



A. Rechtsgrundlagen & Beitragspflicht

a. Erstausbau einer Straße

Ist es zutreffend, dass:

- 1) kein Rechtsanspruch zum Ausbau einer Straße besteht (vgl. § 123 Abs. 3 BauGB);
- 2) keine gesetzliche Normierung für die Art und Weise des Erstausbaus einer Straße existiert;
- 3) der Gesetzgeber lediglich regelt, dass eine Straße entsprechend den Erfordernissen der Bebauung und des Verkehrs kostengünstig hergestellt werden und spätestens bis zur Fertigstellung der anzuschließenden baulichen Anlagen benutzbar sein soll (vgl. § 123 Abs. 2 BauGB);
- 4) der Anteil der Gemeinde beim Erstausbau einer Straße mindestens 10% zu betragen hat (vgl. § 129 Abs. 1 BauGB) und somit auch eine weit höhere Beteiligung der Gemeinde durch das (einfache) Votum der GVE möglich ist; und
- 5) beim Erstausbau einer Straße § 3 Abs. 2 KAG Hessen zu beachten ist, der nach eingetreterner Vorteilslage eine Rückwirkung von maximal 15 Jahren zulässt?

Welche Wirkung entfalten die Regelungen des § 3 Abs. 2 KAG Hessen in Verbindung mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 03.11.2021 (BvL 1/19) beim Erstausbau einer Straße? Bitte beziehen Sie die Beurteilung auf das aktuelle Straßenbauprogramm respektive auf die Vielzahl der Schmittener Straßen, bei denen die Vorteilslage ganz offensichtlich schon vor (weit) mehr als 15 Jahren eingetreten ist.

Bitte erläutern Sie aus Sicht der Gemeinde, ab wann beitragsrechtlich die Vorteilslage eingetreten ist, da nach Ablauf des betreffenden Jahrs die gesetzlich verankerte Rückwirkungsfrist von 15 Jahren zu beachten ist?

b. Wiederkehrende Straßenbeiträge und „normale“ Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen

Ist es zutreffend, dass

- 1) die bereits erst ausgebauten Straßen nur deshalb bautechnisch in dem gleichen Umfange wie im Rahmen des Erstausbaus (kontinuierlich: 350 EUR/qm) „saniert“ respektive in der Sprache der Gemeindeverwaltung „grundlegend erneuert“ werden sollen, da anderenfalls die Bürgerinnen und Bürger an den Straßenbaumaßnahmen NICHT finanziell beteiligt werden können (siehe auch die im HFD vom 24.06. eingestellten Antworten der Bauverwaltung, Seite 4 und 5);
- 2) der Anteil der Gemeinde an diesen grundlegenden Straßenbaumaßnahmen mindestens rd. 30 % und somit rd. 105 EUR/qm (von den Daten der Verwaltung ausgehend) beträgt, während die erforderliche Sanierung im Sinne der Behebung der Schäden an der Straßenoberfläche für alle Beteiligten wesentlich kostengünstiger (siehe auch § 123 Abs. 2 BauGB sowie die Herstellung des Reifenberger Wegs mit rd. 35 EUR/qm)



vorgenommen werden könnte;

Hinweis: Reine Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen dürfen nicht umgelegt werden, sondern sind allein von der Gemeinde zu tragen (vgl. nur § 11 Abs. 1 KAG Hessen sowie unsere Satzung bzgl. wiederkehrender Straßenbeiträge, § 3).

- 3) unabhängig von den vertraglichen Regelungen bzgl. der Herstellung / Sanierung einer Straße stets die gesetzlichen Regelungen der §§ 631 BGB (Werkvertrag) gelten und diese nicht abbedungen werden können; d.h., ggf. vorhandene vertragliche Regelungen, die nicht mit den §§ 631 ff. BGB vereinbar sind, sind von vornherein nichtig?

Hinweis: Aufgrund dessen gelten stets die gesetzlich verankerten Regeln bzgl. Sach- und Rechtsmängelhaftung sowie die gesetzlich verankerten Gewährleistungsregeln, so dass das teilweise vorgebrachte Argument, ein nicht-normgerechter Ausbau sei gewährleistungstechnisch schwierig, nichtzutreffend ist und somit nicht greift.

