



Schlaglöcher vs. Sanierung:

Retten Straßenbeiträge Rödemarks Straßen vor dem Verfall?

Öffentliche Fraktionssitzung

24.07.2014

Inhalt



- Ausgangssituation
- Was sind Straßenbeiträge?
- Unterscheidung zwischen Straßenbeitragssatzung und wiederkehrenden Straßenbeiträgen
- Besonderheiten der beiden Varianten
- Vor- und Nachteile der beiden Varianten
- Welchen Handlungsspielraum hat die Politik?
- Straßenzustandskataster: Erfassung 2010/2011
- Fakten zu Rödermarks Straßen
- Welche Kosten könnten auf die Bürger zukommen?
- Welche Faktoren spielen sonst noch eine wesentliche Rolle?
- Resümee

Ausgangssituation

Mit der Genehmigung des Haushaltes 2014 wurde durch den Regierungspräsidenten die Auflage erteilt, dass der nächste Haushalt 2015 der Stadt Rödermark nur genehmigt wird, wenn die Stadt Rödermark eine Straßenbeitragssatzung verabschiedet!

Was sind Straßenbeiträge?



Straßenbeiträge bedeutet, dass Anwohner an der grundhaften Sanierung einer Straße finanziell beteiligt werden können.

Unterschieden wird nach zwei Arten:

Straßenbeitragssatzung

oder

wiederkehrende Straßenbeiträge

Straßenbeitragssatzung



Je nach Nutzungsart und –intensität muss eine Straße alle 30 - 50 Jahre grundhaft saniert werden. Dies ist eine Investitionsmaßnahme, an der der Bürger beteiligt werden kann.

Anders sieht es mit **Reparaturen und Instandhaltungsmaßnahmen** aus. Instandhaltungsmaßnahmen werden aus allgemeinen Haushaltsmitteln bestritten, für die der Bürger nicht zur Kasse gebeten werden kann.

Wird die Straße, an der ein Bürger wohnt, **grundhaft** saniert, werden dafür die Kosten errechnet. Die Stadt trägt immer auch einen Eigenanteil. Bei den meisten Straßen in Wohnvierteln sind dies 25 %, bei innerörtlich bedeutsamen Zubringerstraßen sind dies 50 % und bei Straßen von überörtlicher Bedeutung 75 % der Gesamtkosten.

Wird z.B. eine Straße in einem Wohnviertel saniert, tragen die Anwohner 75 % der Kosten, die dann nach einem bestimmten Schlüssel auf die Anwohner aufgeteilt werden. Der Anteil einer einzelnen Liegenschaft kann hier schnell mehrere Tausend € betragen.

Wiederkehrende Straßenbeiträge



Hier wird der Sanierungsbedarf in einem **Abrechnungsbezirk** in den nächsten 5 Jahren ermittelt, die summierten Kosten werden dann durch 5 geteilt und auf alle Anwohner in diesem Abrechnungsbezirk verteilt.

Jeder Bürger hat daher jedes Jahr einen sogenannten „**wiederkehrenden**“ **Beitrag** zur Sanierung der Straßen zu leisten.

Aus der Einmalzahlung wird also eine Ratenzahlung. Die jährliche Rate kann dabei deutlich variieren, liegt aber im Schnitt nur im niedrigen dreistelligen € Bereich.

Die Einstufung der Straßen bzgl. Fremdnutzung, d.h. die Einteilung in 25, 50 und 75 % Straßen ist übrigens identisch.

Die Kommune hat also bei keinem der beiden Modelle einen Vorteil!

Besonderheit beider Varianten



Erwähnt werden sollte bei beiden Varianten, dass

- a) die ***Straßenbeitragssatzung*** und ***wiederkehrende Straßenbeiträge*** sich nicht nur auf **Straßen** beziehen, sondern
- b) auch **Plätze, Gehwege, Fußgängerzonen, Radwege, Begleitgrün etc. mehr** mit eingeschlossen werden können.

Hierfür sind in einer Satzung in der Regel einige - meist für die Anwohner etwas günstigere – Beteiligungsprozentsätze verankert.

Vor- und Nachteile beider Varianten



Eine ***Straßenbeitragssatzung*** hat den ***Vorteil***, dass der Verwaltungsaufwand etwas geringer ausfällt. Nutzungsfaktoren und Kennzahlen sind nur von den anliegenden Grundstücken zu ermitteln, die Zahl der jährlichen Bescheide ist je nach Sanierungsplan überschaubar. ***Nachteilig*** sind die hohen Einmalbeträge, die von vielen Anwohnern vermutlich als Problem gesehen werden und die damit verbundenen zu erwartenden Einnahmeausfälle. Vor allem aber steht hierbei auch die Gerechtigkeitsfrage im Fokus.

Wiederkehrende Straßenbeiträge haben den ***Vorteil***, dass sie zwar wiederkehrend (jährliche Raten) sind, aber dafür in ihrer Höhe für die allermeisten Personen leistbar erscheinen. Die Zahl der Zahlungsausfälle wird geringer sein. Als ***Nachteile*** sind ein höherer Verwaltungsaufwand, die einmalige Ermittlung der Nutzungsfaktoren und Kennzahlen sowie die höheren Overheadkosten in Relation zu den erzielten Einnahmen genannt werden.

