

Protokoll

Gemeinde Filsum

über die Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses (BPU-F-02-2017) am Montag, 26.06.2017, Samtgemeindeverwaltung, Rathausring 8-12, 26849 Filsum.

Beginn: 09:30 Uhr, Ende: 11:45 Uhr

Anwesenheit:

Mitglieder

Herr Gerhard Bruns
Herr Ralf Collmann
Herr Behrend T. Garrelts
Herr Renke Gastmann
Herr Bernhard Gathen
Herr Marcel Loers
Herr Wilhelm Möhlmann
Herr Dieter Wattjes

Von der Verwaltung

Herr Johann Boelsen
Herr Horst Feddermann

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1. Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Feststellung der Tagesordnung
3. Genehmigung des Protokolls vom 21. Februar 2017
4. Raumordnungsverfahren für die Planung von Trassenkorridoren der Fa. Tennet zwischen dem Anlandepunkt Hilgenriedersiel und dem Netzverknüpfungspunkt Cloppenburg, Kenntnisnahme, ggfls. Beratung und Beschluss
5. Information über "Wiederkehrende Beiträge"
6. Bauflächenentwicklung in Filsum, Rathausstraße, Beratung und ggfls. Beschlussempfehlung DS-F-16-0036
7. Beratung und Beschlussempfehlung über die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1.2 "2 Erweiterung Stallbrüggerfeld" DS-F-16-0040
8. Funkturm Lammertsfehn - Einvernehmen der Gemeinde DS-F-16-0031
9. Oldtimer Ausstellung Lammertsfehn
10. Anträge und Anfragen

Zu den Tagesordnungspunkten:

Öffentlicher Teil

1. Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Bürgermeister Gerhard Bruns eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsmäße Ladung und Beschlussfähigkeit fest.

2. Feststellung der Tagesordnung

Seitens der Verwaltung wird der Antrag gestellt, die Tagesordnung um das Einvernehmen zum Sendemast in Lammertsfehn und um die Genehmigung zur Straßensperrung anlässlich eines Oldtimermarktes in Lammertsfehn zu ergänzen.

Mit dieser Änderung wird die Tagesordnung einstimmig genehmigt.

3. Genehmigung des Protokolls vom 21. Februar 2017

Das Protokoll v. 21.02.2017 wird einstimmig genehmigt.

4. Raumordnungsverfahren für die Planung von Trassenkorridoren der Fa. Tennet zwischen dem Anlandepunkt Hilgenriedersiel und dem Netzverknüpfungspunkt Cloppenburg, Kenntnisnahme, ggfls. Beratung und Beschluss

Seitens der Verwaltung wird die derzeit ausliegende Planung des ArL Weser-Ems aufgrund des Vorhabens der Fa. Tennet erläutert. Es geht dabei um eine Stromleitung zwischen dem Anlandepunkt Hilgenriedersiel und dem Netzverknüpfungspunkt Cloppenburg. Nach der Planung der Fa. Tennet verläuft die Trasse u.a. durch die Gemeinde Filsum und schränkt die Entwicklungsmöglichkeiten, die durch Vogelschutzgebiete, Bundesstraße und Autobahn ohnehin bereits begrenzt sind, noch weiter ein. Bereits in den Jahren 2012 und 2016 wurden daher schriftlich Bedenken zu der Planung geäußert und um eine alternative Trassenführung gebeten. Zwar ist eine Alternative in den Plan nun dargestellt, allerdings wird noch immer u.a. aufgrund der Mehrkosten die Variante durch die Gemeinde Filsum favorisiert.

Der Fachausschuss folgt einstimmig der Auffassung der Verwaltung, die Bedenken erneut zu äußern.

5. Information über "Wiederkehrende Beiträge"

Die Verwaltung erläutert aufgrund einer Präsentation das Finanzierungsinstrument der „wiederkehrenden Beiträge“ als Gegenüberstellung zu der steuerfinanzierten Straßensanierung und den einmaligen Beiträgen. Insgesamt wird Handlungsbedarf gesehen, dass das Thema der Straßensanierung und die damit verbundene Finanzierung im Herbst d.J. weiter besprochen werden sollte. Die Präsentation und ein Ratsbrief zu dem Thema wird dem Protokoll beigelegt.

6. Bauflächenentwicklung in Filsum, Rathausstraße, Beratung und ggfls. Beschlussempfehlung DS-F-16-0036

Gemeindedirektor Boelsen stellt das Projekt vor. Insgesamt sollen sieben Wohnungen entstehen. Ein Teil wird nach Aussagen des Investors auf dem freien Markt zum Kauf angeboten. Insgesamt wird das Vorhaben positiv gesehen. Der Bauausschuss empfiehlt einstimmig die Planung des Investors zu unterstützen. Die Kosten für die Planung soll-

ten bei dem Investor verbleiben.

7. Beratung und Beschlussempfehlung über die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1.2 "2 Erweiterung Stallbrüggerfeld" DS-F-16-0040

Bürgermeister Bruns erläutert die Vorlage. Der Fachausschuss empfiehlt einstimmig die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1.2.

8. Funkturm Lammertsfehn - Einvernehmen der Gemeinde DS-F-16-0031

Über den Funkturm in Lammertsfehn wurde in den vorangegangenen Sitzungen bereits gesprochen. Es bestand Einigkeit über den Standort und das Bauvorhaben der Deutschen Funkturm. Aufgrund der Beschwerde eines Anliegers wurde im Einvernehmen mit den übrigen Nachbarn der Standort um ca. 50 Meter versetzt. Der Landkreis Leer bittet nun das Einvernehmen aufgrund des Standortwechsels erneut herzustellen. Im Fachausschuss bestehen keine Einwendungen gegen den neuen Standort. Der Beschluss ergeht einstimmig.

