



Protokoll

1. Arbeitskreistreffen

Wann: 11. Juli 2023, 16:00 bis ca. 19:00 Uhr

Wo: Neuer Sitzungssaal im Rathaus (Am Markt 1, 23730 Neustadt in Holstein)

Teilnehmende (alphabetisch sortiert):

- Stadt Neustadt in Holstein:
 - Hr. Günther, Finanz- und Grundstücksabteilung
 - Hr. Kripke, Sachgebiet Steuern
 - Fr. Krohn, Abt. Allgemeine Bauverwaltung/Ausbau- und Erschließungsbeiträge
 - Hr. Rieger, Stadtbauamt, Abt. Stadtplanung
 - Fr. Weise, Stadtbauamt

- Planungsbüro BCS STADT + REGION
 - Fr. Eilers, Moderation + Protokollführung
 - Fr. Waldt, Protokollführung

- Akteur:innen
 - Hr. Hoppert, SPD
 - Hr. Klemp, BGN
 - Hr. Cremer, BGN
 - Hr. Behrens, BGN
 - Hr. Bensel, IGEL
 - Hr. Stephan, IGEL
 - Fr. Bensel, Kinderschutzbund
 - Fr. Hüttmann, Sozialverband Dtschl., Ortsverband Neustadt
 - Hr. Riedel, IGEL
 - Hr. Schau Jr., Immobilienbesitzer
 - Hr. Schau Sen., Immobilienbesitzer
 - Hr. Mennerich, Anlieger
 - Fr. Mennerich, Anliegende
 - Hr. Reichert, BGN
 - Hr. David, BGN
 - Hr. Vowe, CDU
 - Hr. Albers, CDU

Ablauf

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Präsentation:
 - Übersicht Zeitplan und Beteiligungsprozess
 - Vorstellung der bisherigen Ergebnisse der Befragung, der Beteiligung auf dem Beteiligungsportal www.planemit.de/neustadtinholstein und der Anregungen per Mail und Telefon¹
3. Verteilung eines Handouts für Finanzierungsmöglichkeiten
4. Diskussionsrunde 1. Teil
5. Pause
6. Diskussionsrunde 2. Teil
7. Schlussrunde (Feedback)

Diskussionsrunde 1. Teil

- Protokoll des 1. Arbeitskreises wird erstellt.
- Befragung: Es wird angemerkt, dass im Fragebogen die Auswahl fehlt: „Ich will gar nicht zahlen!“ Es entsteht eine Diskussion um die Qualität des Fragebogens.
- Hr. Günther erläutert beispielhaft die Abschreibung von Straßenbaumaßnahmen und die Belastung des Haushaltes.
- IGEL: Mehrheitlich nicht gegen Zahlung, aber andere Umverteilung gewünscht.
- BGN: Gerechtigkeit => Kosten müssen auf alle verteilt werden.

Diskussionsrunde 2. Teil (Diskussion der Finanzierungsvarianten)

Herr Rieger: Vorstellung der Variante „Erhöhung der Grundsteuer“

Die Anregungen sind thematisch sortiert.

Vorteile (Erhöhung der Grundsteuer)

- Gerechter, da Kosten auf mehr Personen verteilt werden (Sozialkomponente), Eigentümer:innen von kleineren Häusern / Grundstücken zahlen weniger als Eigentümer:innen von größeren Häusern / Grundstücken

Nachteile (Erhöhung der Grundsteuer)

- Höhere Unsicherheit der Bezahlung (da Bürger:innen Widerspruch einlegen können).
- Ungerecht für Personen, die erst kürzlich gezahlt haben, diese müssten dann erneut bezahlen.
- Die Steuern können nicht beliebig erhöht werden.
- Die meisten Haus- und Wohnungseigentümer:innen wohnen selbst in ihrer Immobilie, dagegen gibt es jedoch auch größere (gewerbliche, genossenschaftliche, private) Eigentümer:innen, die die Immobilien vermieten und selbst nicht in Neustadt in Holstein ansässig sind, d.h. auch nicht hier ihre Gewerbesteuer zahlen. Das bedeutet, Unternehmen außerhalb der Stadt würden entlastet und deren Mieter:innen belastet werden.
- Bereits jetzt ungerechte Verteilung (s. Karte auf S. 7 des Handouts) → starkes Gefälle zu erkennen hinsichtlich der Bodenrichtwerte (Bsp. „Am Heisterbusch“: Eigentümer:innen mit Grundstücken zur Wasserseite zahlen mehr als die gegenüberliegende Straßenseite, d.h. sie zahlen für andere mit)

¹ Da Fr. Eilers und Fr. Waldt (BCS) sich aufgrund eines Staus verspäteten, stellte Hr. Rieger die bisherigen Ergebnisse aus der Beteiligung vor.

- dagegen wird argumentiert, dass dies dem Solidarprinzip entspreche (betrifft aber nicht jede/n Bewohner:in, es wohnen auch ärmere Menschen in reicheren Gebieten und umgekehrt)
- die Diskussion, wer mehr und wer weniger zahlt, sei zu detailliert

Berechnung der Grundsteuer, Rechtliches

- Kann eine Beispielrechnung der Beitragshöhe pro Jahr vorgenommen werden, die darlegt, wieviel die Stadt mit Grundsteuern einnimmt?
 - Eine Beispielrechnung ist leider nicht so einfach, da sich die Form der Grundsteuer gerade ändert.
- Ist es möglich, die Grundsteuer abhängig vom Einkommen zu berechnen?
- Ist es möglich, den Betrag der Grundsteuer (in etwa geteilt durch 4, multipliziert mit 5) in einen Beitrag umzulegen? Damit könnte man den Effekt der Grundsteuer erhalten (auch auf die Mieter:innen umzulegen), aber ohne rechtliche Probleme.
 - Gegenfrage: Wäre das nicht die Variante der wiederkehrenden Beiträge?
 - Es fehlt das Steuerrecht. Über das Beitragsrecht möglich? (Beitrag als nutzerspezifische Abgabe: Mieter:in nutzt / Eigentümer:in nutzt)
 - Ermittelter Wert der Grundsteuer kann nicht rechtlich erhoben werden; die Beiträge und Gebühren müssen nach den exakten Kosten berechnet werden, daher nicht so einfach umzulegen. Es müssten Gebiete und ungefähre Kosten für die Straßensanierung in den nächsten Jahren definiert werden.
- Können die Beiträge nicht genau wie z.B. Straßenreinigungsgebühren und der Tourismusbeitrag (die auch zweckgebunden sind) ermittelt werden? Eine Nachkalkulation sei dort erlaubt.
 - Die Idee sei gut, jedoch nicht übertragbar. Aber: Man muss wissen, welche Kosten erforderlich werden (Die Stadt bietet den Bürger:innen einen Vorteil, hierfür müssen Kosten angesetzt werden, aber wie soll der Wert des Vorteils bemessen werden?)
- Rechtliche Problematik: Ist es möglich, ein so hohes Grundsteuer-Aufkommen für die Finanzierung der gesamten Straßen zu erheben?
- Wie gerecht ist diese Variante, wenn die Grundsteuer nach Immobilienwert bemessen wird?
- Ist die Zweckgebundenheit juristisch geprüft worden? Idee: Einrichtung eines Fonds, über den die Erneuerungsmaßnahmen bezahlt werden. Eine gewisse Flexibilität sei hier erforderlich.
 - Grundsatz: Die Steuer ist für „allgemeine Zwecke“ und darf nur erhoben werden, wenn etwas Bestimmtes damit erreicht wird. Die GV-Mitglieder müssen sich an diese Vorgaben halten und die Grundsteuer ist genau für den vorgegebenen Zweck einzusetzen. Ansonsten können die Bürger:innen dagegen klagen und entsprechend fallen die Einnahmen weg.