Welchen Handlungsspielraum hat die Politik?



Die Politik hat nur einen kleinen Handlungsspielraum, wenn man weiß, dass hier zwischen den beiden Varianten gewählt werden muss! Es wäre daher unseriös, sich gegen die Varianten zu positionieren. Der Gesetzgeber lässt ausdrücklich beide Varianten zu.

Die wichtigste politische Frage ist es also, sich für eine der beiden Varianten zu entscheiden und zu positionieren.

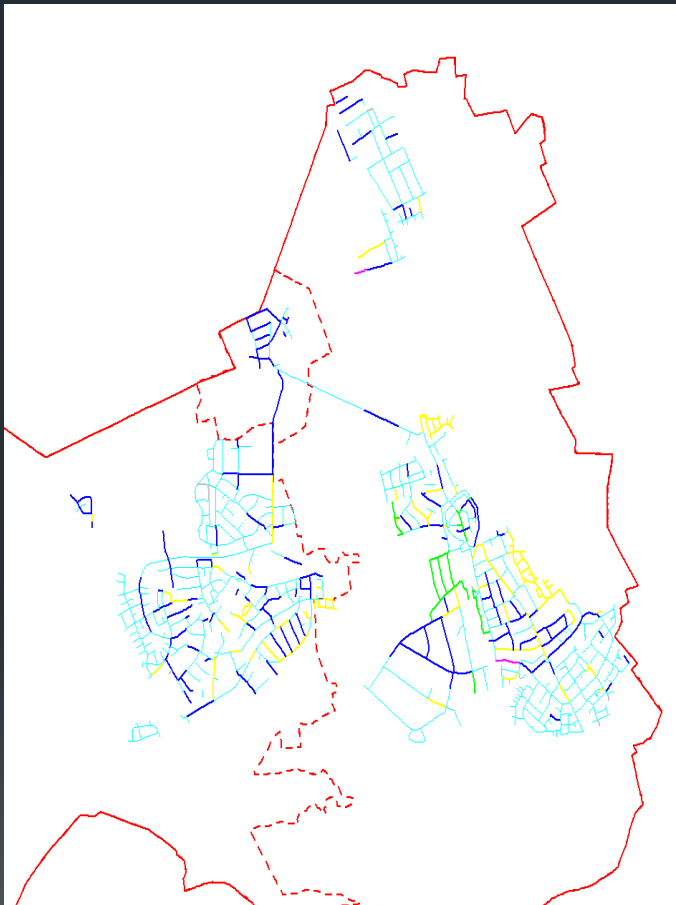
Bei den **wiederkehrenden Straßenbeiträgen** müssten außerdem **Abrechnungsbezirke** durch die Politik festgelegt werden. Dies können z.B. **Wohnbezirke/Ortsteile** sein.

Außerdem entscheidet die Politik natürlich auch darüber, **welche und wie viele Straßen in einem Jahr** saniert werden. Sie entscheidet also in einem Fall darüber, wie viele Bürger mit hohen Einmalbeträgen belastet werden und im anderen Fall, wie hoch der Jahresbetrag für alle Bürger eines Abrechnungsbezirks ausfällt.

Spielräume gibt es wohl noch bei den Berechnungsgrundlagen der Verteilung der Kosten auf die einzelnen Anwohner.

Straßenzustandskataster

Erfassung 2010/2011



➤ Zustandsklasse 1	Neubau, kein Handlungsbedarf
➤ Zustandsklasse 2	Neuwertig ohne Mängel, kein Handlungsbedarf
➤ Zustandsklasse 3	Fast neuwertig, jedoch kleinere Mängel wie feine Netzzrisse oder Verformungen, geringe Ausmagerung, ordnungsgemäß hergestellte Aufbrüche und Flickungen. Es besteht in den nächsten 10 Jahren kein Handlungsbedarf.
➤ Zustandsklasse 4	Zustand ist noch brauchbar, es bestehen jedoch ausgeprägte bzw. punktuell stärker ausgeprägte Mängel wie unsachgemäß hergestellte Aufbrüche, ausgeprägte Setzungen, stärkere Ausmagerungen, ausgeprägte Netzzrisse und Flickstellen. Es besteht in den nächsten 5 – 10 Jahren Handlungsbedarf wie grundlegende Erneuerung oder umfangreiche Ausbesserung.
➤ Zustandsklasse 5	Zustand ist noch brauchbar, die gleichen Mängel wie bei Zustandsklasse 4, jedoch ausgeprägt bis stark ausgeprägt. Es ist Handlungsbedarf in den 1 – 4 Jahren; also kurzfristig erforderlich. In der Regel grundlegende Erneuerung.
➤ Zustandsklasse 6	Zustand ist bedenklich; es bestehen starke Oberflächenschäden wie Schlaglöcher, Setzungen, Verformungen, offene Netzzrisse oder stark ausgeprägte Ausmagerungen. Die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht könnte die Folge bei nicht sofortigem Handeln sein. Sofortiger Handlungsbedarf.

