



## Stadtratssitzung der Stadt Bendorf

**„Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge“**

oder

**„Einmalbeitrag“**

**für Verkehrsanlagen gemäß § 10 und 10 a KAG**

-Grundlagen und Hintergrundinformationen, Verfahren und Beispiele-

**am 05.05.2020**

**Carsten Schwenk**

Dipl. Verwaltungswirt (FH)

Rechtsanwalt

**Helmut Dommermuth**

Dipl. Verwaltungswirt (FH)

**Nicole Fischer**

Dipl. Verwaltungswirtin (FH)

Wirtschaftsjuristin LL.M.



## ➤ Steuern

- Geldleistungen, die nicht eine Gegenleistung für eine besondere Leistung darstellen und von einem öffentlich-rechtlichen Gemeinwesen zur Erzielung von Einnahmen allen auferlegt werden, bei denen der Tatbestand zutrifft, an den das Gesetz die Leistungspflicht knüpft; die Erzielung von Einnahmen kann Nebenzweck sein. Zölle und Abschöpfungen sind Steuern im Sinne dieses Gesetzes.“ ( § 3 Abs. 1 AO)

## ➤ Gebühren

- Zahlungen für besondere Leistungen einer öffentlichen Körperschaft oder für die (freiwillige oder erzwungene) Inanspruchnahme von öffentlichen Einrichtungen

## ➤ Beiträge

- Aufwandsersatz für die mögliche Inanspruchnahme einer konkreten Leistung einer öffentlichen Einrichtung



**Bisheriges Abrechnungssystem der  
Stadt Bendorf:  
- *Einmalbeiträge* -**

**gemäß § 10 KAG Rheinland-Pfalz und der  
Satzung der Stadt Bendorf**



**Fall:**

**Die Stadt Bendorf baut 2020 die A-Straße aus:**

- der Beitragsanspruch entsteht mit Abschluss des Bauprogrammes und dem Eingang der letzten Unternehmerrechnung
- der Gemeindeanteil muss für jede Ausbaumaßnahme gesondert festgelegt werden
- der Ausbaubeitrag je m<sup>2</sup> gewichteter Grundstücksfläche ist sehr hoch



# Modellberechnung „Einmalbeiträge“



Anwälte

Die Stadt Bendorf baut die A-Straße im Jahre 2020 aus.  
Die geschätzten Baukosten betragen ca. 440.000 €.





## Einzelabrechnung (fiktiv)

caspers mock

Anwälte

Geschätzte Baukosten	ca. 440.000,00 €
<u>./. Gemeindeanteil 25 %</u>	<u>ca. 110.000,00 €</u>
<b>Umlagefähiger Aufwand</b>	<b>ca. 330.000,00 €</b>
<b>Beitragsfähige Flächen</b>	<b>ca. 18.0000 m<sup>2</sup></b>

→ Es sind nur die Flächen, die unmittelbar an die Verkehrsanlage angrenzen, berücksichtigt.

**Beitragssatz: 18,33 €**

→ Ausbaubeitrag für ein Grundstück mit 800 m<sup>2</sup>

**Ausbaubeitrag: 800 m<sup>2</sup> x 18,33 € = ca. 14.664,00 €**



### Vorteile:

- Der Beitragsschuldner zahlt nur für die Maßnahme „vor seinem Grundstück“
- mit Zahlung des Ausbaubeitrages hat der Grundstückseigentümer ca. 25 bis 30 Jahre „Ruhe“ (Lebensdauer einer Verkehrsanlage lt. OVG Rheinland-Pfalz)

### Nachteile:

- sehr hoher Ausbaubeitrag

**In dem Berechnungsbeispiel würde der einmalige Ausbaubeitrag für ein 800 m<sup>2</sup> großes Grundstück ca. 14.664,00 € betragen.**



**Wiederkehrender Beitrag  
in Rheinland Pfalz  
gem. § 10a KAG RLP**





Der Begriff „**wiederkehrender Straßenausbaubeitrag**“ ist nicht sehr glücklich vom Gesetzgeber gewählt worden.

