

## Neufassung

AZ: -61.1- / Herr Denfeld

### **Drucksache Nr.: 0803/2013/DS**

=====

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Termin</b>	<b>Status</b>	<b>Behandlung</b>
Hauptausschuss	13.09.2016	Ö	Kenntnisnahme (Kenntnis genommen)
Finanz- und Rechnungsprüfungs- ungsausschuss	21.09.2016	Ö	Vorberatung (geändert beschlossen)
Planungs- und Umweltaus- schuss	22.09.2016	Ö	Vorberatung (keine Abstimmung)
Ratsversammlung	27.09.2016	Ö	Endg. entsch. Stelle (an Ausschuss verwiesen)
Bau- und Vergabeausschuss	09.02.2017	Ö	Vorberatung (kein Beschluss)
Planungs- und Umweltaus- schuss	23.03.2017	Ö	Vorberatung
Finanz- und Rechnungsprüfungs- ungsausschuss	29.03.2017	Ö	Vorberatung
Bau- und Vergabeausschuss	30.03.2017	Ö	Vorberatung
Ratsversammlung	04.04.2017	Ö	Endg. entsch. Stelle

**Berichterstatter:**

OBM

**Verhandlungsgegenstand:**

**Änderung der Straßenbaubeitrags-  
satzung der Stadt vom 07.06.2012**

**- Beschlüsse der Ratsversammlung vom  
26.04.2016 (Vorlagen 0270/2013/An  
und 0275/2013/An)**

**Antrag:**

1. Die anliegende Satzung der Stadt Neumünster über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, den Umbau und die Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen (Straßenbaubeitragsatzung) wird beschlossen.

2. Die weiteren Ausführungen im Hinblick auf die Beschlüsse der Ratsversammlung vom 26.04.2016 (Vorlagen 0270/2013/An und 0275/2013/An) werden zur Kenntnis genommen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Erhöhung des Eigenanteils der Stadt Neumünster, wobei eine konkrete Summe nicht benannt werden kann, da diese abhängig ist von der jeweiligen konkreten Straßenbaumaßnahme und der Kategorie der Straße.

**Begründung:**

Die Ratsversammlung hat am 26.04.2016 (Vorlage 0275/2013/An) folgendes beschlossen:

„Die Verwaltung wird aufgefordert, zu prüfen, ob nachfolgende Eckpunkte in die Straßenbaubeitragsatzung mit einfließen können:

1. Es ist darzulegen, welche Straßenunterhaltungsarbeiten in der jeweiligen Straße in den letzten sechs Jahren durchgeführt wurden und welche Kosten angefallen sind.
2. Der Sanierungsumfang im Bezug auf Straßenflächen und gegebenenfalls von Rad- und Fußwegen ist darzustellen und anhand von neueren Untersuchungen zu dokumentieren.
3. In der sanierungsbedürftigen Straße ermittelt die Verwaltung im Vorwege - unabhängig von der Klassifizierung (Verkehrsbedeutung) - wie viele PKW, LKW und Busse an einem Werktag (außerhalb der Ferienzeiten) diese Wegeverbindung nutzen.
4. Bevor die städtischen Gremien der Straßensanierung zustimmen, ist eine Kostenermittlung zu erheben. Diese darf bei der Endabrechnung nur um 5 % vom Ansatz abweichen. Dabei sind die umlagefähigen Kosten nach dem KAG gesondert auszuweisen.
5. Die betroffenen Anlieger sind früh- und rechtzeitig über den Umfang der Maßnahmen, den Zeitrahmen und über die Höhe der zu tragenden Anliegerbeiträge von der Verwaltung zu informieren.  
Die Kosten für wünschenswerte zusätzliche Maßnahmen wie Baumpflanzungen, Grünflächen und dergleichen sind nicht im Rahmen der Sanierung von den Anliegern zu tragen - aber zu tolerieren.
6. Im Rahmen der Sanierungsabstimmung zwischen der Stadt und Leitungsträgern soll durch entsprechende Gespräche und Vereinbarungen sichergestellt werden, dass in naher Zukunft (in den nächsten 4 Jahren) keine weiteren Straßenaufbrüche auf der gesamten Strecke erfolgen werden. Davon ausgenommen ist ein Aufbruch vor einem einzelnen Grundstück.
7. Die Verwaltung wird gebeten, Alternativen zur bisherigen Straßenaufteilung aufzuzeigen.

Ergänzung: Die Verwaltung wird gebeten, über den im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss am 21.04.2016 beschlossenen Prüfauftrag mit zu berichten.“

In die Straßenbaubeitragsatzung können die in den Fragen 1 bis 6 angesprochenen Punkte nicht einfließen. Die nachfolgenden Antworten sollen helfen, die zukünftige Umsetzung der Satzung transparenter zu machen und die Beteiligten ausreichend und angemessen zu informieren.

Rechtsansprüche können aus den Antworten nicht abgeleitet werden, es gilt ausschließlich die Satzung.

„1. Es ist darzulegen, welche Straßenunterhaltungsarbeiten in der jeweiligen Straße in den letzten sechs Jahren durchgeführt wurden und welche Kosten angefallen sind.“

Arbeiten im Straßenraum (Kanal, Fernwärme, Telekommunikation, Gas, Wasser, Strom, ...), Straßenunterhaltungsarbeiten und Straßenerneuerungen erfolgen durch unterschiedliche Abteilungen in der Stadt und durch externe Unternehmen.

