

**„Ausbauprogramm/-konzept Verkehrsinfrastruktur“ der
Stadt Oranienburg**



Leitfaden Privater Straßenausbau

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Grundlagen des „Privaten Straßenausbaus“	5
2.1 Voraussetzungen für den „Privaten Straßenausbau“	5
2.1.1 Rechtlicher Rahmen.....	5
2.1.2 Die Grundstückseigentümer*innen der betreffenden Grundstücke an den Straßen sind im Regelfall Privatpersonen. Es ist erforderlich, dass die Grundstückseigentümer*innen im Rahmen des Erschließungsvertrages die notwendigen Sicherheiten erbringen. Dies ist erforderlich, um bei unerwarteten Zahlungsschwierigkeiten einer Erschließungsgemeinschaft das Kostenrisiko für die Stadt so gering als möglich zu halten. Voraussetzung hinsichtlich der Infrastruktur	6
2.2 Belange der Anlieger.....	7
2.3 Belange der Stadt	8
2.4 Verfahrensweise und Umsetzung.....	9
2.4.1 Abschluss eines Erschließungsvertrages und Bauvorbereitung	9
2.4.2 Bauliche Umsetzung	11
2.4.3 Fertigstellung und Übergabe an die Stadtverwaltung	11
Anlagen	12

1. Einleitung

Oranienburg ist eine [Stadt](#) mit über 46.000 Einwohnern im Norden [Brandenburgs](#) und liegt im Süden des Landkreises Oberhavel im Verflechtungsraum zu Berlin. Die Stadt Oranienburg besteht aus einem Kerngebiet sowie den [Ortsteilen Friedrichsthal](#), [Germendorf](#), [Lehnitz](#), [Malz](#), [Sachsenhausen](#), [Schmachtenhagen](#), [Wensickendorf](#) und [Zehlendorf](#).

Ein Schwerpunkt von Investitionen der nächsten Dekade sind die immer noch 128 km unbefestigten Straßen.

Baumaßnahmen an diesen Straßen lösen nach der laufenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts Erschließungsbeitragspflichten gem. § 127 ff. BauGB aus, da sie nach den aufgestellten Maßstäben nicht als erstmalig i.S.d. § 242 Abs. 9 BauGB (Überleitungsvorschrift) gelten. Das gilt auch für einzelne Teilanlagen wie z.B. Gehwege, Radwege oder die Oberflächenentwässerung.

Der Straßenzustand der vorbezeichneten Straßen ist auf Dauer unhaltbar und erfordert einen enormen finanziellen Aufwand für die Stadt Oranienburg in der Erhaltung der Verkehrssicherheit. Daher müssen und sollen diese Straßen erstmalig hergestellt werden (sog. grundhafter Ausbau). Da dieses Ziel die finanzielle Leistungskraft der Stadt übersteigen würde, könnte hier das Augenmerk auf den privat finanzierten Straßenbau gerichtet werden.

Der privat finanzierte Straßenbau ist nicht nur ein Modell für Erschließungsträger*innen, denen in der Regel das gesamte Erschließungsgebiet gehört, sondern auch für Grundstückseigentümer*innen in einer Straße, die nicht warten wollen, bis „ihre“ Straße irgendwann einmal von der Stadt mit der Folge der Erschließungsbeitragshebung erstmalig hergestellt wird.

Die Stadt Oranienburg hat ein Straßenbauprogramm erarbeitet, welches für einen längeren Zeitraum Bestand haben soll. Entsprechend können sich die Grundstückseigentümer*innen darauf einrichten, ob und wann ihre Straße hergestellt wird. Das ermöglicht nicht nur einen vorausschauenden Umgang mit den eigenen Finanzen, sondern bietet den Grundstückseigentümern*innen zudem eine andere Alternative. Gerade in den Fällen, in denen Grundstückseigentümer*innen absehen können, dass ihre Straße erst in vielen Jahren zur Herstellung vorgesehen ist, lohnt sich die Überlegung, die Straße „vor der Haustür“ in Eigeninitiative gemäß den Standards einer erstmaligen Herstellung herzurichten.