9. Oldtimer Ausstellung Lammertsfehn

Mit Datum v. 22.06.2017 wurde der Antrag auf eine Straßensperrung in Lammertsfehn anlässlich einer Oldtimerausstellung bei der Gemeinde eingereicht. Im Fachausschuss besteht Einigkeit, bei der im Antrag beschriebenen Sachlage, dem Antrag zuzustimmen. Allerdings ist der Landkreis Leer als Genehmigungsbehörde hier zuständig. Der Antragsteller ist darauf hinzuweisen. Sofern im Verfahren die Gemeinde beteiligt wird, kann das Einvernehmen des Fachausschusses zu einer Sperrung erteilt werden. Dieser Beschluss erfolgt einstimmig.
Der Antrag wurde dem Protokoll beigelegt.

10. Anträge und Anfragen

- In Fachausschuss wird bemängelt, dass die Befestigung des Schildes des „Blau-Weiß Filsum“ eine nahestehende Tanne beschädigt. Das Schild wird im Herbst entfernt. Im kommenden Jahr sollte das Schild in einem größeren Abstand zur Tanne aufgestellt werden.
- In Lammertsfehn gibt es ein Problem mit einer Straßenlaterne, die über einen Hausanschluss versorgt wird. Da in unmittelbarer Nähe ein Verteilerkasten der EWE steht, sollte ein Anschluss darüber mit der EWE geklärt werden.
- Eine Bushaltestelle in Brückenfehn sollte für die mitfahrenden Kinder besser gestaltet werden. Seitens der Verwaltung wird auf den geforderten barrierefreien Ausbaustandart hingewiesen.

Vorsitzender

Gemeindedirektor

Protokollführer

[Bruns]

[Boelsen]

[Feddermann]



Oldtimer Club

seit 2016 L O C

LAMMERTSFEHN

Samtgemeinde Jümme
Rathausstraße 8 – 12

26849 Filsum

Sehr geehrter Herr Boelsen,
Sehr geehrte Damen und Herren des Rates,

wir möchten uns zuerst bei Ihnen für Ihre Zustimmung zur Nutzung der gemeindeeigenen Flächen,- Dorfgemeinschaftshaus und Freiwillige Feuerwehr Lammertsfehn,- für unsere Oldtimer - Ausstellung am 03. September 2017 bedanken.

Wie sie mitgeteilt haben, hat sich der Weidenweg in Lammertsfehn **gegen** eine Ausführung eines Flohmarktes an diesem Tag, in diesem Bereich ausgesprochen.

Wobei es unserer Meinung nach zu einem bedauerlichen Missverständnis gekommen ist.

Wir waren der Meinung, zuerst die Genehmigung der Verwaltung einholen zu müssen, um dann mit den Anliegern zu sprechen.

Dies erwies sich als falsch.

Niemand möchte über Andere entscheiden oder Entscheidungen treffen.

Um der Veranstaltung einen entsprechenden Rahmen geben zu können, haben wir nun zuerst mit **jedem Anlieger der Friesenstraße** in Lammertsfehn, in deren Bereich diese Veranstaltung zutrifft, persönlich gesprochen.

Dies betrifft die Friesenstraße von der Einmündung des Weidenweges, (Verkehrsberuhigende Insel) bis zur Einmündung Leegweg.

Alle Anlieger sind/wären mit dem Programm und der Durchführung sowie der Nutzung der Friesenstraße in ihrem/diesem Bereich einverstanden.

Eine Verkehrsführung könnte ohne Probleme von der Hauptstraße Richtung Nordgeorgsfehn über den Leegweg, Kreuzweg oder Grenzweg/Verbindungsweg,- und Umgekehrt geführt werden.

Da die Kommune der Unterhalter der Friesenstraße ist, bitten wir erneut um Genehmigung, diesen Bereich am Sonntag dem 03. September in der Zeit von 07:00 Uhr bis ca. 17:00 Uhr nutzen zu dürfen. (Dies war bereits einmal vor Jahren im Zusammenhang mit einem Feuerwehrfest genehmigt worden).

Ferner haben alle Selbstständigen, - Autohaus H. Focken, Auto - Baumann, Baustoffe H. Wilhelms sowie Antik - Kabald ihre Unterstützung und einem Schautag zugestimmt.

Da alle gewünschten Themenpunkte mit den Anliegern in Einvernehmlichkeit und zugestimmtem Einverständnis erfolgt sind, würden wir uns über eine positive Entscheidung Ihrerseits sehr freuen.

i.V.

