

Der



informiert

Das Drama Eltzstrasse

Stand: 07.07.2019 und Nachtrag vom 09.07.2019

Der lang erwartete Ausbau der Eltzstraße soll Ende dieses Monats beginnen. Nach aktuellen Vorstellungen der Stadt Trier kommen auf die Anlieger horrende Beitragszahlungen zu. Sobald die ersten Baumaschinen anrollen, werden ihnen die entsprechenden Bescheide zugehen.

Machen wir den Versuch, die Entwicklung, die Hintergründe und die rechtlichen Aspekte zu beleuchten:

Beginnen muss man bei einer Ortsbeiratssitzung am 25.07.2005. Die Mitglieder trafen folgende Feststellung:

In Verbindung mit dem Ausbau der B 53 und den Neubaumaßnahmen BP 10 sind folgende Straßen stark in Mitleidenschaft genommen worden. Hierbei handelt es sich um den Mäusheckerweg, die Eltzstraße, die Steinbrückstraße, die Pfalzeler Straße und die Straße Im Flürchen. Hier darf es nicht zu einer Kostenbeteiligung der Anlieger kommen. Die Kosten müssen entsprechend dem u. g. Antrag nach dem Verursacherprinzip verteilt werden.

Bezüglich des Mäusheckerweges und der Eltzstraße - damals noch Kreisstraße K13 - sind zu keiner Zeit Reparatur- oder Sanierungsmaßnahmen durchgeführt worden.

Am 16.04.2007 ist die oben erwähnte B 53 neu für den Verkehr freigegeben worden. Die B 53 alt, die zuvor durch Biewer und Ehrang an Pfalzel vorbeiführte, ist in der Folge mit Wirkung zum 01.01.2010 durch den Landesbetrieb Mobilität zur Stadtstraße herabgestuft worden.

Die Stadt Trier selbst hat sodann die K 13, die bis dahin die Anbindung an die B 53 alt sicherstellte, mit Allgemeinverfügung vom 08.09.2010, gezeichnet von der damaligen Baudezernentin Kaes-Torchiani, zur Gemeindestraße herabgestuft.

Diese Herabstufung der gesamten K 13 war nach unserer Meinung falsch. Im Verlauf der Eltzstraße ist über die Kreisel am Moselstahlwerk nämlich die Anbindung an die B 53 neu gewährleistet, hinter den sieben Bögen (mit einer Änderung des Verlaufs nach links) ebenso. Richtig wäre es gewesen, zwischen diesen beiden Anschlüssen die K 13 weiterhin als Kreisstraße zu belassen. So aber wurde durch die Herabstufung der Einstieg in eine Kostenbeteiligung der Anlieger für einen künftigen Ausbau der Straße geschaffen.

Mit Schreiben vom 08.02.2011 hat der Landesbetrieb Mobilität die Verfügung der Stadt Trier bekannt gemacht. Nur zwei Monate später, am 14.04.2011 wird im Rat

der Stadt Trier mit der Vorlage 47/2011 der Baubeschluss für den Ausbau der Eltzstraße gefasst. Dies zeigt, dass zeitgleich in Baudezernat der Stadt Trier sowohl die Abstufung der K 13 und der Ausbau der Eltzstraße betrieben worden sind. Wir halten es für höchst unwahrscheinlich, dass man dabei nicht die Kostenfalle erkannt haben soll, die damit für die Anlieger verbunden war. Erschwerend kommt hinzu, dass man in dieser Situation nicht dafür Sorge getragen hat, dass der bisherige Träger der Baulast für die Beseitigung der Schäden unter seiner Verantwortung herangezogen worden ist.