Information und Kommunikation

- Niemand freut sich über Beiträge, aber dadurch entstehen auch Vorteile.
 - Wichtig ist, dass die Beiträge nicht existenzgefährdend sind.
 - Wichtig ist auch die Kommunikation: Was bekomme ich für mein Geld? Warum kostet es genau diesen Betrag?
 - Eine Vorbereitung auf die Maßnahmen sei erforderlich und ggf. das Thema Verrentung
- (Bezug zur Online-Befragung) Die Bürger:innen fühlen sich nicht informiert, reagieren aber emotional beim Thema Straßenausbaufinanzierung

Sanierungsmaßnahmen und gerechte Verteilung

- Es ist eine Frage der politischen Prioritätensetzung, ob die Straßen instandgehalten werden oder nicht.
- Straßenbaumaßnahmen erhöhen direkt oder indirekt den Wert eines Grundstücks. Dagegen wird angemerkt, dass viele Hauseigentümer:innen ohnehin lange in ihrer Immobilie wohnen bleiben wollen und nicht verkaufen. Der Vorteil der Straßenbaumaßnahmen müsse also objektiv sein. Die Aufwertung durch Sanierungsmaßnahmen bewertet jede/r anders, einige sehen Vorteile, andere nicht.
- Zunächst sollten folgende Fragen gestellt und beantwortet werden: Wem gehören die Straßen? Wer nutzt sie? Wer hat einen Nutzen durch die Straßensanierung? Mit welchen Mitteln wird die Sanierung finanziert? Die Antwort ist: Alle nutzen die Straßen, nicht nur die Eigentümer:innen bzw. Bewohner:innen. Übergeordnet läuft dies über die Stadtverwaltung. Daher sollte die Finanzierung gerecht auf alle Schultern verteilt werden.
- Seitens der Verwaltung soll genauer geprüft werden, wer wie viel zahlen muss.
- Es müsste möglich sein, die monatlichen Zahlungen, die ohnehin anfallen, höher zu machen, statt zusätzliche Zahlungen einzufordern.
- Straßensanierungen für einzelne Straßen könnten auf alle Bewohner:innen umgelegt werden
→ Die Idee sei gut, aber datentechnisch schwierig.
- Bisheriges System funktioniert gut, aber da die Stadt nicht mehr zwingend Beiträge erheben muss, könnten Anteile der Grundstückseigentümer:innen verringert und der Differenzbetrag z.B. aus anderen Steuern erhoben werden
→ Das bedeutet, grundsätzlich kann man die Satzung aufrechterhalten, aber der Prozentsatz sollte angepasst und das Defizit durch andere Einnahmen ausgeglichen werden (ggf. die „Spitzen kappen“)
→ Bei einer Beitragsänderung müssen die, die bereits gezahlt haben, nochmals zahlen (dies ist für die erste Zeit ungerechter)

Prüfung weiterer Einnahmemöglichkeiten

- Um die Finanzierung breiter aufzustellen, könne man auch die Bootsbesitzer:innen mit Liegeplatz in Neustadt in Holstein „mit in's Boot holen“, d.h. eine Liegeplatzgebühr erheben. Überprüft werden sollten weiterhin die Möglichkeiten zur Erhebung von z.B. Parkplatzgebühren, Erhöhung der Hundesteuer und einer Stellplatzsteuer beim Camping.
→ Die möglichen Instrumente seien bereits ausgereizt.
- Können die Gebühren grundstücksabhängig verteilt werden?
→ Die Stadt darf Steuern erheben, aber nur Aufwandssteuern (abgesehen von Gewerbesteuer und Grundsteuer), d.h. es muss ein bestimmter Aufwand erhoben werden (Bsp. Hundesteuer, Zweitwohnsitzsteuer)
- (Bezug zu S. 2 im Handout) Stehen die Sätze fest oder sind sie variabel?
→ Man könnte die Sätze zugunsten der tatsächlichen Nutzung definieren (z.B. Ortsdurchfahrt/Durchgangsstraße).
→ In den Prozentsätzen sind die Sätze variabel. Im Moment werden bereits die Höchstsätze veranschlagt, da die Haushaltslage nicht gut war.
→ Bei einer Verteilung auf alle könnten Begehrlichkeiten geweckt werden (wer mehr zahlt, fordert auch mehr), es würden jedoch keine Ansprüche bestehen.
→ Es gäbe sicher verschiedene Wege zum Ziel. Wichtig wäre, es für die Anwohner:innen moderat zu gestalten (d.h. mit moderaten Summen)

- Eigentlich nutzt das Auto die Straße → Wie greift man die Pkw-Fahrenden ab, die in Neustadt in Holstein wohnen, aber nicht auf öffentlichen Flächen parken, sondern auf dem privaten Grundstück?
- Es gibt nicht „die eine Lösung“, sondern es sind „mehrere Stellschrauben“ erforderlich (die alle auch ihre Nachteile haben können), d.h. es wird ein Paket aus mehreren Maßnahmen erstellt, in dem über verschiedene Wege (auch kleinere) Einnahmen generiert werden.
→ Denkbar wäre ein Konzept mit Gewerbetreibenden, so dass z.B. Einkaufende einen Bonus für das Parken erhalten.
 - → Evtl. könnte die Gewerbesteuer angepasst / erhöht werden, danach können die Beitragssätze runtergestuft werden.
 - → zu beachten: nur wenige der in Neustadt in Holstein gewerbesteuerpflichtigen Gewerbetreibenden bezahlen hier ihre Gewerbesteuern, insb. Baugenossenschaften
 - → Neustadt hat schon einen der höchsten Gewerbesteuersätze im Kreis
→ Neustadt in Holstein benötige eine Gewerbeflächenentwicklung als Haupteinnahmequelle (Gewerbesteuern)
→ es ist ganzheitlich und langfristig zu betrachten, wie die Stadt funktioniert (was kostet, was generiert Einnahmen?)
 - Neustadt in Holstein habe ein Einnahmeproblem, d.h. insgesamt (langfristig) müssten die Einnahmen erhöht werden, dann bräuchte man auch keine Straßenausbaubeiträge. Gleichzeitig sollten die Ausgaben reduziert werden
→ Dies kann jedoch zulasten von Bereichen wie z.B. Jugendpflege und Museen gehen. Die Selbstverwaltung hat diese Bereiche zu verantworten (d.h. auch mögliche Schließungen).

