



Alles muss erreichbar bleiben

Nahverkehr in Brandenburg

Autor Daniel Keip, Stadtverordneter in der Stadt Brandenburg an der Havel sowie Mitglied im Vorstand der SGK Brandenburg

Morgens 6:26 Uhr am Brandenburger Hauptbahnhof – eine alltägliche Szene. Weit mehr als einhundert Menschen bevölkern den Bahnsteig Nummer 3. Sie warten auf den Zug in Richtung Berlin, der sie zur Arbeit bringt, in die Schule befördert oder den Beginn einer Reise markiert. Doch für die meisten dort Wartenden hat die alltägliche Reise mit der Bahn schon lange begonnen bevor sie mit den vielen anderen Menschen auf dem Bahnsteig Nummer 3 stehen. Pendeln ist Alltag, ist Teil des Arbeitstages und der Routine. Eine jener Routinen, die man erträgt und niemals lieb gewinnen wird. Doch der Reihe nach.

Anfang März veröffentlichte eine regionale Tageszeitung ein Impulspapier von Thomas Kralinski. Der Staatssekretär, als Bevollmächtigter beim Bund, hat sich Gedanken über eine neue Förderpolitik und Landesplanung gemacht. Wesentlicher Bestandteil des noch nicht veröffentlichten Papiers sollen sogenannte Innovationskorridore sein. Das heißt, dass sich Landesplanung und Förderpolitik an den Hauptverkehrswegen orientieren. Dabei gehen die Korridore strahlenförmig von Berlin aus und weiten sich dann entlang der Bundesautobahnen und Bahnstrecken in nordöstlich, nordwestlich, westlich und südliche Richtung entlang der A 11, der A 24, der A 2 sowie der A 13 und A 15. Ohne die Idee vollständig beurteilen zu wollen, wollen wir von ihr aus den Blick auf die verkehrliche Situation der Korridore richten. Besonders bei der Schiene sind diese Korridore gut geeignet, die derzeit bestehenden Flaschenhälse für Pendler aufzuzeigen und deutlich zu machen, wie schwierig ein Nahverkehrskonzept für Kommunen ist, welches sich immer auch auf den



Daniel Keip

Foto: privat

Landesnahverkehrsplan ausrichten muss. Gehen wir im Uhrzeigersinn die Innovationskorridore entlang, um konkreter zu werden.

Der Korridor entlang der A 24 und der A 19 liegt im Schnittpunkt der Strecke Berlin-Hamburg. Aus der Prignitz ist man heute mit dem Wagen schneller in Hamburg als in Berlin. Zwar ist mit der Sanierung der Autobahn, die aktuell läuft, eine Besserung für Pendler in Sicht. Für diejenigen, die täglich den Prignitz-Express nutzen, ist eine solche derzeit jedoch noch nicht zu erkennen. Die Verbindung des Zuges von Wittstock/Dosse oder Neuruppin bis in das Berliner Stadtzentrum, ohne Umweg über den schon jetzt überlasteten Bahnknoten Spandau, ist noch immer nicht realisiert. Der Wiederaufbau der Kremmener Bahn wäre aber

besonders für die Pendler aus dem nordwestlichen Teil des Landes in die Bundeshauptstadt wichtig.

Gleichzeitig würden von einer Verbesserung die Pendler zwischen Spandau und Stendal profitieren, da dann am Bahnhof Spandau wieder mehr Züge von der Lehrter und Hamburger Bahn verkehren könnten.

Zwei andere Beispiele für gute Entwicklungen beim Nahverkehr auf der Schiene lassen sich ebenfalls im Nordwesten unseres Landes entdecken. 2012 wurden zwei Regionalbahnstrecken in der Region neu vergeben und die Konzession lautete damals, dass der Betrieb für zwei Jahre aufrecht zu erhalten sei. Danach sollte die Einstellung wegen sinkender Fahrgastzahlen erfolgen. Der Protest zwischen Neustadt/Dosse, Pritzwalk

Inhalt

Das größte im Land Brandenburg – das Amt Dahme/Mark

Neues zu den Straßenbaubeiträgen

Freiwillige Zusammenarbeit – die Verbandsgemeinde

In eigener Sache

und Meyenburg war groß, fühlte man sich doch von der Landesplanung vergessen und sprichwörtlich „abgehängt“. Die Menschen protestierten und viel wichtiger noch, sie nutzen die Bahnverbindungen. Vor allem als Zubringer zu Regionalexpresslinien in Richtung Hamburg und Berlin werden die Verbindungen seit 2012 konsequent ausgebaut. Seither sind die Überlegungen die Strecken einzustellen längst verworfen und das Land plant in den nächsten Jahren Infrastrukturinvestitionen in diesem Bereich, um weitere Nachfragesteigerungen zu ermöglichen.

Das zeigt wie wichtig zum einen das Bekenntnis vor Ort zu einem guten ÖPNV und gleichzeitig auch die Nutzung dieses Angebotes ist. Denn für Verkehrsverbund und Landesregierung ist die Einstellung von Verkehr

in der Vergangenheit nie Selbstzweck gewesen. Aber warme Luft in leeren Wagen zu transportieren, kann sich auf Dauer wohl kein Land leisten. Wenn also – wie in diesem Fall - aus Bürgerprotest eine stärkere Nutzung zum einen und eine kritische Analyse der Nutzungshindernisse durch die Besteller und Eisenbahnunternehmen zum anderen erfolgt, kann daraus eine Erfolgsgeschichte werden.