Am 16.01.2018 hat der Ministerrat Rheinland-Pfalz eine Änderung des Landesstraßengesetzes beschlossen, damit sichergestellt werden kann, dass nicht, wie vom Rechnungshof gefordert, dutzende von Straßen mit der Folge höherer Anliegerbeiträge herabgestuft werden sollen. § 3 Nr. 2 des Gesetzes definiert Kreisstraßen als solche, die die Anbindung auch von räumlich getrennten, im Zusammenhang bebauten Ortsteilen wenigstens mit einer, nicht in der Baulast der betreffenden Gemeinde stehenden Straße an Bundes- oder Landesstraßen sicherstellen. Genau dies trifft für die Eltzstraße (ebenso wie für den Mäusheckerweg) zu.

Unter diesen Gesichtspunkten sollte die Stadt Trier prüfen, ob die Entscheidung aus 2010 korrigiert werden oder zumindest in einem neuen Verfahren wieder eine Höherstufung erfolgen kann. Leider hat Herr Baudezernent Ludwig für diese Idee, die anlässlich der Veranstaltung mit einem Vertreter des Bundes der Steuerzahler am 11.06.2019 im alten Amtshaus eingebracht wurde, keine Sympathie erkennen lassen.

Nach dem erfolgten Baubeschluss tat sich dann jahrelang nichts. Jahr für Jahr waren für die Stadtverwaltung andere Projekte dringlicher, die Eltzstraße wurde ein ums andere Mal ans Ende der Liste geschoben.

In der Zwischenzeit gab es dann eine Entwicklung, die sich aus heutiger Sicht als zweite Falle für die Anlieger erweist. Pfalzel bekam seinen lange herbeigesehnten Lebensmittelmarkt.

In einem kurzen, persönlichen Gespräch nach der Veranstaltung am 11.06.2019 offenbarte Herr Ludwig, dass die Fahrten der Kunden zu dem Netto-Markt, die er auf ca. 1.500 pro Tag bezifferte, als Anliegerfahrten zu bewerten sind. Das treibt den Anteil dieser Fahrten in ungeahnte Höhen und führt zwangsläufig zu einer anderen Aufteilung der Verkehrsanteile zu Lasten der Anlieger. Belastet werden dabei alle, auch wenn dieser Verkehr durch ein einziges Grundstück verursacht ist.

Und wieder hat bei der Stadt Trier niemand die nachteiligen Folgen für die Betroffenen bedacht. Die Stadt Trier hat vorausschauend vor der Errichtung dieses Anwesens den Bebauungsplan dahingehend geändert, dass das nähere Umfeld von einem allgemeinen Wohngebiet zu einem Mischgebiet abgestuft worden ist. Und dann soll man die Kostenfalle für die Anlieger, in der diese sich nun zusätzlich befinden, nicht erkannt haben?

Um diesen Sachverhalt besser beurteilen zu können, haben wir weitere Informationen zur Ermittlung und Bewertung des Verkehrsaufkommen bei der Stadt angefordert, sie liegen uns noch nicht vor. Solche Fahrten jedoch dem Anliegerverkehr, mit den bekannten Folgen zuzuordnen, erscheint uns auf den ersten Blick abenteuerlich.

Des Unheils dritter Akt begann mit der Vorlage 573/2018, mit der am 18.12.2018 im Rat der Stadt Trier eine Kostenerhöhung (gegenüber 2011) um 992.000 € beschlossen worden ist. Am 04.12.2018 ist die Abstimmung vertagt worden. Der Ortsbeirat Pfalzel hatte zuvor zu Recht darauf verwiesen, dass eine anteilmäßige Beteiligung der Anlieger an diesen nur durch das Nichthandeln der Stadt verursachten Kosten nicht zumutbar sei. Den Stadtrat hat das nicht daran gehindert, mit großer Mehrheit für die Vorlage zu stimmen. Es gab lediglich zwei Enthaltungen der SPD, vier der UBT, zwei der Linken und zwei der AFD. Unter denen, die sich enthielten, waren die Stadtratsmitglieder aus Pfalzel. Auch der Stadtrat hält es demzufolge für vertretbar, den Anliegern die allein durch die Stadt verursachten Mehrkosten anteilig aufzubürden.