In der absolut logischen Konsequenz würden somit die von der Gemeinde vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen mit einem Gemeindeanteil (allein ausgehend von den Zahlen der Bauverwaltung) von mindestens 105 EUR/qm (siehe oben) zu einer weit stärkeren Belastung der Gemeindefinanzen führen als eine „normale“ Sanierung, die mit Kosten deutlich unterhalb dieses Betrags vorgenommen werden könnte (siehe Reifenberger Weg mit rd. 35 EUR/qm).

Damit steigt das Risiko einer zusätzlichen Erhöhung der Grundsteuer gerade nicht im Rahmen normaler Sanierungen (so aber die Argumentation der Gemeinde), sondern eindeutig bei dem von der Gemeindeverwaltung präferierten Ausbau in Form einer grundlegenden Straßenerneuerung.

Ergo:

Die Durchführung normaler Sanierungsmaßnahmen anstatt gesetzlich nicht geforderter, grundlegender Straßenerneuerungsmaßnahmen ist nicht nur für die Bürgerinnen und Bürger von erheblichem Vorteil, sondern zusätzlich auch für die Finanzlage der Gemeinde. Stehen also vorrangig das Interesse der Bürgerinnen und Bürger sowie die (sowieso schon angespannte) Finanzlage der Gemeinde im Fokus, dann sollten in letzter Konsequenz primär normale Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen vorgenommen werden. Mögliche Ausnahmen wären von der GVE separat zu entscheiden.

c. Auftragsvergabe

Ist es zutreffend, dass

- 1) die nach den gesetzlichen Vorgaben zu praktizierende Auftragsvergabe keine expliziten Nachverhandlungen zulässt, sondern vom Grundsatz her das „günstigste“ Angebot den Zuschlag erhalten muss; (kann die Gemeinde keine anderen Wertungskriterien für eine Auftragsvergabe nutzen)
- 2) in der Regel sehr effektive Nachverhandlungen vor Auftragserteilung – wie in der Unternehmenspraxis üblich – zulässig wären, falls wir als Gemeinde eine 100%ige Tochtergesellschaft, z.B. Schmittener Bau GmbH, gründen würden, und diese die betreffenden Ausschreibungen vornehmen würde?



B. Effizienzpotenziale bei Vergabe & Bauorganisation

- 1) Prüft die Gemeindeverwaltung die Möglichkeit einer "funktionale Ausschreibung"?
Anstatt einen detaillierten Leistungsverzeichnis zu vergeben, fordert man vom Bieter eine lösungsorientierte Planung auf Basis von Funktionsanforderungen. So könnten die Auftragnehmer ihr unternehmerisches Know-how einbringen und kreative, kostensparende Lösungen vorschlagen. Zudem ermöglicht eine frühe Ausschreibung (ohne umfassende Planerstellung durch die Kommune) eine schnellere Projektabwicklung und führt aufgrund der gemeinsamen Planung von Anfang an zu höherer Kosten- und Termsicherheit.
- 2) Prüft die Verwaltung die Vergabe an Generalunternehmer/Allianzen?
Statt die Straßenbauleistungen an viele Einzelauftragnehmer zu verteilen, kann ein Generalunternehmer oder ein Partnering-/Allianz-Modell eingesetzt werden. Dabei wird ein Bauunternehmen bereits in der Planungsprozess eingebunden („PreConstruction-Phase“), um gemeinsam mit der Kommune den Kostenrahmen zu optimieren. Anschließend erhält dieses Unternehmen den Gesamtauftrag in einer transparenten „OpenBook“-Vereinbarung. Solche integrierten Vergabeformen (GU, PPP, Allianzen) sparen durch Synergien bei der Planung und Ausführung Zeit und Geld.
- 3) Ist die Bündelung von Bauabschnitten vorgesehen?
Vor allem bei mehreren Straßensanierungen sollte man Losbildung vermeiden und stattdessen größere Lospakete an einen oder wenige Bieter vergeben. Durch diese Paketvergabe sinken Rüst- und Mobilisierungskosten (Maschinen und Teams müssen seltener umgezogen werden), und es entstehen Synergieeffekte. In NRW wurden etwa drei Brückenprojekte gleichzeitig in einer funktionalen Sammelausschreibung vergeben, was den Ablauf stark beschleunigt hat