Ähnliches gibt es vom Innovationskorridor im Nordosten Brandenburgs zu berichten. Seit dem 9. Dezember 2018 rollt die Schorfheide-Bahn. Zwölf Jahre war für Reisende aus Eberswalde in Joachimsthal Schluss. Erst im Dezember letzten Jahres wurde der Bahnbetrieb weiter bis nach Templin wieder aufgenommen. Ein absolutes Novum in Brandenburg: Eine stillgelegte Strecke wird für den Bahnverkehr reaktiviert. Zunächst handelt es sich zwar nur um einen Probebetrieb, der beweisen muss, dass die Menschen diese Bahnverbindung auch annehmen, doch es ist auch ein Zeichen der Hoffnung für manch eine Bahnstrecke, die in den letzten Jahrzehnten stillgelegt wurde.

Nun muss sich im Alltag beweisen,

ob die Menschen im Barnim und in der Uckermark die Verbindung nutzen und diesen Probebetrieb zu einer Dauereinrichtung werden lassen. Die betroffenen Landkreise haben ihre Buskonzepte bereits an den neuen Verkehr angepasst und verknüpfen an den Haltepunkten die Angebote miteinander, statt wie in der Vergangenheit in Konkurrenz zueinander zu fahren. Doch auch in diesem Korridor gibt es noch Nadelöhre, die es zu weiten gilt. Der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke nach Stettin und die entsprechende Elektrifizierung sind ebenso in der Diskussion zwischen der Bahn, dem Bund und dem Land gefangen, wie die Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn.

So wie im Nordwesten die Verbindung Berlin – Hamburg im Fokus steht, so muss zukünftig auch wieder die Verbindung Berlin – Stettin als länderverbindender Verkehrsraum verstanden werden. Die Initiative der Landesregierung, auch mit eigenen Vorleistungen eine Realisierung zu beschleunigen, ist vernünftig und hilft auch dem Nordwesten. Mit seinen Industriekernen in Schwedt, mit den Bildungseinrichtungen in Eberswalde und den wirtschaftlich wie touristischen Potenzialen der Region

kann sich dadurch auch Neues entwickeln.

Etwas anders steht es da um die Heidekrautbahn. Diese Bahnverbindung wieder auf die Stammstrecke zu bringen, ist vor allem für Pendler in die Berliner Innenstadt und den engeren Verflechtungsraum wichtig. Da für die Reaktivierung noch Baurecht besteht und ein Eisenbahnunternehmen großes Interesse an dieser Strecke hat, sind beste Voraussetzungen gegeben. Anfang dieses Jahres konnten die für Verkehr zuständigen Landesministerinnen von Berlin und Brandenburg dann auch gute Nachrichten verkünden und eine Planungsvereinbarung unterzeichnen. Bis zum Jahr 2023 soll die Stammstrecke wieder mit planmäßigem Personenverkehr befahrbar sein. Für den engeren Verflechtungsraum im Nordosten ein wichtiges Signal.

In Richtung Südosten wird der Korridor vor allem der Verbindung der Bundeshauptstadt mit der Lausitzmetropole Cottbus dienen. Und auch hier gibt es noch immer zwei Nadelöhre, die bislang bei vielen Pendlern für Verdruss sorgen. Der Bahnhof Königs Wusterhausen hat seit fast 70 Jahren nur ein Gleis der Görlitzer Bahn, die Berlin und Cottbus mit

Görlitz verbindet. Diese Engstelle ist schon heute Hauptursache für die von vielen als unzureichend empfundene Fahrplangestaltung. Doch auch ein weiterer Flaschenhals – die eingleisige Verbindung von Lübbenau bis nach Cottbus und die fehlende Elektrifizierung von dort weiter in Richtung schlesische Oberlausitz – macht Pendlern schon heute jeden Tag zu schaffen.

Auf nur wenigen Bahnverbindungen addieren sich Verspätungen ebenso schnell wie im Bereich zwischen Cottbus und Berlin. Vor allem der eingleisige Abschnitt zwischen dem Spreewald und Cottbus, obwohl nur 30 Kilometer lang, sorgt bei den Verbindungen für Verspätungen im Betriebsablauf. Kommunen, Industrie- und Handwerksverbänden, Politik und auch der Bahn sind sich mittlerweile einig darin, dass der zweigleisige Ausbau für die Lausitz von entscheidender Bedeutung ist. Gerade mit Blick auf die anstehenden Herausforderungen im Strukturwandel für die Region.

Gleichzeitig ist die Orientierung der Region zwischen Elbe-Elster und Lausitz in Richtung Mitteldeutschland und Dresden eine weitere wichtige Aufgabe. Denn so wie man in



Heidekrautbahn

Foto: SGK Brandenburg

Wittstock/Dosse die Lage zwischen der Küste und der Hauptstadt als Chance verstanden hat, so versteht man auch im Süden unseres Landes die Lage zwischen den sächsischen Metropolen und Berlin zunehmend als Aussicht. Und in dieser Entwicklungsrichtung müssen auch die Angebote des Nahverkehrs weiter ausgebaut werden. Kreis- und Landesgrenzen müssen dabei gedanklich überwunden und Takte und Angebote so miteinander verbunden werden, dass die Nutzung attraktiv ist und eine echte Konkurrenz zum Auto entsteht.

Der westliche Korridor zwischen Berlin, Potsdam, Havelland und Fläming in dem dieser Artikel mit der Szene auf dem Bahnsteig begann, hat wiederum ganz andere Herausforderungen.

Auch hier wären Infrastrukturinvestitionen sinnvoll. So kann die Reaktivierung der Stammbahn zwischen Potsdam und dem Nord-Süd-Fernbahntunnel für eine Entlastung der Stadtbahnstrecke in der Berliner Innenstadt sorgen und gleichzeitig neue attraktive Verbindungen ermöglichen. Auch die Verlängerung der Bahnsteige auf flächendeckend 210 Meter, um Regionalexpresszügen mit sieben Doppelstockwagen den Halt zu ermöglichen, wäre ein Maßnahme um den Pendlern mehr Raum und damit auch mehr Menschen insgesamt Platz zu bieten.

