

Bericht über den geplanten Endausbau der Hartstraße, Fischbach

Sachverhaltsdarstellung

1. Allgemein

Die Hartstraße südlich der Puschkinstraße ist bisher noch nicht endgültig erstmalig hergestellt, sondern nur in Teilbereichen ausgebaut. Zur bebauungsplankonformen Herstellung des Bereiches zwischen der Puschkinstraße und dem Anwesen Hartstraße Hausnummer 31 sind noch Teile der Fahrbahn, des östlichen Gehwegs, der Beleuchtung und des Kanals sowie die Herstellung des gesamten westlichen Gehweges, der Parkflächen und des Straßenbegleitgrüns erforderlich. Es ist vorgesehen, den Endausbau noch 2019 abzuschließen.

2. Konkret zum FPD-Antrag vom 12.06.2019:

Der Ausbau der Hartstraße ist technisch sinnvoll. Er wird durchgeführt, um geordnete Straßenverhältnisse zu schaffen. Zum einen ist in der Hartstraße südlich der Puschkinstraße bislang keine Wendemöglichkeit vorhanden; deshalb müssen derzeit die Fahrzeuge, um wenden zu können, private Einfahrten benutzen. Durch den Ausbau wird erstmals eine regelgerechte Wendemöglichkeit geschaffen.

Zum anderen sind aktuell keine Parkflächen vorhanden, sodass ungeordnet auf der östlichen Straßenseite geparkt wird. Hierdurch wird die Durchfahrt und das Wenden für Fahrzeuge, die Müllabfuhr und die Straßenreinigung erschwert.

Der Ausbau ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen wirtschaftlich vertretbar:

Mit dem Ausbau der Hartstraße südlich der Puschkinstraße wurde bereits in den 1970er Jahren begonnen. In dieser Zeit wurde bereits ein Teilbereich der Hartstraße südlich der Puschkinstraße regelkonform ausgebaut, hier ist auch schon eine Straßenbeleuchtung sowie ein Kanal zur Straßenentwässerung vorhanden, die gesamte Straßenfläche ist in städtischem Eigentum. Die Gegenüberstellung der Einnahmen- und Ausgabensituation im Fall Hartstraße (Schätzkosten) ergibt folgendes Bild: Insgesamt hat die Stadt Nürnberg bereits etwa 149.000,-- € verauslagt (Teilausbau und Grunderwerbskosten), 90 % davon sind über Erschließungsbeiträge refinanzierbar, sofern der Restausbau (Finanzierungsbedarf etwa 274.000,-- €) noch erfolgt, hiervon etwa 246.600,-- € ebenfalls mit einer Quote von 90 % erschließungsbeitragsfähig. Insgesamt bedeutet dies also, dass mit einem Mitteleinsatz von etwa 274.000,-- € Einnahmen in Höhe von 380.700,- € generiert werden können.

Erforderliche Ausgaben insgesamt:	423.000,-- €
Davon bereits geleistet:	149.000,-- €
Noch zu leisten:	274.000,-- €

Den aufgelisteten zum Teil bereits geleisteten Ausgaben stehen folgende mögliche Einnahmen gegenüber:

Einnahmenvolumen des vorhanden Ausbaus:	134.100,-- €
Einnahmenvolumen des noch zu leistenden Ausbaus	246.600,-- €
Einnahmenvolumen gesamt bei Bescheiderlass:	380.700,-- €

Eine Refinanzierung der genannten Beträge über Erschließungsbeiträge ist nur möglich, wenn die Straße insgesamt endgültig in technischer wie rechtlicher Sicht erstmalig hergestellt wird. Dies umfasst einen planungsgerechten Ausbau ebenso wie die Übereinstimmung mit den technischen Herstellungsmerkmalen der Erschließungsbeitragssatzung (EBS).

Eine Beantragung von Erstattungen (Art. 19 Abs. 9 KAG) für den Ausfall von Erschließungsbeiträgen ist nicht möglich, da dies nur für Maßnahmen möglich ist, die dem Straßenausbaubeitragsrecht unterliegen.