In der Verwaltung befindet sich gerade ein EDV – System im Aufbau mit dem Ziel, diese unterschiedlichen Baustellen zu koordinieren. Eine Erfassung der Kosten / Aufwendungen sieht das System nicht vor.

Eine Auflistung dieser Arbeiten im Sinne der Fragen ist bei allen beitragspflichtigen Straßeninstandsetzungen für die Zukunft möglich, erfordert aber einen erheblichen Arbeitsaufwand innerhalb der Verwaltung.

Ein Straßenzustandskataster ist ebenfalls im Aufbau. Ziel des Katasters ist es, die zukünftige Instandhaltung der Straßen besser zu planen und im Haushalt die Mittelbereitstellung langfristig zu sichern.

Anmerkung: Es ist beabsichtigt den Bau- und Vergabeausschuss in einer seiner ersten Sitzungen über dieses Kataster zu informieren.

Da diese Informationen für die Beitragspflicht und die Beitragshöhe unerheblich sind, sollte auf diese Auflistungen verzichtet werden. Die Bereitstellung dieser Informationen bindet vorhandene Arbeitskapazitäten oder erfordert zusätzliches Personal.

„2. Der Sanierungsumfang im Bezug auf Straßenflächen und gegebenenfalls von Rad- und Fußwegen ist darzustellen und anhand von neueren Untersuchungen zu dokumentieren.“

Die Verwaltung informiert über die beabsichtigten Maßnahmen in den Ausschüssen und Stadtteilbeiräten durch schriftliche Vorlagen. Übersichts- und Detailpläne sind den Vorlagen im Regelfall beigelegt. Die Notwendigkeit der Maßnahmen wird in den Vorlagen begründet. Eine Vorstellung der Planungen in den Ausschüssen ist auf Wunsch durch die Verwaltung vorgesehen. Im Ausschuss können beauftragte Fachplaner auf Wunsch auch Detailfragen beantworten.

„3. In der sanierungsbedürftigen Straße ermittelt die Verwaltung im Vorwege - unabhängig von der Klassifizierung (Verkehrsbedeutung) - wie viele PKW, LKW und Busse an einem Werktag (außerhalb der Ferienzeiten) diese Wegeverbindung nutzen.“

Die Zuordnung einer bestimmten Straße zu einem in der Satzung vorgesehenen Straßentyp ist eine von der Verwaltung vorzunehmende Anwendung von Ortsrecht. Für die Beantwortung der Frage, wie eine Straße einzustufen ist, ist maßgeblich auf ihre Funktion im Gesamtverkehrsnetz der Gemeinde abzustellen. Dies gilt sowohl für die bisherige als auch die vorgesehene neue Einteilung der Straßen (siehe Pkt. 7).

Bezüglich des LKW- und Busverkehrs ist zu berücksichtigen, dass auch dieser zum Anliegerverkehr zählen kann (LKW-Lieferverkehr aller Art, Fahrzeuge dort ansässiger Firmen). Linienbusse (Stadtbusse) erschließen das entsprechende Gebiet und zählen nach der Rechtsprechung ausdrücklich zum Anliegerverkehr.

Die Verkehrsermittlung aus einer Verkehrszählung hat somit keinen Einfluss auf die Beitragshöhe und ist in diesem Zusammenhang als nicht zielführend anzusehen. Es soll daher auf entsprechende kostenintensive Verkehrszählungen verzichtet werden.

- „4. Bevor die städtischen Gremien der Straßensanierung zustimmen, ist eine Kostenermittlung zu erheben. Diese darf bei der Endabrechnung nur um 5 % vom Ansatz abweichen. Dabei sind die umlagefähigen Kosten nach dem KAG gesondert auszuweisen.“

Die Stadt ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge in voller Höhe und nach den tatsächlich entstandenen Kosten zu erheben. Eine pauschale Begrenzung dieser Kosten ist nicht zulässig. Eine Satzungsregelung, die den umzulegenden Aufwand im Vorwege an Hand einer Kostenschätzung beschränkt, würde höherrangiges Recht verletzen und wäre auf jeden Fall nichtig. Da die Bestimmung des beitragsfähigen Aufwandes zum Kernbereich der Satzung zählt, hätte dies wohl die Nichtigkeit der gesamten Beitragsatzung zur Folge.

- „5. Die betroffenen Anlieger sind früh- und rechtzeitig über den Umfang der Maßnahmen, den Zeitrahmen und über die Höhe der zu tragenden Anliegerbeiträge von der Verwaltung zu informieren.“

Die Kosten für wünschenswerte zusätzliche Maßnahmen wie Baumpflanzungen, Grünflächen und dergleichen sind nicht im Rahmen der Sanierung von den Anliegern zu tragen - aber zu tolerieren.“

Bereits bei der Aufstellung des Haushaltes ist bekannt, für welche Maßnahmen die Verwaltung eine Beitragspflicht sieht.

Falls Planungs- oder Baubeschlüsse erforderlich sind, teilt die Verwaltung regelmäßig über Vorlagen mit, welche Maßnahmen beabsichtigt sind. Eine unverbindliche Erstinformation über die Höhe der Beiträge erfolgt ebenfalls.