Lothar Müller

LOC Lammertsfehn

Interessengemeinschaft

2. Oldtimer – Treffen Lammertsfehn



Schlepper - Auto - Motorrad

3. September 2017

Friesenstraße – Lammertsfehn - Anreise ab 08:00 Uhr

Grill – Getränke

Privater Flohmarkt - keine Standgebühr

Aufbau ab 07:00 Uhr

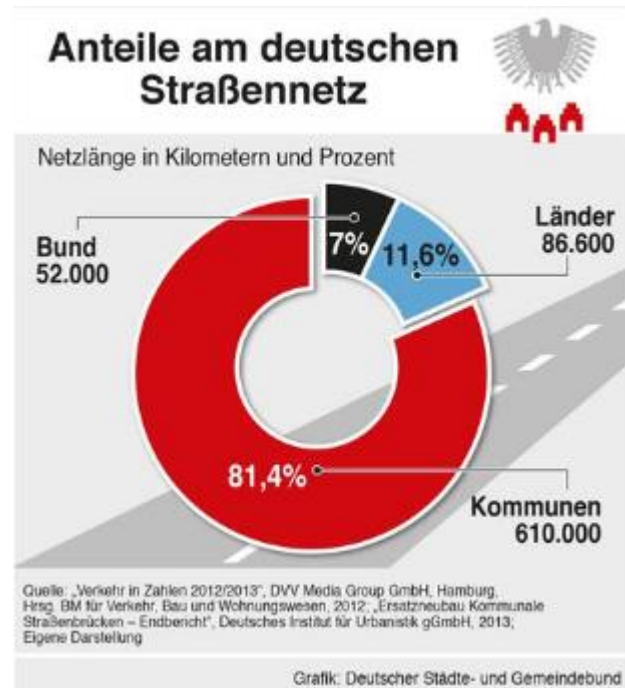
Schau-Tag

Autohaus:	H. Focken	Friesenstraße
Auto	Baumann	Friesenstraße
Baustoffe:	H. Wilhelms	Hauptstraße
Antik	Kabald	Hauptstraße



**Niedersächsischer Städte-
und Gemeindebund**

**Wiederkehrende Beiträge contra
Straßenausbaubeitragssatzung
Dr. Marco Trips**

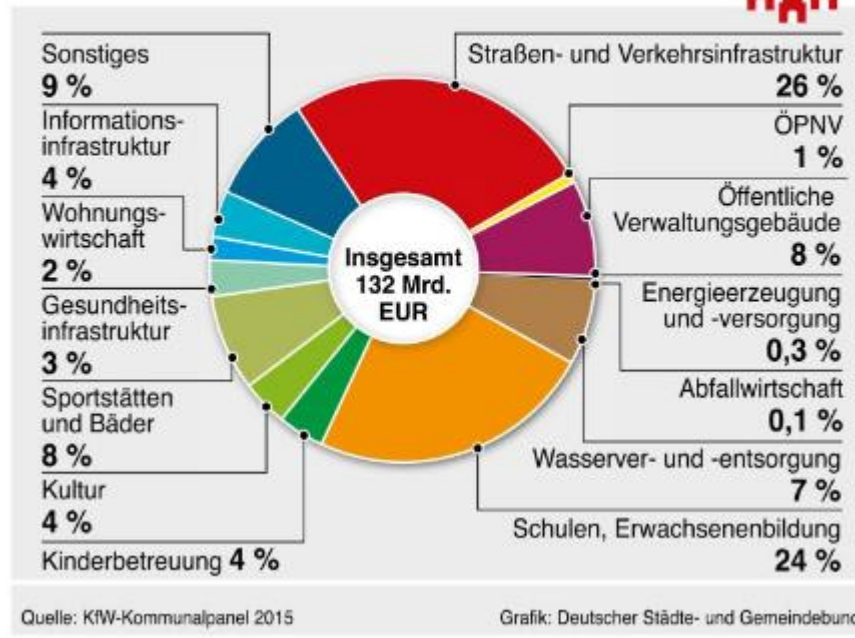


Ausgangslage:

2/3 aller Straßen sind Gemeindestraßen (610.000 km)

Investitionsrückstand in Mrd. EUR

Hochrechnungen für Städte, Gemeinden und Landkreise



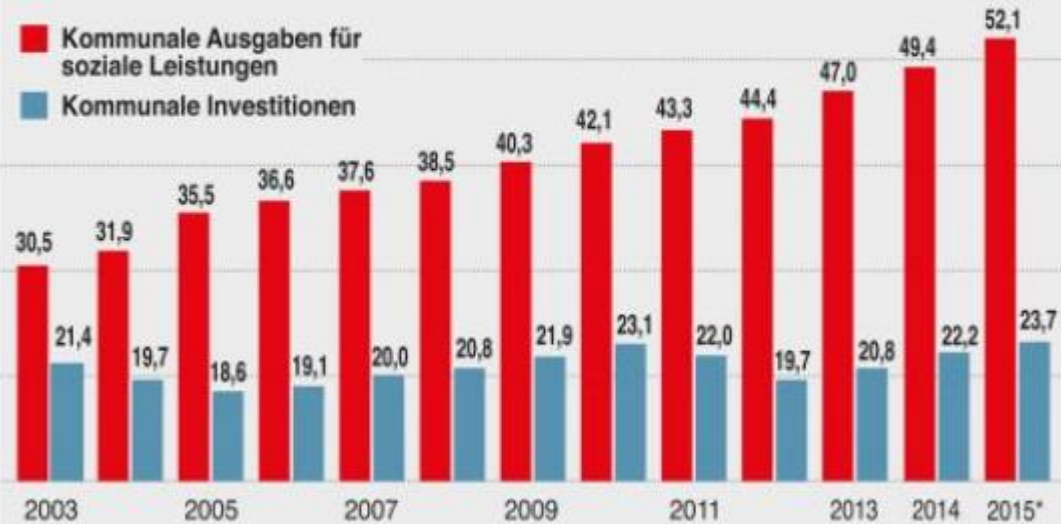
Kommunaler Investitionsstau (2015): 132 Milliarden Euro (Straßen 34,2 Mrd. €)

Kommunale Ausgaben für soziale Leistungen und kommunale Investitionen

(in Mrd. Euro)



■ Kommunale Ausgaben für soziale Leistungen
■ Kommunale Investitionen



Ohne Stadtstaaten

* Prognose kommunale Spitzenverbände

Quelle: Statistisches Bundesamt

Grafik: Deutscher Städte- und Gemeindebund

Gute Infrastruktur sichert Wohlstand, Lebensqualität und Sicherheit

Aber: Deutschland investiert zu wenig:

2014 nur 2,2 % des BIP

(Frankreich: 3,7 % Schweden: 4,5 %, EU-Schnitt 2,9 %)

Seit 2003 meistens negative Investitionsquoten, d.h. Deutschland lebt von der Substanz, es wird mehr verbraucht als neu geschaffen / erhalten.

