

Mit welchem Anteil würden die Folgekosten den Landkreis Lüneburg belasten?

Was versteht man unter dem Begriff „Folgekosten“?

s.: https://www.econstor.eu/bitstream/10419/135245/1/wd_v58_i10_pp522-528.pdf

Zu den Kapitalkosten:

Entsprechend der Höhe der Fördergelder (NGVFG, LandesBauplanfond) bzw. den von anderer Stelle gezahlten Zuschüssen (z. B. Land Mecklenburg-Vorpommern, Landkreis Lüchow-Dannenberg) wird über die Lebensdauer / Nutzungsdauer der Brücke / Straße verteilt beim Landkreis Lüneburg ein (positives) „Guthaben-Gegenkonto“ einzurichten sein.

Insgesamt rd. 90 v. H. der Kosten werden durch Zuschüsse bzw. Fördergelder des Bundes (GVFG-Mittel) bzw. des Landes (Landesbauplanfond, Land Mecklenburg-Vorpommern) übernommen. Die jährlichen Folgekosten werden durch die gegenzubuchenden **Einnahmen** aus diesen Förderungen eben dadurch auch mit ca. 90 v. H. eliminiert werden.

Oder anders herum gesagt: Ohne Brückenbau hätte die Kommune auch nicht die jährlich zu buchenden **Einnahmen** aus den Förderungen.

Ebenso werden die Baukosten in Höhe der Zuschüsse nicht zinsbelastet sein!

Folgekosten der Brücke in Form von Kapitalkosten (Abschreibung und Zinsen) würden den Kreishaushalt also nur mit dem nichtgeförderten Baukostenanteil, dem Baukosteneigenanteil der Kommune belasten.

Es entfallen im Gegenzuge die Subventionen des Landkreises Lüneburg für die Nutzer der Elbfähre in Neu Darchau (jährlich ein sechsstelliger Betrag), wobei sich die kalkulatorischen Kapitalkosten und die genannten Subventionen betragsmäßig die Waage halten dürften. Eine „Überlastung“ des Kreishaushaltes ist schon allein aus diesem Grund nicht möglich.

Nach der Brückenvereinbarung zwischen den Landkreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg ist nach Ablauf von fünf Jahren der Fertigstellung der Brücke gemeinsam durch den Landkreis Lüneburg und den Landkreis Lüchow-Dannenberg „eine Analyse über die regionalen Auswirkungen des Brückenbaus auf die beiden Landkreise aufzustellen, mit dem Ziel, entsprechend dieser festgestellten Vorteilslage die Trägerschaft der Straßenbaulast und damit die künftigen Unterhaltungskosten neu zu ordnen“ – § 3 Nr. 5 der Vereinbarung.

Daraus folgt: Sollte die Analyse ergeben, dass mit der Brücke **überregionaler** Verkehr einsetzte (und diese Wahrscheinlichkeit ist groß) so wird die Kreisstraße nach den Vorschriften des Nds. Straßengesetzes (§§ 3, 7) in eine Landesstraße umzuwidmen sein, mit der Folge, dass auch die Straßenbaulast auf das Land Niedersachsen übergehen wird (§ 11 Nds. Straßengesetz).

Ansonsten wird die Straßenbaulast der Brücke nach Vorteilslage auf die beiden Landkreise aufgeteilt, die Straßenbaulast der Ortsumfahrung Neu Darchaus geht ohnehin direkt nach Bauabnahme auf den LK Lüchow-Dannenberg über (s. § 3 Nr. 4 Brückenvereinbarung).