

Stadt Barsinghausen

Der Bürgermeister

**Beschlussvorlage
öffentlich**

Fachbereich/Fachdienst III/2 FD Tiefbau	Datum 20.11.2014	Vorlagen-Nr. XVII/0627 B01 / S01
--	---------------------	--

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Beratungsergebnis	Abstimmungsergebnis			geänderte Beschluss- empfehlung
			Ja	Nein	Enth.	
Fraktion						
Ausschuss für Planung, Bauen und Umwelt	06.11.2014	vertagt	9	1	1	
Ausschuss für Planung, Bauen und Umwelt	08.12.2014					
Verwaltungsausschuss	09.12.2014					
Rat der Stadt Barsinghausen	11.12.2014					

Bürgerbeteiligung Straßenbaufinanzierung

Beschlussempfehlung:

1. Die als Anlage beigefügte Satzung für eine Bürgerbefragung zur Erhebung von Straßenausbeiträgen wird beschlossen.
2. Der Bürgerbefragung wird die Prioritätenliste für die Straßenbaumaßnahmen der nächsten vier Jahre:
 - a) beigefügt oder
 - b) nicht beigefügt.

Beteiligung Rechnungsprüfungsamt Stellungnahme:	Unterschrift Verwaltungsvorstand BM/EstR
--	--

Zeichnung/ Mitzeichnung erfolgt durch:

VV Bürgerdienste	VV Bau	VV Leitung ZD		
Fachdienst I/	Fachdienst II/	Fachdienst III/	Fachdienst IV/	Fachdienst ZD/
Stadtentwässerung				

Haushaltsmittel:

HSK:

Auswirkungen auf Haushaltssicherung

Gesamtkonsolidierungssumme		
wird nicht verändert	wird erhöht um	wird verringert um
X	€	€

Beteiligungen:

	nicht erforderlich	erfolgt	zugestimmt	nicht zugestimmt
Personalrat	X			
Gleichstellungsbeauftragte	X			
	vereinbar		nicht vereinbar	
Vorlage ist mit dem Leitziel der demographischen Entwicklung (XVI/420)	X			

Sachdarstellung:

Gem. der Informationsvorlage vom 27.03.2014 zur Ablaufplanung Straßenausbaufinanzierung (Vorlage XVII/0497 B01 / S01) wurde ein Arbeitskreis Straßenbau gegründet. In drei Sitzungen hat der Arbeitskreis (AK) getagt und sich zu folgenden Themenschwerpunkten ausgetauscht:

- Sitzung am 06.05.14: Technische Grundlagen im Straßenbau
- Sitzung am 21.05.14: Straßenausbaubeitragsrecht
- Sitzung am 09.07.14: Finanzierung Straßenausbau

Am 20.10.2014 wurden die bis dahin erarbeiteten Ergebnisse den Vertretern aller Verbände vorgestellt, die entweder Grundstückseigentümer oder Mieter vertreten oder ein Interesse an der verkehrlichen Infrastruktur haben.

Ziel der Arbeitskreissitzungen war es einen fraktionsübergreifenden Konsens zu erreichen, um darauf basierend ein Finanzierungsmodell erarbeiten zu können und eine erfolgreiche Öffentlichkeitsbeteiligung zu ermöglichen.

Folgende Thesen sind in den Arbeitskreissitzungen erarbeitet worden und sollten als gemeinsame Basis zu Grunde gelegt werden:

1. Prioritätenliste

Die Verwendung einer öffentlichen Prioritätenliste zur Reihenfolge der Straßenerneuerungsmaßnahmen bereits zur Bürgerbefragung kann erforderlich sein, um eine unsachgemäße Abwägung zu vermeiden. Für die Darstellung der nächsten 4 Jahre könnte die mittelfristige Finanzplanung der Verwaltung hierfür herangezogen werden, da hierin sowohl die Ergebnisse der vorhandenen Straßenbefahrung und

aktuelle Zustandsergebnisse, als auch die vorliegenden Kanaluntersuchungen berücksichtigt wurden.

