven Erschließungsstraßen durch den Landesgesetzgeber der Kategorie der Ausbaustraßen, für die das Äquivalenzprinzip durch die Legislative bereits aberkannt worden ist, gleichgesetzt und somit gleichwertig behandelt und im KAG ebenso festgeschrieben werden!

--5 Last but not least ist hier noch auf die **Daseinsvorsorge** [16\]](#) [17\]](#) [18\]](#) [26\]](#) , insbesondere auf die staatliche Daseinsvorsorgeverantwortung hinzuweisen!

Daseinsvorsorge umfasst die Sicherung des allgemeinen und diskriminierungsfreien Zugangs zu existentiellen Gütern und Leistungen einschließlich deren Bereitstellung entsprechend der Bedürfnisse der Bürger und auf der Grundlage definierter qualitativer und quantitativer Standards. Welche Güter und Leistungen als existentiell notwendig anzusehen sind, ist durch politische und demokratisch mandatierte Entscheidungen zeitbezogen (also unter Beachtung der jeweiligen grundlegenden Rahmenbedingungen und Bedarfe) zu ermitteln. Dieser Kanon soll verbindlich festgelegt und mit Mindeststandards in Relation zu den jeweiligen Rahmenbedingungen und Bedarfen unterlegt werden. In einen allgemeinen Kanon dieser existentiellen Leistungen gehören beispielsweise Abwasserentsorgung/Wasserversorgung, Bildung, Energieversorgung, Gesundheit, Kultur, öffentliche Sicherheit, Post, Telekommunikation, Verkehr, Wohnungswirtschaft. ... **Die Verantwortung des Staates für die Daseinsvorsorge umfasst generell die folgenden zwei Aspekte: Erstens die Verantwortung zur Erbringung der Leistungen. Zweitens die Verantwortung, die für diese Leistungserbringung nötigen Infrastrukturen vorzuhalten bzw. diese zu implementieren. [17\]](#)**

- Hier kommt der Begriff der nötigen **Daseinsvorsorge-Infrastrukturen** und die Verantwortung des Staats dabei zum Tragen.

Nach grundlegendem Verständnis ist für die Vorhaltung dieser Strukturen die öffentliche Hand verantwortlich. Die Zuständigkeiten liegen innerhalb des zweistufigen Staatsaufbaus der Bundesrepublik Deutschland zum einen auf der Ebene des Bundes (z.B. Schienennetz, Bundesautobahnen, Bundesstraßen), zum anderen auf der Ebene der Länder. Hier wiederum direkt bei den einzelnen Bundesländern (z.B. Landesstraßen), in erster Linie aber bei den kommunalen Gebietskörperschaften (Gemeinden, Landkreise), die staatsrechtlich Teil der Länder sind, aber wegen der in Artikel 28, Absatz 2 Grundgesetz normierten

kommunalen Selbstverwaltung als besondere Körperschaft betrachtet werden müssen.

Und weiter im Zirkelschluss:

Nach grundlegendem Verständnis ist für die Daseinsvorsorge in Deutschland die öffentliche Hand verantwortlich. Die hier zu erbringenden Leistungen sind zwingend an das Vorhandensein materieller Voraussetzungen gebunden: das sind die Daseinsvorsorge-Infrastrukturen. Aus dieser objektiven und wechselseitigen Bedingtheit folgt, dass die öffentliche Hand auch für die Daseinsvorsorge-Infrastrukturen verantwortlich ist. [19\]](#)

Die Verantwortung des Staats, der öffentlichen Hand in der Daseinsvorsorge ist unteilbar! Damit sollte klargestellt sein, dass für die Leistungserbringung der öffentlichen Hand, insbesondere beim Bau fiktiver Erschließungsstraßen einzelne Bürgerinnen und Bürger, die zufällig Eigentümer von Anliegergrundstücken an solchen Straßen sind, folgerichtig nicht durch den Rechtsstaat mit den 'aktuell verwaltungsrechtlich zulässigen 90%' oder auch satzungsgemäß in Blankenfelde-Mahlow mit 65% der Kosten der Leistungserbringung beteiligt werden können!