Bloße Unterhaltung nur begrenzt möglich, nach ca. 20 Jahren Erneuerung fällig

Technische Anforderungen gestiegen, Umweltschutz, schwerere + größere Fahrzeuge, mehr Verkehr

Bürger kritischer

Folge: Hoher (steigender) kommunaler Finanzierungsbedarf

Möglichkeit bisher: § 111 (5) NKomVG

1. Finanzierung über einmalige Straßenausbaubeiträge
2. Finanzierung über Steuern

Neu:

3. Finanzierung über wiederkehrende Beiträge

§ 111

Grundsätze der Finanzmittelbeschaffung

(...)

(5) ¹ Die Gemeinden haben die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Finanzmittel,

1.soweit vertretbar und geboten, aus speziellen Entgelten für die von ihnen erbrachten Leistungen,

2.im Übrigen aus Steuern

zu beschaffen, soweit die sonstigen Finanzmittel nicht ausreichen.

(...)

³ Eine Rechtspflicht zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen und Beiträgen für öffentliche Spielplätze besteht nicht.

1. Einmalige Beiträge:

Rechtsgrundlage: § 6 NKAG + Straßenausbausatzung

Große einmalige Beträge mit relativ kurzer Vorwarnung

Vorteilsprinzip: Es zahlen nur die ein, die einen Erschließungsvorteil haben (Verursacherprinzip), Allgemeingebrauch wird abgezogen

Möglichkeiten für Härtefälle nach § 11 NKAG: Stundung

Kritik: Unterlassene (aufgestaute) Unterhaltung, Doppel- und Dreifachbelastungen bei Eckgrundstücken, hohe Belastungen bei kleiner Beitragsfläche

Anlage

Es gibt eine Straße = Anlage

Diese wird ausgebaut (=Verbesserung und Erneuerung, nicht erste Herstellung)

Abschnittsbildung (selbständig nutzbare Abschnitte) möglich

Beitragsfähiger Aufwand

= tatsächliche Kosten, z.B.:

- Erwerb von Flächen
- Anschaffung
- Freilegung
- Herstellung, Erweiterung, Verbesserung und Erneuerung von Fahrbahn inkl. Unterbau und Decke, Anschlüsse an andere Straßen, Randsteinen und Rinnen, Rad- / Gehwegen, Beleuchtung, Böschungen, Parkflächen u.a.
- Planungskosten
- Kreditkosten

Vorteilsbemessung

Anlieger zahlen den Aufwand anteilig, z.B.

- bei öffentlichen Einrichtungen, die überwiegend dem Anliegerverkehr dienen
75 v.H.

- bei öffentlichen Einrichtungen mit starkem innerörtlichen Verkehr
 - a) für Fahrbahnen 40 v.H.
 - b) Gehwege 60 v.H.
 - (...)

- bei öffentlichen Einrichtungen, die überwiegend dem Durchgangsverkehr dienen,
 - a) für Fahrbahnen 30 v.H.
 - b) für Gehwege 60 v.H.

- 4. bei Gemeindeverbindungsstraßen im Außenbereich (§ 47 Nr. 2 NStrG)
30 v. H.

Abrechnungsgebiet

Die Grundstücke, denen durch die Inanspruchnahme besondere wirtschaftliche Vorteile geboten werden.

Verteilung

Aufwand wird auf einzelne Grundstücke im Abrechnungsgebiet nach Flächengröße, multipliziert mit Faktoren, verteilt.

- Besondere Regelungen für Festlegung der Grundstücksfläche
- Bestimmte Nutzungsfaktoren,
z.B. nach Bebaubarkeit (1 Vollgeschoss = 1,0, 2 Vollgeschosse 1,25 etc.), nach sonstiger Nutzung (zB. Kleingärten 0,5, Wald im Außenbereich 0,0167) etc.

Entstehung der Beitragspflicht

Mit Beendigung der beitragsfähigen Maßnahme.

Aber: Vorausleistungen.

Beitragspflichtige:

Eigentümer zur Zeit der Bekanntgabe des Bescheides

**Landesweiter Protest in Niedersachsen:
Bürger wehren sich gegen
Straßenausbaubeiträge**

Immer mehr Menschen in Niedersachsen wehren sich dagegen, für den Ausbau von Straßen zur Kasse gebeten zu werden. **Nach Recherchen des NDR Regionalmagazins "Hallo Niedersachsen" im NDR Fernsehen haben sich inzwischen mehr als 50 Bürgerinitiativen gegründet**, die gegen die so genannten Straßenausbaubeitragssatzungen mobilisieren, da sie von ihnen als "Abzocke" empfunden wird. Mit einer solchen Satzung können sich die Kommunen bis zu 75 Prozent der Straßenausbaukosten von den Anwohnern zurückholen. Allerdings: Nicht alle Kommunen haben eine solche Satzung.