Fakten: Rödermarks Straßen



Rödermark hat ein Straßennetz von etwa 105 km. Die durchschnittliche Straßenbreite beträgt 10 Meter

Eine grundhafte Sanierung kostet pro Straße rund 130 €/qm

Würden also alle Straßen gleichzeitig grundhaft saniert, würde dies etwa 136 Millionen € kosten

Für die Straßenunterhaltung stehen derzeit rund 350 T€ (0,33 €/qm) zur Verfügung. Benötigt werden 400 T€

Bei einer durchschnittlichen Lebensdauer einer Straße von 50 Jahren beliefen sich die jährlichen Sanierungskosten auf etwa 2,7 Mio. €. Bei 30 Jahren beliefen sich die jährlichen Sanierungskosten schon auf 4,5 Mio. €

Saniert man die Straßen nicht, entstehen daraus Haftungsrisiken für die Stadt und ein enormer Investitionsstau

Welche Kosten könnten auf die Bürger zukommen?



Beispiel Straßenbeitragssatzung:

Die grundhafte Sanierung einer Straße kostet annähernd 130 €/qm, d.h. 1.300 € pro Meter Straße (inkl. Bürgersteige). Für den Fall einer 300 m langen Wohnstraße mit 30 anliegenden Grundstücken bedeutet dies:

Die grundhafte Sanierung kostet gerundet 400.000 €, 100.000 € davon zahlt die Stadtkasse, 300.000 € müssen die Bürger zahlen.

Angenommen alle Grundstücke sind gleich groß, alle Straßenfronten sind gleich lang und überall stehen gleich große Zweifamilienhäuser, würde jedem Grundstückseigentümer nach der Sanierung eine Rechnung in Höhe von 10.000 € ins Haus flattern.

Info: Etwa 7.300 Grundstücke sind in Rödermark registriert

Welche Faktoren spielen eine wesentliche Rolle?



Grundhafte Sanierungen sind **Investitionen**, auch der Eigenanteil der Stadt fällt daher unter die Investitionen und die sind in Rödermark zurzeit durch die selbstauferlegte Schuldenbremse im Rettungsschirm gedeckelt (max. 500 T€)-

Die Schuldenbremse hat aber auch zur Folge, dass es Not gedungen zu einem Investitionsstau kommt.

Daneben ist zu beachten, dass eine Vielzahl von Ortsstraßen während des Baubooms in den 50er und 60er Jahren gebaut wurden und bisher noch nicht saniert werden mussten.

Ganze Wohngebiete wie der Breidert (OR) oder der Jochert (URB) wurden in den 70er Jahren hochgezogen, d.h. hier steht definitiv in den nächsten 10 - 20 Jahren eine Sanierung an.

Die Folge ist, dass der Sanierungsbedarf sich nicht gleichmäßig auf die angenommenen 50 Jahre verteilt, sondern in den nächsten 20 Jahren seinen Höhepunkt haben könnte.

Welche Faktoren spielen eine wesentliche Rolle?



Würde auf der städtischen Seite das Geld bereit stehen, wären also im nächsten Jahrzehnt auch deutlich höhere jährliche Beiträge möglich und notwendig.

Da das Geld auf städtischer Seite voraussichtlich bei weitem nicht in der benötigten Größenordnung bereit stehen wird und im Zuge der Sparmaßnahmen unter dem Rettungsschirm auch noch die eh schon aus unserer Sicht deutlich zu niedrigen Instandhaltungsbudgets ggfs. auf ein Minimum zusammengestrichen werden müssen, ist die Konsequenz ein sinkender Bilanzwert und einhergehend eine dramatische Verschlechterung der Straßenzustände auf 20-Jahres-Sicht.

Auch die Einbeziehung einer Straßenbeitragssatzung oder wiederkehrender Straßenbeiträge ändert an dieser Tatsache nichts.

Es steht sogar zu befürchten, dass durch eine Straßenbeitragssatzung der Ergebnishaushalt der Stadt Rödermark zusätzlich belastet werden könnte.

Resümee



Der SPD geht es in erster Linie zunächst um eine thematische Aufklärung der Bürgerschaft.

Eine Entscheidung über die Einführung von Straßenbeiträgen gibt es bis dato noch nicht.

Die Diskussion über das „ob und wie“ wird mit den Haushaltsberatungen der Stadt Rödermark für das Jahr 2015 zu führen sein.

Aus Sicht der SPD erscheinen die „wiederkehrenden Straßenbeiträge“ zunächst die gerechtere Variante zu sein, zumal diese auch auf Mieter umgelegt werden können.

Weitere Diskussionen werden aber erforderlich sein, wenn alle möglichen **Fakten und Auswirkungen** dazu bekannt sind und vorliegen.

Die SPD wird hierbei den Kontakt zur Bürgerschaft weiter pflegen.

*Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit*

*Wir freuen uns auf eine
anregende Diskussion mit Ihnen.*