Die Stadt Nürnberg darf aufgrund der Haushaltslage nicht auf die Refinanzierung derartiger Baumaßnahmen über Erschließungsbeiträge verzichten und den Ausbau aus den Straßenbaupauschalen per Altanlagenregelung (Art. 13h Abs. 1 Satz 2 Bayerisches Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Staat, Gemeinden und Gemeindeverbänden (BayFAG) finanzieren. Es entsteht bei den bayerischen Gemeinden infolge der Abschaffung des Straßenausbaubeitrags und der sich daraus ergebenden Beitragsausfälle bereits eine erhebliche Finanzierungslücke, da die Finanzmasse aus Kompensationsleistungen durch den Freistaat Bayern (FSB) nur einen Bruchteil der Ausfälle decken dürfte:

Es dürfen dem Grunde nach die Straßenbaupauschalen, die im bay. Finanzausgleich verankert sind, auch für „Altanlagen“ (investive Maßnahmen an Erschließungsanlagen, bei denen am 01. April 2021 seit dem Beginn der erstmaligen technischen Herstellung 25 Jahre vergangen sind) verwendet werden. Diese neuen staatlichen Zuweisungen wurden von der Stadt Nürnberg im Juli 2019 beantragt, das Verfahren läuft derzeit noch. Wann mit Zahlungseingängen (und in welcher Höhe) des FSB gerechnet werden kann, ist nicht absehbar, da es sich um ein völlig neues Procedere handelt.

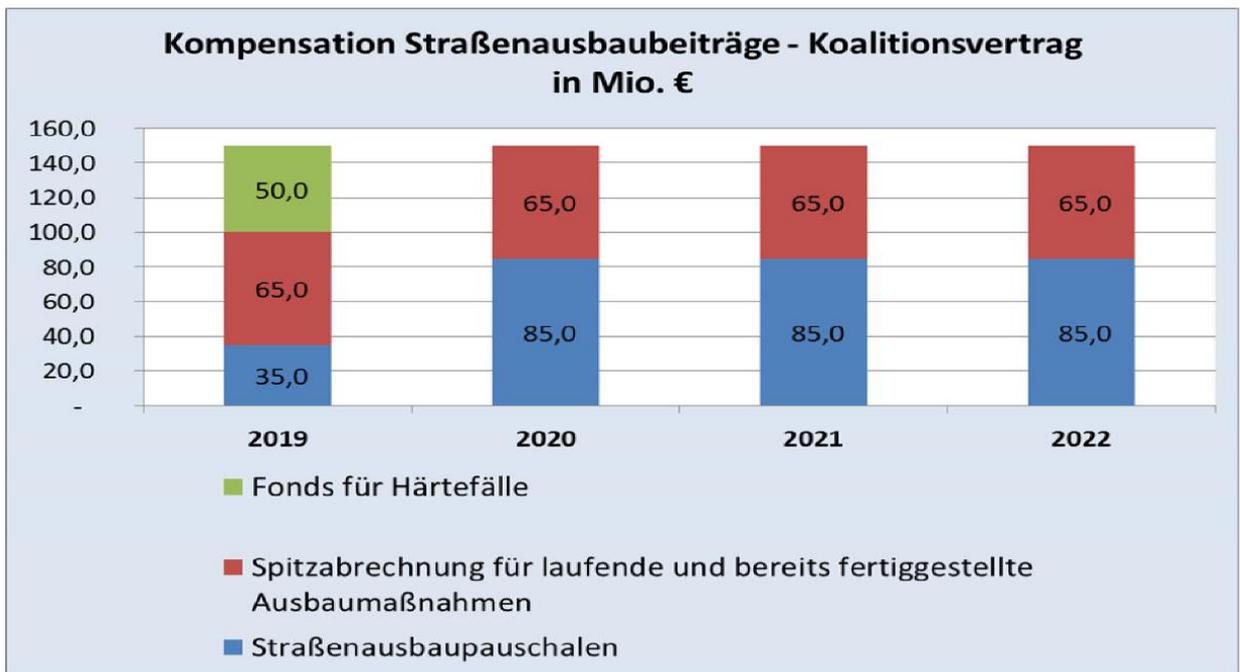
Rechtlich gesehen, müssen diese Transferleistungen als *pauschale* Zuweisungen qualifiziert werden auf Basis der Durchschnittswerte der von der Stadt Nürnberg zwischen 2008 und 2017 zugeflossenen Einnahmen aus *Straßenausbaubeiträgen* und nicht als Zuschuss für einen *konkreten* Einnahmeausfall im *Erschließungsbeitragsrecht*.

Grundsätzlich ist der Finanzausgleich ausgerichtet auf künftige Finanzbedarfe der Kommunen. Zu beachten ist allerdings, dass für das System der finanziellen Kompensation (Erstattungen und Straßenbaupauschalen) mit einer Zielgröße von insgesamt 150 Mio. pro Jahr für den Zeitraum von 2019 - 2021 der langjährige Durchschnitt der Jahre 2010-2017 als Basis für die Gewährung von Straßenbaupauschalen angesetzt wird.