Fazit: Was die verwaltungsrechtliche Bewertung und Einordnung kommunaler Straßen und die Finanzierung ihres Baus angeht, so ist der Rechtsstaat aktuell offenbar einig mit sich selbst uneins zu sein, wie es die Inhalte der 5 Punkte und die völlige Missachtung der 1931 per Runderlass eingeführten Standards für örtliche Ausbauepflogenheiten belegen. Insofern liegt hier der Rechtsstaat zu Lasten unrecht Betroffener mit sich selbst im Zwist. Es ist dringend geboten endlich umgehend diesen Widerstreit zu beenden!

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die ausführlichen Darstellungen der Straßenbausituation in unserer Gemeinde und die potentiellen juristischen Sichtweisen allgemein darauf sind hier erforderlich, weil ich all das als Memorandum in Kopie des Schreibens an Sie, den Fraktionen in unserer Gemeindevertretung, als Zuschrift an den Landtag allen MdL, insbesondere auch den verkehrspolitischen Sprechern in den Landtagsfraktionen, sowie auch interessierten Parteizentralen und Medien in Brandenburg zur Kenntnis geben werde.

Mit dieser Denkschrift, dem Ergebnis dieser Analyse der Straßen-Instandsetzungs-Daten aus der Gemeinde und den relevanten juristischen Argumentationshilfen möchte ich Ihnen, der gesamten Verwaltung und auch partiell unseren Gemeindevertretenden Anregung geben, über den Bau fiktiver Erschließungsstraßen im Gemeindegebiet mit Blick auf alle realen Sachverhalte und unter Anerkennung aller themenrelevanten Realitäten *Nach* und vor allem **Neu** zu Denken.

Bitte helfen Sie alle mit, das bestehende Tohuwabohu (s.a. f.d.J. 2012-2016 [A5](#)), das neudeutsche 'Chaos', mit Bezug auf gemeindlichen Straßenbau und seine Nebenwirkungen auf alle Beteiligten zu beseitigen. Gehen sie entschlossen mit der Forderung auf den Landesgesetzgeber zu, den historisch gewachsenen Anachronismus und sein Beitragsunrecht im gemeindlichen Straßenbau endlich zu beseitigen. Helfen Sie dabei mit, dass der staatliche Auftrag zur Daseinsvorsorge auch für fiktive Erschließungsstraßen fortan wirklich ernst genommen wird.

Wie unter --2 oben beschrieben kann der Landesgesetzgeber durch eine Novelle des KAG und in der Folge die sogenannte Mehrbelastungs-Ausgleichsverordnung für Kommunen [StraMaV 9\]](#) zur Deckung des anderweitig nicht gedeckten Aufwandes beim Bau fiktiver Erschließungsstraßen in Gemeinden zur Abschaffung der Beiträge für den Bau aller kommunalen Straßen auch insgesamt neu regeln.

Bei Erfolg könnten sich die Kommunalverwaltungen im Land als Baulastträger in aller Ruhe voll auf ihre Aufgaben und Pflichten im kommunalen Straßenbau konzentrieren, könnten in aller Ruhe, etwas flapsig

gesprochen, 'ihr Ding machen' weil es eben auch nur das ihre ist, ohne noch zusätzlich viel Kraft und Energie in ewigen Diskussionen und Streitereien mit 'widerspenstigen' Anliegern verschwenden zu müssen. Es würden viele Klageverfahren, verbunden mit zusätzlicher aber überflüssiger Verwaltungsarbeit und zusätzlichen aber unnötigen Kosten für die Kommunen entfallen. Es wäre ein Beitrag den öffentlichen, gesellschaftlichen und auch den sozialen Frieden wiederherzustellen oder auch partiell dediziert zu erhalten.

Herr Schwuchow, Sie stehen als Bürgermeister der von den BER-Luftverkehrsimmissionen am schwersten Betroffenen Gemeinde im BER-Umland in einer besonderen Pflicht! Es darf im demokratischen Rechtsstaat nicht angehen, dass die mit diesen Lasten schwerstbetroffenen aber unbescholtenen Einwohnerinnen und Einwohner Blankenfelde-Mahlow's auch noch für die Errichtung von gemeindlicher Infrastruktur zur Kasse gebeten werden!

Im Zuge eines minimalen Lastenausgleichs zwischen Land und hiesiger Einwohnerschaft sollten im leichten Anflug von Humanität bei der Landesregierung wenigstens diese Kosten für gemeindliche Infrastruktur, die nach aktuellem Verwaltungsrecht auf die Bürger umgewälzt werden dürfen, vom Land getragen werden. Dafür müssen Sie sich als Bürgermeister gegenüber Ihren Bürgerinnen und Bürgern beim Land besonders einsetzen, ganz unabhängig von den oben dargestellten rechtlichen Situationen.