Am 22.05.2019 hat Herr Ludwig im Rahmen der Anliegerversammlung im Amtshaus Pfalzel eine Überprüfung zugesagt, ob der Landeszuschuss von 685.000 € die Belastung der Anwohner anteilig mindern könne. Inzwischen wurde den Betroffenen mit Schreiben vom 07.06.2019 mitgeteilt, dass dies rechtlich nicht möglich sei. Begründet wird dies mit einer Auskunft des Landesbetriebes für Mobilität. Dieser hatte mitgeteilt, wie nach § 5 Abs. 3 Nr. 1 des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes der Zuschuss an die Kommune zu berechnen ist. Danach sind Ausgaben nicht zuwendungsfähig, die Dritte (hier die Anlieger) zu tragen verpflichtet sind.

Damit wird das Verhältnis zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der Stadt Trier geregelt, nicht zwingend aber das zwischen der Stadt Trier und den betroffenen Anwohnern. Die Anwohnerbeiträge sind ein Anspruch, den die Stadt gegenüber diesen Zahlungspflichtigen hat. Mit dem gleichen Argument wie oben sollten diese sich doch auch darauf berufen dürfen, nur an den Aufwendungen beteiligt zu werden, die von der Stadt Trier tatsächlich wirtschaftlich zu tragen sind.

Dies bestätigt auch § 9 des Kommunalabgabengesetzes, der zur Ermittlung einmaliger Beiträge folgendes ausführt: *Zu den Investitionsaufwendungen gehören die gesamten Ausgaben und die bewerteten Eigenleistungen der kommunalen Gebietskörperschaft, die diese zur Herstellung oder zum Ausbau der Einrichtung oder Anlage aufwenden muss.*

Im Übrigen schadet die Stadtverwaltung sowohl sich selbst als auch den Anwohnern, wenn sie zu erwartende Anliegerbeiträge zu hoch ansetzt und damit ihren Anspruch auf Landesmittel automatisch senkt.

Herr Ludwig betont gerne, Pfalzel hätte den Ausbau der Eltzstraße unbedingt und vor allem so, wie nun geplant, gewollt. Richtig ist, dass Pfalzel eine intakte Eltzstraße wünscht. Richtig ist auch, dass auf der Seite des Netto-Marktes ein Bürgersteig fehlt und die Grundstücke mit neuer Bebauung richtig angebunden werden müssen. Viele Pfalzeler hätten sich aber durchaus mit der Anlage des zweiten Bürgersteigs und einer neuen Fahrbahndecke zufrieden gegeben. Der Unterbau der Eltzstraße scheint auf den ersten Blick intakt. Spurrillen sind nicht erkennbar. Ernsthaft geprüft wurde eine solche Option offensichtlich nicht.

Nicht richtig ist, dass irgend jemand einen Luxusausbau in dieser Breite mit Parkstreifen und Baumreihe gefordert hätte. Auch hat kein Mensch an eine Insel gedacht. Und wenn, dann bei Netto und nicht kurz vor dem Bahnübergang. Die fertigen Pläne der Stadt Trier sind in Pfalzel vorgestellt worden, ohne dass zuvor eine Abstimmung mit den Anliegern, nach unserer Kenntnis auch nicht mit der politischen Vertretung des Ortsteils, erfolgt wäre.

Bundesweit gibt es unterschiedliche Regelungen hinsichtlich der Beteiligung der Anlieger an den Ausbaukosten. In Baden-Württemberg wurden Beiträge noch nie erhoben, in Berlin, Hamburg und Bayern inzwischen auch nicht mehr. Dazwischen gibt es Kann-Regelungen, andere Länder wollen sich davon verabschieden. Umstritten ist sie überall. In Rheinland-Pfalz ist die Beteiligung verpflichtend. Die Landesregierung will trotz Anträgen von AFD und CDU entschlossen daran festhalten.