Die früheren Beitragseinnahmen sagen allerdings nichts über den künftigen Finanzbedarf aus. Es muss davon ausgegangen werden, dass – bedingt durch den ersten Bauboom in den 1960er und 1970er Jahren – künftig mit einem wesentlich höheren Finanzbedarf zu rechnen ist, da die

Erneuerung dieser Straßenflächen zeitnah in Angriff genommen werden muss. Eine von Praktikern des Beitragsrechts anhand des konkreten Erneuerungsbedarfs erarbeitete Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass in Bayern allein zum Substanzerhalt der innerörtlichen Gemeindestraßen ein jährlicher Erneuerungsbedarf von über einer Mrd. Euro und –bei einem durchschnittlichen Anliegeranteil von 50 %- ein jährlicher Beitragsausfall bzw. Kompensationsbedarf der Kommunen von über 500 Millionen Euro anzunehmen ist.¹

Zusätzlich ist zu bedenken, dass die jährliche Bereitstellung der finanziellen Mittel durch den Freistaat Bayern in Höhe von 150 Mio. unterschiedliche Ausgleichszwecke hat: im Jahr 2019 wird der Härtefallfonds (=Ausgleich für grds. rechtmäßig erhobene Straßenausbaubeiträge aus dem Zeitraum 2013-2017) mit 50 Mio. bedient, 65 Mio. decken die Spitzabrechnung für laufende bzw. bereits fertiggestellte Ausbaumaßnahmen ab und 35 Mio. (durch Umschichtung aus dem kommunalen Finanzausgleich, keine zusätzlich bereitgestellten Finanzmittel durch den FSB) fließen in die Straßenbaupauschalen. 2020 werden die Mittel für die Straßenbaupauschalen dann durch Umschichtungen aus dem FSB-Haushaltsansatz für die Erstattungen auf 85 Mio erhöht, sofern dieser Anteil entsprechend dem dort abnehmenden Bedarf sukzessive zurückgeführt werden kann (insgesamt s. folgende Grafik).



2

Im Ergebnis werden den bay. Kommunen also tatsächlich Straßenbaupauschalen 2019 i.H.v. 35 Mio zufließen, ab 2020 voraussichtlich 85 Mio zur Deckung künftiger Finanzbedarfe für Ausbaumaßnahmen.

Es muss daher davon ausgegangen werden, dass das System der Straßenpauschalen derzeit den tatsächlichen künftigen Finanzierungsbedarf für auszubauende Straßen nicht auszugleichen und die zu erwartenden Ausgaben nicht zu kompensieren vermag.

¹ Driehaus, (2019). Drei Fragen zur Abschaffung des Straßenausbaubeitrags. *Kommunale Steuer-Zeitschrift*, Heft 1, 68. Jahrgang, 1-4

² Bay. Städtetag, 20.02.2019, Vorbericht für die 14. Sitzung des Verwaltungs- und Rechtsausschusses am 12.03.2019, TOP 2

Würden die Straßenbaupauschalen –teilweise- für die Herstellung von Altanlagen verwendet werden und diese nicht in Form von Erschließungsbeiträgen refinanziert werden, würde das den Fehlbetrag erhöhen. Die Haushaltslage der Stadt Nürnberg lässt dies nicht zu.

Zu beachten ist auch der Grundsatz der Beitragsgerechtigkeit:

Eine Verwendung der pauschalen Zuweisungen für Altanlagen würde ohne Vorliegen eines sachlichen Grundes zu einer Privilegierung der Grundstückseigentümer führen, deren Grundstücke von diesen Anlagen erschlossen werden: Die Grundstücke waren über lange Zeit erschlossen, ohne dass hierfür Beiträge verlangt werden konnten, die Eigentümer haben aber schon über lange Zeit von der positiven Wertsteigerung durch das straßenmäßige Erschlossensein ihrer Grundstücke profitieren können.

Im Vergleich dazu würden Grundstückseigentümer, deren Grundstücke von neuen Erschließungsanlagen –beispielsweise durch Ausweisung neuer Baugebiete- erschlossen werden und für die nach wie vor und auch ab dem 01.04.2021 Erschließungsbeiträge anfallen, unangemessen benachteiligt werden.

Durch den Endausbau entstehen keine finanziellen Nachteile für die Stadt.