Über die Stadtteilbeiräte werden die betroffenen Anlieger regelmäßig über die Planung und den Umfang der Maßnahme informiert.

Nach Erteilung des Auftrages informiert das beauftragte Bauunternehmen die Anlieger über Details zum Ablauf, wie Baubeginn, Dauer, Zugang zu den Grundstücken, ... .

Baumpflanzungen und Grünflächen sind nur beitragspflichtig, soweit sie zur Straße gehören (Teileinrichtung Straßenbegleitgrün). Handelt es sich um Straßenbegleitgrün, ergibt sich aus der umfassenden Beitragserhebungspflicht der Gemeinde (siehe 4.) zwingend, entsprechende Beiträge auch zu erheben. Die Gemeinde ist nicht berechtigt, für bestimmte Teileinrichtungen der Straße auf Beiträge zu verzichten.

- „6. Im Rahmen der Sanierungsabstimmung zwischen der Stadt und Leitungsträgern soll durch entsprechende Gespräche und Vereinbarungen sichergestellt werden, dass in naher Zukunft (in den nächsten 4 Jahren) keine weiteren Straßenaufbrüche auf der gesamten Strecke erfolgen werden. Davon ausgenommen ist ein Aufbruch vor einem einzelnen Grundstück.“

In den Konzessionsverträgen mit den Stadtwerken ist keine Ausschlussfrist (z. B. 4 Jahre) vereinbart. Im Telekommunikationsgesetz ist eine derartige Frist nicht vorhanden.

Ob eine Änderung des Konzessionsvertrages möglich wäre, wäre zu verhandeln.

Mit den Stadtwerken werden regelmäßig Abstimmungsgespräche über die zukünftigen Maßnahmen geführt. Durch das Baustellenmanagement soll ermöglicht werden, dass Synergien bei der Baudurchführung genutzt werden, Behinderungen für die Bürger reduziert werden und die hier gewünschte Schwächung der Straßenoberfläche nach kurzer Zeit nicht entsteht.

Im Telekommunikationsgesetz wird den Betreibern die Nutzung des öffentlichen Raumes uneingeschränkt erlaubt. Die Stadt Neumünster – hier Straßenbaulastträger – wirkt darauf hin, dass durch geeignete Baumaßnahmen (grabenlose Ausführung) und durch Vorgaben von Zeitfenstern die Schwächung der Straße durch Aufbrüche minimiert wird.

„7. Die Verwaltung wird gebeten, Alternativen zur bisherigen Straßenaufteilung aufzuzeigen.“

Nach der gängigen Rechtsprechung und Kommentierung zum Straßenbaubeitragsrecht in Schleswig-Holstein sind die zum Anbau bestimmten Straßen in vier Kategorien aufzuteilen. Dabei gibt es zwei verschiedene Modelle: Entweder die in der derzeit gültigen Straßenbaubeitragsatzung der Stadt verwendete Aufteilung in Anliegerstraßen (1. Kategorie), Innerortsstraßen (2. Kategorie) und Durchgangsstraßen (3. Kategorie) oder aber in Anliegerstraßen (1. Kategorie), Haupterschließungsstraßen (2. Kategorie) und Hauptverkehrsstraßen (3. Kategorie). Die vierte zwingend vorgeschriebene Kategorie ist jeweils die Fußgängerzone.

Aufgrund der allgemein geänderten Verkehrsverhältnisse (Zunahme des innerörtlichen Verkehrs bei gleichzeitigem Rückgang des Durchgangsverkehrs u. a. infolge des Baus von Umgehungsstraßen) wird das zweite Modell in Rechtsprechung und Kommentierung inzwischen als vorteilsgerechter angesehen. Die Straßenbaubeitragsatzung der Stadt soll daher mit der vorgeschlagenen Satzungsänderung auf dieses Modell umgestellt werden. Dadurch werden viele Straßen, die nach der bisherigen Satzung in die 1. Kategorie einzustufen waren, zukünftig in die 2. Kategorie und viele Straßen, die nach der bisherigen Satzung in die 2. Kategorie einzustufen waren, zukünftig in die 3. Kategorie einzustufen sein. Umgekehrt sind keine Straßen denkbar, die in eine für die Anlieger teurere Kategorie als nach der bisherigen Satzung einzustufen wären. Somit ergeben sich bei Umsetzung der vorgeschlagenen Satzungsänderung für die Anlieger zukünftig in vielen Straßen niedrigere, in keiner Straße jedoch höhere Beiträge.

Umgekehrt sinken die Einnahmen der Stadt aus den Beiträgen entsprechend. Für die Jahre 2014 - 2016 hätten sich bei Anwendung der vorgeschlagenen neuen Satzungsregelung Mindereinnahmen von ca. 65.000,-- € (2014), von ca. 15.000,-- € (2015) und von ca. 230.000 € (2016 bis dato) ergeben.

Im Rahmen einer vorteilsgerechten Beitragserhebung hat sich der § 2 (4) Straßenbaubeitragsatzung (SBS) als unzureichend erwiesen. Genau wie für die zum Anbau bestimmten Straßen nach § 2 (2) SBS verlangt die neuere Rechtsprechung auch für diese nicht zum Anbau bestimmten Straßen und Wege (Außenbereichsstraßen) eine Unterscheidung in drei Kategorien. Entsprechend ist § 2 (4) SBS im folgenden Satzungsentwurf geändert worden.