Schlussrunde (Feedback)

- Prüfung, ob Homogenisierung der Beiträge möglich ist
- Grundlagen (weitere Informationen) vorbereiten für die nächste Sitzung
- Bekommt man über die Summe einzelner Maßnahmen einen ausreichenden Beitrag zusammen? Welche Differenz entsteht?
- Kommunale Fördermöglichkeiten prüfen und ausnutzen
- Baumaßnahmen „Am Heisterbusch“ werden als sehr positiv bewertet (zügig und ohne Komplikationen, hier wurde gute Arbeit geleistet)
- Der Arbeitskreis wurde als aufschlussreich und erkenntnisreich empfunden. Die Teilnehmerrunde von heute soll so bestehen bleiben.
- Bei Straßensanierungen soll generell auf Barrierefreiheit geachtet werden.
 - Nicht jede Straße muss „tippitoppi“ sein und die Altstadt gehört zum Leben, aber beim Ausbau muss die Barrierefreiheit gesichert sein.
- Die Verwaltung solle die Aufgabenweite beachten, so dass es nicht zu viel wird.
- Die einzelnen „Stellschrauben“ (Einnahmemöglichkeiten) sollen weiterverfolgt werden.
- Die Idee, dass die Prozente nach unten variiert werden können, wird gut empfunden.
- Es wird sich für eine breitere Verteilung ausgesprochen.
- Wünschenswert wäre eine genauere Information, mit welchen Beträgen man rechnen müsse.
- Die Beitragsbreite müsse erhöht werden.
- Gewünscht wird ein weiteres Treffen in der gleichen Runde zur Fortführung der Diskussion.
- Die Diskussionsrunde wurde als sachlich und konstruktiv bewertet.

Zwischenergebnis des Arbeitskreises

- Einige Teilnehmende sprechen sich für eine Erhöhung der Grundsteuer aus, andere sagen aus, dass die Nachteile überwiegen. Wiederkehrende Beiträge und generell eine Verbesserung der Einnahmesituation der Stadt Neustadt in Holstein seien besser. Generell sei die Erhöhung der Grundsteuer jedoch in Erwägung zu ziehen.
- Generell wird befürwortet, wenn die Last auf mehrere Schultern verteilt wird. Eine 100%ige Gerechtigkeit wird es jedoch mit keiner Variante geben.
- Auch wird befürwortet, wenn die Finanzierung über ein Bündel an verschiedenen Maßnahmen erfolgt (**Maßnahmenpaket**). Die entsprechenden **Möglichkeiten sind zu prüfen**.
- Ausbaubeiträge seien ein funktionierendes Instrument, aber die **Information** der Bürger:innen hierüber muss verbessert werden.
- Ein **weiterer Termin in derselben Runde** ist nach den Sommerferien angedacht, um die Diskussion der Finanzierungsvarianten fortzuführen. Nach Terminfindung werden die Teilnehmenden per Mail eingeladen.
- Weiterhin wird ein Termin für diejenigen, die am heutigen Termin nicht teilnehmen konnten, angeboten.
- Die Präsentation und das Protokoll werden auf <https://planemit.de/neustadtinholstein> veröffentlicht.

Im Folgenden sind das Handout von Hr. Rieger mit der Gegenüberstellung der Finanzierungsmöglichkeiten sowie Beiträge der Interessengemeinschaft IGEL, die nachträglich per Mail eingebracht wurden, angefügt.

Partizipativer Beteiligungsprozess zur Straßenbaufinanzierung in Neustadt in Holstein



Gegenüberstellung der Möglichkeiten zur Finanzierung von Straßenausbaumaßnahmen

Handout für das Arbeitskreistreffen am 11.07.2023

1. ERHEBUNG VON EINMALIGEN STRAßENBEITRÄGEN

Grundlage für die Erhebung von einmaligen Straßenbeiträgen ist die Satzung der Stadt Neustadt in Holstein über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, die Erneuerung, den Ausbau und den Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen (Ausbaubeitragsatzung) vom 29.09.2015.

Wofür müssen Ausbaubeiträge bezahlt werden?

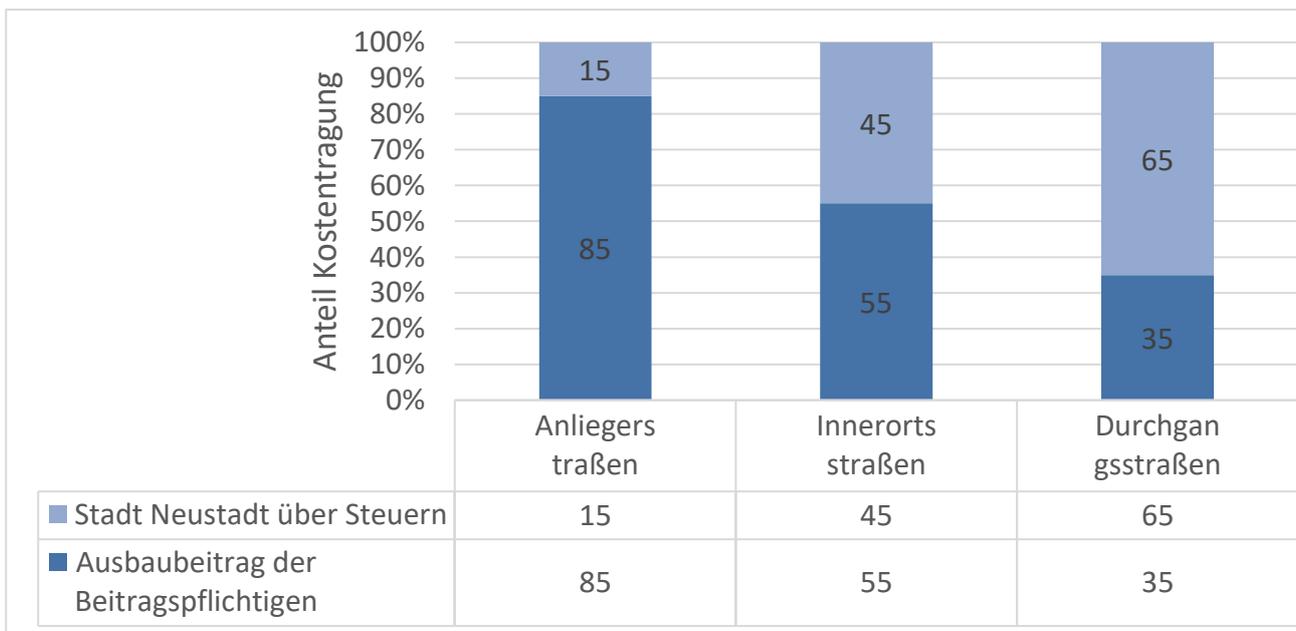
Für die Herstellung, Erneuerung, Ausbau und Umbau von

- Gemeindestraßen
- Wegen
- Plätzen

Wer muss Ausbaubeiträge bezahlen?

- Eigentümerinnen und Eigentümer von Grundstücken
- Dinglich Berechtigte zur Nutzung an Grundstücken
- Wohnungs- und Teileigentümerinnen und -eigentümer

Wofür wird bezahlt und wieviel? Beispiel: Fahrbahn



Wie ist der Beitrag zu bezahlen?