Nachträgliche Verschiebungen in dieser Prioritätenliste sind aufgrund von veränderlichen Randbedingungen (Verkehrssicherungspflicht, Kanalbau, Witterungsbedingungen, aktuelle Substanzveränderungen) jedoch weiterhin zu erwarten und werden bei der jeweiligen Maßnahmenbeantragung dargestellt.

2. Kalkulation von Ausbaurkosten

Die Höhe der Ausbaurkosten hängt im Wesentlichen von den Ergebnissen der möglichen Querschnittsausbildung auf Basis eines Baugrundgutachtens inkl. evtl. Schadstoffanalyse ab. Eine angemessene Kostenplanung ist insofern nur auf Basis der Planungsstandards möglich.

3. Technischer Ausbaustandard

Es besteht Konsens darüber, dass vom „Stand der Technik“ zur Sicherung von Gewährleistungsansprüchen, für eine wirtschaftliche Bauausführung und zur Sicherstellung der optimalen Nutzungsdauer nicht abgewichen wird!

4. Innovative Bauweisen

Auch bei „innovativen Bauweisen“, wie z.B. „Hocheinbau“ müssen die Bedingungen der technischen Regelwerke und anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden.

5. Querschnittsgestaltung

Es wird eine Mindestfahrbahnbreite von 5,00m angestrebt, um ein gesetzliches Haltverbot, welches nach StVO nicht beschildert werden muss, zu vermeiden.

6. Kosten

Die gemeinsame Durchführung von Kanalbau in Kombination mit einem zeitnah erforderlichen Straßenbau ist wirtschaftlich, da hier Synergien entstehen und z.B. doppelte Baustelleneinrichtungen vermieden werden.

7. Finanzierung Straßenausbau über die Grundsteuer

Im AK wurde ausgehend von einer jährlichen Investitionssumme von 3 Mio. € für Straßensanierungsarbeiten die bei dieser Variante zur Finanzierung erforderliche Steigerung des Grundsteuerhebesatz zunächst um ca. 19,6% von 560 v.H. (Basis 2015) auf 670 v.H. exemplarisch dargestellt. Um u.a. abschreibungsrelevante Folgen der fehlenden Einnahmen (durchschnittlich etwa 50% der Kosten) aus Straßenausbaubeiträgen in den Folgejahren auszugleichen, müsste zu dem in den kommenden 25 Jahren der Grundsteuerhebesatz jeweils um 1% (5 v.H.) p.a. auf 790 v.H. erhöht werden.

Zur dauerhaften Sicherung des ca. 120 km langen kommunalen Straßennetzes sind jedoch mindestens 4 Mio. € (ohne folgende Preissteigerungen) erforderlich, um theoretisch einmal in 60 Jahren jede Straße grundlegend zu sanieren. Dadurch würde sich zunächst der Hebesatz einmalig im 1. Jahr von 560 v.H. auf 710 v.H. (= + 26,8 %) erhöhen sowie im 2. - 25. Jahr jeweils um weitere 5 v.H. bis auf 830 v.H.

8. „Stadthäger Modell“

Dieses Modell stammt noch aus Zeiten des alten kameralen Haushaltsrechts und berücksichtigt die Auswirkungen des Ausfalls der Straßenausbaubeiträge auf die Haushalte künftiger Jahre ausdrücklich nicht. Angesichts der aktuell geltenden haushaltsrechtlichen Vorschriften und insbesondere vor den Bestimmungen des Zukunftvertrages (Pflicht zur vollständigen Einnahmeerhebung) stellt es daher keine Lösung für Barsinghausen dar.

9. Wiederkehrende Beiträge

Wiederkehrende Beiträge sind in Niedersachsen als Variante nicht im NKAG enthalten und somit nicht zulässig. Derzeit setzt sich der Nds. Städtetag für eine Änderung des Nds. Kommunalabgabengesetzes ein, um die wiederkehrenden Beiträge in

Niedersachsen einzuführen. Diese Variante erzeugt einen dauerhaft hohen Verwaltungsaufwand mit einer hohen Klageanfälligkeit.