„Ergänzung: Die Verwaltung wird gebeten, über den im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss am 21.04.2016 beschlossenen Prüfauftrag mit zu berichten.“

Dieser Prüfauftrag im Zusammenhang mit einer bereits abgerechneten beitragsfähigen Maßnahme im Straßenzug Amtmannstraße / Emil-Köster-Straße lautet:

„Die Verwaltung möge prüfen, ob es bundesweit konstruktivere Vorschläge gibt, die vor Ort als Lösungen dienen könnten.“

Im vorliegenden Fall sollte geprüft werden, ob es rechtlich einwandfreie Möglichkeiten gibt, die gemäß der Straßenbaubeitragsatzung in einer bestimmten Straße (Straßenzug Amtmannstraße / Emil-Köster-Straße) erhobenen Beiträge zu mindern.

Ein derartiger Beitragsverzicht ist in jeder denkbaren Ausgestaltung rechtswidrig. Die Gemeinden sind gesetzlich verpflichtet, die Straßenbaubeiträge entsprechend der Satzung in voller Höhe zu erheben. Dies gebieten auch der Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung (Artikel 20 (3) GG) und der Gleichheitsgrundsatz (Artikel 3 GG).

Grundsätzlich sind bundesweit zwei Modelle der Erhebung von Straßenbaubeiträgen möglich. Zum einen sind dies die einmaligen Straßenbaubeiträge, die im ganz überwiegenden Teil der Gemeinden, wie auch in Neumünster, erhoben werden. Zum anderen sind es die wiederkehrenden Straßenbaubeiträge, die dann jährlich von allen Grundstückseigentümern der Gemeinde zu erheben wären. Die Erhebung wiederkehrender Beiträge wäre in einer Stadt der Größenordnung von Neumünster mit erheblichen und dauerhaften Mehrkosten bei den Personalaufwendungen verbunden. Alle Grundstücke des gesamten Stadtgebietes wären laufend zu überwachen (Feststellung von Grundstücksveränderungen, Bebauungsänderungen, Nutzungsänderungen). In Schleswig-Holstein sind keine größeren Städte bekannt, die wiederkehrende Beiträge erheben.

Im Rahmen der Erhebung von einmaligen Straßenbaubeiträgen können grundsätzlich auch niedrigere Anteile als 85 % (Anliegerstraßen) in der Straßenbaubeitragsatzung festgelegt und auf die Beitragspflichtigen umgelegt werden. Die Stadt Neumünster hat sich jedoch im Rahmen der Hilfen zur Haushaltskonsolidierung gegenüber dem Land Schleswig-Holstein verpflichtet, in ihrer Straßenbaubeitragsatzung den gesetzlich zulässigen Höchstsatz von 85 % auszuschöpfen. Gegebenenfalls müsste bei einer Herabsetzung des von den Beitragspflichtigen zu zahlenden Anteils eine entsprechende Kompensation mit dem Land ausgehandelt werden.

Mit der Vorlage 0270/2013/An wurde beschlossen, dass eine Liste zu erstellen und auf der Homepage der Stadt bereitzustellen sei, aus der sich die Einstufung der Straßen (%-Satz der Beteiligung der Anlieger) sowie detaillierte Daten zu vergangenen und zukünftigen Baumaßnahmen in den jeweiligen Straßen ergeben sollen.

Ein entsprechendes Verzeichnis der Straßen (Anliegerstraßen, Haupterschließungsstraßen, Hauptverkehrsstraßen) wird gesondert mitgeteilt (0436/2013/MV). Bezüglich der Daten zu vergangenen und zukünftigen Baumaßnahmen wird auf die Ausführungen zu 1. und 2. verwiesen.

Aufgrund der o. g. Ausführungen soll die Straßenbaubeitragsatzung der Stadt vom 07.06.2012 wie folgt geändert werden:

Straßenbaubetragsatzung (aktuelle Fassung):	Straßenbaubetragsatzung (geplante Fassung):
<p><b>§ 2 Beitragsfähiger Aufwand und Vorteilsregelung</b></p>	<p><b>§ 2 Beitragsfähiger Aufwand und Vorteilsregelung</b></p>
<p>(1) Der beitragsfähige Aufwand ist nach den tatsächlich entstandenen Kosten zu ermitteln. Vom beitragsfähigen Aufwand werden nur Anteile auf die Beitragspflichtigen umgelegt (umlage-fähiger Aufwand).</p>	<p>(1) Der beitragsfähige Aufwand ist nach den tatsächlich entstandenen Kosten zu ermitteln. Vom beitragsfähigen Aufwand werden nur Anteile auf die Beitragspflichtigen umgelegt (umlage-fähiger Aufwand).</p>
<p>(2) Der beitragsfähige Aufwand und die auf die Beitragspflichtigen davon umzulegenden Anteile ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:</p>	<p>(2) Der beitragsfähige Aufwand und die auf die Beitragspflichtigen davon umzulegenden Anteile ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:</p>
<p>Beitragsfähig ist der Aufwand für:</p>	<p>Beitragsfähig ist der Aufwand für:</p>
<p>Anteile der Beitragspflichtigen bei Straßen, Wegen und Plätzen, die im wesentlichen dem Anliegerverkehr dienen</p>	<p>Anteile der Beitragspflichtigen bei Anliegerstraßen</p>
<p>innerörtlichen Verkehr dienen</p>	<p>Haupterschließungsstraßen</p>
<p>Durchgangsverkehr dienen</p>	<p>Hauptverkehrsstraßen</p>
<p>Fahrbahnen einschließlich der Rinnen und Randsteine</p>	<p>Fahrbahnen einschließlich der Rinnen und Randsteine</p>
<p>anrechenbare Fahrbahnbreite*</p>	<p>anrechenbare Fahrbahnbreite*</p>
<p>Mischflächen</p>	<p>Mischflächen</p>
<p>Gehwege</p>	<p>Gehwege</p>
<p>Radwege</p>	<p>Radwege</p>
<p>Kombinierte Geh- und Radwege</p>	<p>Kombinierte Geh- und Radwege</p>
<p>Park- und Abstellflächen</p>	<p>Park- und Abstellflächen</p>
<p>Bushaldebuchten</p>	<p>Bushaldebuchten</p>
<p>Straßenbegleitgrün, befestigte und unbefestigte Sicherheits-, Rand- und Grünstreifen</p>	<p>Straßenbegleitgrün, befestigte und unbefestigte Sicherheits-, Rand- und Grünstreifen</p>
<p>Beleuchtungseinrichtungen</p>	<p>Beleuchtungseinrichtungen</p>
<p>Straßenentwässerungseinrichtungen</p>	<p>Straßenentwässerungseinrichtungen</p>
<p>Böschungen, Schutz- und Stützmauern</p>	<p>Böschungen, Schutz- und Stützmauern</p>
<p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Fahrbahnbereich</p>	<p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Fahrbahnbereich</p>
<p>*) siehe Absatz 3</p>	<p>*) siehe Absatz 4</p>

<p>Beitragsfähig ist der Aufwand für:</p> <p>Erwerb der erforderlichen Grundstücksflächen einschließlich Nebenkosten und Wert der von der Stadt aus Ihrem Grundvermögen bereitgestellten Flächen</p> <p>Freilegung</p> <p>Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft</p> <p>Möblierung</p> <p>z.B. Pflanzkübel, Sitzbänke, Fahrradbügel, Brunnenanlagen, Absperrrichtungen, Zierleuchten, Anpflanzungen und Spielgeräte, soweit eine feste Verbindung mit dem Grund und Boden besteht</p> <p>Für Fußgängerzonen beträgt der von den Beitragspflichtigen zu tragende Anteil am bei-tragsfähigen Aufwand einheitlich 65%; für den Umfang des beitragsfähigen Aufwandes bleibt der Katalog der Tabelle maßgebend.</p>	<p>Beitragsfähig ist der Aufwand für:</p> <p>Erwerb der erforderlichen Grundstücksflächen einschließlich Nebenkosten und Wert der von der Stadt aus ihrem Grundvermögen bereitgestellten Flächen</p> <p>Freilegung</p> <p>Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft</p> <p>Möblierung</p> <p>z.B. Pflanzkübel, Sitzbänke, Fahrradbügel, Brunnenanlagen, Absperrrichtungen, Zierleuchten, Anpflanzungen und Spielgeräte, soweit eine feste Verbindung mit dem Grund und Boden besteht</p> <p>Für Fußgängerzonen beträgt der von den Beitragspflichtigen zu tragende Anteil am bei-tragsfähigen Aufwand einheitlich 65%; für den Umfang des beitragsfähigen Aufwandes bleibt der Katalog der Tabelle maßgebend.</p>	<p>Anteile der Beitragspflichtigen bei Anliegerverkehr dienen</p> <p>Anteile der Beitragspflichtigen bei Anliegerstraßen</p> <p>Haupterschließungsstraßen</p> <p>Hauptverkehrsstraßen</p>
<p>Anteile der Beitragspflichtigen bei Straßen, Wegen und Plätzen, die im wesentlichen dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienen</p> <p>Der Prozentsatz richtet sich jeweils danach, welcher der oben in dieser Tabelle genannten Teileinrichtungen der jeweilige beitragsfähige Aufwand zuzuordnen ist.</p> <p>Für Fußgängerzonen beträgt der von den Beitragspflichtigen zu tragende Anteil am bei-tragsfähigen Aufwand einheitlich 85 %.</p>	<p>Anteile der Beitragspflichtigen bei Haupterschließungsstraßen</p> <p>Hauptverkehrsstraßen</p> <p>Hauptverkehrsstraßen sind Straßen, Wege und Plätze, die neben der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienen und ihn</p> <p>Hauptverkehrsstraßen zuführen, sie haben überwiegend Sammelfunktion innerhalb von Baugebieten und im Zusammenhang bebauter Ortsteile.</p> <p>Hauptverkehrsstraßen sind Straßen, Wege und Plätze (hauptsächlich Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), die durchgehende Verkehrsströme aufnehmen, bündeln und zu untergeordneten Verkehrsanlagen (Haupterschließungs- und Anliegerstraßen) weiterleiten.</p> <p>Fahrbahnen einschließlich der Rinnen und Randsteine sind nur bis zu den jeweils angegebenen anrechenbaren Fahrbahnbreiten beitragsfähig. Maßgeblich ist die durchschnittliche Breite der Fahrbahn (Fläche geteilt durch Länge); dabei bleiben Wendeanlagen, Aufweitungen in Einmündungsbereichen und Abbiegespuren unberücksichtigt; ihre Flächen sind in voller Breite beitragsfähig.</p> <p>Fußgängerzonen sind in voller Breite beitragsfähig.</p> <p>Für Wirtschaftswege beträgt der von den Beitragspflichtigen zu tragende Anteil einheitlich 85 %.</p>	<p>(3)</p> <p>(4)</p> <p>(5)</p>