- Zahlung bei Fälligkeit
- Verschieben der Fälligkeit
- Ratenzahlung (individuelle Raten + Zinsen, Offenlegung der finanziellen Situation)
- Verrentung (besondere Ratenzahlung mit einmal jährlicher Rate + Zinsen, ohne Offenlegung der finanziellen Situation und ohne Altersbegrenzung)

Wie oft muss gezahlt werden?

- Je nach Straßenzustand und Anlass ca. alle 30 – 40 Jahre

Welche Anteile müssen für welche Straßen übernommen werden?

Beitragsfähiger Aufwand für	Anteile der Beitragspflichtigen				
	Anliegerstraßen	Innerortsstraßen	Durchgangsstraßen	Fußgängerzonen	Verkehrsberuhigte Bereiche
Fahrbahn	85 %	55 %	35 %	70 %	85 %
Gehwege	85 %	70 %	55 %	70 %	85 %
Radwege	85 %	60 %	40 %	70 %	85 %
Straßenbeleuchtung	85 %	70 %	45 %	70 %	85 %
Straßenentwässerung	85 %	70 %	45 %	70 %	85 %

Wie wird der Ausbaubeitrag ermittelt?

- Grundstücksfläche (Größe des Grundstücks)
- Anzahl der tatsächlichen bzw. zulässigen Vollgeschosse
- Art der Nutzung (privat oder gewerblich)

Vorteile einmalige Ausbaubeiträge

- Hauptsächlich werden die Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer mit direkten Vorteilen herangezogen (Wertsteigerung des Grundstücks).
- Kaum rechtliche Unsicherheiten, da viel Rechtsprechung.
- Hohe Beteiligung und Einflussnahme bei der Straßenausgestaltung der Anliegenden im Rahmen von Anliegendensversammlungen.
- Nur etwa alle 35 Jahre zu zahlen.
- Durch eigenverantwortliche Vorbereitung kann der anzusparenden Betrag minimiert werden (Beitrag von 10.000 € über 40 Jahre bei 3 % Zinsen = 10,88 €/Monat bzw. bei 35 Jahren 13,56 €/Monat und bei 30 Jahren 17,24 €/Monat).
- Aufgrund der Einteilung von Straßen in Klassen Berücksichtigung der tatsächlichen Nutzung und eines ggf. höheren Anteils der Gemeinde (= Allgemeinheit).
- Freundlich für Menschen die zur Miete wohnen, da Beiträge nicht im Rahmen der Nebenkostenabrechnung direkt auf Mietende umlegbar sind.

Nachteile einmalige Ausbaubeiträge

- Hohe Beitragssummen, je nach Straßenart und Grundstück
- Dies stellt eventuell eine ungeplante Belastung für Menschen dar, die ein Haus / eine Wohnung kaufen wollen und gefährdet eventuell die Finanzierung.
- Hoher Abrechnungsaufwand nach Abschluss der Maßnahme, insbesondere personalkostenintensiv.
- Mehrfachbelastungen von Grundstücken, die über mehrere Straßen erschlossen sind.
- Teilweise Ablehnung in der Bevölkerung. Insbesondere von denen, die in absehbarer Zeit zu Beiträgen herangezogen werden sollen.
- Unfreundlich für Menschen die vermieten, da nicht auf Mietende umlegbar.

Exkurs: Muss jemand aufgrund von Straßenausbaubeiträgen tatsächlich sein Haus verkaufen?

Aufgrund von Straßenausbaubeiträgen muss niemand sein Haus verkaufen, zumindest rein rechtlich betrachtet. Nach Zustellung des Beitragsbescheides sind in Härtefällen Sonderregelungen nicht nur möglich, sondern gesetzlich vorgesehen. Diese beinhalten etwa Ratenzahlungen (Stundung nach der Abgabenordnung) oder auch einen Teilerlass der Forderungen. Verrentungen erfolgen ohne Altersbegrenzungen d. h. auch ein Mensch im Alter von 90 Jahren wird eine Verrentung über bspw. 20 Jahre erhalten.

Die Stundung kann, wenn sie u.a. eine erhebliche wirtschaftliche Härte darstellt, auch zinsfrei erfolgen. Die Zinsen betragen ansonsten grundsätzlich 0,5 Prozentpunkte pro Monat, also 6 % im Jahr. Dies ist in der Abgabenordnung geregelt.

Sowohl über die Zinsfreiheit und auch den Erlass von Forderungen hat die Gemeinde nach engen gesetzlichen Kriterien der Abgabenordnung zu entscheiden. Bekommt ein Beitragspflichtiger zum Beispiel keinen Kredit bei einer Bank aufgrund des Alters o. ä. und hat nachweislich ein so niedriges Einkommen, dass eine Ratenzahlung auch ohne Zinsen nicht erfolgversprechend ist, so ist die Beitragsschuld zu erlassen. Die Gemeinde hat hierbei ein umfassendes Prüfungsrecht und eine Prüfungspflicht, um Missbrauch vorzubeugen.

Stundung und Erlass sind bei jeweiligen Härtefällen auch gängige Praxis in der Stadt Neustadt in Holstein.

2. ERHEBUNG VON WIEDERKEHRENDEN STRAßENBEITRÄGEN

Wiederkehrende Beiträge sind den einmaligen Beiträgen relativ ähnlich, es werden jedoch Beitragsgebiete (auch Abrechnungsgebiete genannt) gebildet. Zum Beispiel Stadtquartiere, wie die Altstadt der Stadt Neustadt in Holstein. Wird eine Maßnahme in dem jeweiligen Quartier durchgeführt, erhalten anschließend alle Hausbesitzenden des Gebietes einen Beitragsbescheid, unabhängig davon, ob sie direkt an der Straße ein Grundstück haben oder nicht. Dies führt zu einer wesentlich niedrigeren Belastung pro Bescheid, dafür umso häufigeren Beitragspflichten.

Wie hoch fallen die wiederkehrenden Straßenbeiträge aus?

Die exakte Höhe der wiederkehrenden Straßenbeiträge kann für die Stadt Neustadt in Holstein nicht benannt werden. Grundsätzlich gilt, dass die Höhe der wiederkehrenden Straßenbeiträge von der Größe des Abrechnungsgebietes und der Höhe der Baukosten abhängen.

Dabei gilt, je kleiner das Abrechnungsgebiet, desto höher ist der Beitragssatz und damit die zu zahlenden wiederkehrenden Straßenbeiträge. Allerdings fallen seltener Baumaßnahmen und damit auch seltener wiederkehrende Straßenbeiträge an.

In einem großen Abrechnungsgebiet mit vielen beitragspflichtigen Grundstücken fällt hingegen der Beitragssatz niedriger aus, sodass mit geringeren Straßenbeiträgen zu rechnen ist, diese allerdings regelmäßiger erhoben werden.

Von wem werden wiederkehrende Straßenbeiträge erhoben?

Wiederkehrende Straßenbeiträge werden von den jeweiligen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern erhoben.

Ist eine Umlage der wiederkehrenden Straßenbeiträge über die Nebenkosten auf die Miete möglich?

Nein, eine Umlage der wiederkehrenden Straßenbeiträge über die Nebenkosten auf die Miete ist nicht möglich.