Allerdings ist die Hoffnung darauf sehr gering, denn Sie haben ja bereits am 11.06.2020 in der namentlichen Abstimmung (**s.a.S.17u.18 in 20**) gegen die Resolution der Gemeinde an den Landtag zur Abschaffung der Beiträge beim Bau fiktiver Erschließungsstraßen gestimmt. Was immer Sie zu diesem Abstimmverhalten bewogen haben mag, es war Ihre, im Amt des Bürgermeister getroffene Entscheidung **keine Entscheidung für Ihre Bürgerinnen und Bürger**.

Bei, in politischer Verantwortung stehenden Politikerinnen und Politikern des Landes wird gern argumentativ und im Sinne von Totschlagargumenten davon gesprochen:

Wenn wir den kommunalen Straßenbau komplett aus dem Landshaushalt bestreiten wollten, dann könnten wir z.B. keine Kitas und Schulen mehr bauen, betreiben und junge Familien von finanziellen Beiträgen zur Kindererziehung und -betreuung entlasten.

Das wird beim oberflächlichen Hinsehen oder - hören Jedermann und Jedefrau akzeptieren, weil der Staat einfach seinen Aufgaben gewachsen sein und nachkommen muss!

Diese Situation des vorgeblich nur dann handlungsfähigen Staats, der seine selbst gestellten Aufgaben auch erfüllen kann, wird allerdings im Umkehrschluss dieser Argumentation dadurch erst möglich, dass einzelne wenige Bürgerinnen und Bürger zu finanziellen Beiträgen außerhalb ihres ohnehin geleisteten Steueraufkommens gezwungen werden, solche ureigenen rein staatlichen Lasten ausgleichend zu tragen.

- Wer also ermöglicht allein im Sinne dieser abartigen Argumentation erst die Kita- und Schulbauten und deren nachhaltigen Betrieb im Land Brandenburg ? --
- Das ist absurd. Das Gemeinwesen wird von gewählten Volksvertretern als schwach und hilflos dastehend verzerrt und karikiert!

Im demokratischen Rechtsstaat ist es fundamental, ein als Unrecht erkanntes gesetztes Recht aufzuheben. Dies ist mit Blick auf die ungerechten Straßenausbaubeiträge infolge des nachdrücklichen Votums einer Volksinitiative mit der Novellierung des KAG durch den Landtag in 2019 geschehen.

Bereits vor beinahe 200 Jahren, in der Gesellschaftsordnung einer Monarchie, hatte Immanuel Kant **12** erkannt, dass die Rechtsgeltung einer demokratischen Legitimation bedürfe:

Nach Kant beruht die Legitimität des Rechts auf der wechselseitigen Begrenzung der Freiheiten aller nach allgemeinen Gesetzen: „Das Recht ist also der Inbegriff der Bedingungen, unter denen die Willkür des einen mit der Willkür des anderen nach einem allgemeinen Gesetze der Freiheit zusammen vereinigt werden kann.“ Geht man ferner mit Kant davon aus, dass das gewissenhafte Urteil des Einzelnen die letztzugängliche Grundlage moralischer Einsicht und damit auch der Gerechtigkeitseinsicht ist, „so heißt das auch, daß jeder eine dem anderen gleich zu achtende moralische Instanz ist. Für den Bereich des Staates und des Rechts führt diese Vorstellung von der gleichberechtigten moralischen Kompetenz aller zu dem demokratischen Anspruch, daß alle Bürger in einem freien Wettbewerb der Überzeugungen auch über die Fragen des Rechts und der Gerechtigkeit mitzubestimmen und mitzuentcheiden haben“, das Recht also

einer *demokratischen Legitimation* bedarf, die in einer kultivierten Suche nach mehrheitlichem Konsens zu finden ist. **Somit steht der Landtag Brandenburgs mit dieser mehrheitlichen Entscheidung Straßenausbaubeiträge abzuschaffen in guter Tradition deutscher Rechtsphilosophie!**

Im demokratischen Rechtsstaat ist es ebenfalls fundamental, dass aufkeimendes Unrecht erkannt und durch seine Legislative das Setzen neuen gesetzlichen Unrechts verhindert wird.