Doch es sind nicht immer nur Investitionen in die Schiene, die darüber entscheiden wie sich Regionen entwickeln, ob Pendler das Auto oder den Zug wählen oder ob eine Region attraktiv für den Zuzug wird. Es ist oft auch eine Frage der Verkehrsorganisation im Nahverkehr.

Nachdem 2015 die Havelbus Verkehrsgesellschaft als gemeinsame Tochter der Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland aufgeteilt wurde, konnten beide Landkreise die Nahverkehrserfordernisse der einzelnen Region wieder selbstständig beeinflussen und planen. Im Bereich Potsdam-Mittelmark wurden in den folgenden Jahren die Nahverkehrsangebote neu ausgerichtet und umgestellt. Statt, wie in der Vergangenheit, gelenkt von einem relativ starren Plan und ohne Rücksicht auf

Anschlussverbindungen, wurden mit sogenannten Power- und Plus-Bussen neue Angebote kreiert.

Eine sehr genaue Analyse der Nutzerbedürfnisse, der Haupttrouten und der wichtigsten Anschlusspunkte war Voraussetzung für ein innovatives Konzept, das mittlerweile an verschiedenen Stellen im Land ebenso praktiziert wird.

Am Anfang stand die Verbindung der Stadt Werder (Havel) mit der Landeshauptstadt und der Region. Eng verzahnt mit dem Regionalexpress und dem Stadtverkehr in Potsdam sollten Reisende auch sicher sein, dass sie ihre Anschlüsse erreichen. Die Reisezeit wurde konkurrenzfähiger zum Auto gestaltet und zusätzliche Angebote, wie unter anderem die Versorgung mit W-Lan, steigerten daneben den Komfort in den Bussen und damit die Nutzerzufriedenheit.

Das Konzept wurde sukzessive auf den Landkreis ausgeweitet und mittlerweile konnten sogar private Busunternehmen für die Adaption dieses Angebotes gewonnen werden. Durch die Vertaktung des Angebotes mit anderen Nahverkehrsleistungen, insbesondere mit den Regionalexpress- und Regionalbahnlinien, war ein entscheidender Beitrag zur Steigerung der Nutzerzahlen in diesem Bereich möglich. Solche Verknüpfungen – für die der Landesnahverkehrsplan die Grundlage bieten kann und die auf einer Infrastruktur auf der Höhe der Zeit beruhen, können für die Zukunft zu einer erheblichen Steigerung des Nahverkehrsanteils am sogenannten modal split, also dem Anteil der unterschiedlichen Transportformen und –Arten, führen.

Dafür braucht es auf Landesebene den Mut, Investitionen für die nächsten Jahrzehnte zu planen und auf der kommunalen Ebene die Bereitschaft, den öffentlichen Nahverkehr als das Rückgrat der Mobilität zu begreifen und entsprechend zu fördern.

Solange aber diese Maßnahmen und Schritte noch nicht umgesetzt sind, werden auch die Pendler auf dem Bahnsteig Nr. 3 jeden Tag um 6:26 Uhr auf ihren Zug warten. Mit vielen hunderten anderen und mit wenig Begeisterung.

Das größte im Land Brandenburg – das Amt Dahme/Mark

Bilanz, ein Jahr nach dem Amtsbeitritt der Gemeinde Niederer Fläming

Interview mit David Kaluza (parteilos), seit 2018 Amtsdirektor des Amtes Dahme/Mark

Die Gemeinde Niederer Fläming ist am 1. Januar 2018 dem Amt Dahme/Mark beigetreten, das nun aus Dahme und den drei Gemeinden Dahmetal, Ihlow und Niederer Fläming besteht. Mit rund 9.400 Einwohnern und 43 Ortsteilen in den vier Gemeinden.

Nachdem Sie bereits Erfahrungen in der kommunalen Ebene sammeln konnten und seit 2011 hauptamtlicher Bürgermeister der Gemeinde Niederer Fläming waren, sind Sie seit Anfang 2018 Amtsdirektor des Amtes Dahme/Mark. Helfen Ihre Vorerfahrungen, insbesondere als Bürgermeister einer nun angehörigen Gemeinde, Ihnen bei Ihrer Arbeit als Amtsdirektor?

Selbstverständlich helfen die sechs Jahre Bürgermeister Tätigkeit bei der jetzigen Arbeit als Amtsdirektor, da ich in beiden Fällen ja der Hauptverwaltungsbeamte war bzw. bin. Der Unterschied zur vorhergehenden Tätigkeit besteht darin, dass die Verwaltung personell größer geworden ist und wir für die amtsangehörigen Gemeinden als Dienstleister fungieren und mithin eine Fläche von 438 km² verwalten.

Freiwillige Amtsbeitritte, wie in diesem Fall, sind bislang noch selten. Worin liegen Ihrer Ansicht nach die Vorteile freiwilliger Zusammenschlüsse auf gemeindlicher Ebene?

Der größte Vorteil liegt in meinen Augen darin, dass gewisse Aufgabenwahrnehmungen jetzt besser erfolgen können, da mehr Personal zur Verfügung steht. In kleinen Verwaltungen ist es häufig so, dass Mitarbeiter breite Themengebiete bearbeiten müssen und Vertretungen oftmals schwierig sind.

Hat bei dem Amtsbeitritt auch eine Rolle gespielt, dass die Ge-

meinde Niederer Fläming einen ausgeglichenen Haushalt hatte?