Müssen wiederkehrende Beiträge gezahlt werden, wenn zuvor bereits Ausbaubeiträge gezahlt wurden?

Eine sogenannte Verschonungsregelung ist zwingend erforderlich. Für Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer, die Ausbaubeiträge und Erschließungsbeiträge gezahlt haben, ist eine Frist (z. B. bis 20/25 Jahre) festzulegen, innerhalb derer sie von der Zahlung wiederkehrender Beiträge verschont bleiben.

Sind wiederkehrende Beiträge und einmalige Beiträge nebeneinander zulässig?

Ja, dies ist zulässig und manchmal auch unter Berücksichtigung der bestehenden und geplanten Verkehrskonzepte notwendig.

Müssen Grundstücke, die nur an Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten liegen wiederkehrende Beiträge zahlen?

Nein.

Vorteile wiederkehrende Ausbaubeiträge

- Wesentlich geringere Beitragssummen pro Grundstück bei Maßnahmen.
- Da nur die Anliegenden eines jeweiligen Gebietes betroffen sind, ist mutmaßlich eine höhere Akzeptanz für die Zahlung der Beiträge im „eigenen Quartier“ vorhanden.
- Einfluss auf die Maßnahmen und die Art des Ausbaus ist relativ hoch.
- Keine Mehrfachbelastung für Eckgrundstücke mehr.
- Freundlich für Menschen die zur Miete wohnen, da Beiträge nicht im Rahmen der Nebenkostenabrechnung direkt auf Mietende umlegbar sind.
- Sonderregelungen (Verschonung) für Grundstücksbesitzerinnen und -besitzer möglich, die kürzlich „Einmalbeiträge“ gezahlt haben.

Nachteile wiederkehrende Ausbaubeiträge

- Hoher Einführungsaufwand in Höhe von mehreren hunderttausend Euro, die nicht per Beitrag o. ä. ausgeglichen werden können.
- Derzeit wenig bis keine auf Schleswig-Holstein bezogene Rechtsprechung. Recht aus anderen Bundesländern nur bedingt anwendbar.
- Wie auch bei einmaligen Beiträgen ein hoher, personalintensiver Abrechnungsaufwand.
- Beitragspflichtige eines Beitragsgebietes könnten unzufrieden sein, dass sie über Jahre oder Jahrzehnte regelmäßig Beträge in mittlerer Höhe bezahlen, ohne dass „ihre“ Straße ausgebaut wird.
- Daher kann es nach einem bestimmten Zeitraum, mindestens moralisch, zu einer Ausbaupflicht kommen.
- Keine Unterteilung nach der „Klasse“ der Straße mehr, alle Beitragspflichtigen werden mit dem gleichen Beitragssatz veranlagt. Anlieger von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen müssen ebenfalls die vollen Beiträge entrichten. Bisher waren diese nur für die Gehwege, Radwege und Beleuchtung, nicht aber für die eigentliche Straße beitragspflichtig. Gleichzeitig müssen sie die wesentlich höheren Verkehrsaufkommen hinnehmen.
- Unfreundlich für Menschen die vermieten, da nicht auf Mietende umlegbar.
- Die Zahl der potenziellen Klagen gegen einen Beitragsbescheid / eine Maßnahme steigen von wenigen Duzend auf mehrere Hundert.

3. ERHÖHUNG DER GRUNDSTEUER

Bei der Erhöhung der Grundsteuer würde der Hebesatzes der Grundsteuer B auf Grundlage einer Berechnung, die auf die Investitionsplanung der Stadt fußt, angehoben bzw. angepasst. Dabei handelt es sich um Planwerte, die fortgeschrieben und angepasst werden. Anhand der Investitionsplanung wären regelmäßige Hebesatzanpassungen erforderlich.

Wie hoch wäre der Grundsteuer B Hebesatz bei einer Umlage der Investitionskosten?

Aufgrund der gegenwärtigen Reformierung der Grundsteuer kann diese Frage bis ca. 2025 nicht konkret beantwortet werden. In einigen Beispielgemeinden lag die durchschnittliche Grundsteuererhöhung bei 250 € pro GrSt/Jahr. Allerdings kann es hier Abweichungen geben, da die Anhebung der Hebesätze in Gebieten mit hohem Bodenwert „stärker wirken“, als in Gebieten mit geringem Bodenwert.

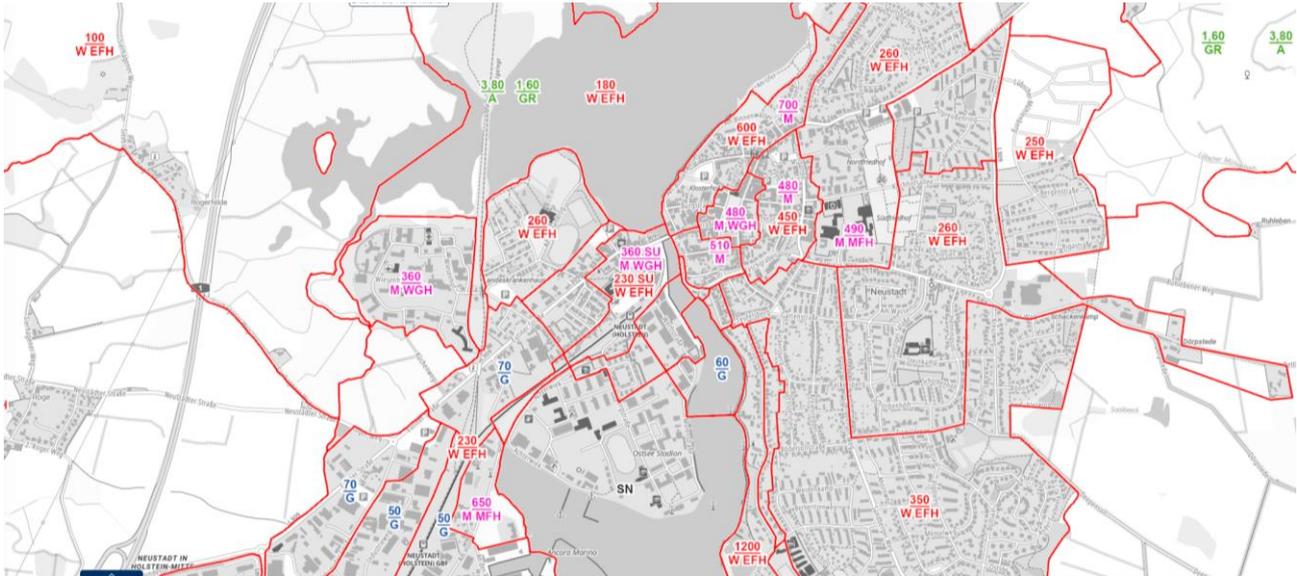


Abbildung 1: Auszug Bodenrichtwertkarte DANord

Alleine an der Straße Am Heisterbusch liegen die Bodenwerte auf der Wasserseite bei bis zu 1.400 €/m² und auf der Landseite bei 690 €/m². In einer vorläufigen Beispielberechnung wurde festgestellt, dass eine Verdoppelung des Bodenwertes eine Steuererhöhung von einem Fünftel zur Folge hätte.