Der Bürger geht beim wiederkehrenden Ausbaubeitrag davon aus, dass der Beitrag

**jedes Jahr**

**in gleicher Höhe**

von dem Grundstückseigentümer zu zahlen ist.



## Allgemeines zum wkB:

caspers mock

Anwälte

### Einfache und leicht verständliche Erklärung des „wkB“:

Beim wiederkehrenden Straßenausbaubeitrag findet eine

**Nivellierung des Beitragssatzes** statt durch die

**Verteilung auf viele Köpfe,**

**Verteilung auf einen längeren Zeitraum**



**Eingeführt in folgenden Bundesländern:**

- |                      |                                    |
|----------------------|------------------------------------|
| ➤ Rheinland- Pfalz   | 1986, geändert 2006/ Änderung 2020 |
| ➤ Thüringen          | 1991                               |
| ➤ Sachsen-Anhalt     | 1996                               |
| ➤ Saarland           | 2001                               |
| ➤ Schleswig-Holstein | 2012                               |
| ➤ Hessen             | 2013                               |
| ➤ Niedersachsen      | 2017                               |



➤ **anfängliche Zurückhaltung wegen Bedenken zur Verfassungswidrigkeit ist obsolete:**

- 1992 hatten 19,8 % der rheinland-pfälzischen Gemeinden den wkB eingeführt
- 2003 waren es schon 26,66 % aller Gemeinden
- 2017 waren es über 40% aller Gemeinden

➤ **Tendenz stark steigend**

- VG Linz                      Ortsgemeinde Ockenfels/2018
- VG Montabaur              Ortsgemeinde Eitelborn/2018
- VG Westerburg              Ortsgemeinde Bellingen/2017 usw.



## Gesetzliche und rechtliche Grundlagen

caspers mock

Anwälte

- Kommunalabgabengesetz
- Gemeindeordnung (GemO)
- derzeitige Rechtsprechung aus verschiedenen Bundesländern
  - *insb. VG`e Koblenz und Neustadt sowie OVG Rheinland-Pfalz*

**Beachte: Gesetzesänderung durch Beschluss des Landtages am 29.04.2020**



## Abgrenzung Erschließung und Ausbau

caspers mock

Anwälte

- Erschließung ist die **erstmalige** Herstellung einer Verkehrsanlage
  - Straße ist öffentlich gewidmet
  - Gemeinde ist Eigentümerin der Straßenfläche
  - Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen sind vorhanden
  - Erschließungsaufwand wird zu 90% durch die Eigentümer der beitragspflichtigen Grundstücke getragen.
  
- wkB gilt nur für den **Straßenausbau**
  - Ausbau ist die Erneuerung, Erweiterung, Umbau oder Verbesserung der öffentlichen Einrichtung „Straße“. ( § 9 Abs. 1 S. 1 KAG)
  - Der Straßenausbaubeitrag wird im Falle des wkB in Höhe von maximal 80% durch die Eigentümer der beitragspflichtigen Grundstücke getragen ( § 10a Abs. 3 KAG)



## Abgrenzung zwischen Ausbau und Unterhaltung/ Instandsetzung

caspers mock

Anwälte

- Im Gegensatz zum Ausbuaufwand sind Unterhaltungs- und Instandsetzungsaufwendungen nicht umlagefähig und durch Steuern zu finanzieren

### Zur Abgrenzung zwischen Ausbau und Unterhaltung:

- OVG Lüneburg, Urteil vom 04.03.2014, Az.: 10 LC 85/12

Die geplante Verstärkung der Fahrbahndecke (4-5 cm) führt zu einer wesentlichen Verstärkung des vertikalen Aufbaus der Straße. Es handelt sich somit um eine Verbesserung und damit um eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme.