Die finanzielle Situation in der Gemeinde Niederer Fläming ist bereits seit dem Haushaltsjahr 2017 als angespannt zu bezeichnen. 2017 gelang der Haushaltsausgleich nur durch Mittelentnahme aus den Rücklagen. Für das Haushaltsjahr 2018 war dies nicht mehr darstellbar. Die Entwicklung zeichnete sich aber bereits im Jahr 2016 ab (Rückgang der Gewerbesteuereinnahmen). Durch den Amtsbeitritt sollte vor dem Hintergrund der Verwaltungsstrukturreform in erster Linie ein Weiterbestehen der Gemeinde Niederer Fläming und des Amtes Dahme/Mark für die Zukunft (bis 2030) gesichert werden.

War es hilfreich, dass das Land den Zusammenschluss mit einer Zuwendung in Höhe von einer halben Million Euro unterstützt hat, mit dem die fusionsbedingten Mehraufwendungen ausgeglichen werden sollten?

Für die Gemeinde Niederer Fläming war der freiwillige Beitritt zum Amt Dahme/Mark eher frustrierend, da es für diesen keinerlei finanzielle Anreize gab. Im Rahmen der Diskussion zur Verwaltungsstrukturreform wurden aber genau solche Anreize für die Kommunen in Aussicht gestellt.

Um so schwieriger ist es, den Bürgern zu vermitteln, warum die Gemeinde Niederer Fläming dennoch diesen Schritt vollzogen hat. Die Zuwendungen für das Amt in Höhe von 500.000,00 Euro für fusionsbedingte Mehraufwendungen sind bei Weitem nicht ausreichend. Die Zusammenlegung von IT-Netzen, Anpassungen bei unterschiedlicher Software und damit verbundenen Datenimplementierungen sowie die Herrichtung von Arbeitsplätzen sind ein nicht zu unterschätzender Kostenfaktor, ebenso wie die Schaffung und Unterhaltung von Außenstel-

len (bei flächenmäßig großen Verwaltungseinheiten), so dass ich aus heutiger Sicht sagen muss, dass die 500.000,00 Euro nicht ausreichen werden.

Der Beitritt liegt nun etwas mehr als ein Jahr zurück. Wie würde Ihre Bilanz für das Amt Dahme/Mark aussehen? Würden Sie sagen, dass die Fusion abgeschlossen ist?

Aus verwaltungstechnischer Sicht würde ich sagen, dass die Fusion zu 90% abgeschlossen ist. Es sind hier und dort noch Nachjustierungen in den Bereichen Aufgabenverteilung und -wahrnehmung vorzunehmen. Aus Sicht der Bürger würde ich sagen, ist die Fusion noch nicht abgeschlossen, da für den Bürger oftmals nicht wirklich klar ist, für welche Angelegenheiten die Gemeinde zuständig ist und für welche Aufgaben die Verantwortlichkeiten beim Amt liegen.

Von daher würde ich auch nicht von einer Fusion sprechen, da die Zuständigkeiten für viele Angelegenheiten ja bei der Gemeinde Niederer Fläming verblieben sind. Lediglich die Aufgabe Brand- und Katastrophenschutz sowie die Aufgabe Tourismus wurden dem Amt übertragen. Alle anderen Aufgaben sind bei der Gemeinde verblieben und die Amtsverwaltung dient für alle amtsangehörigen Gemeinden als Dienstleister.

Wurden die Erwartungen erfüllt oder gab es auch Enttäuschungen?

Meine Erwartungen wurden erfüllt. Unterschätzt habe ich den Faktor Mensch. Trotz vieler Gespräche im Vorfeld musste ich feststellen, dass der Betriebsübergang für die ehemaligen Beschäftigten der Gemeinde Niederer Fläming aber auch für die Altbeschäftigten des Amtes Dahme/Mark nicht zu unterschätzen ist und

ich nicht erwartet hätte, dass wir indirekt durch den Beitritt Personal verlieren würden. Es war für alle Mitarbeiter eine große Herausforderung und auch Umstellung (neue Kollegen/neue Aufgaben etc.)

Waren einschneidende Veränderungen in der Verwaltung, insbesondere beim Personal, erforderlich?

Dadurch dass die Verwaltungsorganisation und die Aufgabenverteilung neu strukturiert werden mussten, gab es auch für das Personal Veränderungen. Dabei wurde darauf geachtet, dass die Veränderung bei der Aufgabenwahrnehmung nicht zu gravierend waren und Wünsche der Mitarbeiter weitestgehend mit eingeflossen sind. Für das übergeleitete Personal aus der Gemeinde Niederer Fläming kam sicherlich noch hinzu, dass sich für viele Mitarbeiter der Weg zur Arbeit verlängert hat.

Welche Themen haben gegenwärtig für Sie als Amtsdirektor Priorität?

Für mich hat erste Priorität, sicherzustellen, dass eine leistungsstarke Verwaltung vor Ort ist. Dazu gehören Stellennachbesetzungen, Weiter- und Fortbildungen des Personals, die Strukturierung der neu übertragenen Aufgabe Tourismus für das gesamte Amtsgebiet und eine wesentliche Verbesserung im Bereich Brand- und Katastrophenschutz sowie eine stetige Optimierung der Kommunikation und des Miteinanders zwischen den amtsangehörigen Kommunen, der Amtsverwaltung und des Landkreises.

In einem Interview im September 2017 sagten Sie einmal „Die Stelle des Amtsdirektors ist genau auf mich zugeschnitten.“

Hat sich daran etwas geändert?

Eindeutig nein. Sicherlich ist der Spagat zwischen Familie, Privatleben und beruflicher Tätigkeit nicht immer leicht und verlangt einem viel ab, aber die Wahrnehmung meiner umfangreichen Aufgaben als Amtsdirektor bereitet mir Freude und das weitere Etablieren des Amtes Dahme/Mark als flächengrößtes Amt im Land Brandenburg hat für mich als Amtsdirektor oberste Priorität.

Vielen Dank!