Muss eine höhere Grundsteuer gezahlt werden, wenn zuvor bereits Ausbaubeiträge gezahlt wurden?

Ja, es gibt keine Verschonungsregelung.

Gibt es Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer, die von der Grundsteuer B befreit sind und daher keinen Anteil an den Straßenbaukosten tragen würden?

Ja, öffentliche Einrichtungen, wie z. B. Schulen, sind von der Grundsteuer gesetzlich befreit, so dass diese sich nicht an den Straßenbaukosten bei einer Finanzierung über die Grundsteuer B beteiligen würden. Einmalige und wiederkehrende Ausbaubeiträge werden auf öffentliche Einrichtungen umgelegt.

Ist eine Umlage der erhöhten Grundsteuer B über die Nebenkosten auf die Miete möglich?

Ja, die Grundsteuer kann über die Nebenkosten auf die Mietenden umgelegt werden.

Warum ist eine Grundsteuererhöhung aus Sicht der Stadt bedenklich?

Aus Sicht der Stadt Neustadt in Holstein ist eine Grundsteuererhöhung haushaltsrechtlich bedenklich, da es u. a. folgenden Haushaltsgrundsatz gibt:

Steuereinnahmen gehören zu den laufenden Einnahmen (Erträgen) und finanzieren damit vorrangig den Ergebnishaushalt, also die laufenden Ausgaben (Aufwendungen) der Stadt. Zu diesen laufenden Aufwendungen gehören insbesondere die Personalkosten, die Aufwendungen für die Straßenunterhaltung und weitere Sachkosten wie Aufwendungen für die Bewirtschaftung von Gebäuden, deren Unterhaltung, Abschreibungen usw. Nicht dazu gehören Investitionen wie z. B. Straßenausbaumaßnahmen.

Sollte die Stadt Neustadt in Holstein also keinen ausgeglichenen Haushalt vorlegen können, sind Straßenausbaumaßnahmen vermutlich die ersten, die gestrichen werden. Sollte es zu einem Steuereinkommensbruch kommen, würden die höheren Grundsteuereinnahmen zum Zweck der Deckung des allgemeinen Haushalts eingesetzt und nicht ihrem ursprünglichen Ziel, der Investition in Straßen zugeführt.

Eine Erhöhung der Grundsteuer, die sich explizit auf eine quasi Umlage der Straßenbaufinanzierung bezieht, ist rechtlich unsicher. Dies ergibt sich daraus, dass, wie zuvor beschrieben, Steuern allgemeine, nicht zweckgebundene Deckungsmittel sind. Steuern sind nach § 3 Abs. 1 AO vielmehr „Geldleistungen, die nicht eine Gegenleistung für eine besondere Leistung darstellen“. Sie werden nicht kalkuliert und dürfen nach den Regelungen der Gemeindeordnung (§ 76 GO – Grundsätze der Finanzmittelbeschaffung) nur insoweit erhoben werden, als die sonstigen Finanzmittel nicht ausreichen und Entgelte für Leistungen nicht in erforderlichem Umfang vorhanden sind. Bei der (meist jährlichen) Bestimmung des Hebesatzes darf also nur die finanzielle Gesamtsituation der Gemeinde berücksichtigt werden; spezielle Aufwendungsblöcke dürfen nicht einfließen.

Es könnte bei künftigen Grundsteuererhöhungen geprüft werden, inwieweit diese sich aus dem Verzicht auf den Ausbaubeitrag ergeben. In Widerspruchsfällen könnte es dazu führen, dass die Gemeinde bei der Bestimmung des Hebesatzes ermessensfehlerhaft gehandelt hat. Dies würde dann für alle Grundstücke gelten. Ein bestände ein erheblicher Mangel in der Rechtssicherheit.

Es gibt daher keine Möglichkeit, dass erhöhte Grundsteuereinkommen legal dauerhaft und rechtsicher den Straßenneubauten zukommen zu lassen.

Anders ist die Lage bei Beiträgen. Diese sind zweckgebunden und nicht nur vorrangig, sondern ausschließlich zur Deckung der jeweiligen Maßnahme, für die sie gezahlt wurden, einzusetzen.

Vorteile Erhöhung der Grundsteuer

- Sehr einfach umsetz- und anpassbar im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanung der Stadt.
- Freundlich für Menschen die vermieten, da die Grundsteuer über die Nebenkostenabrechnung auf die Mietenden umgelegt werden kann.
- Die hohe Anzahl der Steuerpflichtigen bewirkt eine relativ geringe Belastung für jeden einzelnen.
- Für Grundeigentümerinnen und -eigentümer gut planbar, da jährliche wiederkehrende Belastung in etwa gleicher Höhe.
- Die Mittel stehen der Gemeinde notfalls auch zur Deckung andere Aufwendungen zur Verfügung, da sie, im Gegensatz zu Beiträgen, nicht zweckgebunden sind.

Nachteile Erhöhung der Grundsteuer

- Die Mehreinnahmen sind nicht zweckgebunden für den Straßenbau und können auch nicht zweckgebunden werden. Die Gemeinde kann und muss diese vorrangig zur Deckung des Haushaltes einsetzen, wenn das anderweitig nicht möglich ist.
- Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer, die in der Vergangenheit für „ihre“ Straße bezahlt haben und vermutlich zu Lebzeiten nicht wieder zahlen müssten, finanzieren nun den Straßenausbau im gesamten Stadtgebiet mit. Hinzu kommen auch die Menschen, die in den vergangenen 15 Jahren Baugrundstücke gekauft haben und mit dem Kaufpreis die Straße mit abgegolten haben (Erschließungsbeitrag).
- Unfreundlich für Menschen die zur Miete wohnen, da auf Mietende umgelegt werden kann.
- Da viele Eigentümerinnen und Eigentümer nicht vermieten, sondern ihr Eigentum selbst nutzen wird der Vorteil der Umlegung auf Mietende insbesondere durch Wohnungsbaugesellschaften / -unternehmen, Genossenschaften und Menschen mit viel Wohneigentum genutzt.
- Die Grundsteuer kann bereits innerhalb der gleichen Straße deutlich abweichen und als ungerecht empfunden werden.
- Die Grundsteuerreform bringt bereits jetzt eine Klagewelle mit sich. Dies ist auch in Schleswig-Holstein zu erwarten.

4. FINANZIERUNG ÜBER ANDERE STEUERARTEN

An dieser Stelle wird auf das Konsolidierungskonzept der Stadt Neustadt in Holstein verwiesen. Eine Erhöhung der Steuersätze für Hundesteuer und Vergnügungssteuer sowie die Einführung einer Stellplatzsteuer wird hier auf ein mögliches und zulässiges Maß bereits angedacht. Dieser Erhöhung sollen allerdings dem Haushaltsausgleich dienen und berücksichtigen noch nicht einen möglichen Ausfall der Straßenausbaubeiträge.

Es bliebe also die Erhöhung der Gewerbesteuer als mögliche Option. Die Höhe der Gewerbesteuer ist allerdings unabhängig des Hebesatzes stark konjunkturabhängig. Eine verlässliche Planung bzw. Kalkulation der Gewerbesteuer ist daher nicht umsetzbar. Die Gewerbesteuersätze der Stadt Neustadt in Holstein sind zudem einige der höchsten im gesamten Kreisgebiet.