ähnlich: VG Koblenz, Urteil vom 20.11.2006, 4 K 221/06; VG Trier, Urteil vom 19.05.1998, 2 K 589/97



Einmalige Beiträge	wkB
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Öffentliche Einrichtung <b><u>einer</u></b> Straße / Verkehrsanlage</li><li>➤ Solidargemeinschaft Anlieger der Verkehrsanlage</li><li>➤ Beitragsrelevanter Vorteil Inanspruchnahmemöglichkeit <b><u>der Verkehrsanlage</u></b></li><li>➤ Baumaßnahme an <b><u>einer</u></b> Verkehrsanlage</li><li>➤ Heranziehung nur in <b><u>großen zeitlichen Abständen</u></b> mit <b><u>hoher einmaliger Beitragslast</u></b></li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ öffentliche Einrichtung</li><li>➤ Das <b><u>gesamte</u></b> Straßennetz des Ortes (insb. Straßen, Wege u. Plätze)</li><li>➤ Solidargemeinschaft Anlieger des <b><u>gesamten Straßensystems</u></b></li><li>➤ Beitragsrelevanter Vorteil Inanspruchnahmemöglichkeit <b><u>des Straßensystems</u></b></li><li>➤ Oft <b><u>mehrere</u></b> Baumaßnahmen in der Abrechnungseinheit / Gebiet</li><li>➤ <b><u>Regelmäßige Heranziehung</u></b> mit <b><u>relativ geringen Beiträgen</u></b></li></ul>





**Erhebung von Ausbaubeiträgen ist zwingend gefordert und aufgrund der finanziellen Situation ohne Alternative**

**Einmalige Beiträge**



- ▶ nach tatsächlichen Investitionskosten
- oder
- ▶ nach Durchschnittssätzen

**wkB**



- ▶ nach tatsächlichen / jährlichen Investitionskosten (sog. A-Modell)
- oder
- ▶ nach Durchschnittssätzen von 5 Jahren (sog. B - Modell)



## Vor- und Nachteile des wkB

caspers mock

Anwälte

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"><li>• Langfristige Ausrichtung</li><li>• Hohe Einmalbelastung entfällt, so kann Aufnahme von Krediten meist vermieden werden</li><li>• Stattdessen Verstetigung der Beitragshöhe</li><li>• „Gerechte“ Verteilung, da alle das Straßensystem nutzen (d.h. sämtliche Anlieger des gesamten Straßensystems zahlen gleichermaßen)</li><li>• Kein Hinausschieben notwendiger Baumaßnahmen</li><li>• Kontinuität beim Straßenbau</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Abweichen vom bekannten System wirft Fragen auf (man ist gewohnt nur an der „eigenen“ Straße zu bezahlen)</li><li>• Individuelle Erschließungssituation bleibt weitestgehend unberücksichtigt</li><li>• Anspruchsdenken (Ausbau der „eigenen“ Straße)</li><li>• Widerstand der Anwohner an klassifizierten Straßen</li><li>• Teilweise erhöhter Verwaltungsaufwand: „Bestandsaufnahme und Fortschreibung der Grundstücksdaten“</li><li>• Konfliktpotential in der Anfangsphase</li></ul>



- Entweder **einmalige** Beiträge
- oder
- **wiederkehrende** Beiträge
- Die Beitragssysteme können auch nebeneinander angewandt werden (OVG Rheinland-Pfalz „anstelle“ = nebeneinander)



## Abgrenzung Erschließung und Ausbau

caspers mock

Anwälte

### **Achtung Gesetzesänderung:**

Grundsätzlich ist ab dem Tag nach der Verkündung des Gesetzes nur noch der wkB zulässig.

**Ausnahme:** Straßenzug lässt sich keiner Abrechnungseinheit zuordnen.

**Übergangsvorschrift:** Maßnahmen, die bis zum 31.12.2023 begonnen wurden, können noch im Einmalbeitrag abgerechnet werden (grds. Vergabe des Bauauftrages).



## Abrechnungsgebiet / Einrichtungsbegriff § 10 a Abs. 2 KAG und Beschlüsse des BVerfG vom 25.06.2014, Az.: 1 BvR 668/10, 1 BvR 2104/10

Das Abrechnungsgebiet besteht grundsätzlich aus sämtlichen Verkehrsanlagen

- des gesamten Stadtgebietes oder
  - eines abgrenzbaren Gebietsteiles (z.B. Stadtteile)
- Die Bildung einer einheitlichen Abrechnungseinheit für Straßenausbaubeiträge ist zulässig, wenn mit den Verkehrsanlagen ein **konkret-individuell zurechenbarer Vorteil** für das beitragsbelastende Grundstück verbunden ist.
- Ob die herangezogenen Grundstücke einen **konkret zurechenbaren Vorteil** von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben, hängt nicht von der politischen Zuordnung eines Gebietes, sondern vor allem von den **tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten** ab.