2. Steuern

3. Wiederkehrende Beiträge

Einheitliche öffentliche Einrichtung

Bestimmung der Verkehrsanlagen im Gemeindegebiet, die eine einheitliche öffentliche Einrichtung bilden

Wohl Ortsteile, auch gesamtes Gemeindegebiet möglich

Zahlungspflichtig:

Alle Anlieger des jeweiligen Straßennetzes

Vorteil:

Inanspruchnahme des Straßennetzes

Meist mehrere abzurechnende Maßnahmen

Jährliche Zahlung

Abrechnungsmöglichkeiten

Jährlich anderer Beitragssatz nach Spitzabrechnung der im Beitragsjahr in der Abrechnungseinheit entstandenen Kosten, transparent aber schwankend

Oder

Durchschnittliche Kosten der nächsten bis zu 5 Jahre für die Abrechnungseinheit, konstantere Beitragshöhe, mehr Verwaltungsaufwand

Gemeindeanteil von mindestens 20%

Anwohner von klassifizierten Straßen werden in gleicher Höhe belastet, wie von Gemeindestraßen,

Folge: Vielfach Schlechterstellung zum Einmalbeitrag

Beitragskalkulation

nach Größe und Nutzung bleibt

Keine Ausbaupflicht in näherer Zeit aller Straßen in der Abrechnungseinheit, aber moralischer Druck steigt („Ich zahle aber doch!“)

Übergangsprobleme

Maximal 20 Jahre können Grundstücke verschont werden, die in der Vergangenheit Beiträge gezahlt haben, oder dies wird angerechnet

Kontinuität des Straßenausbaus steigt, damit aber auch das Bauvolumen und der Bauherrenaufwand der Verwaltung

Zufallsbelastung entfällt

Keine Doppel- oder Dreifachbelastung bei Eckgrundstücken

Kein Zurück zu Einmalbeiträgen (zu schwierig), aber beide Verfahren nebeneinander möglich

Kabinettsbeschluss im November 2015, derzeit in Verbandsanhörung

Neuer § 6b NKAG

Bei dem Finanzierungsinstrument der wiederkehrenden Beiträge muss die Kommune zunächst Verkehrsanlagen zu einer Abrechnungseinheit zusammenfassen. Anschließend muss sie festlegen, welche Straßenausbaumaßnahmen sie im Beitragserhebungsjahr in diesem Abrechnungsgebiet durchführen will und hierfür die Investitionskosten prognostizieren. Der Anteil der Investitionskosten, der den Grundstückseigentümern des Abrechnungsgebietes zuzuordnen ist, wird dann auf diese umgelegt. Ob sie vom Instrument der wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge Gebrauch machen wollen, entscheiden die Gemeinden selbst. Das Kommunalabgabengesetz gibt ihnen zukünftig insoweit eine zusätzliche Möglichkeit, über die Form der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen vor Ort zu entscheiden.

Ziel:

Erhöhung der Flexibilität der Kommunen

Einmalige Beiträge	Wiederkehrende Beiträge	Steuern
In großen Abständen	Jährlich	jährlich
Komplizierte Abrechnung	Komplizierte Abrechnung	Einfache Abrechnung
Nur Anlieger	Nur Anlieger	Alle Bürgerinnen und Bürger
Sehr hohe Summen	Niedrige Summen	Niedrige Summen
Einzelne Straße	Größere Abrechnungseinheit	Gesamtes Gemeindegebiet
Einfluss / Information der Anlieger groß	Einfluss / Information mittel	Einfluss / Information geringer
Einzelne Straßen im Jahr werden ausgebaut	Ausbaupflicht steigt	Keine direkte Ausbaupflicht
Mehrfachbelastungen bei Eckgrundstücken	Keine Mehrfachbelastungen	Keine Mehrfachbelastungen
Anlieger qualifizierter Straßen zahlen weniger	Alle zahlen denselben Gemeingebrauch	Alle zahlen dasselbe
Prioritätenliste	Prioritätenliste	Prioritätenliste
In der Theorie dieselbe absolute Belastung, aber zeitlich anders verteilt		geringere absolute Belastung, da mehr Zahler

RATSBRIEF

Nachrichten für Ratsmitglieder und Bürgermeister im NSGB

Sonderausgabe zur Einführung von wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen

Hinweis

Dieser Ratsbrief stellt weder eine genaue Anleitung noch eine Kommentierung zum Straßenausbaubeitragsrecht dar, sondern schildert nur informativ die Neuerungen.

Ausgangssituation: Es muss ausgebaut werden!

Derzeit leben wir von der Substanz: Mit 81,4 % sind die meisten Straßen in Deutschland in der Baulast der Gemeinde. Sie summieren sich bundesweit auf eine Gesamtlänge von 610.000 Kilometern. Diese Straßen müssen regelmäßig erneuert werden, um sie für ihre Nutzer funktionsfähig zu halten. Der Investitionsstau beläuft sich im Bereich der Gemeindestraßen auf bundesweit 35 Milliarden Euro. Der Handlungsbedarf ist also größer als die zur Verfügung stehenden Mittel, somit steht jeder Rat einer Gemeinde vor der Frage, wie er einen Ausbau seiner Straßen finanziert.

[Zur KfW-Studie / Investitionsstau](#)

Zwei Fakten: Das Geld kommt vom Bürger - Ärger gibt es immer

Klar ist, dass das Geld für den Straßenausbau immer von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt oder Gemeinde kommt, entweder durch Steuern oder durch Straßenausbaubeiträge. Klar ist auch, dass kein Finanzierungssystem zu einer vollkommenen Zufriedenheit führt. Zum einen rührt ein Teil des Ärgers bei den Anliegern von der tatsächlichen Durchführung der Bauarbeiten, von den Behinderungen, vom Dreck und Beeinträchtigungen. Zum anderen gibt es immer finanzielle Belastungen: Sind bei Einmalbeiträgen hohe Beträge in

kurzer Frist zu zahlen, so sind bei Steuern und wiederkehrenden Beiträgen zwar niedrigere Summen im Jahr zu zahlen, dafür aber auf Dauer. Rein rechnerisch müsste alles auf dasselbe hinauslaufen, es ist eben nur unterschiedlich verteilt.



