

Federführung:

Dezernat 2

Produkt:

70.01 Verkehrsanlagen

Datum:

16.06.2020

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Haupt- und Finanzausschuss	18.06.2020	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	25.06.2020	Entscheidung

Änderung der Satzung der Stadt Coesfeld über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG

Sachverhalt:

Anlass der Ergänzungsvorlage

Der Ausschuss für Umwelt Planen und Bauen hat in seiner Sitzung am 10.06.2020 über die Vorlage 099/2020 beraten. In der Diskussion wurde die Frage erörtert, warum eine Anpassung der Beitragssätze nicht vorgeschlagen und erwogen wurde. Die Verwaltung wurde mit einer ergänzenden Darstellung zu den finanziellen Folgen einer Anpassung der Beitragssätze nach unten beauftragt.

Stellungnahme der Verwaltung

Intention des Gesetzgebers bei der Neuregelung KAG

Mit der Einführung des § 8a in das KAG NRW hat der Landesgesetzgeber auf die Kritik an der Höhe der Beiträge reagiert. Zunächst hat der Gesetzgeber mit dieser Neuregelung bekräftigt, dass er eine verursachungsgerechte Verteilung der Kosten nach wie vor für notwendig hält. Der Gesetzgeber erkennt damit weiter an, dass der Bau, die Erneuerung und die Umgestaltung einer Straße einen hohen Sondervorteil vermittelt, der nicht auf die Allgemeinheit abgewälzt werden sollte. Damit bleibt auch ein Regulativ erhalten, Straßenausbaumaßnahmen nur dort auszuführen, wo sie dringend notwendig sind und den Umfang auf das notwendige zu begrenzen. Art und Umfang sind zwischen Rat und Beitragspflichtigen „auszuhandeln“. Daher wird der – in Coesfeld schon seit langem praktizierten- vorherigen Bürgerbeteiligung ein hoher Stellenwert zuerkannt.

Der Gesetzgeber hat aber auch anerkannt, dass dies zu Belastungen im Einzelfall führen kann, die wirtschaftlich schwierig zu tragen sein können. Mit einem Bündel von Maßnahmen hat der Gesetzgeber auf dieses Problem reagiert. Der Gesetzgeber wollte damit auch vermeiden, dass eine Entlastung der Beitragspflichtigen zu einer Belastung der Kommunen führt. Das Land reagiert damit auch auf die im Ländervergleich eher schlechte finanzielle Ausstattungen der Kommunen in NRW.

- Senkung der Beitragszahlung durch die Landesförderung um 50%
- Frühzeitige Information der potentiellen Beitragspflichtigen, um die Bildung von Rücklagen zu ermöglichen

- Erweiterte Stundungs- und Verrentungsmöglichkeiten, um eine hohe Einmalzahlung ohne zu große finanzielle Mehrbelastungen durch Zinsen in Zahlungen über einen längeren Zeitraum umzuwandeln.

Begründung der Beitragssätze der bestehenden Satzung

Die Höhe der Beitragssätze in der jetzigen Satzung orientiert sich an dem Rahmen, den die Mustersatzung des NWSTGB vorgibt. Es wurden die oberen Sätze gewählt. Dies ist vor allem in der Sache begründet, hat natürlich auch den Effekt, die Finanzierungsquellen entsprechend dem Grundsatz „Abgaben und Beiträge vor Steuern“ einzusetzen.

Die Fallkonstellationen für eine Erschließungssituation können vielfältig sein. Das Beitragsrecht fordert, die konkrete Ausgestaltung der Satzungsregelung an 3 Prinzipien zu orientieren: Gleichheitssatz, Äquivalenzprinzip und Praktikabilität.

Um eine praktikable Abwicklung zu ermöglichen, müssen bestimmte Fallkonstellationen zu Erschließungstypen zusammengefasst werden (Anliegerstraße, HAUPTerschließungsstraße, Hauptverkehrsstraße, Hauptgeschäftsstraßen). Für Sondersituationen, die von den Erschließungstypen nicht sachgerecht erfasst werden, bleibt die Möglichkeit, in einer Sondersatzung den Beitragssatz individuell festzulegen (s. zuletzt Rekener Str.).

Die Höhe der Beitragssätze muss den Erschließungsvorteil für die Anlieger und den Öffentlichkeitsanteil typengerecht abbilden. Der Beitragssatz deckt daher eine gewisse Spanne unterschiedlicher Einzelfälle ab. Eine absolute Einzelfallgerechtigkeit ist aus Gründen der Praktikabilität nicht möglich. Die Gemeinde muss eine Maßstabsregelung finden, die unter Wahrscheinlichkeitsgesichtspunkten geeignet ist, die unterschiedliche Vorteilslage der Grundstücke zu erfassen. Maßgeblich ist die Möglichkeit der Inanspruchnahme.