➤ Kriterien der tatsächlichen Gegebenheiten

- Größe des Gebietes
- Existenz eines zusammenhängenden bebauten Gebietes
- Topographie, z. B. Bahnanlagen, Flüsse, größere Straßen
- Typische tatsächliche Straßennutzung

➤ Beachte:

- Gebiete innerhalb einer Abrechnungseinheit mit gravierenden **strukturell unterschiedlichem Straßenausbauaufwand (insb. Gewerbegebiete)** dürfen grds. nicht in einer einzigen einheitlichen öffentlichen Einrichtung von Anbausträßen zusammengeschlossen werden (Gebot der Belastungsgleichheit)
- Ein **funktionaler Zusammenhang** der Straßen innerhalb der einheitlichen öffentlichen Einrichtung von Anbausträßen ist nicht erforderlich.



## Abrechnungsgebiet / Abrechnungseinheit

caspers mock

Anwälte

- Satzungsregelung
- Sämtliche zum Anbau bestimmte Verkehrsanlagen des gesamten Gebietes
  - Öffentliche Verkehrsanlage (Widmung)
  - zum Anbau bestimmt (keine Außenbereichsstraße und Wirtschaftswege)
  - endgültig hergestellte Straßen (keine halbfertigen oder provisorischen Straßen)

oder

- einzelne, voneinander abgrenzbare Gebietsteile (z.B. Stadtteile)



## Abgrenzung zwischen Ausbau und Unterhaltung / Instandsetzung

caspers mock

Anwälte

### **Achtung: neuer § 10 a Abs. 1 S. 4 und 5:**

Ein räumlicher Zusammenhang wird in der Regel nicht durch Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß oder topographischer Merkmale wie Flüsse, Bahnanlagen oder klassifizierten Straßen, die ohne großen Aufwand überquert werden können, aufgehoben. Eine einheitliche öffentliche Einrichtung kann auch eine einzelne Verkehrsanlage sein, wenn dies zur Abgeltung des Vorteils im Einzelfall unabweisbar ist.

Gesetzesbegründung:

*„Zudem wird der räumliche Zusammenhang durch Außenbereichsfläche, die nur einen untergeordneten Teil des Gemeinde- oder Ortsteilgebietes einnehmen und sich je nach örtlichen Gegebenheiten auch über eine Entfernung von mehreren hundert Metern erstrecken können [...] rglm. nicht aufgehoben.“*