Bisherige Möglichkeiten: Steuern oder Einmalbeiträge

Bisher gab es aufgrund der fehlenden Verpflichtung zur Erhebung von Beiträgen in Niedersachsen (§ 111 (5) Satz 3 NKomVG) grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Steuern oder durch einmalige Straßenausbaubeiträge.

Der Rat kann für sich festlegen, dass ein bestimmter Anteil der Grundsteuer bzw. seiner allgemeinen Einnahmen für Straßenausbaumaßnahmen verwendet wird. Dies geschieht durch einfache Festlegung eines Straßenausbauprogrammes im Haushalt, lässt dabei aber keine verbindliche Zweckbindung der jeweiligen Steuereinnahmen für diese Zwecke zu. Der Rat kann jederzeit (im entsprechenden Verfahren) seine Entscheidung ändern. Insbesondere bei defizitären Haushalten oder großen hinzukommenden Aufgaben ist somit keineswegs sichergestellt, dass die einmal geplante Höhe für den Zweck des Straßenausbaus verwendet werden kann. Und auch wenn die Steuereinnahmen sprudeln: Die Steuervariante belastet den Bürger immer mehr, als die Festsetzung von Beiträgen, da bei der Steuer immer der Teil prozentual miteingenommen werden muss, der dann als Kreisumlage abfließt.

Einmalige Beiträge (§ 6 NKAG) werden für eine konkrete Ausbaumaßnahme anteilig nach Grundstücksgröße und weiterer Faktoren von der Gesamtheit der Anlieger erhoben. Sie stellen oft eine sehr hohe Belastung für den einzelnen Grundstückseigentümer dar. Für Straßenausbaumaßnahmen sind Beiträge im fünfstelligen Bereich gerade bei größeren Grundstücken keine Seltenheit. Eckgrundstücke sind dabei meist benachteiligt, da es hier wegen des doppelten Anschlussvorteils oft keine Ermäßigungsmöglichkeit gibt, sie müssen für jede Straße zahlen, an der sie liegen. Da der Ausgangspunkt der Straßenerneuerung oftmals die Erneuerung der Kanalisation ist, die für ein ganzes Gebiet vorgenommen wird, sind Doppel- oder sogar Dreifachbelastungen nicht unwahrscheinlich. Zudem gibt es Ungerechtigkeiten für Anlieger an qualifizierten Straßen. Diese zahlen nicht für die Teile der Straße mit, die beispielsweise in der Straßenbaulast des Bundes stehen, und kommen so für die gleiche Leistung deutlich günstiger weg. All diese Aspekte führen dazu, dass Straßenausbauten mit Einzelbeiträgen oft nur gegen den massiven Widerstand der Anlieger durchzuführen sind, der NDR berichtet im Juli 2015 von landesweit über 50 Bürgerinitiativen gegen Straßenausbaubeiträge .

[Kritischer Bericht zu Einmalbeiträgen im NDR](#)



Die Entscheidung zwischen Steuern, Einmalbeiträgen und wiederkehrenden Beiträgen ist eine freie Ermessensentscheidung der Gemeinde. Zuständig ist der Rat.

§ 111 (5) Satz 3 NKomVG

Wie geht das mit Steuern?

Steuern sind allgemeine Deckungsmittel. Alle Steuereinnahmen dienen immer der Deckung aller Ausgaben des Haushalts (Grundsatz der Gesamtdeckung); eine konkrete Zuordnung bestimmter Steuereinnahmen oder auch eines Teils von

Steuereinnahmen ist verbindlich nicht möglich. Es ist lediglich eine politische Bindung z. B. durch Ratsbeschluss möglich.

1. Der Rat beschließt in einem Ausbauprogramm, welche Straßen im Gemeindegebiet ausgebaut werden sollen.
2. Der Rat beschließt, so denn der Haushaltsausgleich gegeben ist, z. B. bestimmte Anteile der Grundsteuer, oder Erlöse aus Steuererhöhungen, zur Finanzierung dieses Ausbauprogrammes (politisch) zu binden. Es bleibt darauf hinzuweisen, dass auch auf derartig „gebundene“ Steuereinnahmen systemgerecht Kreisumlage zu zahlen ist.

Das System der einmaligen Straßenausbaubeiträge kurz erklärt

Zu Beginn einer Baumaßnahme liegen technische Ausbaupläne und Kostenberechnungen vor. Wie kommt man nun zur konkreten Beitragshöhe pro Quadratmeter der Anliegergrundstücke? Rechtsgrundlage ist § 6 des Nds. Kommunalabgabengesetzes (NKAG).

1. Zunächst muss es sich um die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung (**Ausbau**) einer Straße handeln. Nicht abrechnungsfähig sind bloße Reparaturen.

2. Von diesem Ausbau werden dann die Gesamtkosten der Baumaßnahme festgestellt, die von Rechts wegen auf die Anlieger verteilt werden dürfen. Dies ist dann der sogenannte **beitragsfähige Aufwand**. Hierzu gehören u.a. der Grunderwerb, die Planungs- und Baukosten sowie eventuell notwendige Kreditkosten.

3. Dann wird berechnet, welchen Anteil vom beitragsfähigen Aufwand die Anlieger zahlen müssen (**Anliegeranteil**). Das hängt davon ab, um was für eine Straße es sich handelt. Bei reinen Anliegerstraßen nimmt man an, dass der Hauptvorteil der dann neuen Straße zu Gunsten der Anlieger geht. Sie haben daher auch mit 75% des Aufwandes den größten Teil der Kosten zu zahlen. Die restlichen 25% zahlt die Gemeinde (**Gemeindeanteil**). Bei Durchgangsstraßen haben die Anlieger weniger zu zahlen, da der Vorteil der Allgemeinheit größer ist, da sie ja eben auch oft "durchfährt". Die Berechnung im Einzelnen ist kompliziert, es wird zwischen Fußweg, Straßenfläche, Parkflächen usw. unterschieden. Für die reine Straßenfläche liegt der Anliegeranteil bei Durchgangsstraßen z.B. bei nur 30%.

