



öffentlich

Bürgermeisterin / Amt 60 / Amt 66

Datum: 2018-07-09

Informationsvorlage

Drucksachen-Nr.
I-6061/2018

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Stadtverordnetenversammlung	11.09.2018 12.09.2018 *)

*) geändert 12.09.2018/jae

Titel:

Straßenausbaubeiträge als Teil der Straßenbaufinanzierung der Stadt Luckenwalde

Derzeit werden Stimmen laut, die die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge fordern.

Nach dem in Brandenburg geltenden Kommunalen Abgabengesetz sollen Straßenausbaubeiträge erhoben werden. Danach verfährt auch die Stadt Luckenwalde. Sie erhebt Beiträge, wenn in einer Straße die Fahrbahn, Geh- und Radwege, Straßenbeleuchtung und Regenwasserkanäle teilweise oder komplett umgebaut, erweitert oder erneuert werden.

In der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt ist sehr detailliert geregelt, welche Kosten zugrunde zu legen sind und wie sie zwischen der Stadt und den Eigentümern, deren Grundstücke durch die Straße erschlossen sind, geteilt werden. Grundsätzlich trägt die Stadt den Anteil für die Nutzung durch die Allgemeinheit, den Anliegern wird der Eigennutzen in Rechnung gestellt. Dahinter steckt folgender Gedanke: Zwar können die Straßen von jedermann genutzt werden, von den Straßenbaumaßnahmen profitieren aber besonders die Eigentümer, da sich eine gute straßenmäßige Erschließung in aller Regel werterhöhend auf die anliegenden Grundstücke auswirkt. Die jeweiligen Vorteile und damit verbunden die Kostentragung sind pauschal bewertet. Beispiel: Für die Fahrbahn einer Anliegerstraße, deren Hauptnutzer die Anlieger und ihre Besucher sind, tragen die Grundstückseigentümer 70% der Kosten. In einer Haupteinschließungsstraße (Sammelstraße), die bereits mehr Durchgangsverkehr aufzunehmen hat, haben sich die Anlieger mit 40 % zu beteiligen. In einer Hauptverkehrsstraße ist die Frequentierung durch die Allgemeinheit deutlich höher als die der Anwohner, so dass der städtische Anteil der Kostentragung deshalb 70 % ausmacht. Bei den Anliegern verbleiben in diesem Fall 30 %. Die Fahrbahnen von Landes- und Bundesstraßen bleiben bei einer Beitragsbemessung außen vor, nicht jedoch die Geh- und Radwege und die Straßenbeleuchtung.

Die Kostenbeteiligung der Anliegergrundstückseigentümer beträgt nach der Luckenwalder Satzung:

	In einer Anliegerstr.	In einer Sammelstraße	In einer Hauptverkehrsstraße
Für Fahrbahn	70%	40%	30%
Für Radweg	70%	40%	30%
Für Gehweg	70%	60%	50%
Für Straßenbeleuchtung	70%	45%	45%
Für Straßenentwässerungsanlage	70%	40%	25%

Von 1992 bis einschließlich 2018 hat Luckenwalde Straßenbaumaßnahmen an insgesamt 84 Anlieger-, Sammel- und Hauptverkehrsstraßen durchgeführt. An Ausbaubeiträgen wurden dafür insgesamt 8.062.550 EUR erhoben.

Nach dem derzeitigen Ausbauprogramm sind ab 2019 weitere neun Hauptverkehrsstraßen, 28 Sammelstraßen und 87 Anliegerstraßen für einen Straßenausbau vorgesehen (siehe Anlage).