Viele Kommunen und Grundstückseigentümer*innen im Land Brandenburg haben hier in der Vergangenheit gute Erfahrungen gesammelt und ein Blick auf die angefallenen Kosten zeigt, dass sich Eigeninitiative nicht nur für die Stadt, sondern auch für die Grundstückseigentümer*innen lohnt und das selbst vor dem Hintergrund, dass der Eigenanteil der Stadt von zehn Prozent an den Kosten entfällt. Diese sind durch die Grundstückseigentümer*innen zu übernehmen.

Deshalb hat die Stadtverwaltung im Zusammenhang mit der Aufstellung des Straßenausbauprogramms /-konzept auch einen „Leitfaden Privater Straßenausbau“ erstellt, der das Modell des Straßenbaus in Eigeninitiative und Eigenfinanzierung der Grundstückseigentümer*innen aufzeigt.

Dieser Leitfaden stellt eine Zusammenfassung wesentlicher Gesichtspunkte eines privaten Straßenausbaus dar. Der Inhalt ist dabei der planerisch-technische Weg zur Umsetzung derartiger Maßnahmen und baut u.a. auf Erfahrungen anderer Kommunen zu diesem Thema auf.

Dieser Leitfaden kann jedoch eine Beratung in Rechtsfragen für mögliche Erschließungs-/Bauherrengemeinschaften und die Verwaltung der Stadt Oranienburg im Hinblick auf die einzelnen Regelungen und Auswirkungen von Erschließungs-, Planungs- und Bauverträgen nicht ersetzen.

In der Anlage 1 sind alle Schritte eines privaten Straßenausbaus zusammenfassend dargestellt.

2. Grundlagen des „Privaten Straßenausbaus“

2.1 Voraussetzungen für den „Privaten Straßenausbau“

2.1.1 Rechtlicher Rahmen

Es handelt sich bei dem „Privaten Straßenausbau“ um ein Modell der reinen Anlieger Grundstückseigentümer*innenfinanzierung auf freiwilliger Basis. Es bestehen dazu bei einigen Gemeinden im Land Brandenburg langjährig gute Erfahrungen.

Der „private Straßenausbau“ ist ein zu 100% von Grundstückseigentümern*innen finanzierter Straßenbau und kann den beitragsfinanzierten Straßenbau unter Beachtung folgender Kriterien ersetzen:

- a) Der zu 100% von Grundstückseigentümern*innen finanzierte Straßenbau erfolgt auf der Basis eines Erschließungsvertrages zwischen den Grundstückseigentümern*innen und der Stadt entsprechend §124 § 11 Abs.1 BauGB.
- b) Die Grundstückseigentümer*innen bilden dazu eine rechtsfähige Bauherrengemeinschaft des privaten Rechts (GbR, GmbH oder ähnliches)
- c) Die Vorgaben im Hinblick auf die Funktion der Straße erfolgen durch die Stadtverwaltung.

Die Straße wird nach den einschlägigen Regelwerken geplant und errichtet. Die Planung, die Vergabe der Bauleistungen, die Bauleitung usw. erfolgen durch die Bauherrengemeinschaft. Es erfolgt eine Übergabe-/Übernahmeinspektion des Bauwerkes durch die Stadt.

Im Anschluss an die Bauabnahme wird das Bauwerk , kosten- und lastenfrei an die Stadt Oranienburg übertragen.

Die Instandhaltung der Straßeneinrichtungen obliegt der Stadt Oranienburg.

Alle anfallenden Kosten für die Herstellung der Erschließungsanlage, hier im konkreten Fall der Straße, werden von einer Bauherrengemeinschaft, bestehend aus den Grundstückseigentümer*innen, getragen.

Der von den Grundstückseigentümer*innenfinanzierte Anlieger Straßenbau erfolgt somit nicht auf der Basis der Erschließungsbeitragsatzung, sondern auf der Basis eines Erschließungsvertrages gemäß § 11 Abs. 1 BauGB. Insofern gelten auch nicht die rechtlichen Regelungen, die sich aus der Erschließungsbeitragsatzung ergeben. Die

Grundstückseigentümer*innen können also selbst bestimmen, wie die Kosten untereinander geteilt werden.