C. Grundstücks- und Eigentumsfragen vor dem Ausbau

- 1) Sind alle Straßen, die im Programm genannt sind, im Eigentum der Gemeinde?
- 2) Gibt es noch Straßenabschnitte, die über Privateigentum verlaufen oder für die eine Widmung nach Hessischem Straßengesetz (HStrG) noch nicht vorliegt?
- 3) Für welche Straßen sind die rechtliche Klärung der Eigentumsverhältnisse und Widmung bereits abgeschlossen?
- 4) Wie wird sichergestellt, dass keine Ausbaumaßnahme auf Flächen durchgeführt wird, die der Gemeinde nicht rechtlich zustehen?
- 5) Dürfen für die anteiligen Flächen Beiträge erhoben werden?



D. Bauweise, Materialeinsatz & technische Wirtschaftlichkeit

- 1) Ist im Rahmen der Maßnahme die Wiederverwendung von abgefrästem Asphalt oder anderen Recycling-Baustoffen vorgesehen?

Wenn ja:

- a) Welcher prozentuale Anteil ist für den Wiedereinbau vorgesehen? In Baden-Württemberg ist z. B. „Maximalrecycling“ erlaubt bis zu 80 % Recycling-Asphalt
- b) In welchen Schichten (z. B. Tragschicht, Binderschicht) soll das Material wiederverwendet werden?
- c) Welche technischen Regelwerke oder Empfehlungen (z. B. RStO, RAS-Ew, TL Asphalt-StB) werden bei der Planung und Ausführung zugrunde gelegt?

Wenn nein:

Welche Gründe sprechen ggf. gegen eine Wiederverwendung des vorhandenen Asphalt aufbruchs?

- 2) Wurde bei der Planung der Maßnahme eine Wirtschaftlichkeitsprüfung verschiedener Bauweisen durchgeführt?

Wenn ja:

Welche Varianten wurden verglichen?

Gab es z. B. einen Vergleich von konventionellem Neuaufbau gegenüber ressourcenschonenden Verfahren?

- 3) Liegen Ergebnisse von Bodenuntersuchungen oder Materialanalysen (z. B. auf Schadstoffe im Asphalt aufbruch) vor, die die Wiederverwendung einschränken oder ausschließen?

b. Umweltschutz & Ressourcenschonung

- 1) Wird im Projektkontext Bezug genommen auf die Ziele des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) oder andere umweltpolitische Vorgaben (z. B. kommunale Nachhaltigkeitsleitlinien, Abfallvermeidung, Deponieraumschonung)?
- 2) Welche Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks der Baumaßnahme sind vorgesehen?
- 3) Wird die Gemeinde die Förderung des Landes Hessen (z. B. nach dem Mobilitätsfördergesetz) für bestimmte Maßnahmen nutzen?
- 4) In dem vorliegenden Straßenbauprogramm sind zahlreiche Straßen mit Schadensklasse 3 klassifiziert. Laut Baupraxis können Straßen dieser Klasse oft noch mit kostengünstigen Maßnahmen instand gehalten werden (z. B. Deckschicht-Sanierung, partielle Reparatur). Wenn diese pauschal für „grundhafte Erneuerung“ eingeplant werden, führt das zu unnötig hohen Kosten und evtl. Beitragserhebung, obwohl technisch möglicherweise kein Neubau nötig wäre.



- 5) Auf welcher technischen Grundlage (z. B. Bewertungsrichtlinie) basiert die Einstufung in Schadensklasse 3?
- 6) Wurde bei Straßen der Klasse 3 geprüft, ob ein kostengünstiger Erhalt (z. B. Deckensanierung, Recyclingverfahren) möglich ist? Wie hoch wäre die erwartete Ersparnis bei Anwendung wirtschaftlicher Alternativen?

c. Vereinfachte Standards und kostensparende Bauweisen

- 1) Vereinfachter Straßenquerschnitt - Prüft die Gemeinde den Ansatz von schmaleren Fahrbahnen und reduzierte Bauwerksquerungen um Materialkosten zu sparen?
Hinweis: In Niederösterreich ergab ein Konzept mit grünen Seitenstreifen und schmalen Fahrstreifen (z.B. 3,5–4,25 m statt 6 m) rund ein Drittel geringere Baukosten im Vergleich zum herkömmlichen Querschnitt. Allgemein kann man etwa in Tempo-30-Zonen auf überbreite Straßen, Bordsteinabsenkungen, Parktaschen oder aufwändige Entwässerungsbauwerke verzichten und so Kosten reduzieren.
- 2) Inwieweit wurde bisher der Einsatz standardisierter, kostengünstiger Beläge berücksichtigt? In Nebenbereichen können statt teurem Asphalt auch günstige Beläge eingesetzt werden.