<p>a) überwiegend dem Anliegerverkehr dienen und keine Gemeindeverbindungsfunktion haben, werden den Anliegerstraßen nach Abs. 2 gleichgestellt,</p> <p>b) überwiegend der Verbindung von Ortsteilen und anderen Verkehrswegen innerhalb des Stadtgebietes dienen, werden den Hauptserschließungsstraßen nach Abs. 2 gleichgestellt,</p> <p>c) überwiegend dem Verkehr zu und von Nachbargemeinden dienen, werden den Hauptverkehrsstraßen nach Abs. 2 gleichgestellt.</p>	
--	--

Anderungen zur aktuellen Fassung sind grau markiert

Die Ratsversammlung hatte am 27.09.2016 beschlossen, die Vorlage 0803/2013/DS nebst allen Änderungs- und Ergänzungsanträgen zur erneuten Vorberatung in den Planungs- und Umweltausschuss sowie den Finanz- und Rechnungsprüfungsausschuss zu überweisen. Der Finanz- und Rechnungsprüfungsausschuss hatte davor am 21.09.2016 beschlossen, dass die neue Straßenbaubeitragssatzung den Stadtteilbeiräten vorgestellt werden soll. Eine entsprechende Vorstellung der neuen Straßenbaubeitragssatzung und der Einstufung der Straßen in die Straßenkategorien wurde in den Stadtteilbeiräten in der Folgezeit durchgeführt. Zu den Anregungen der Stadtteilbeiräte wird auf die Mitteilungsvorlage 0436/2013/MV verwiesen.

Zum beigefügten Änderungsantrag der CDU-Rathausfraktion vom 27.09.2016 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

- „1. Die Verwaltung zeigt auf, welche Straßenunterhaltungsmaßnahmen in der jeweiligen zu sanierenden Straße in den letzten 6 Jahren durch die Stadt vorgenommen wurde. Dabei sind auch die an gefallenen Kosten anzugeben.“

Daten über Straßenunterhaltungsmaßnahmen in einzelnen Straßen einschließlich der dafür angefallenen Kosten liegen bislang nicht vor. Diese Daten sind jedoch für die Beitragspflicht und -höhe auch unerheblich. Wir verweisen im Übrigen auf die Ausführungen unter Nr. 1 der Begründung (s. o.).

- „2. Der Sanierungsumfang ist an Hand von neueren Untersuchungen zu dokumentieren und der Öffentlichkeit zur Kenntnis zu geben.“

Der Sanierungsumfang der einzelnen Maßnahmen ergibt sich aus den Vorlagen für die Ausschüsse und Stadtteilbeiräte. Der Inhalt dieser Vorlagen ist unter Nr. 2 der Begründung (s. o.), näher erläutert.

- „3. Die Verwaltung ermittelt im Vorwege – unabhängig von der Klassifizierung – wie viele Pkw, Lkw und Busse an einem Werktag (außerhalb der Ferienzeiten) diese Wegeverbindung nutzen. Außerdem ist zu ermitteln, ob die zu sanierende Straße schon beim Ausbau so gebaut wurde, dass die Belastung durch Lkw und Busse mit berücksichtigt wurde.“

Die gewünschten Verkehrszählungen sind sehr teuer und ohne Relevanz für die Straßenbaubeiträge. Für die Beitragshöhe ist es unerheblich, wie viele PKW, LKW und Busse an einem Werktag eine Wegeverbindung nutzen, da auch LKW und Busse zum Anliegerverkehr zählen können. Zudem ist die Einstufung einer Straße Rechtsanwendung der Verwaltung. Wir verweisen dazu auch auf die Ausführungen unter Nr. 3 der Begründung (s. o.).

Es ist grundsätzlich bei allen Straßen in der Stadt davon auszugehen, dass diese auch der Belastung durch LKW und Busse im Rahmen ihrer üblichen Lebensdauer standhalten.

- „4. Die Verwaltung soll eine Berechnung der entstehenden und anfallenden Kosten den städtischen Gremien (insbesondere auch den Stadtteilbeiräten) vor einer Beschlussfassung zur Straßensanierung vorlegen. Eine Abweichung zur Endabrechnung um 5 %

ist zulässig. Tatsächlich nicht vorhersehbare kostenrelevante Maßnahmen sind zeitnah den Gremien und der Öffentlichkeit bekannt zu geben. Die Höhe der umlagefähigen Kosten nach dem KAG sollen gesondert ausgewiesen werden.“

Genauso, wie eine Satzungsregelung zur Begrenzung der Beiträge rechtswidrig wäre, gilt das selbstverständlich auch für eine nicht satzungskonforme Verfahrensweise der Verwaltung. Die Beitragserhebung richtet sich nach der Satzung; die Verwaltung ist verpflichtet, die Beiträge nur aufgrund der Satzung zu erheben und festzusetzen. Die Stadt ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge in voller Höhe nach den tatsächlich entstandenen Kosten zu erheben. Wir verweisen dazu auch auf die Ausführungen unter Nr. 4 der Begründung (s. o.).