4. Als nächstes wird das **Abrechnungsgebiet** bestimmt. Das sind alle die Grundstücke, die einen wirtschaftlichen Vorteil durch die Inanspruchnahme der auszubauenden Straße haben. Dafür reicht die theoretische Möglichkeit, von der auszubauenden Straße auf das Grundstück zu kommen, aus.

5. Sodann erfolgt eine **Verteilung** des umlagefähigen Aufwandes auf das Abrechnungsgebiet.

a. Dies geschieht zum einen im Verhältnis der **Grundstücksgrößen**. Hier gibt es sehr umfangreiche Vorschriften, welcher Teil des Grundstücks mitzählt, und welcher nicht.

b. Zum anderen spielt die mögliche **Nutzung** des Grundstücks eine Rolle. Hierfür werden Nutzungsfaktoren vergeben. Je mehr ich mein Grundstück nutzen kann, desto höher wird durch diesen Nutzungsfaktor auch mein Beitrag sein. So wird zum Beispiel der Straßenausbaubeitrag für Grünland anteilig niedriger sein, als für ein Grundstück, das mit mehreren Vollgeschossen bebaut werden kann, da der Eigentümer ja auch durch die neue Straße einen entsprechend größeren Vorteil ziehen kann.

6. Die **Beitragspflicht** entsteht mit Beendigung der Baumaßnahme. Liegt ein Grundstück an zwei oder drei auszubauenden Straßen (Eckgrundstück), so gibt es keine Ermäßigung. Es können vorab Vorausleistungen erhoben werden, die dann später verrechnet werden. Dies bedeutet aber, dass aus Sicht des Bürgers eine Zahlungsverpflichtung in beachtlicher Höhe relativ schnell und überraschend entstehen kann. Ratenzahlungen sind nur bei nachzuweisenden Härtefällen möglich.

Straßenbeiträge ablösen - Ein Weg zur Ärgervermeidung?



Vor Entstehung der Beitragspflicht (Bauende) können Straßenausbaubeiträge endgültig abgelöst werden. Dabei schätzt die Gemeinde die voraussichtlichen Straßenausbaubeiträge anhand der Kostenschätzungen. Sie muss dann mit dieser Kostenschätzung die oben genannten Schritte durchführen, also einen fiktiven Beitrag berechnen. Schließlich bietet sie den Anliegern eine Beitragssumme an, der die Anlieger verbindlich zustimmen

können. Dies hat den Vorteil, dass die Gemeinde weniger rechnen muss, keine Bescheide erstellen muss und gleich Rechtsfrieden herrscht, also keine Klageverfahren nachfolgen. Sind die Kosten zu niedrig geschätzt, muss die Gemeinde die Mehrkosten tragen. Sind die Kosten zu hoch geschätzt, verbleibt

der von den Anliegern aufgebrauchte Mehrbetrag aber ebenfalls bei der Gemeinde. Man könnte sagen, die Ablösung ist eine Wette auf die Höhe der Ausbaukosten. Die Erfahrung zeigt, dass in den meisten Fällen die Baukosten über der Kostenschätzung liegen, eine Ablösung für die Anlieger also vorteilhaft ist.

Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge - der dritte Weg

Mit Inkrafttreten des neuen § 6b NKAG zum 1.4.2017 gibt es in Niedersachsen die Möglichkeit der wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge. Hier gibt es ungefähr folgenden Ablauf:

1. Auch bei wiederkehrenden Beiträgen sind nur Herstellung, Anschaffung, Erweiterung, Verbesserung und Erneuerung (**Ausbau**) beitragsfähig. Auch hier bleiben bloße Reparaturen außen vor, hierfür können keine Beiträge genommen werden. Von der Art der Maßnahmen ändert sich also nichts.

2. Es wird der jährliche **Investitionsaufwand** ermittelt. Dies geschieht genauso wie bei den Einmalbeiträgen und folgt denselben Regeln. Hier sind zunächst die Kostenschätzungen Grundlage, im späteren Verfahren werden dann jeweils immer im Rahmen der Neukalkulation der Beiträge die tatsächlichen Baukosten berücksichtigt. Der Betrachtungszeitraum kann bis auf fünf Jahre ausgedehnt werden. Hierzu muss dann für diesen Zeitraum ein konkretes Investitionsprogramm aufgestellt werden.

3. Sodann müssen eine oder mehrere **einheitliche öffentliche Einrichtungen** (Abrechnungsgebiete) gebildet werden. Diese besteht aus den Straßen, die eine Möglichkeit haben, Zufahrt oder Zugang zu den auszubauenden Straßen zu nehmen und ihnen dies einen wirtschaftlichen Vorteil bietet. Dies sind prinzipiell dieselben Voraussetzungen wie bei den Einmalbeiträgen. Jetzt ist es nur so, dass einer oder mehreren Ausbaumaßnahmen nicht nur die direkten Anliegergrundstücke zugeordnet werden, sondern alle diejenigen, die irgendwie zu den auszubauenden Straßen gelangen können, also auch über andere Straßen. Dabei sind die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten zu beachten. Das bedeutet: Wenn es keine tatsächlichen trennenden Abgrenzungen gibt, kann (wohl eher nur in sehr kleinen, kompakten Gemeinden) das gesamte

Gemeindegebiet theoretisch eine einzige einheitliche öffentliche Einrichtung sein. Sollten trennende Faktoren vorhanden sein (etwa Gewässer, Naturflächen ohne Verbindungsstraßen, Bahnlinien, Autobahnen u.a.) oder Gebiete mit strukturell unterschiedlichem Straßenausbauaufwand vorliegen, sind mehrere Abrechnungsgebiete zu bilden. In diesen gelten dann unterschiedliche Beitragssätze. Es können auch Teilgebiete verbleiben, bei denen weiter mit Einmalbeiträgen gearbeitet wird, beispielsweise einzelne, entlegene Hofstellen. Die Festlegung der Abrechnungsgebiete geschieht durch Satzung.