Für eine aktuelle Schätzung des Beitragsaufkommens wurden folgende Annahmen getroffen:

Fahrbahn in einer Aufbaustärke von 60 cm	130 EUR/qm
Rad- und Gehweg in einer Aufbaustärke von 40 cm	80 EUR/qm
Straßenbeleuchtung pro Lichtpunkt, gesetzt alle 45 m	2.000 EUR
Regenwasserkanal, davon 50% als Anteil Straßenentwässerung	160 EUR/lf. Meter

Auf Basis dieser Annahmen sind Ausbaubeiträge in Höhe von insgesamt 31.000.000 EUR errechnet worden, die zur Gesamtfinanzierung beitragen.

Einschätzung der Verwaltung: Die Mitfinanzierung von Straßenbaumaßnahmen durch Anlieger ist ein praktikables Modell, das sich in Luckenwalde etabliert hat und zunehmend auf Akzeptanz gestoßen ist. Denn nur so konnten sichtbare Verbesserungen im Straßenzustand bewirkt werden. Wird diese finanzielle Beteiligung der begünstigten Grundstückseigentümer abgeschafft, so muss von vornherein klargestellt werden, wie die ausbleibenden Mittel kompensiert werden können. Gibt es dafür keine Lösung, dann wird eine 100-prozentige Kostentragung durch die Kommune dazu führen, dass das Ausbauprogramm in Luckenwalde „mangels Masse“ nicht mehr umgesetzt werden kann. Die Stadt wird sich auf die stärker frequentierten Straßen beschränken müssen – also auf die Hauptverkehrs- und die Sammelstraßen. Der Unmut der mit dem Zustand „ihrer“ Straße unzufriedenen Anlieger in den Wohngebieten, die keine Perspektive auf Verbesserung zu erwarten hätten, wird wachsen. Dennoch wird die Forderung auf einen zügigen Ausbau der eigenen Straße erhoben werden. Die bisherige Erfahrung zeigt, dass die Selbstbeteiligung dazu animiert, nur auf den nötigen Ausbaustandard zu drängen. Wenn jedoch der Ausbau nicht mehr das eigene Portmonee belastet, dann sind den Wünschen auf hochwertigstes Material und Ausführung keine Grenzen mehr gesetzt.

Eine Vollfinanzierung des Anliegerstraßenausbau durch die Stadt ließe sich nur aus den Finanzquellen „investive Schlüsselzuweisungen des Landes“ und „Grundstücksverkäufe“ speisen. Im Haushalt 2017 machten diese Positionen 1.518.000 EUR aus und 2018 sind 1.098.600 EUR geplant. Diese Haushaltsstellen werden auch angezapft, um die erforderlichen Eigenanteile der Stadt zur Inanspruchnahme von Förderprogrammen (z.B.

Stadtumbau, Stadterneuerung, Schulsanierung, Sportstättenbau) aufzubringen.

Als Alternative zu Straßenausbaubeiträgen wird auch diskutiert, den Handlungsspielraum der Kommune dadurch zu erhalten, dass eine (zweckgebundene) wiederkehrende Sonderabgabe aller Grundstückseigentümer erhoben wird, die für den Straßenausbau zu verwenden ist. Dann wird aber Unfrieden darüber zu erwarten sein, welche Straße zuerst auf Kosten aller ausgebaut wird und in welcher Reihenfolge die anderen folgen. Auch die Grundstückseigentümer, die bisher nach altem Recht bereits Beiträge für „ihre“ Straße entrichtet haben, werden es als große Ungerechtigkeit empfinden, nun ein weiteres Mal für andere Straßen zur Kasse gebeten zu werden.

Das Streben nach gerechteren Kostenverteilungsmethoden, die mit einer Umstellung des Systems im laufenden Betrieb verbunden sind, wird neue Ungerechtigkeiten und Unzufriedenheit hervorrufen. Eine Kostenverlagerung zu Lasten der Kommune engt ihren finanziellen Handlungsspielraum so ein, dass faktisch das Recht auf kommunale Selbstverwaltung ausgehöhlt wird. Die Verwaltung befürwortet die Beibehaltung des jetzigen Systems.

Bürgermeisterin

Amtsleiter 60

Amtsleiter 66