Ein Beschluss wäre rechtswidrig.

- „5. Die betroffenen Anlieger sind früh- und rechtzeitig über den Umfang der Maßnahmen, den Zeitrahmen und über die Höhe der zu tragenden Anliegerbeiträge von der Verwaltung zu informieren.  
Saniert werden soll nur der Bereich, der auch sanierungsbedürftig ist. Wünschenswerte zusätzliche Maßnahmen fallen nicht darunter.“

Der Antragspunkt ist rechtswidrig hinsichtlich der Begrenzung auf „nur sanierungsbedürftige Bereiche“. Damit soll wohl z. B. das Straßenbegleitgrün aus der Beitragserhebung ausgenommen werden. Auch in dieser Hinsicht ist die Verwaltung jedoch zu einer Beitragserhebung verpflichtet. Wir verweisen dazu auch auf die Ausführungen unter Nr. 5 der Begründung (s. o.).

Satz 2 des Antrages wäre im Beschlussfalle daher rechtswidrig.

- „6. Im Rahmen der Sanierungsabstimmung zwischen der Stadt und Leitungsträgern soll durch entsprechende Gespräche und Vereinbarungen sichergestellt werden, dass in naher Zukunft (in den nächsten 4 Jahren) keine weiteren Straßenaufbrüche erfolgen werden. Davon ausgenommen ist ein Aufbruch vor einem einzelnen Grundstück.“

Das Telekommunikationsgesetz erlaubt den Betreibern eine uneingeschränkte Nutzung des Straßenraumes. Auch die Stadtwerke müssen im Bedarfsfalle Zugriff auf ihre Leitungen haben, so dass die gewünschten vertraglichen Vereinbarungen, die die Zustimmung der Leitungsträger voraussetzen, nicht erreicht werden können.

Straßenbauarbeiten, die ausschließlich durch die Leitungsträger verursacht sind, sind im Übrigen auch nicht beitragspflichtig.

Wir verweisen dazu auch auf die Ausführungen unter Nr. 6 der Begründung (s. o.).

Zum beigefügten Änderungsantrag der FDP-Rathausfraktion vom 27.09.2016 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

- „1. Das Verfahren ist so zu ändern, dass vor der Beschlussfassung in den Ausschüssen und im Rat die geplante und im Haushalt bereits berücksichtigte Baumaßnahme mit den betroffenen Anliegern abgestimmt wird. Hierbei ist Art und Umfang der Baumaßnahme darzustellen und eine Kostenschätzung vorzulegen. Aus dieser hat klar hervorzugehen, wer an den Kosten in welchem Umfang zu beteiligen ist.“

Bereits bei der Aufstellung des Haushaltes ist bekannt, für welche Maßnahmen die Verwaltung eine Beitragspflicht sieht. Falls Planungs- oder Baubeschlüsse erforderlich sind, teilt die Verwaltung regelmäßig über Vorlagen mit, welche Maßnahmen beabsichtigt sind. Eine unverbindliche Erstinformation über die Höhe der Beiträge erfolgt dann ebenfalls.

Die Verwaltung informiert über die beabsichtigten Maßnahmen in den Ausschüssen und Stadtteilbeiräten durch schriftliche Vorlagen. Übersichts- und Detailpläne sind den Vorlagen im Regelfall beigelegt. Die Notwendigkeit der Maßnahmen wird in den Vorlagen begründet. Eine Vorstellung der Planungen in den Ausschüssen ist auf Wunsch durch die Verwaltung vorgesehen. Im Ausschuss können beauftragte Fachplaner auf Wunsch auch Detailfragen beantworten.

Eine derartige Verfahrensweise sollte jedoch grundsätzlich nicht Bestandteil einer Straßenbaubeitragsatzung sein, insbesondere auch weil daraus ein Widerspruch zur Beitragserhebungspflicht der Gemeinde entstehen könnte.

- „2. In die Satzung wird eine weitere Straßenkategorie der „innerörtlichen Verbindungsstraße“ eingefügt, für die die Kostenübernahme durch die Anlieger auf 65 % begrenzt wird.“

Innerörtliche Verbindungsstraßen sind gleichbedeutend mit dem im System der alten Satzung genannten Straßen, die überwiegend dem innerörtlichen Verkehr dienen. (2. Kategorie, Höchstsatz 70 %). Sie fallen in dem von der Verwaltung vorgelegten Satzungsentwurf unter die Haupterschließungsstraßen (2. Kategorie, Höchstsatz 70 %) und bei entsprechender Verkehrsbedeutung unter die Hauptverkehrsstraßen (3. Kategorie, Höchstsatz 55 %). Eine Durchmischung der beiden Systeme ist rechtlich nicht möglich und würde zur Unwirksamkeit der Satzung führen. Daher ist die zusätzliche Aufnahme im dem vorgegebenen System zur Straßeneinteilung nicht möglich, eine entsprechende Satzung wäre rechtswidrig.

Auch eine Herabsetzung der Anliegeranteile nur in der Kategorie Haupterschließungsstraßen auf einen Höchstsatz von z. B. 65 % ist nicht möglich: Die Prozentsätze der Tabelle unter § 2 (2) der Satzung sind sowohl waagrecht als auch senkrecht voneinander abhängig, d. h. wenn an eine Stelle ein Prozentsatz verändert wird, müssen auch alle anderen überprüft und entsprechend geändert werden. Dazu wird ausdrücklich auf die Ausführungen unter Nr. 7 der Begründung (s. o.) verwiesen.