Der § 11 Abs.1 BauGB ermöglicht es, Leistungen der Erschließung an Dritte, d.h. mit einem sogenannten Erschließungsvertrag an Dritte zu übertragen. Der Erschließungsträger, hier die privatrechtlich organisierte Grundstückseigentümergeinschaft, errichtet die Erschließungsanlage grundsätzlich in eigenem Namen und auf eigene Rechnung und übergibt diese anschließend an die Stadt. Entsprechend fallen keine Erschließungsbeiträge an.

Besteht seitens der Grundstückseigentümer*innen einer Straße die Absicht, „ihre“ Straßen im Rahmen einer Anlieger Eigenfinanzierung herstellen zu lassen, dann bilden diese eine „Erschließungsgemeinschaft“ (EGM) dar. Die Grundstückseigentümer*innen schließen sich in diesem Fall zum Zweck der Herstellung der Verkehrsanlage zu einer rechtsfähigen Erschließungsgemeinschaft zusammen.

Hinsichtlich der Rechtsform eines solchen Zusammenschlusses für den Abschluss des Erschließungsvertrags gibt es verschiedene Möglichkeiten.

In der Regel wird eine Erschließungsgemeinschaft in Form einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) arbeiten. Diese Erschließungsgemeinschaft ist gegenüber der Gemeinde „Dritter“ im Sinne von § 11 Abs. 1 BauGB und schließt daher mit der Kommune den Erschließungsvertrag.

Die anliegenden Grundstückseigentümer*innen vereinbaren untereinander, wie sie die mit der Erschließung verbundenen Kosten aufbringen und verteilen. Die Erschließungsgemeinschaft haftet grundsätzlich „nach außen“ gesamtschuldnerisch. Die Grundstückseigentümer*innen der betreffenden Grundstücke an den Straßen sind im Regelfall Privatpersonen. Es ist erforderlich, dass die Grundstückseigentümer*innen im Rahmen des Erschließungsvertrags die notwendigen Sicherheiten erbringen. Dies ist erforderlich, um bei unerwarteten Zahlungsschwierigkeiten einer Erschließungsgemeinschaft das Kostenrisiko für die Stadt so gering wie möglich zu halten.

2.1.2 Voraussetzung hinsichtlich der Infrastruktur

Der von Grundstückseigentümern*innen finanzierte Straßenbau kann i.d.R. auf öffentlichen Anliegerstraßen und Wegen erfolgen, die bisher über keinen regelgerechten Straßenaufbau, sei es ein fehlender Unterbau oder ein ungebundener Oberbau, verfügen (z.B. Märkische Sandstraße, Straßen mit Tränkdecken oder Schotter). Diese Verkehrsflächen gelten im Sinne

des Erschließungsbeitragsrechts regelmäßig als nicht erstmalig hergestellt i.S.d. § 242 Abs. 9 BauGB und entfallen dementsprechend den Vorschriften des § 127 ff. BauGB.

Zudem ist die betreffende Straße Bestandteil des Straßenausbauprogramms der Stadt Oranienburg.

Folgende Rahmenbedingungen sind zu beachten:

- a) Die Anliegerstraße liegt in einem Wohngebiet
- b) Die Verkehrsfläche hat die eine Erschließungsfunktion
- c) Die prognostizierte Belastungsklasse gemäß RStO ist kleiner oder gleich 0,3.

Die Entscheidung über die konkrete Geometrie etc. der Verkehrsanlage liegt allein bei der Stadt Oranienburg. Im Rahmen der Straßenausbaukonzeption der Stadt Oranienburg wurden für die Straßen und Wege in der Baulast der Stadt entsprechende Regellösungen entwickelt.

Es ist zu beachten, dass neben der eigentlichen Verkehrsfläche auch Anlagen der Regenentwässerung (zumeist offene Entwässerung über seitlich angeordnete Mulden), Straßenbeleuchtung (sofern noch nicht vorhanden) und auch Grundstückszufahrten errichtet werden müssen. Für die Herstellung der Zufahrten/Zugänge im Zuge des Straßenbaus müssen die Grundstückseigentümer*innen bereits jetzt gem. Satzung einen Kostenersatz in Höhe von 100% bezahlen, so dass den Grundstückseigentümern*innen hier kein zusätzlicher Aufwand entstehen würde.