Den Vertretern der Verbände wurden die als Anlage beigefügten Informationen einschließlich der oben genannten Thesen vorgestellt. Ein klares Votum für eine Variante der Straßenbaufinanzierung wurde aber nicht abgegeben. U.U. werden bis zur Sitzung des Bauausschusses schriftliche Stellungnahmen eingereicht.

In dem Gespräch wurden folgende Standpunkte geäußert:

1. Die These über den technischen Ausbaustandard wird auf gezielte Nachfrage eines Rats Herrn akzeptiert.
2. Der Auffassung der Verwaltung, dass wiederkehrende Beiträge einen dauerhaft hohen Verwaltungsaufwand, der zudem nicht beitragsfähig ist, wird zugestimmt.
3. Es bestehen Zweifel, dass bei einer Umstellung auf eine Grundsteuerfinanzierung der Rat über Jahrzehnte hinweg die Selbstdisziplin aufbringt, die erzielten Mehreinnahmen ausschließlich für Straßenerneuerungen zu verwenden, die sonst beitragsfähig wären.
4. Von einem Interessenvertreter wurde auf ein Verrentungsmodell hingewiesen, dass aber in Niedersachsen nicht zulässig ist.
Die Verrentung ist durch eine Änderung in das bayerische KAG aufgenommen worden. Nach diesem Modell erhält der Grundstückseigentümer einen Ausbaubeitragsbescheid. Zur Vermeidung einer unbilligen Härte kann die Verwaltung den Beitrag in eine Schuld umwandeln, die in maximal 10 Jahresbeträgen zu entrichten ist. Die jeweils offene Schuld ist mit zwei Prozentpunkten über dem Basiszinssatz zu verzinsen.
Aus niedersächsischer Sicht erschließt sich der Sinn dieser Regelung nicht. Denn es besteht ohnehin zur Vermeidung unbilliger Härten die Möglichkeit, Beiträge in voller Höhe zu stunden oder Ratenzahlungen zuzulassen. Das Gesetzesinstrumentarium lässt auch bei besonderen Härten den vollständigen Erlass eines Beitrages zu.
5. Es wurde die Frage gestellt, wie die Stadt mit einer grundsteuerfinanzierten Lösung umgeht, wenn der Nds. Landtag andere Finanzierungswege im NKAG zulässt.
6. Ein weiterer Interessenvertreter äußerte die Hoffnung, dass diese Änderung im NKAG erfolgt. Aber auch bei dieser Aussage wurde keine gewünschte andere Finanzierungsweise angegeben.

Die Verwaltung hat bei der Anhörung darauf hingewiesen, dass es möglich ist, bei einer Beibehaltung der Straßenausbeitragssatzung über die prozentualen Anteile der Anlieger bzw. der Allgemeinheit an den Kosten diskutieren zu können. Diese Diskussion macht aus Sicht der Verwaltung aber nur dann Sinn, wenn eine Entscheidung für den Fortbestand der Straßenausbeitragssatzung getroffen wurde.

Für die Bürgerbefragung zur künftigen Finanzierungsmethodik ist nach § 35 Nds. Kommunalverfassungsgesetz als Rechtsgrundlage eine Satzung erforderlich. Als Anlage ist ein entsprechender Vorschlag beigefügt.

Die Satzung beinhaltet die Fragen, über die die Bürgerinnen und Bürger entscheiden sollen. Die Fragen könnten lauten:

1. Ich bin für eine Beibehaltung der Finanzierung des Straßenbaues über Straßenausbaubeiträge.
2. Ich bin für eine Umstellung der Finanzierung des Straßenbaues durch eine Erhöhung der Grundsteuer B.

Die Abstimmung soll schriftlich in der Zeit vom 09. bis 23. März 2015 erfolgen. Neben dem Anschreiben sollen dem Stimmzettel Informationen beigefügt werden, die in möglichst wenigen Worten die notwendige Finanzierung und beide angedachten Lösungen beschreibt.

Gleichstellungsrelevante Aspekte, die die Beteiligung der Gleichstellungsbeauftragten erforderlich machen, sind nicht gegeben.

Anlage:

Präsentation Runder Tisch Straßenbau
Durchführungssatzung für eine Bürgerbefragung