Neues zu den Straßenbaubeiträgen

Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen zur Abschaffung der Anliegerbeiträge

Autorin Rachil Rowald

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe erreichte uns die Nachricht, dass die Koalitionsfraktionen im Landtag Brandenburg, die SPD und Die Linke, ein Gesetz zur Abschaffung der Beiträge für den Ausbau kommunaler Straßen vorlegen. Noch am selben Tage wurde in den beiden Fraktionen ein entsprechender Entwurf abgestimmt und in das parlamentarische Verfahren eingebracht. Vorsorglich wurde er zudem bereits auf die Tagesordnung des Ausschusses für Inneres und Kommunales gesetzt – unter der Voraussetzung, dass im Plenum des Landtages im April eine Überweisung in die Ausschüsse des Parlaments beschlossen wird. Vorgesehen ist die erste Lesung nun

für das Plenum vom 10. bis zum 12. April. Dann finden die Beratungen in den Ausschüssen statt und eine zweite Lesung ist im Juni-Plenum zu erwarten. Nach dieser zeitlichen Planung kann ein Beschluss noch vor der Sommerpause, und nicht zuletzt auch vor den Landtagswahlen, erwartet werden.

Was sieht nun der Entwurf im Einzelnen vor?

Abschaffung der Beiträge nach § 8 KAG

Die Straßenbaubeiträge nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes Brandenburgs (KAG) für Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und die in der

Baulast der Gemeinden stehen, werden „abgeschafft“, indem mittels Änderung des KAG die Beitragspflicht aufgehoben wird. Einer Erhebung ist damit die Rechtsgrundlage entzogen. Um aber Beiträge erheben zu können, braucht es einer Grundlage, so dass dies faktisch einem Beitrags-erhebungsverbot gleichkommt.

Dabei ist zu beachten, dass sich eine Kommune dann auch nicht auf ihre Straßenbaubeitragssatzung berufen kann, um weiterhin Beiträge erheben zu können. Sie würde gegen höherrangiges Recht verstoßen – den ab dem 1. Januar 2019 geltenden Regelungen des KAG.

Ergänzend sei aber auch erwähnt,

dass das nicht für alle Beiträge gilt, sondern tatsächlich nur für die in § 8 KAG genannten, also für die Straßenbaubeiträge für die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze, die den Kommunen zuzurechnen sind.

Darunter fallen aber nicht die Beiträge, die nach anderen Vorschriften des KAG in Brandenburg geltend gemacht werden, zum Beispiel die besonderen Wegebeiträge nach § 9 KAG. Sie betreffen Straßen und Wege, die nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Nicht betroffen sind auch die Kosten für die Grundstückszufahrten nach § 10 a KAG. Das ist allerdings auch sinnvoll, weil



Baustelle

Foto: Petra Bork/pixelio

das Gesetzgebungsvorhaben unter anderem auch auf der Grundlage erfolgt, dass Straßen sowohl der Allgemeinheit als auch der Anliegerin oder dem Anlieger dienen können. Bei den Zufahrten zu den einzelnen Grundstücken ist das gerade nicht der Fall.

Die Abschaffung erfasst aber auch nicht die Beiträge, die auf der Grundlage bundesgesetzlicher Regelung geltend gemacht werden. Das sind zum einen die Erschließungsbeiträge nach den §§ 127 ff. des Baugesetzbuches des Bundes (BauGB) für die erstmalige Herstellung und die Übernahme von Erschließungsanlagen, also insbesondere von öffentlichen zum Anbau bestimmten Straßen, Wegen und Plätzen (§ 127 Absatz 2 Nummer 1 BauGB) und von öffentlichen, aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen, mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbaren Verkehrsanlagen innerhalb der Baugebiete (z. B. Fuß- oder Wohnwege; § 127 Absatz 2 Nummer 2 BauGB). Zum anderen auch nicht die Ausgleichsbeträge für den durch Erschließung bewirkten Wertzuwachs in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten (§ 154 BauGB). Wegen des Vorrangs des Bundesrechts gegenüber dem Landesrecht gilt hier das KAG nicht.

Stichtag

Das Inkrafttreten des Gesetzes ist im Gesetzestext rückwirkend auf den 1. Januar 2019 datiert. Damit ist auch der Stichtag auf diesen Tag festgelegt worden. Entscheidend ist nun, was davor und was danach stattfand.

Straßenbauliche Maßnahmen, die

davor – also bis 31. Dezember 2018 - abgeschlossen wurden, blieben damit beitragspflichtig; solche die bis dahin nicht abgeschlossen wurden, wären im Umkehrschluss dann beitragsfrei.

Maßgeblich ist demzufolge, wann eine Baumaßnahmen, im Sinne des Gesetzes, als „abgeschlossen“ gilt. Aber wann ist das der Fall? Mit Fertigstellung oder mit der Schlussrechnung?

Darüber gibt die Begründung des Gesetzentwurfes Auskunft. Daraus ergibt sich,

- dass die Abnahme auf Grundlage der Vergabe – und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) entscheidend sein soll und wenn eine solche nicht stattfindet,
- die technische Verwirklichung des Bauprogramms, in der Regel also die Verkehrsfreigabe, entscheidend ist

In der Praxis wird sich zeigen müssen, wie zu entscheiden ist, wenn Restarbeiten zu erledigen sind, obwohl eine Abnahme oder Freigabe bereits erfolgt ist.

Einnahmeausfälle bei den Kommunen – strikte Konnexität

Durch das Gesetz entfällt der Anteil der Anliegerinnen und Anlieger, der in den meisten Kommunen jedoch erforderlich war und ist, um Maßnahmen überhaupt realisieren zu können. Woher sollen die Mittel nun kommen oder können nur noch in den Kommunen Straßen gebaut werden, die es sich auch ohne diese

Beiträge leisten können?