Am 19.06.2019 hat im Innenausschuss des Landtages eine Expertenanhörung zu diesem Thema stattgefunden. Rainer Brüderle hat für die CDU als Vorsitzender des Steuerzahlerbundes Rheinland-Pfalz gegen die Erhebung argumentiert. Dabei hat er die Eltzstraße als Musterbeispiel für eine völlig aus dem Ruder gelaufene Belastung der Anlieger erwähnt.

Beobachter der Landespolitik halten es für möglich, dass bis zur kommenden Landtagswahl der öffentliche Druck auf die regierenden Parteien derart zunimmt, dass man zu Zugeständnissen bereit wäre. Unter diesem Aspekt gab es während der Veranstaltung am 11.06.2019 einen weiteren Vorschlag aus der Runde:

Die Stadt Trier möge doch, nach all den Verzögerungen der letzten Jahre, den Baubeginn verschieben, bis in Mainz insoweit eine Entscheidung falle. Dies lehnte Herr Ludwig ab, da die Verträge mit der ausführenden Firma bereits unterschrieben seien.

Man muss aber gar nicht in die Ferne schweifen, um eine völlig ungerechte Belastung von Anliegern zu finden. Auch Trier ist insoweit ein einziger Flickenteppich.

Mit Vorlage 131/2010 wird ein Bauabschnitt der Herzogenbuscherstraße beschlossen. Einstufung wie bei der Eltzstraße als Hauptverkehrsstraße, aber Anteil der Stadt 60 %, Anlieger 40 %. Bemerkenswert die Berechnung der Kostenteilung: Gesamtkosten: 2.942.000 €, erwarteter Zuschuss: 931.200 €, Anteil Anlieger: 900.000 €, Anteil Stadt: 1.110.800 €. Das sieht nun gar danach aus, als habe die Stadt den Landeszuschuss nur für sich selbst vereinnahmt. Rechnete man unter Frau Kaes-Torchiani anders als unter Herrn Ludwig?

Auch die Loebstraße wird als Hauptverkehrsstraße eingestuft, Vorlage 130/2012. Auch hier übernimmt die Stadt 60 % der Kosten, die Anlieger 40 %. Die Beträge sind in dieser Vorlage nicht ausgewiesen.

Sehr komfortabel lebt es sich in dieser Beziehung in einem Sanierungsgebiet "Soziale Stadt". Hier werden Ausbaubeiträge nicht erhoben, da eine Förderung zu 90 % aus diesem Programm erfolgt. Beispiel: Ausbau der Oberstraße in Trier-Ehrang, Vorlage 533/2017.

Nehmen wir als letztes Beispiel die Eisenbahnstraße in Euren, Baubeschluss mit Vorlage 165/2019. Die Eisenbahnstraße ist eine Kreisstraße (K 4). Für den Ausbau der Fahrbahn werden demzufolge keine Beiträge erhoben. Für den Rest (Gehwege usw.) erhebt die Stadt einen Kostenanteil von 70 %.

Mit dieser Auflistung soll kein Neidkomplex zwischen den Stadtteilen befeuert werden. Sie macht aber in aller Deutlichkeit klar, zu welcher ungerechter Lastenverteilung es selbst innerhalb einer Stadt wie Trier kommen kann.

Angesichts der oben angeführten Sonderbelastungen, die ausschließlich durch die Stadt zu verantworten sind - Übernahme der Baulast für eine marode Straße, Vervielfachung der Anliegerfahrten durch Netto-Markt vor Ausbau der Straße und annähernd eine Verdopplung der Baukosten durch jahrelange Verschleppung - muss es nach unserer Überzeugung zu einer anderen Kostenverteilung kommen. Eine Aufsichtsbehörde wird sicherlich nicht beanstanden, wenn man mit dieser Argumentation sachlich begründet von den üblichen Maßstäben abweicht.