5. ERSATZLOSER WEGFALL DER STRAßENBEITRÄGE

Wie hoch wären die Einnahmeausfälle bei einer ersatzlosen Abschaffung der einmaligen Straßenbeiträge?

Anhand des Investitionsprogramms wäre bis 2027 mit Einnahmeausfällen in Höhe von ca. 6,5 Mio. € bis 8 Mio. € zu rechnen. Davon würden rund 3,5 Mio. € auf bereits durchgeführte und noch nicht abgerechnete Maßnahmen entfallen.

Wie könnte dieses Defizit finanziert werden?

Durch Kreditaufnahme könnten die Einnahmeausfälle kompensiert werden. Bei der gegenwärtigen Haushaltslage würde dies kurzfristig zu einem sog. Kassenkredit führen, d. h. es müssen Kredite aufgenommen werden, um anderen Kreditverpflichtungen nachzukommen. Bei solch einer Haushaltslage ist sehr sicher anzunehmen, dass die Kommunalaufsicht Ausbaubeiträge wieder einführen wird ggf. auch mit höheren Anteilen für die Beitragspflichtigen, als gegenwärtig festgesetzt.

Kann der Bund oder das Land die Kommune unterstützen?

Das Land Schleswig-Holstein weist der Stadt Neustadt in Holstein 277.000 € für das Infrastrukturvermögen zu. Diese Mittel werden vorrangig für Unterhaltungsmaßnahmen verwendet. Darunter fällt insbesondere die Bauunterhaltung für Kita-Gebäude und Schulen.

Könnten Fördermittel genutzt werden?

Die Stadt versucht Fördermittel immer einzuwerben, wenn dies möglich ist. I. d. R. sind diese allerdings subsidiär, also nachrangig einzusetzen. Zudem ist mit Fördermittel auch ein Förderzweck verbunden (z. B. Erhalt Baukultur, Inklusion, Wirtschaftsförderung etc.). Fördermittel sind keine gesicherte und planbare Einnahme und können daher nur als unterstützend betrachtet werden.

Von: Karl-Friedrich Stephan <fietestephan@kabelmail.de>
Gesendet: Montag, 17. Juli 2023 14:31
An: eilers@bcsg.de; aweise@stadt-neustadt.de
Cc: waldt@bcsg.de; criege@stadt-neustadt.de
Betreff: Beitrag IGEL zum Protokoll der 1. Arbeitskreissitzung am 11.07.2023
Anlagen: LN Artikel vom 24.07.23-Stadt Fehmarn.pdf; 17.07.2023_Fragenkatalog
Finanz.Bedarf-IGEL.pdf

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Interessengemeinschaft IGEL bittet nachfolgende Anmerkungen als konstruktive Beiträge (Punkte 1. – 4.) zum Arbeitskreis ins Protokoll aufzunehmen:

1. Seit Ende 2018 setzt sich die Interessengemeinschaft der Liegenschaftseigner für die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge im Zuge von Straßenbaumaßnahmen Neustadts ein, dies rückwirkend für Maßnahmen, die ab dem Jahr 2018 begonnen wurden. Mindestens jedoch für Maßnahmen, die bisher nicht beschieden wurden. Das entspricht unserem Vortrag und eingebrachtem Antrag auf der Einwohnerversammlung am 15. September 2022. Grundsätzlich sollte dies auch Bestandteil der abschließenden Empfehlung an die Stadtverordneten sein.
2. Die Interessengemeinschaft hat es verwundert, dass die Selbstverwaltung nur mit 2 Fraktionen beim Arbeitskreis vertreten war. Wir hoffen nicht, dass die Politik Neustadts hierdurch bereits eine Vorentscheidung im Hinblick auf eine andere Umverteilung der Straßenausbaukosten getroffen hat. Dies wäre für IGEL und sicherlich auch für die Arbeitskreisteilnehmer inakzeptabel und würde zu einem Umdenken führen.
3. Wir vermissen eine Grundlagenermittlung für den jährlichen Finanzbedarf. Bevor konkret über eine Umverteilung des jährlichen Finanzbedarfes für eine transparente „Gegenfinanzierung“ erarbeitet wird, ist ein seriöser und belastbarer jährlicher Finanzbedarf zu ermitteln unter Berücksichtigung des Haushaltsrechtes und des Anlagevermögens. Insbesondere zur Vermeidung eines Sanierungs- und Investitionsstaus. Voraussetzung hierfür ist die Anlegung eines Straßenkatasters mit einer Zustandserfassung und Bewertung (ZEB), Festlegung des Gebrauchs- und Substanzwertes der Straßen und daraus resultierenden Eingriffszeitpunktes für die Priorisierung der Erneuerungsmaßnahmen. Die Stadt Fehmarn hat dies erkannt und entsprechend gehandelt. LN-Artikel vom 24. Juni 2023.
4. Die Interessengemeinschaft favorisiert den Finanzierungsansatz „Steuermittel“, sofern Fördermittel des Landes, Bundes, EU nicht zur Verfügung stehen. Die Thematik Erhöhung der Steuern als zweckgebundene Einnahmen und Ausgaben für Straßenausbaumaßnahmen sollte von der Fachverwaltung noch einmal umfassend mit Lösungsansätzen erarbeitet werden. Wir hatten anlässlich unserer Arbeitskreissitzung nachfolgende „Steuermittel“ vorgeschlagen:
Grundsteuer A und B, Gewerbesteuer, , Hundesteuer, Zweitwohnungssteuer, Parkplatzgebühren, Stellplatzgebühren, Camping - Wohnmobil, *analog Gem. Haffkrug*, Liegeplatzgebühr, *Sportboothafen, NSV, MYN, Ancora*
Auch hier bitten wir um umfassende detaillierte Aufarbeitung durch die Fachverwaltung mit Lösungsansätzen „ohne Scheuklappen“.

Beigefügt wurde der LN-Artikel vom 24.Juni 2023 und ein Fragenkatalog „Jährlicher Finanzbedarf – Status Quo –“. Für die Beantwortung des Fragenkataloges vor der nächsten Arbeitskreissitzung wäre ich dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Karl-Friedrich Stephan



Interessengemeinschaft der Liegenschaftseigner in Neustadt

Karl-Friedrich Stephan

Am Heisterbusch 41

23730 Neustadt in Holstein

Tel.: 04561 165 79

Handy: 0176 837 66 903

E-Mail: fietestephan@kabelmail.de

So kämpft Fehmarn für bessere Straßen

Allein in diesem Jahr werden 18 Millionen Euro verbaut – Viel zu wenig, sagt das Bauamt und hofft auf weitere Mittel

VON MANUEL BÜCHNER

FEHMARN. Fehmarn hat ein riesiges Straßennetz. Das ist auch nötig, denn die Insel mit rund 13 800 Einwohnern ist nach Lübeck die flächenmäßig zweitgrößte Stadt in Schleswig-Holstein. Rund 350 Kilometer liegen in kommunaler Verantwortung, müssen unterhalten und grundlegend saniert werden.