2.2 Belange der Anlieger

Mit dem Straßenausbauprogramm der Stadt Oranienburg ist eine Priorisierung der Herstellung der noch unbefestigten Straßen entwickelt worden. Die Umsetzung durch die Stadt ist aber auch abhängig von den zur Verfügung stehenden investiven Mitteln der Stadt. Durch den von Grundstückseigentümern*innen finanzierten privaten Straßenausbau ist es möglich, eine konkrete Baumaßnahme durch die Initiative der Grundstückseigentümer*innen bereits deutlich vor dem im Straßenausbauprogramm der Stadt Oranienburg geplanten Zeitpunkt durchzuführen.

Der von den Grundstückseigentümern*innen finanzierte Straßenbau wird ausschließlich auf Wunsch derjenigen Grundstückseigentümer*innen der Straße oder eines Straßenabschnittes

durchgeführt, die nach der „Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen“ für die Straße erschließungsbeitragspflichtig wären.

Neben dem „Vorziehen“ der erstmaligen Herstellung der Verkehrsanlage sind aufgrund von Erfahrungen in anderen Städten und Gemeinden weitere Vorteile für die Grundstückseigentümer*innen zu nennen.

Die Realisierung der Baumaßnahme zu einem späteren Zeitpunkt führt zu höheren Baukosten und damit einer höheren Umlage auf die einzelnen Grundstückseigentümer*innen. Die Herstellkosten sind im Bauwesen insgesamt und auch im Tief- und Straßenbau seit rund 15 Jahren stetig gestiegen.

Die Kostenverteilung kann durch die Erschließungsgemeinschaft einfacher und individueller gehandhabt werden als bei einer Umlage nach Erschließungsbeitragssatzung. Es sind auf Basis einvernehmlicher vertraglicher Vereinbarungen verschiedene Modelle möglich (z.B. Bezug auf Grundstücksfläche, Einbeziehung der Anzahl von Wohneinheiten oder vereinfachend eine Teilung durch die Anzahl der Teilnehmer der Erschließungsgemeinschaft).

2.3 Belange der Stadt

Das Modell des privaten Straßenausbaus soll es Erschließungsgemeinschaften ermöglichen, privatfinanziert eine Verkehrserschließung durchzuführen. Die Stadt wird damit größtenteils auch hinsichtlich des Verwaltungsaufwandes entlastet.

Da es sich aber um gemeindliche Verkehrsanlagen handelt, sind Mindestanforderungen hinsichtlich der Verwaltungstätigkeit erforderlich und personell abzusichern.

Zu nennen sind jedoch folgende Arbeitsinhalte, die die Stadt bei der Umsetzung zu leisten hat:

- Abschluss des Erschließungsvertrages
- Bereitstellung der Informationen zum Ausbaustandard
- Prüfung und Freigabe der Planungsdokumentation der Eigentümergemeinschaft
- Zustimmung zur Auftragsvergabe an die bauausführende Firma
- Ggf. stichprobenartige Kontrolle der Ausführung
- Übergabe-/Übernahmeinspektion
- Prüfung der Straßendokumentation
- Feststellung des Zustandes vor Ablauf der Gewährleistung.

2.4 Verfahrensweise und Umsetzung

Die Entscheidung über den von Grundstückseigentümern*innen muss mit einem entsprechenden Vorlauf erfolgen. Für die vertraglichen Regelungen ist ausreichend Zeit einzuplanen, formelle Erfordernisse sind zu beachten.

2.4.1 Abschluss eines Erschließungsvertrages und Bauvorbereitung

Die ordnungsgemäße Vorbereitung einer derartigen Maßnahme sollte zu Beginn des Kalenderjahres vor dem beabsichtigten Baujahr beginnen.

Voraussetzung für den privaten Straßenbau ist, dass sich alle Grundstückseigentümer*innen einig sind und diesen durchführen wollen. Die Grundstückseigentümer*innen tragen einen formlosen Antrag für einen beabsichtigten privaten Straßenausbau an die Stadt heran.