Ein Wille dazu scheint aber derzeit nicht vorhanden. Wenn nicht einmal der gesunde Menschenverstand zu einer Einsicht führt, dass es nicht sein kann, wenn ein einziger Anlieger mit ca. 320.000 € mehr zu der Maßnahme beitragen muss als die Stadt Trier selbst mit nur etwa 295.000 €, sind Rechtsmittel die unausweichliche Folge.

Wir werden die weitere Entwicklung aufmerksam verfolgen und diese Darstellung dem jeweiligen Kenntnisstand anpassen.

erster Nachtrag vom 09.07.2019

So schnell gibt es einen Anlass für einen ersten Nachtrag. Wir wollten wissen, wie der Beschluss des Stadtrates vom 18.12.2018 über die Kostenerhöhung und Kostenverteilung des Projektes konkret zustande gekommen ist. Bei unserer Recherche stießen wir auf weitere Merkwürdigkeiten.

Die Eltzstraße war Thema in den Sitzungen vom 04.12.2018 und vom 18.12.2018. Auf der "Ratsinfo" der Stadt finden wir die Tagesordnungen beider Sitzungen, aber auch nach mehr als einem halben Jahr keine Protokolle. Sehr wohl aber eines der Sitzung vom 29.01.2019. Nicht schlimm, denkt man sich, der offene Kanal hat die Sitzungen ja aufgezeichnet und über Youtube ins Internet gestellt. Doch auch hier geht die Recherche ins Leere, die Beiträge sind schlicht nicht mehr online.

Ein einziges Dokument kann uns weiterhelfen: ein Artikel aus der Rathauszeitung vom 11.12.2018 "Anliegerbeiträge unter Beschuss".

Dort erfährt der erstaunte Leser, dass der Stadtrat am 04.12.2018 einer Resolution der UBT zugestimmt hat, Anliegerkosten für den Straßenausbau abzuschaffen (TOP 4.5). Enthalten hat sich nur die SPD, da die Landesregierung eine andere Auffassung vertritt.

Unter TOP 27 wurde dann über die Vorlage 573/2018, Kostenfortschreibung Eltzstraße, diskutiert. Hierzu schreibt die Rathauszeitung wörtlich:

*Baudezernent Andreas Ludwig erläuterte auf Nachfrage, dass die Mehrkosten **vor allem** darauf zurückzuführen seien, dass die Eltzstraße mit einem beschränkten Bahnübergang ausgestattet werden muss. Dies habe jedoch keine Auswirkungen auf die Beiträge der privaten Grundstücksbesitzer. Mehrere Ratsmitglieder machten trotzdem weiteren Klärungsbedarf geltend, so dass der Beschluss über die Kostenfortschreibung auf die Sitzung am 18. Dezember vertagt wurde.*

In dieser Sitzung wurde dann, wie oben schon beschrieben, der Vorlage mehrheitlich zugestimmt. Was dazu noch diskutiert worden ist, können wir aktuell aus den genannten Gründen nicht nachvollziehen.

Nicht einmal Herr Ludwig selbst kann glauben, dass die Mehrkosten eines beschränkten Bahnübergangs, die zudem die Stadt nur zu einem geringeren Anteil tragen müssen, in erster Linie die Kostenerhöhungen seit 2011 verursacht hätten. Wir halten seine Einlassung, insbesondere den Zusatz, dass dadurch die Anlieger nicht betroffen seien, für eine bewusste Täuschung des Stadtrates. Wenn dies dazu geführt hat, dass der Rat auch die Kostenverteilung, nicht nur die Kostenerhöhung, gebilligt hat, ist der Beschluss des Stadtrates vom 18.12.2018 nach unserer Überzeugung insoweit nichtig.

Wir sehen die Verantwortlichen der Stadt Trier in der Pflicht, die Anlieger unverzüglich von dem Damoklesschwert Existenzen gefährdender Anliegerbeiträge zu befreien.