Straßensanierung ist eine „Mammutaufgabe“

Bürgermeister Jörg Weber (SPD) bezeichnet den Straßenbau auf Fehmarn als „Mammutaufgabe“, die mit einer hohen finanziellen Belastung einhergehe. „Im Vergleich zu anderen Kommunen mit unserer Einwohnerzahl ist Fehmarns Straßennetz um ein Vielfaches größer“, betont der Verwaltungschef und ist dennoch vorsichtig zuversichtlich: „Wir holen auf, auch wenn es nicht so schnell geht, wie wir gehofft haben.“

Fakt ist: Jahrelang hatte sich der Zustand des Straßennetzes der Insel immer weiter verschlechtert. Negativer Höhepunkt: Ergebnisse des erstellten Straßenkatasters zeigten 2019, dass zwei Drittel der 350 Kilometer in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand sind. Empfehlung: Pro Jahr über zehn Millionen Euro in Sanierung und Unterhaltung stecken, um den Status quo zu erhalten.

Nicht nur den Verfall aufhalten, sondern auch gegen den Trend arbeiten – das gelingt der Stadt erstmals in diesem Jahr. Bauamtsleiter Benjamin May ist sicher: „Insgesamt betrachtet haben wir unser Straßennetz in diesem Jahr verbessert.“ Zur Wahrheit gehöre allerdings auch, dass dies in den Jahren zuvor nicht gelungen sei.

Fehmarns Straßennetz: Investitionen so hoch wie nie

Die aktuellen Investitionssummen in das kommunale Straßennetz sprechen für Mays positive Einschätzung. Es sind die höchsten seit Jahrzehnten. 9,5 Millionen Euro stünden aus diesem Jahr als frische Mittel zur Verfügung. „Aus 2022 kommen nochmals 8,5 Millionen Euro hinzu aus erteilten Aufträgen, die in die-



Umbau im Lotseweg: Die Stadt Fehmarn baut für 1,2 Millionen Euro auf 160 Metern einen verkehrsberuhigten Bereich. FOTOG: MANUEL BÜCHNER



In Burg wird in der Straße Am Steinkamp auf 375 Metern für 2,3 Millionen Euro gebaut.

sem Jahr umgesetzt werden“, rechnet der für Straßenbau zuständige Diplom-Ingenieur Lars Laußat vor. Mittlerweile seien die 18 Millionen Euro bereits aufgebraucht, sagt sein Chef Benjamin May. Beim nächsten Haupt- und Finanzausschuss am 4. Juli wird das Bauamt die Politiker daher um weitere vier Millionen Euro für den investiven Straßenbau bitten.

Dutzende Maßnahmen sind fertig geworden, befinden sich im Bau, werden aktuell geplant, genehmigt oder ausgeschrieben. Zusätzlich rund 800 000 Euro sind für die reine Straßenunterhaltung

vorgesehen. Gut eine Million Euro fließen außerdem in Parkplätze. Für Orth wird vor dem Ortseingang ein Entlastungsparkplatz gebaut. Die Anlagen am Grünen Brink werden erweitert. Der Parkplatz am Deich in Westermarsdorf hat eine neue Entwässerung bekommen. Mehr Stellplätze soll es zukünftig auch am Strand von Katharinenhof und Staberhuk geben.

Warum der Straßenbau so herausfordernd ist

Es gibt viele Gründe, warum es seit dem Weckruf durch das Straßennetz nicht so



„Im Vergleich zu anderen Kommunen mit unserer Einwohnerzahl ist Fehmarns Straßennetz um ein Vielfaches größer.“

Jörg Weber (SPD), Bürgermeister

schnell vorangeht wie erwünscht. „Die Pandemie hat uns definitiv ausgebremst“, sagt Weber und erklärt auch, dass man den Verkehr nicht willkürlich einschränken könne. Umleitungen müssten funktionieren. „Kanalarbeiten müssen mitgedacht werden. Das ist eine Abstimmung mit vielen Beteiligten, die nicht immer einfach ist“, führt Laußat auf. Zudem sind die Kapazitäten am Markt begrenzt. „Es wird immer schwieriger, Baufirmen und Planer zu finden“, erklärt May und sieht die Insel in Sachen Straßenbau an ihre Grenzen kommen.

Apropos: Mit den finanziellen Ressourcen der Stadt wird das aktuelle Pensum nicht zu halten sein. May sieht zwei zentrale Probleme. „Investieren ist wichtig, aber damit nimmt auch unsere Liquidität ab.“ Jahrelang hat die Insel Überschüsse verbucht, keine Kredite gebraucht. Das werde sich durch die hohen Investitionen ändern, ist sich May sicher – zumal der Straßenbau nur eine Aufgabe von vielen sei. Ebenfalls Berücksichtigung finden müssen laut May die extrem gestiegenen Baukosten: „Wir nehmen zwar mehr Geld in die Hand, machen aber nicht automatisch mehr Kilometer Straße.“

Nicht weniger schwierig sind die sich aufsummierenden Abschreibungen, also die verbuchten Wertverluste der Straßen. May rechnet beispielhaft vor: Die neun Millionen Euro aus diesem Jahr werden 35 Jahre lang den Haushalt jedes Jahr mit 250 000 Euro belasten. Wird jedes Jahr diese Summe investiert, kommen auch jedes Jahr 250 000 Euro hinzu. „Einen ausgeglichenen Ergebnishaushalt zu erreichen, wird dann immer schwieriger“, sagt May und weiß: „Wir müssen einen gesunden Mittelweg finden.“

- Stadt Fehmarn
- 13.800 Einwohner
- Flächenmäßig 2. größte Stadt in SH
- 350 km Straßen
- BGM Mammutaufgabe – optimistisch
- Verschlechterung des Zustandes des Straßennetzes
- Straßenkataster
- Zweidrittel der Straßen mit schlechtem Zustand
- 10,0 Mio. EUR pro Jahr
- Bauamtleiter: seit diesem Jahr ist Licht am Horizont

Grundlagenermittlung für den jährlichen Finanzbedarf - Status Quo -

- Gibt es ein Straßenkataster?
- Gibt es eine Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) mit Festlegung des Gebrauchs- und Substanzwertes und daraus ergebenden Eingriffszeitpunktes?
- Wieviel Straßenkilometer hat die Stadt?
- Wie sind die Straßen klassifiziert?
Anliegerstraße, Innerortsstraße, Durchgangsstraße, Hauptverbindungsstraße (KM-Angabe)
- Nach welchen belastbaren Kriterien erfolgt die aktuelle Priorisierung der Erneuerungsmaßnahmen?
- Wie hoch ist der jährliche Haushaltsansatz (2020 -2023)?
Für a) Instandhaltung und b) grundlegende Erneuerung/ Ausbau?
- Wieviel km Straße werden jährlich in Neustadt grundhaft erneuert? Welche Baukosten für Erneuerungsmaßnahmen an Straßen wurden hierfür für die Jahre 2020 bis 2023 veranschlagt?
Jährliche Baukosten pro Km Straße? Jährliche Baukosten absolut(Maßnahmen bezogen)?