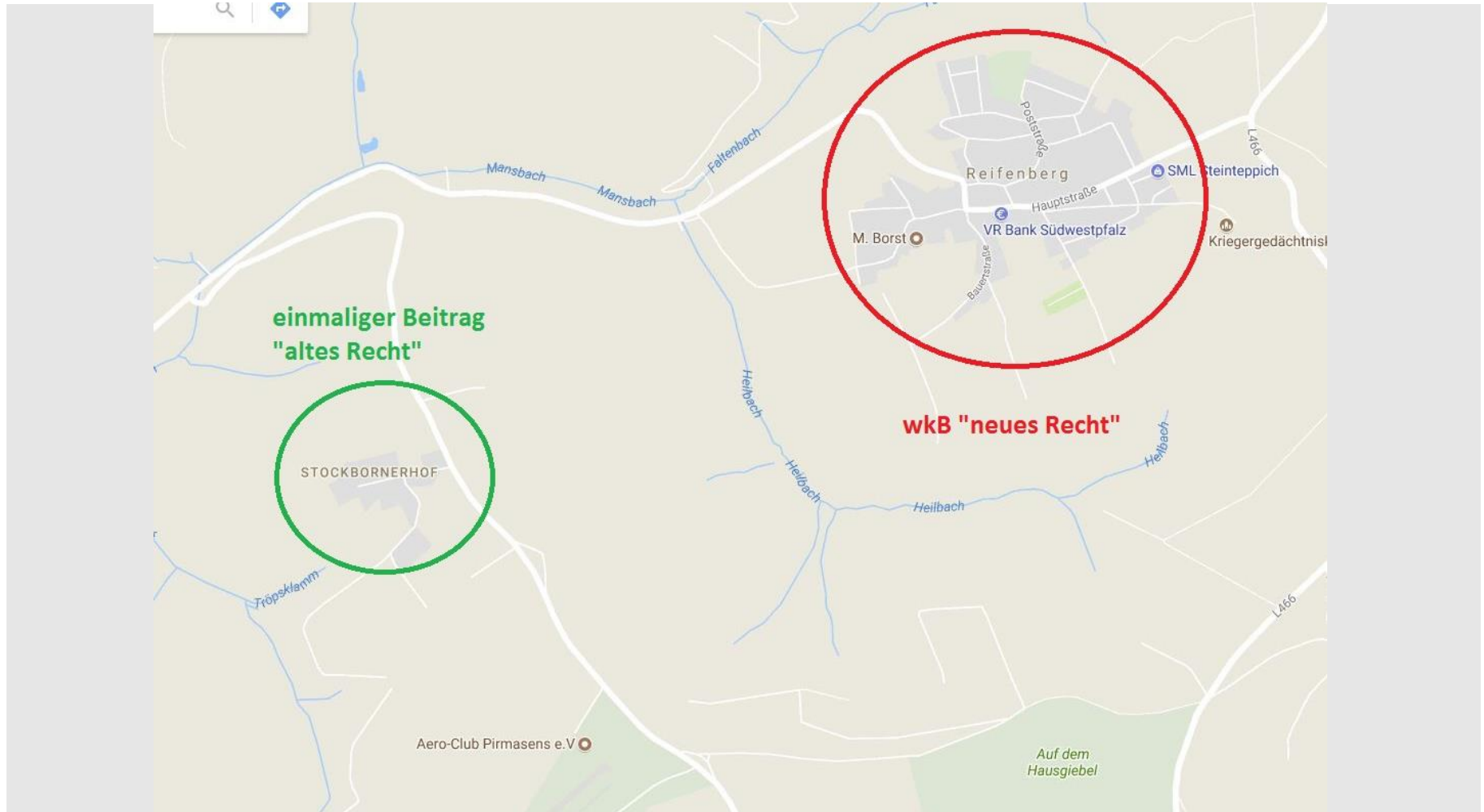




# Vorschlag: wkB Ortslage und Stockborner Hof



Anwälte







### § 10 a Abs. 5 KAG:

- Durch Satzungen können die Städte/Gemeinden Überleitungsregelungen für die Fälle, in denen Erschließungsbeiträge, Ausbaubeiträge oder Ausgleichsbeträge nach dem Baugesetzbuch oder Kosten der erstmaligen Herstellung aufgrund von Verträgen zu leisten sind, treffen. (...)
- Die Höchstdauer der Verschonung beträgt 20 Jahre seit Entstehung des Beitragsanspruchs.
- Die Verschonung sollte in einer eigenen Satzung festgelegt werden ( § 22 GemO)



## Gemeindeanteil

caspers mock

Anwälte

- Der Gemeindeanteil ist für **jedes** Abrechnungsgebiet festzulegen. Die Gemeindeanteile müssen in der Satzung verankert werden.
- Der Anteil muss dem Verkehrsaufkommen entsprechen, dass nicht dem Beitragsschuldner zuzurechnen ist und beträgt mind. **20 v.H.**
- Der Gemeindeanteil hat einen Ermessensspielraum von **+/- 5%**.

### Beachte:

Bildung eines **Mischsatzes ist nach** OVG RLP, Urteil vom 09.09.2015 unzulässig. Man hat klargestellt, dass die Abrechnungseinheit als solche eine Verkehrsanlage ist und deshalb auch nur einmal der Verkehr zu bewerten ist. Der Mischsatz führt zu einem erhöhten Gemeindeanteil, dies könnte zu einem Vermögensschaden führen.

### Beachte:

Der Fahrzeugverkehr auf klassifizierten Straßen wird bei der Beurteilung nicht berücksichtigt.