Nach Prüfung des Antrages und positiver Einschätzung der Stadt gibt diese der zukünftigen Erschließungsgemeinschaft die erforderlichen Informationen zum Ausbaustandard wie z.B. die Breite, die Entwässerung etc. an die Hand.

Sind die Grundstückseigentümer*innen nach Kenntnisnahme der Informationen weiterhin an dem privatfinanzierten Straßenbau interessiert, kann formell die rechtsfähige Erschließungsgemeinschaft gegründet werden. Die Erschließungsgemeinschaft bestimmt ein Mitglied der Gemeinschaft, welches die Gemeinschaft gegenüber den Behörden vertritt und dem die Kommunikation zwischen Stadt und Gemeinschaft obliegt.

Nach Gründung der Erschließungsgemeinschaft und vor Abschluss des Erschließungsvertrags legt die Erschließungsgemeinschaft der Stadt eine Entwurfsplanung (HOAI Leistungsphase 1-3) entsprechend der von der Stadt genannten Kriterien vor. Die Auswahl des beratenden Ingenieurs/der beratenden Ingenieurin bzw. des Ingenieurbüros bedarf der Zustimmung der Stadt. Nach Prüfung der Entwurfsplanung und Zustimmung durch die Stadt ist der formelle Erschließungsvertrag zwischen der Stadt und der Erschließungsgemeinschaft abzuschließen.

Nach Abschluss des Erschließungsvertrags lässt die Erschließungsgemeinschaft die weitere Planung der Baumaßnahme durch den/die betreffenden Ingenieur*in bzw. das Ingenieurbüro entsprechend den anerkannten Regeln der Bautechnik und den Vorgaben der Stadtverwaltung erarbeiten. Die Mindestanforderungen an die Planungsdokumentation sind in der Anlage 2 beschrieben. Die Erschließungsgemeinschaft lässt die nötigen Vermessungsunterlagen und Baugrunderkundungen erstellen.

In der Planungsdokumentation ist eine Kostenberechnung enthalten, die es der Eigentümergeinschaft ermöglicht, eine relativ verlässliche Ermittlung der Umlage auf die einzelnen Eigentümer*innen durchzuführen. Diese erfolgt in Abhängigkeit von der gewählten Form der Umlage als eine vorläufige Ermittlung der Anteile der einzelnen Mitglieder der Erschließungsgemeinschaft. Dieser frühzeitige Schritt, noch vor Abschluss des Erschließungsvertrags, hat für die Grundstückseigentümer*innen den Vorteil, dass sie vorzeitig die Kosten/Umlage absehen und entscheiden können, ob sie die Maßnahme als Erschließungsgemeinschaft durchführen wollen.

Auf der Basis der durch den Planer erstellten Leistungsbeschreibung ist es möglich, Angebote von ausführenden Firmen einzuholen. Hinsichtlich der Leistungsbeschreibung gibt es keine besonderen Anforderungen, ein funktionaler Charakter ist im Regelfall ausreichend.

Hinsichtlich der bauvertraglichen Regelungen ist die VOB zu vereinbaren. Damit wird sichergestellt, dass die bautechnischen sowie -vertraglichen Anforderungen und auch z.B. die Gewährleistung den Anforderungen der Stadt Oranienburg bei konventionellen Baumaßnahmen entsprechen. Es sind deshalb grundsätzlich immer die einschlägigen Normen und Regelwerke des Straßenbaus in der jeweils aktuellen Ausgabe zu vereinbaren (z.B. die „Zusätzlich technische Vertragsbedingungen für Asphaltarbeiten (ZTV-Asphalt)). Die dem Bauvertrag zugrundeliegenden Normen und Regelwerke sind von dem von der Erschließungsgemeinschaft beauftragten Fachplaner*in zu benennen. Die Stadtverwaltung behält sich vor, im Rahmen der Prüfung der Planung diesbezüglich Ergänzungen zu fordern.

Die Fristen für die Gewährleistung sind im Bauvertrag zu vereinbaren, es gelten dabei die Vorgaben der Stadt Oranienburg aus dem Erschließungsvertrag. Die Dauer der Gewährleistung muss den für Bauvorhaben der Stadt üblichen Regelungen gem. VOB entsprechen.