Die Antwort dafür findet sich in der Landesverfassung und der, in dem darin verankerten Grundsatz, strikten Konnexität. In dem Entwurf ist dieser Punkt umfassend begründet, aber in kürzerer Form könnte man sagen: das Land übernimmt die finanzielle Mehrbelastung für die Kommunen, die durch den Wegfall der Beiträge entsteht. Der Gesetzentwurf sieht deshalb vor, dass in einem weiteren Gesetz ein Mehrbelastungsausgleich festgelegt wird, der den, durch das Land verursachten, Einnahmeausfall erfasst.

1. Dieser Mehrbelastungsausgleich erfolgt in erster Linie durch eine jährliche **Pauschale**:

- Sie soll den Kommunen ohne Zweckbindung zur Verfügung gestellt werden, auch mit der Möglichkeit anzusparen.
- Die Höhe der Pauschale orientiert sich an dem Anteil der Kommune an der Gesamtlänge der öffentlich gewidmeten kommunalen Straßen.
- Wieviel beides ist wird durch den Landesbetrieb Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg ermittelt, wobei noch nicht ganz klar ist, zu welchem Datum die Erhebung beider Werte erfolgen wird.
- Die Gesamtsumme beträgt im Jahr 2019 etwas mehr als 31 Millionen Euro.
- Gemessen an der bestehenden Gesamtlänge ergibt sich dabei ein Betrag 1.416,77 Euro pro Kilometer gewidmeter Straße in kommunaler Baulast für das Jahr 2019.

2. In bestimmten Fällen kommt aber auch eine **Spitzabrechnung** in Betracht. Das hat einen einfachen Grund: die meisten Kommunen (ca. 80 Prozent) erhalten mit der Pauschale einen höheren Betrag als sie durch die Straßenbaubeiträge gegenüber den Anliegerinnen und Anliegern in den Jahren 2015 bis 2018 festgesetzt haben. Etwas weniger als 20% der Kommunen hingegen erhalten demgegenüber einen niedrigeren Betrag. Auf Antrag können sie diesen Verlust geltend machen, wobei jedoch auch ersparte Verwaltungsaufwendungen zu berücksichtigen sein könnten.

Da sie auf Antrag erfolgt, fallen dann auch entsprechende Nachweis- und Auskunftspflichten über die Höhe und die Berechnung an - Einzelheiten dazu sollen in einer gesonderten Verordnung geregelt werden.

3. Darüber hinaus sollen die Gemeinden auf Antrag eine **einmalige Erstattung** für die Beträge erhalten, die sie aufgrund aufzuhebender Beitrags- und Vorausleistungsbescheide geleistet haben, also für die so genannten Rückerstattungsbeiträge.

Die Grundlage dafür bilden die sogenannten Übergangsregelungen in den Bestimmungen, die neu in das Kommunalabgabengesetz aufgenommen werden. Danach müssen die Bescheide für Maßnahmen, die ab dem 1. Januar 2019 beendet werden, spätestens bis zum 30. Juni 2020 aufgehoben und die entsprechenden Beiträge erstattet werden. Ähnlich ist zu verfahren, wenn Vorausleistungen erbracht wurden.

Grundsätzlich gehen die Koalitionsfraktionen davon aus, dass die Verwaltungskosten durch den reduzierten Bedarf ohnehin sinken werden. Sind sie jedoch durch die Aufhebung der Bescheide in diesen beiden Konstellationen erfolgt, ist die Erstattung zuzüglich einer Pauschale für die Verwaltungsaufwendungen in Höhe von 10 Prozent der Rückerstattungsbeiträge vorgesehen.

Nun sieht der Mehrbelastungsausgleich grundsätzlich eine Pauschale, die ohne weitere Zweckbindung an die Kommunen ausgereicht werden sollen, vor. Viele Verantwortliche in Kommunen, die einem Haushaltssi-

cherungskonzept unterliegen, werden sich jetzt natürlich fragen, ob es ihnen überhaupt möglich sein wird, anzusparen. Das ist tatsächlich eine der Fragen, die im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens noch werden geklärt werden müssen.

Übergangsregelungen

Wie oben bereits erwähnt, gibt es Übergangsbestimmungen. Sie finden sich in den § 20 Absatz 3 bis 5 des dann neuen Kommunalabgabengesetzes.

1. Zum einen wird darin klargestellt, dass bei Beitragspflicht für Maßnahmen bzw. Teileinrichtungen (im Falle der Kostenspaltung), die bis zum 31. Dezember 2018 bereits entstanden ist, das bislang noch geltende KAG Anwendung findet unabhängig davon, wann der Beitragsbescheid der

jeweiligen Anliegerin oder dem jeweiligen Anlieger zuzugewandt wurde oder wann die Festsetzung erfolgte.

2. Zum anderen sind Bescheide zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen, bei denen die Beitragspflicht nach der alten Fassung des KAG ab dem 1. Januar 2019 entstanden wäre, spätestens bis zum 30. Juni 2020 aufzuheben und die auf diese Bescheid gezahlten Beiträge zurück zu erstatten.

3. Entsprechend ist bei den Voraussetzungen zu verfahren, wenn sie für Straßenausbaumaßnahmen erhoben wurden, für die die sachliche Beitragspflicht nicht bis zum 31. Dezember 2018 entstanden ist.

Verordnungsermächtigung und Zinsregelung

Das Gesetz enthält zudem eine Verordnungsermächtigung, damit Ein-

zelheiten, wie Verfahrensfragen, zu Auskunfts- und Nachweispflichten der Gemeinden, etc. im einheitlich geregelt werden können.

Noch unklar ist, ob auch die vielfach kritisierte Höhe der Stundungszinsen, bislang sechs Prozent pro Jahr, Eingang in den Gesetzentwurf findet. Bereits angekündigt ist allerdings, dass dies noch einmal diskutiert und, sofern rechtlich möglich, ebenfalls angepasst werden soll.