4. Sodann ist der **Gemeindeanteil** für die gesamte einheitliche Einrichtung festzustellen, dieser muss bei mindestens 20% liegen. Bei der Ermittlung muss das Verkehrsaufkommen erfasst werden, dass im gesamten Abrechnungsgebiet nicht den Anliegern zuzurechnen ist. Es muss also erhoben werden, in welchem Verhältnis Anlieger- und Durchfahrtsstraßen im jeweiligen Abrechnungsgebiet stehen. Anliegerverkehr ist im wesentlichen der im Abrechnungsgebiet stattfindende, Durchgangsverkehr der durch das Gebiet verlaufende Verkehr. Die Ermittlung ist im Einzelfall vorzunehmen, es gibt hierzu entsprechende Rechtsprechung, die hier nicht ausführlich dargestellt werden kann.

5. Anschließend erfolgt die genaue Aufnahme aller Grundstücke in den jeweiligen Abrechnungsgebieten. **Größe und Nutzungsfaktoren** werden aufgenommen und bei der Beitragsbemessung berücksichtigt. Hier gilt im wesentlichen dasselbe wie bei den Einmalbeiträgen.

6. Schließlich müssen **Überleitungsvorschriften** beachtet werden: Es müssen diejenigen Grundstücke herausgerechnet werden, die innerhalb der letzten 20 Jahre bereits Einmalbeiträge oder Erschließungsbeiträge gezahlt haben. Ähnliches gilt, wenn das System der wiederkehrenden Beiträge wieder verlassen werden soll und danach wieder Einmalbeiträge erhoben werden sollen, auch dann erfolgt eine Anrechnung der bisher geleisteten wiederkehrenden Beiträge.

7. Die **Beitragsschuld** entsteht zum 31. Dezember für das abgelaufene Jahr.

[maßgebendes Urteil des BVerfG](#)

Was denn nun? (K)ein Fazit.

Dieser Ratsbrief soll eine inhaltliche Diskussion erleichtern. Er empfiehlt weder das eine noch das andere System. Dies zu entscheiden, liegt in der Verantwortung der jeweiligen Stadt oder Gemeinde.

Rechtlich möglich sind alle drei Methoden, zu Einmalbeiträgen gibt es umfangreiche Literatur und Rechtsprechung, auch zu den wiederkehrenden Beiträgen liegt bereits Rechtsprechung aus Rheinland-Pfalz vor. Niedersachsen hat sich mit dem neuen § 6b NKAG sehr an Rheinland-Pfalz orientiert.

Aufwandsmäßig ist die Steuerfinanzierung sicher der einfachste Weg. Einmalbeiträge haben einen jährlichen Aufwand bei der Berechnung und Festsetzung der jeweiligen Baumaßnahme, ggf. auch bei nachfolgenden Klageverfahren. Bei wiederkehrenden Beiträgen steht ein erheblicher Aufwand am Anfang, da die Abrechnungsgebiete gebildet werden müssen. Es folgt dann ein Aufwand bei der Beitragsberechnung alle fünf Jahre. Ansonsten müssen zwar wenige laufende Änderungen eingepflegt werden, der Beitrag selbst dürfte aber leicht in die üblichen Jahresabgabenbescheide einzugliedern sein. Ein Aufwand wegen möglicher Klagen dürfte den Einmalbeiträgen entsprechen.

Politisch ist zu entscheiden, ob die Bürgerinnen und Bürger durchgehend mit kleineren Beträgen (Steuern oder wiederkehrenden Beiträgen) oder mit einmaligen sehr hohen Summen (Einmalbeiträgen) belastet werden. Ersteres führt insbesondere bei den erkennbar auf Straßenausbau bezogenen wiederkehrenden Beiträgen wahrscheinlich eher zu einer Haltung "Ich zahle ja jedes Jahr, wann ist denn meine Straße dran?", letzteres wegen der hohen plötzlichen Belastung wohl eher zu der Einstellung "Bloß nicht ausbauen, meine Straße ist noch gut genug. Und wenn es unbedingt sein muss, dann aber billig!". Diese Widerstandshaltung ist bei den Ausbaunotwendigkeiten zu bedenken. Ärger gibt es bei jedem System. Bei Steuern ist zudem zu beachten, dass keine Zweckbindung möglich ist und diese Deckungsmittel bei Defiziten oder hinzukommenden Bedarfen schnell wegfallen oder umgewidmet werden können. Eine Beitragsberechnung ist dagegen mehr dem Gedanken des Verursachungszusammenhangs verpflichtet und könnte so eine zwar aufwendigere, aber sicherere Finanzierung des notwendigen Straßenausbaus darstellen.

Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
Arnswaldtstraße 28
30159 Hannover
www.nsgb.de

Herausgeber: NSGB. Der Ratsbrief wird an alle Ratsmitglieder der Mitgliedsgemeinden im NSGB versandt. Wenn Sie den Ratsbrief zukünftig nicht mehr erhalten wollen, klicken Sie bitte hier auf [AUSTRAGEN](#).

©2017 NSGB. Nur für Mitglieder.