Es ist die Ausstellung einer Mängelansprüche-Bürgschaft vertraglich mit dem Bauunternehmern zu vereinbaren. Diese ist von der Erschließungsgemeinschaft an die Stadt abzutreten.

Die Absicherung der Zahlungsfähigkeit unterliegt der Erschließungsgemeinschaft selbst (z.B. Hinterlegung der Einzelbeträge auf ein Sicherungskonto). Der Stadt gegenüber ist eine Vertragserfüllungsbürgschaft zu stellen.

2.4.2 Bauliche Umsetzung

Die bauliche Umsetzung erfolgt durch das von der Erschließungsgemeinschaft beauftragte Bauunternehmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass während der Baudurchführung die Verkehrssicherungspflicht bei der Erschließungsgemeinschaft und deren Auftragnehmer*in liegt. Das schließt auch alle Leistungen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs wie z.B. Winterdienst, Provisorien mit ein. Das ausführende Bauunternehmen holt für die erforderliche Verkehrssicherung eine verkehrsbehördliche Anordnung ein.

Die Mindestinhalte der Baudokumentation und Nachweise der Ausführung sind in der Anlage 3 zusammengestellt. Ebenso ist zu vereinbaren, dass sämtliche Nachweise der Eigenüberwachung vor der Übergabe-/Übernahmeinspektion geordnet zu übergeben sind.

Für die Qualitätssicherung beauftragt die Erschließungsgemeinschaft ein fachkundiges Ingenieurbüro. Die Bauüberwachung durch dieses Büro ist zu dokumentieren.

Die Stadt Oranienburg behält sich vor, eine stichprobenartige Kontrolle der Bauausführung vorzunehmen. Das von der Erschließungsgemeinschaft beauftragte Bauunternehmen erteilt den Mitarbeiter*innen der Stadt erforderliche Auskünfte.

2.4.3 Fertigstellung und Übergabe an die Stadtverwaltung

Da dem Bauvertrag der Erschließungsgemeinschaft mit dem Bauunternehmen die VOB zu Grunde liegt, führt die Erschließungsgemeinschaft mit Unterstützung ihres mit der Bauleitung/-überwachung beauftragten Ingenieurbüros eine VOB-Abnahme durch. Es ist erforderlich, diese Abnahme in Anwesenheit von Vertretern der Stadtverwaltung durchzuführen. Andernfalls wäre es erforderlich, bei der VOB-Abnahme einen Vorbehalt bezüglich etwaiger Auflagen der folgenden Übergabe an die Stadt festzuhalten.

Die Eigentümergemeinschaft zeigt der Stadtverwaltung die Fertigstellung der Verkehrsanlage an. Unabhängig von den Regelungen des Bauvertrags der Eigentümergemeinschaft mit dem Bauunternehmen ist es erforderlich, dass eine förmliche Übergabe-/Übernahmeinspektion (Muster Protokoll siehe Anlage 4) stattfindet. Dies ist Grundvoraussetzung für den Übergang der Verkehrssicherungspflicht der errichteten Verkehrsanlagen an die Stadt Oranienburg.

Die Stadt bestätigt die Übernahme der Straße in ihre Verkehrssicherung innerhalb von 14 Tagen nach Übernahme schriftlich.

Zur Absicherung der Gewährleistung ist im Erschließungsvertrag eine Regelung für den Fall von erforderlichen Nachbesserungen zu treffen.

Die Eigentümergemeinschaft wird dazu die Mängelansprüche-Bürgschaft des bauausführenden Unternehmens als Sicherheit an die Stadt abtreten und hinterlegen.

Vor Ablauf der Gewährleistung wird durch eine gemeinsame Begehung die Verkehrsanlage auf Mängelfreiheit geprüft und der Zustand dokumentiert. Die Mängelansprüche-Bürgschaft wird danach dem Bauunternehmen zurückgegeben.

Anlagen

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Ablaufschema |
| Anlage 2 | Inhalte Planungsdocumentation |
| Anlage 3 | Inhalte Baudokumentation und Nachweise |
| Anlage 4 | Muster Formular Übergabe-/Übernahmeinspektion |