E. Umweltschutz, Regenwasser & naturnahe Planung

a. Ersterschließung, Hochwasserschutz und Ökologie

Im Zuge einer Ersterschließung ist regelmäßig mit erheblichen Tiefbauarbeiten, flächendeckender Bodenverdichtung sowie der Neuverrohrung von Oberflächenwasserläufen zu rechnen. Solche Maßnahmen können sensible, oberflächennahe Schichtenwasserläufe stören oder dauerhaft umlenken – mit nachteiligen Folgen für lokale Ökosysteme, den natürlichen Wasserhaushalt und den Hochwasserschutz.

Vor diesem Hintergrund stellen sich folgende Fragen:

- 1) Welche grundsätzliche Haltung verfolgt die Gemeinde hinsichtlich der Erhaltung oberflächennaher Schichtenwasserläufe und dezentraler Abflussstrukturen im Rahmen geplanter Ersterschließungen – insbesondere in ökologisch sensiblen Bereichen wie der Hegewiese?
- 2) Ist beabsichtigt, bereits in einem frühen Planungsstadium Maßnahmen oder planerische Vorgaben vorzusehen, um einen möglichst naturnahen, flächig verteilten Wasserabfluss zu sichern und dokumentierte Grabensysteme in ihrer Funktion zu erhalten? Wenn ja, welche konkreten Planungsziele werden dabei formuliert?
- 3) Wie stellt die Gemeinde sicher, dass im weiteren Verfahren gezielt auch kostengünstige und klimaverträglichere Alternativen – wie dezentrale Regenwasserbewirtschaftung, partielle Sanierungsmaßnahmen oder begrenzte Eingriffe in bestehende Ablaufsysteme – geprüft und gegenüber aufwendigen, potenziell ökologisch schädlichen Komplettlösungen abgewogen werden?



- 4) Teilt die Gemeinde die Einschätzung, dass einfache Sanierungsmaßnahmen oder eine zurückhaltende Ertüchtigung bestehender Wege regelmäßig nicht nur erheblich kostengünstiger sind als eine vollständige Ersterschließung, sondern zugleich auch wesentlich geringere Eingriffe in das lokale Ökosystem und hydrologische Gleichgewicht darstellen? Falls ja: Welche Konsequenzen zieht die Gemeinde daraus für die weiteren Planungen?

b. Themenpunkt: Regenwasser, Kanalisation

Nach Rückfragen im Bauausschuss steht im Raum, dass im Zuge der geplanten Straßenbaumaßnahmen die bislang oberirdisch geführte Regenwasserableitung in ein unterirdisches Kanalsystem überführt und an die bestehende Kanalisation angeschlossen werden könnte.

Angesichts des noch frühen Planungsstands stellen sich folgende Fragen:

- 1) Verfolgt die Gemeinde grundsätzlich die Absicht, künftig verstärkt bislang dezentral abgeführte Niederschlagswassermengen in die zentrale Kanalisation zu leiten, obwohl bereits heute überhöhte Fremdwasseranteile im Mischsystem beklagt werden und erhebliche Investitionen zur Entlastung im Gespräch sind (z. B. Trennsysteme, Rückhaltebecken, Versickerung)?
- 2) Wird im Rahmen der weiteren Planungen eine systematische Kostenabschätzung erfolgen, wie hoch die zusätzlichen jährlichen Betriebs- und Reinigungskosten wären, wenn künftig zusätzliches Regenwasser über die zentrale Kanalisation in der Kläranlage behandelt werden müsste, statt wie bisher ortsnah und kostenneutral abzufließen?
- 3) Welche grundsätzliche Haltung nimmt die Gemeinde im Hinblick auf die hochwassertechnischen Risiken einer verstärkten Zentralisierung der Regenwasserableitung ein – insbesondere im Lichte zunehmender Starkregenereignisse, bei denen verrohrte Systeme nachweislich zu Überlastung und Rückstau neigen? Ist vorgesehen, entsprechende Risiken frühzeitig im Planungsprozess zu analysieren und transparent zu bewerten?
- 4) Wird im Rahmen der weiteren fachlichen und politischen Bewertung geprüft, ob die geplante unterirdische Ableitung des Regenwassers im konkreten Fall technisch überhaupt erforderlich ist – oder ob sie allein deshalb vorgesehen wird, um formale Voraussetzungen für eine rechtssichere Ersterschließung mit Beitragspflicht der Anlieger zu schaffen?
- 5) Wie stellt die Gemeinde sicher, dass bestehende, funktionierende Regenwasserableitungen nicht ohne technische Notwendigkeit ersetzt und durch kostenintensive Kanalisierungslösungen ersetzt werden, nur um einen beitragsfähigen Zustand herzustellen? Wird eine alternative Betrachtung mit Blick auf den tatsächlichen funktionalen Bedarf sowie ökologisch und finanziell schonendere Varianten verbindlich in die weitere Planung aufgenommen?



F. Bürgerinformation, Transparenz & Kostenklarheit

- 1) Ist geplant, Bürgerversammlungen zur Vorstellung des geplanten Straßenbauprogramm in Schmitten sowie Anwohnerversammlungen vor jeder konkreten Maßnahme durchzuführen?
- 2) Wird das vollständige technische Gutachten zur Bewertung der Straßen öffentlich gemacht?
- 3) Werden die betroffenen Eigentümer vorab schriftlich über mögliche Beitragspflichten und Kosten informiert, bevor Maßnahmen in die Planung gehen?
Viele Bürger sind unsicher, was die Maßnahme für sie kosten wird. Zur Aufklärung der Bürger bitten wir um Beispielrechnung für einzelne beispielhafte Abschnitte sowohl für Erstausbau als auch für wiederkehrende Straßenbeiträge.

G. Verkehrssicherheit & Verkehrsbelastung durch Ausbau

Bereits heute ist in vielen Wohnstraßen unserer Gemeinde festzustellen, dass die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten häufig deutlich überschritten werden – selbst dort, wo die Straßen durch Schlaglöcher oder enge Fahrbahnen baulich eine gewisse Bremswirkung entfalten. Wir befürchten, dass nach einer Sanierung oder einem grundhaften Ausbau der Straßen die Fahrbahnen so attraktiv und durchgängig gestaltet werden, dass dies zu einer weiteren Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten führt – insbesondere in Wohn- und Mischgebieten.

Ein Anliegen der Bürger ist es, dass bei jeder Straßenbaumaßnahme Verkehrsberuhigung und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer – insbesondere Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen – aktiv mitgedacht und geplant werden.

Wir bitten daher um Beantwortung folgender Fragen und bitten zu prüfen:

- 1) Werden bei den Sanierungsmaßnahmen verkehrsberuhigende Elemente wie z. B.: Aufpflasterungen, Fahrbahneinengungen, Schwellen (z. B. Berliner Kissen), markierte Querungshilfen, visuelle Bremsmaßnahmen (z. B. Fahrbahnversatz, Bepflanzung) von Anfang an mit eingeplant?
- 2) Wird der aktuelle IST-Zustand der Verkehrsgeschwindigkeit im Vorfeld einer Maßnahme gemessen und dokumentiert?
- 3) Ist vorgesehen, dass die Auswirkungen der neuen Straßengestaltung auf das Fahrverhalten nach Abschluss der Maßnahme überprüft werden (z. B. durch Geschwindigkeitsmessung)?
- 4) Werden Verkehrsplaner oder Verkehrssicherheitsgutachter in die konkrete Ausgestaltung der Straßen einbezogen?

Wir möchten betonen, dass Straßensanierung nicht nur baulich, sondern auch sozial und sicherheitsbezogen verantwortungsvoll geplant werden muss. Die Maßnahme soll die Lebensqualität erhöhen – nicht durch Mehrverkehr oder Raserei verschlechtern.