Evaluierung und erste Reaktionen

2023 sollen die Mehrbelastungsausgleichsregelungen zudem evaluiert werden. Solange wollten Befürworter und Kritiker nicht warten und nahmen noch am selben Tage Stellung. Während sich Grundstückseigentümerinnen und Grundstücks-

eigentümer über diese zukünftige Kostenfreiheit freuen, die ihnen da zugute kommt, sieht die kommunale Ebene dies, nicht zuletzt im Hinblick auf die Kommunalfinanzen, durchaus kritisch. Zu ihnen gehörten viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer einer Landräte-Konferenz sowie der daran teilnehmende Innenminister, Karl-Heinz Schröter. Zum einen, weil es immer noch keine genaue Übersicht gebe, welche der kommunalen Straßen bereits erschlossen sind. Zum anderen stehe nicht fest, ob das Land tatsächlich in der Lage ist, die Kosten auf Dauer zu übernehmen.

Und gerade letzteres ist eine Frage, die man sich stellen kann und muss. Denn eines ist sicher: die Verwendung von Mitteln kann man regeln, aber Geld kann man nicht beschließen.

Freiwillige Zusammenarbeit – die Verbandsgemeinde

Vom Kooperationsraum Kurstadtregion Elbe-Elster zur Verbandsgemeinde Liebenwerda

Autorinnen Rachil Rowald und Christiane Barna

Wenn die Demographie Lösungen erfordert

Mit den Auswirkungen des demografischen Wandels hat sich das Land Brandenburg in den letzten Jahren mehrfach auseinandergesetzt, nicht zuletzt im Zusammenhang mit der ursprünglich geplanten Verwaltungsreform. Mit rund 84 Einwohnern pro Quadratkilometer ist Brandenburg ohnehin nicht unbedingt ein dicht besiedeltes Bundesland – statistisch liegt es damit dichter an Mecklenburg-Vorpommern als am dichtbesiedelten Nordrhein-Westfalen, mit knapp 524 Personen je Quadratkilometer. Für die meisten Brandenburgerinnen und Brandenburger ist das aber sicherlich in Ordnung.

Nachteile kann das aber nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung und die Infrastruktur haben sondern auch für die Daseinsvorsorge und eben auch für die Kommunalverwaltungen. Die Veränderung der Altersstruktur und die ungleiche räumliche Vertei-

lung der Bevölkerung bringen nicht unerhebliche Herausforderungen auch für die administrative Aufgabewahrnehmung mit sich. Dort, wo wenige Menschen insgesamt, und dabei zu wenige Personen im erwerbsfähigen Alter leben, steht der finanzielle Pro-Kopf-Aufwand auf kommunaler Verwaltungsebene oftmals in einem ungünstigen Verhältnis zum personellen und zeitlichen Aufwand und den Kosten. Die Ziele, die mit der abgesetzten Verwaltungsreform, verfolgt wurden, haben deshalb weiterhin Bedeutung und auch die Herausforderungen bestehen nach wie vor. Ein Reformansatz, der im Nachgang zur Absage der Reform besonders hervorgehoben wurde, könnte in freiwilligen Kooperationen und Fusionen von Gemeinden und Gemeindeverbänden liegen.

Freiwilligkeit als Maß der Dinge

Seit dem Gesetz zur Weiterentwick-

lung der Gemeindeverwaltung vom 15. Oktober 2018 gibt es im Land Brandenburg zwei neue Modelle für freiwillige Zusammenschlüsse: die Verbandsgemeinde und das Mitverwaltungsmodell. Über das Mitverwaltungsmodell berichtete Frank Steffen, Bürgermeister der Stadt Beeskow, in einem Interview in der DEMO Brandenburg Regionalausgabe 01/02 2019.

Die Verbandsgemeinde, bekannt aus Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt, ist das andere neue Modell und anders als die Mitverwaltung ist es ein Gemeindeverband. Es übernimmt nicht einer die Aufgaben für andere mit, vielmehr arbeiten alle zusammen oder teilen die Aufgaben auf. Bestehend aus Ortsgemeinden verfügen sie über eine unmittelbare demokratische Legitimation, da Verbandsgemeindebürgermeister bzw. -bürgermeisterinnen und die Verbandsgemeindevertretung direkt von den

Bürgern gewählt werden.

Freiwilliger Zusammenschluss im Landkreis Elbe-Elster

Bereits seit einiger Zeit vorbereitet wurde eine Verbandsgemeinde, die erste ihrer Art, im Landkreis Elbe-Elster. Bisher war es so, dass in der sogenannten Kurstadtregion alle vier Rathäuser - Bad Liebenwerda, Falkenberg, Mühlberg und Uebigau-Wahrenbrück-, wie in einem Gebietsorganisationsmodell üblich, auch jeweils alle kommunalen Verwaltungsaufgaben erfüllten. Vorteilhaft mag dabei die regionale Betrachtung und Anbindung sein. Zukunftsorientiert ist jedoch nicht. Und tatsächlich bringen diese Gemeinden bereits Vorerfahrungen in Fragen der Zusammenarbeit mit, nicht zuletzt aus dem Gewässertourismus und auch ein gemeinsames Standesamt gab es zuvor schon.

Mit dem Ziel, die Verbandsgemeinde

Liebenwerda zu bilden, unterschrieben am 22. März 2019 die Bürgermeisterin und die Bürgermeister – Hannelore Brendel, Herold Quick, Andreas Claus und Thomas Richter – sowie ihre Stellvertreter und die Vorsitzenden der vier Stadtverordnetenversammlungen der beitretenden Gemeinden eine entsprechende öffentlich-rechtliche Vereinbarung mit dem etwas sperrigen Titel „Öffentlich-rechtliche Vereinbarung über die Bildung der Verbandsgemeinde Liebenwerda“. Der Beginn der Verbandsgemeinde ist auf den 1. Januar 2020 festgelegt, mit einem Hauptsitz in der namensgebende Stadt und ihr werden insgesamt knapp 25.000 Einwohner angehören.