So liegt der Vorteil bei einer Anliegerstraße als Sackgasse, sofern sie nicht unselbstständiges Anhängsel ist, ausschließlich bei den beitragspflichtigen Anliegern, denn gebietsfremder Verkehr ist hier nicht zu erwarten. Verkehre wie Müllabfuhr, Post, Dienstleistungen etc. sind dem Anliegerverkehr zuzuordnen, denn sie dienen ausschließlich den angeschlossenen Grundstücken. Eine solche Straße bietet der Öffentlichkeit daher keinen Vorteil.

Eine Anliegerstraße kann aber auch vorliegen, wenn z.B. 40 bis 60% des auf ihr stattfindenden Verkehrs aus einer in diese Straße einmündenden weiteren Anliegerstraße resultiert. (Driehaus, Kommunalabgabenrecht, zu § 8 RdNr. 382a). Bei Straßen, bei denen über 60% des Verkehrs nicht durch die Anlieger hervorgerufen wird, wird es sich in der Regel um HAUPTerschließungsstraßen handeln.

Der Beitragssatz muss beide Fälle angemessen abbilden. Daher ist der bisher in der Satzung berücksichtigte Prozentsatz von 80% ein Mittelwert, der beide o.g. Fallkonstellationen berücksichtigt.

Die Spannen in der Mustersatzung dienen nicht dazu, Spielräume zu eröffnen um generell die Beitragspflichtigen zu entlasten. Die Spannweite in der Mustersatzung dient vielmehr dazu, Unterschiede in der Bau- und Erschließungsstruktur einer Stadt sachgerecht abbilden zu können. So ist es denkbar, dass in der Erschließungsstruktur einer Gemeinde reine Anliegerstraßen wie Sackgassen gar keine Rolle spielen und sich der Verkehr im Netz gleichmäßig verteilt und damit regelmäßig auch andere „Anliegerstraßen“ nutzt. Dann wäre ein niedrigerer Beitragssatz für das ganze Gemeindegebiet angemessen.

Die Verwaltung hält nach Analyse der Erschließungssituation im Stadtgebiet die bisherigen Beitragssätze für weiterhin angemessen wenn man berücksichtigt, dass eine ganze Reihe von Straßen auch in reinen Wohngebieten dem Typus „HAUPTerschließungsstraße“ und nicht „Anliegerstraße“ zuzuordnen sind.

Beispiele für die finanziellen Auswirkungen einer Beitragsanpassung

Die finanziellen Auswirkungen einer Festsetzung niedrigerer Beitragssätze wurden an 2 Beispielen berechnet. Unterstellt sind eine Anliegerstraße und eine HAUPTerschließungsstraße mit jeweils 1.750 m² auszubauender Fläche, resultierenden Kosten von 350.000 €, einer erschlossenen beitragspflichtigen Fläche von 16.500 m².

In den Tabellen 1 und 2 oben links dargestellt ist die Kostenverteilung nach bestehender Satzung, unten links dargestellt ist die Kostenverteilung mit Förderung durch das Land NRW und Beibehaltung der bisherigen Beitragssätze. Unten rechts ist dargestellt die Kostenverteilung mit Absenkung der Beitragssätze auf den nach Mustersatzung minimal möglichen Wert und Förderung durch das Land NRW.

In allen Fällen ist die Auswirkung auf den vom Beitragspflichtigen zu zahlenden Beitrag berechnet für a) ein 600 m² großes, eingeschossig bebautes Grundstück mit Wohnnutzung, b) ein 1.000 m² großes, zweigeschossig bebautes Grundstück mit gewerblicher Nutzung.

Die Beispielrechnungen zeigen folgendes:

Die für die Beitragspflichtigen entscheidende Entlastung erfolgt durch die Förderung des Landes. Ein Zahlbetrag von ca. 4.000 – 4.500 € für das Beispielgrundstück mit Wohnnutzung und von ca. 11.000 € für das gewerblich genutzte Grundstück wird bei rechtzeitiger Information der Beitragspflichtigen und den ergänzenden Möglichkeiten der Stundung und Verrentung in den allermeisten Fällen zumutbar sein.

Eine weitere „Entlastung“ durch Absenkung der Beitragssätze ist aus Sicht der Verwaltung nicht angemessen und erforderlich, bedeutet aber für die Stadt eine erhebliche Mehrbelastung und entlastet gleichzeitig das Land NRW. Damit wird die Absicht des Landes, die Entlastung der Beitragspflichtigen ohne Mehrbelastung der Kommunen zu erreichen, unterlaufen.

In der dritten Tabelle sind, ein jährliches Bauvolumen von 1.000.000 € unterstellt, die finanziellen Auswirkungen auf die Stadt in einem 5-Jahres-Zeitraum dargestellt.

Anlagen:

Tab 1 Beispiel Anliegerstraße

Tab 2 Beispiel Haupterschließungsstraße

Tab 3 finanzielle Auswirkungen Stadt