- „3. Für die Einstufung in die jeweilige Kategorie sind klare überprüfbare Kriterien wie das Verhältnis von Quellverkehr zu Durchgangsverkehr zu benennen, die bei Veränderung der Größen auch zu einer veränderten Einstufung führen. Die Einstufung ist bekannt zu machen und vor der jeweiligen Maßnahme zu überprüfen.“

Die Kriterien für die Einordnung einer Straße in eine bestimmte Straßenkategorie sind nicht in einer Satzung festzuschreiben, sondern sind von der Rechtsprechung entwickelt worden und werden von dieser sowie von der Verwaltung angewandt. Im Übrigen sind die Kriterien für die Einstufung unter § 2 (3) des Satzungsentwurfes dargestellt und bedürfen nach geltendem Recht keiner weiteren Ergänzung. Auf das Verzeichnis der Straßenkategorien wird verwiesen.

- „4. Alle anliegenden Grundstückseigner sind an den Gesamtkosten zuerst prozentual zur Schlüsselung der Flächenanteile und anschließend mit dem Prozentsatz der Beteiligung zu belasten, so dass die niedrigen Abgabensätze von zum Beispiel Grünland nicht zulasten der anderen Anlieger umgelegt werden.“

Die Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes durch die Satzung hat sich an der geltenden Rechtsprechung zu orientieren. Die gewünschte Verteilungsregelung widerspricht dieser Rechtsprechung, ein entsprechender Beschluss wäre daher rechtswidrig.

- „5. Für die Beschlussfassung im zuständigen Ausschuss ist eine Zusammenstellung der Bedenken der Anlieger zur erstellen.“

Die geforderte Aufarbeitung bindet Arbeitskapazitäten oder erfordert zusätzliches Personal.

- „6. Nachweisbar nicht getroffene Instandhaltungsmaßnahmen wie das Verschließen von Rissen im Belag innerhalb der vorangegangenen 10 Jahre führen zu einer Senkung der Beteiligung der Anlieger an den Kosten.“

Eine Senkung der Straßenbaubeiträge ist rechtlich nicht zulässig. Wenn die Voraussetzungen für eine Beitragserhebung erfüllt sind, ergibt sich aus der Beitragserhebungspflicht der Gemeinde die Pflicht zur Erhebung der vollen Beiträge. Sind dagegen die rechtlichen Voraussetzungen z. B. wegen einer maßgeblichen fehlenden Unterhaltung nicht gegeben, dann sind keine Beiträge zu erheben.

Ein entsprechender Beschluss wäre rechtswidrig.

- „7. Die Beteiligung anderer Nutzer der Gemarkung Straße wie Wasserwirtschaft, Wärmeleitung, Kabelführungen oder öffentlicher Nahverkehr sind nach einem transparenten Schlüssel zu beteiligen.“

Für die Beteiligung anderer Nutzer fehlt die gesetzliche Grundlage.

Ein entsprechender Beschluss wäre rechtswidrig.

- „8. Die Abrechnung der Baumaßnahme hat spätestens drei Monate nach Eingang der letzten Rechnung zu erfolgen. Das Zahlungsziel ist auf 3 Monate zu erhöhen.“

Eine Beitragsabrechnung drei Monate nach Eingang der letzten Rechnung ist unter der gegebenen Aufgaben- und Personalsituation nicht möglich.

Die Zahlungsfrist von einem Monat ist allgemein üblich. Sie bietet auch genügend Zeit, um gegebenenfalls die bereits im Bescheid angebotene Ratenzahlung zu beantragen. Die Erfahrung zeigt, dass dann, wenn die Zahlung nicht innerhalb eines Monats möglich ist, diese auch nicht innerhalb von drei Monaten geleistet werden kann, sondern eine längerfristige Ratenzahlung erforderlich ist.

Die Verwaltung schlägt vor, die geänderte Satzung zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen zu beschließen, da durch die Änderung der Straßenkategorisierung in Anliegerstraßen, Haupterschließungsstraßen und Hauptverkehrsstraßen gegenüber der geltenden Satzung zahlreiche Straßen in die nächsthöhere Kategorie einzustufen sind. Damit wird in diesen Straßen die Belastung für die Beitragspflichtigen (Anlieger) bei der Anwendung der neuen Satzung deutlich geringer.

Zudem ist die Verwaltung bestrebt, die beitragspflichtigen Anlieger umfassender frühzeitig über anstehende Maßnahmen, die im Geltungsbereich dieser Satzung liegen (u. a. Erneuerung von Straßen), zu informieren und die voraussichtlich für die Anlieger entstehenden Kosten zu benennen.

Im Auftrage



Dr. Olaf Taurus  
Oberbürgermeister



Thorsten Kubiak  
Stadtbaurat

**Anlagen:**

- Antrag CDU Rathausfraktion vom 27.09.2016
- Antrag FDP-Rathausfraktion vom 27.09.2016
- Text der Straßenbaubeitragssatzung vom 07.06.2012 (Anlage 1)
- Text der neu zu erlassenden Straßenbaubeitragssatzung (Anlage 2)