Im Gebiet der ehemaligen DDR, 1990 Beitrittsgebiet zur Bundesrepublik Deutschland, wurden kommunale Straßen jenseits von idealisierenden Verwaltungs- und Vorteilsvorstellungen als das genommen, was sie waren: Reale Objekte, die als öffentliche Straßen dem öffentlichen Verkehr gewidmet und im Gemeingebrauch waren. Unabhängig von historischen Herstellungstechnologien und Bauordnungen waren alle kommunalen Straßen also solche in ihrer Nutzung von Verwaltungen und BürgerInnen als gleichwertig angesehen.

Im Einigungsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DDR vom 19.08.1990 wurde dieser Gleichheitsgrundsatz für kommunale Straßen aufgekündigt und eine Spaltung der vorhandenen kommunalen Straßen in Ausbau- und Erschließungsstraßen mit dem Ziel vorgenommen, das in der Bundesrepublik stets geltende Fiskalziel *Straßenbau in kommunaler Baulast nicht aus Öffentlichen Haushalten, aus Steuermitteln zu finanzieren* auch im Beitrittsgebiet umzusetzen.

Jenseits eines potentiellen Bestands- und Vertrauensschutzes wurden die ‚beitretenden‘ Straßenobjekte und die dort ansässigen Eigentümer der anliegenden Grundstücke allein den geltenden Rechtsnormen der Bundesrepublik Deutschland unterzogen. Die oben unter --1 bis --5 genannten fünf widersprechenden Punkte zur rechtlichen Situation der Finanzierung des Baus kommunaler Straßen in der Bundesrepublik Deutschland wurden gleichermaßen völlig missachtet! Gänzlich unbeachtet blieben ebenfalls die Vorschriften des Runderlasses aus 1931 zu den örtlichen Ausbauepflogheiten.

Insbesondere wurde im Land Brandenburg mit der *Abschaffung der Straßenausbaubeiträge* (KAG Novelle in 2019) ein 2-Klassen-Kommunalabgaben-Recht und damit neues gesetzliches Unrecht begründet! In [23\]](#) wird gesetzliches Unrecht in seiner Bedeutung so umschrieben: *Der Begriff „Unrecht“ spielt auch in der Rechtsphilosophie eine Rolle, insbesondere bei der Frage, ob es „gesetzliches Unrecht“ gibt (s.a. [24\]](#)). Nach Auffassung des deutschen Bundesverfassungsgerichts ist eine Rechtsnorm, die offensichtlich gegen konstituierende Grundsätze des Rechts [21\]](#) verstößt, Unrecht und wird auch nicht dadurch zu Recht, dass sie angewendet und befolgt wird.*

In [24\]](#) wird berichtet: *Die obersten deutschen Bundesgerichte befürworten (dagegen) in ständiger Rechtsprechung eine Geltungsgrenze für gesetzliches Unrecht. Diese bestimme sich nach der *Radbruch'schen Formel*.*

Die Aussage dieser Radbruch'schen Formel [25\]](#) lautet:

Dieser These zufolge hat sich ein [Richter](#) bei einem [Konflikt](#) zwischen dem [positiven \(gesetzten\) Recht](#) und der [Gerechtigkeit](#) immer dann – und nur dann – *gegen* das [Gesetz](#) und stattdessen *für* die [materielle Gerechtigkeit](#) zu entscheiden, wenn das fragliche Gesetz

- als „unerträglich ungerecht“ anzusehen ist oder
- das Gesetz die im Begriff des [Rechts](#) grundsätzlich angelegte [Gleichheit aller Menschen](#) aus Sicht des Interpreten „bewusst verleugnet“.

Im demokratischen Rechtsstaat kann auch die Legislative Gefahr laufen, sich in einen Konflikt zwischen dem gesetzten Recht und der Gerechtigkeit zu manövrieren. Im Gegensatz zu einem Richter ist die Legislative

jedoch verfassungsgemäß in die Lage versetzt, gesetzliches Unrecht aufzuheben und materielle Gerechtigkeit durch Gesetzesnovellierung herzustellen!

Aufgemerkt: Dazu bedarf es bei demokratisch und politisch legitimierten Politikern im Parlament als legislativer Staatsgewalt des demokratischen Rechtsstaats keines politischen Willens, sondern allein den Respekt vor den und die bedingungslose Anerkennung der Prinzipien des demokratischen Rechtsstaats!