Die Verbandsgemeinde, auf die die vier Städte auch Vermögen übertragen, soll nicht nur die Verwaltungsarbeit sondern auch die Haushaltsführung sowie die übergeordnete Verwaltung für die Schulen, die Kitas und den Brandschutz übernehmen. Alleine die Feuerwehr würde knapp 900 Einsatzkräfte umfassen – wohl die größte im Land Brandenburg.

Die Rathäuser sollen erhalten bleiben und es soll auch weiterhin Bürgerämter geben. In Bad Liebenwerda soll zudem, so war es entsprechenden Mitteilungen zu entnehmen, das Hauptamt und der Fachbereich Finanzen angesiedelt werden, in Falkenberg die Fachbereiche Ordnung und Recht sowie Planen und Bauen und in Mühlberg und in Uebigau-Wahrenbrück werden sich der 2. und der 3. Beigeordnete befinden.

Vorangegangen war dem ein entsprechender Beschluss der Stadtver-



Post

Foto: SGK Brandenburg

ordnetenversammlungen in einer gemeinsamen Sitzung. Er wurde mehrheitlich aber auch nicht einstimmig gefasst. Während in Bad Liebenwerda und in Uebigau-Wahrenbrück die Zustimmung einheitlich war, gab es in Falkenberg durchaus Gegenstimmen, die sich in der Abstimmung niederschlugen. Dabei wurde sowohl Wegfall der hauptamtlichen Bürgermeister in den jeweiligen Ortsgemeinden als auch die Übertragung wesentlicher Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung in zentrale Trägerschaft kritisiert, wie eben die Schulträgerschaft und der Brandschutz.

Für die Kommunen hat sich der Zu-

sammenschluss auch finanziell gelohnt. So kamen zu den Mitteln für die aufgelösten Verwaltungseinheiten auch solche für die Unterstützung der Fusion hinzu. Insgesamt drei Millionen Euro.

Der erste Verbandsgemeindebürgermeister soll durch die Verbandsgemeindeversammlung gewählt werden; die Verbandsgemeindevertretung wird sich aus 28 gewählten Vertretern der jetzigen Stadtverordnetenversammlungen. Zur Unterstützung der Eigenständigkeit der Städte hat man sich entschieden die Sitze paritätisch zu verteilen und nicht an der Einwohnerzahl zu orientieren. Mithin lägen Bad Liebenwerda mit acht, Falkenberg und Uebigau-Wahrenbrück mit jeweils sieben und Mühlberg mit sechs Sitzen nur unweit auseinander.

Ein Zusammenschluss, der gleichzeitig ein Pilotprojekt ist

Es ist den Gemeinden wünschen, dass die Vergrößerung auch eine Steigerung der Effizienz nach sich zieht, dass durch ein insgesamt höheres finanzielles Gesamtvolumen – zu hören war von 47 Millionen Euro – und durch höhere Skalenerträge öffentliche Dienstleistungen effizienter bearbeitet werden können, dass aber Bürokratisierungseffekte gleichzeitig ausbleiben ohne dass die Eigenstän-

digkeit der Städte verloren geht.

Über die Einpassung der Verbandsgemeinde in das Finanzausgleichsgesetz Brandenburgs wird sicherlich noch zu sprechen sein, aber in der Bildung einer Verbandsgemeinde eine Chance, nicht nur im Hinblick auf die Verwaltung und auf einen Ausgleich für den unzweifelhaft bestehenden Fachkräftemangel. Denn tatsächlich ist ein Gemeindeverband mit einer Einwohnerzahl von mehr als 25.000 Einwohnern und 47 Ortsteilen auf einer Fläche von 445 Quadratkilometern vielleicht auch immer etwas überzeugender als es jede Gemeinde für sich wäre. In jedem Falle ist jetzt schon eine Vorbildwirkung absehbar, sei es für Märkisch-Oderland oder aber auch in anderen Regionen Brandenburgs.

Liebe Mitglieder der SGK Brandenburg,

es kommt hin und wieder vor, dass E-Mails oder Postendungen nicht zugestellt werden können und als unzustellbar an die SGK zurückkommen. Wir können leider nicht immer ausfindig machen, woran das liegt, manchmal ist bei E-Mails ein Spam-Filter der Grund oder ein Wechsel der E-Mailadresse, bei Briefen vielleicht ein Umzug.

Das ist schade, weil wir gerne allen Mitgliedern unsere Veranstaltungshinweise zukommen lassen würden!

Sollte also längere Zeit keine E-Mail oder Post von uns angekommen sein, bieten wir gerne einen Vergleich an, ob unsere Kontaktdaten noch aktuell sind unter: info@sgk-potsdam.de oder 0331/73098201.

SGK Brandenburg

IMPRESSUM

Verantwortlich für den Inhalt:

SGK Brandenburg e.V.,
Alleestraße 9, 14469 Potsdam

Redaktion: Rachil Ruth Rowald,
Geschäftsführerin, V.i.S.d.P.
Telefon: (0331) 73 09 82 01

Verlag: Berliner vorwärts Verlagsgesellschaft,
Stresemannstraße 30, 10963 Berlin
Telefon: (030) 255 94-100
Telefax: (030) 255 94-192

Anzeigen: Henning Witzel

Litho: Satzstudio Neue Westfälische GmbH & Co. KG

Druck: J.D. Küster Nachf. + Pressedruck GmbH
& Co. KG, Industriestraße 20, 33689 Bielefeld