Wie inzwischen bekannt geworden ist, ist die seit September 2019 Rot-Schwarz-Grüne Regierungskoalition nicht bereit das Unrecht der Beitragserhebung beim Bau fiktiver Erschließungsstraßen aufheben zu wollen.

Im demokratischen Rechtsstaat ist Unrecht [23\]](#) ein Tatbestand an sich, der sich durch Verifikation eines Ausgangssachverhalts ergibt. Zitat:

Solche „Rechts“-Vorschriften sind als extremes staatliches Unrecht auch nicht dadurch wirksam geworden bzw. erlangen auch nicht lediglich dadurch die Qualität als Recht, dass sie über einige Jahre hin praktiziert worden sind oder dass sich seinerzeit die Betroffenen mit den Maßnahmen im Einzelfall abgefunden haben. Denn einmal gesetztes extremes staatliches Unrecht, das offenbar gegen konstituierende Grundsätze des Rechts verstößt und das sich nur solange behaupten kann, wie der dafür verantwortliche Träger der Staatsmacht faktisch besteht, wird nicht dadurch zu Recht, dass es angewendet und befolgt wird. [24\]](#) Solchen Rechtsvorschriften - staatlichen Unrechts - ist die Geltung als Recht dieser Ansicht zufolge abzuerkennen.

Dieser Prozess der Aberkennung einer als Unrecht erkannten Rechtsvorschrift als geltendes Recht, darf im Parlament eines demokratischen Rechtsstaats durch keinerlei sachfremde Anhängigkeiten oder Nebenwirkungen behindert oder blockiert werden. Dies ist insbesondere dem Umstand geschuldet, dass die Regierungskoalition und die sie tragenden Landtagsfraktionen die Beitragserhebung für 'fiktive Erschließungsstraßen' von der Kassenlage ihres Landeshaushalts abhängig zu machen gedenken! Das ist eine unzulässige, weil sachfremd konstruierte Abhängigkeit, die letztlich in Kuhhandel à la Feilschen am orientalischen Basar gipfelt! Ein solches Vorgehen wäre einem Parlament der repräsentativen Demokratie unwürdig.

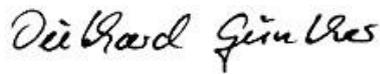
Eine angespannte Haushaltslage und ihre Auswirkungen auf die Anwendung staatlichen Rechts darf allein in Regelungen in der Ausführungsverordnung der Gesetzesnovelle ihren Niederschlag finden. Solche terminierenden Regelungen nach Haushaltslagen finden in jedem (Privat-) Haushalt statt. Sie stehen auch nicht im Widerspruch zu der jahrzehntelang angewendeten Praxis von Kommunalverwaltungen beim Bau 'fiktiver Erschließungsstraßen'!

Es ist also weiterhin keine Eile geboten sogenannte 'Sandpisten', wie der vor einigen Tagen herausgegebene Bericht des MIL es suggerieren will, in wenigen Jahren zu modernisieren. Dreißig Jahre deutscher Einheit sind ins Land gegangen und es bestehen im Land Brandenburg lt. Bericht noch immer ca. 4.000 Kilometer sogenannter 'Sandpisten'. Die vermeintlich an den Tag gelegte Eile, diese zu beseitigen dient - fishing for compliments - lediglich dazu exorbitante Belastungen des Landeshaushalts vorzugaukeln und eine Finanzierung des Baus 'fiktiver Erschließungsstraßen' mit Steuermitteln auf lange Sicht anhaltend verhindern zu wollen.

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, in Ihrer Eigenschaft als Privatperson und als Nachbar in der Gemeinde bestünde bis zum Ende des Monats die Möglichkeit die Petition zur Abschaffung der Beiträge beim Bau 'fiktiver Erschließungsstraßen' - <https://openpetition.de/!zlrgf> - unterstützend mit zu zeichnen. - Ganz ohne äußere und amtliche Zwänge.

Die Forderungen der Petition werden aktuell von mehr als 10.000 Brandenburgerinnen und Brandenburgerinnen und Brandenburgern getragen. Die Petition wird am 23. September 2020 der Landtagspräsidentin gemeinsam mit der Vorsitzenden des Petitionsausschusses des Landtags übergeben.

Mahlow, im August 2020



Diethard Günther

Anlagen:

Anhang:

A1 diethard.de/Transfer/Anhang-Memo/A1_160926_B-M_ListeStr.pdf

A2 [diethard.de/Transfer/Anhang-Memo/A2_20200802_B-M Chronik des Vorhabens Straßenbau Fb-Areal.pdf](https://diethard.de/Transfer/Anhang-Memo/A2_20200802_B-M_Chronik_des_Vorhabens_Straßenbau_Fb-Areal.pdf)

A3 _

A4 _

A5 diethard.de/Transfer/Anhang-Memo/A5_170407_Kostenanalyse-Areal_2012-2016.pdf

A6 [diethard.de/Transfer/Anhang-Memo/A6_19310930_Runderlass-Minister für Volkswohlfahrt.pdf](https://diethard.de/Transfer/Anhang-Memo/A6_19310930_Runderlass-Minister_für_Volkswohlfahrt.pdf)

A7 [diethard.de/Transfer/Anhang-Memo/A7_20070711_BVerwG-Urteil Erschließung DDR Straßen-9Cxy.pdf](https://diethard.de/Transfer/Anhang-Memo/A7_20070711_BVerwG-Urteil_Erschließung_DDR_Straßen-9Cxy.pdf)

Literatur- und Quellenangaben:

1] https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-642-91190-3_9

2] <https://de.wikipedia.org/wiki/Makadam#Literatur>

3] ISBN-13: 978-3804138834, Werner Verlag, Straßenbautechnik, Auroren: S. Velske und H. Mentlein

4] [http://www.vsvi-sachsen.de/Arhtur Speck Preis/2010_01_18%20Speck-Artikel Endfassung.pdf](http://www.vsvi-sachsen.de/Arhtur_Speck_Preis/2010_01_18%20Speck-Artikel_Endfassung.pdf)

5] <https://www.stm-malsch.de/oberflaechenbehandlung/>

6] <https://www.wsi-strassen.de/traenkung/>

7] <http://mainka-patchtechnologie.de/patchtechnologie.html>

8] <https://agendaservice.net/ratsinfo/blankenfeldem/1298/QW5sYWdlIDMucGRm/11/n/33517.doc>

9] <https://bravors.brandenburg.de/verordnungen/stramav>

10] <https://tredition.de/autoren/r-friedrichs-23017/strassen-und-baufluchtengesetz-vom-2-juli-1875-paperback-100170/>

11] <http://www.krautzberger.info/assets/2012/03/Baugesetzbuch.pdf>

12] [https://de.wikipedia.org/wiki/Rechtsgeltung#Wirksamkeit und Legitimit%C3%A4t des Rechts](https://de.wikipedia.org/wiki/Rechtsgeltung#Wirksamkeit_und_Legitimit%C3%A4t_des_Rechts)

13] <https://de.wikipedia.org/wiki/Gemeingebrauch>

14] <http://rechtslexikon.net/d/gewohnheitsrecht/gewohnheitsrecht.htm>

15] https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%84quivalenzprinzip_%28Steuer%29

16] <https://de.wikipedia.org/wiki/Daseinsvorsorge>

17] <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/daseinsvorsorge-28469>

18] <https://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/das-europalexikon/176770/daseinsvorsorge>

19] <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/daseinsvorsorge-infrastrukturen-54540>

20] <https://agendaservice.net/ratsinfo/blankenfeldem/2453/UHJvdG9rb2xslERva3VtZW50lChPZSk=/9/n/52586.doc>

21] [https://www.staatslexikon-online.de/Lexikon/Allgemeine Rechtsgrunds%C3%A4tze](https://www.staatslexikon-online.de/Lexikon/Allgemeine_Rechtsgrunds%C3%A4tze)

22] <https://www.gesetze-im-internet.de/einigvtr/EinigVtr.pdf>

23] <https://de.wikipedia.org/wiki/Unrecht>

24] [https://de.wikipedia.org/wiki/Rechtsgeltung#Zur Geltung ungerechter Gesetze](https://de.wikipedia.org/wiki/Rechtsgeltung#Zur_Geltung_ungerechter_Gesetze)

25] [https://de.wikipedia.org/wiki/Radbruchsche Formel](https://de.wikipedia.org/wiki/Radbruchsche_Formel)

26] <https://kommunalwiki.boell.de/index.php/Daseinsvorsorge>