



Ausführungen und Anmerkungen zu Straßenausbaubeiträgen in der Gemeinde Wentorf bei Hamburg

Inhaltsverzeichnis:

1.	Straßenausbaubeiträge
2.	Rechtsgrundlagen
3.	beitragsfähige Maßnahmen Abgrenzung zu Straßenunterhaltung
4.	beitragsfähiger Aufwand
4.1	Ermittlung Anliegeranteil
4.2	Gemeindeanteil
4.3	Anliegeranteil
4.4	Straßentypen
5.	Berechnung und Verteilung
5.1	Grundlagen der Berechnung
5.2	Berechnung der Beitragsfläche
5.3	mehrfach erschlossene Grundstücke
5.4	Kostenspaltung / Abschnittsbildung
6.	Planungen
7.	Technischer Zustand
7.1	Straßen
7.2	Gehwege
8.	Besonderheiten / weitere Beispiele
8.1	Zuordnung
8.2	Berechnungsbeispiele
9.	Finanzierung
10.	Ausblick

1, Straßenausbaubeiträge

Der Straßenausbaubeitrag ist ein Ausgleich für Aufwendungen, welche Gemeinden und Kommunen für die grundhafte Erneuerung, Verbesserung oder Erweiterung ihrer Verkehrsanlagen ausgeben, sofern dem Grundstückseigentümer durch diese Herstellungsarbeiten ein Sondervorteil erwächst. Dieser "besondere" oder "wirtschaftliche" Vorteil hat aber i.d.R. nichts mit Vor- und/oder Nachteilen im umgangssprachlichen Sinne zu tun, sondern ist allein ein Rechtsbegriff. So kann die Bedingung für das Vorliegen eines Sondervorteils im gesetzlichen Sinne sehr wohl auch dann erfüllt sein, wenn sich für die betreffenden Grundstücke nach der grundhaften Erneuerung der Verkehrsanlage überhaupt kein Wertzuwachs oder eine Verbesserung der Lebenssituation ergibt. Der straßenbaubeitragsrechtlich maßgebende Sondervorteil wird durch zwei Merkmale entscheidend geprägt:

a)

zum einen durch die **spezifische Nähe** des Grundstückes zur ausgebauten Anlage/Einrichtung, wie sie bei Anliegergrundstücken grundsätzlich gegeben ist,

b)

zum anderen durch eine vorteilsrelevante **Inanspruchnahmefähigkeit**, d.h. alle Grundstücke gehören zum Kreis der erschlossenen Grundstücke i.S.d. Straßenausbaubeitragsrechts, denen die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Einrichtung besondere Vorteile bietet, ohne dass es auf die im Verhältnis zu anderen anliegenden Grundstücken geringere tatsächliche Nutzung/Nutzungsmöglichkeit ankommt. Dabei wird nicht auf die Art der Erreichbarkeit des Grundstückes abgestellt, z.B. reicht die Möglichkeit des Betretens, für ein zu Wohnzwecken genutztes Grundstück, aus. Eine tatsächliche Inanspruchnahme muss nicht vorliegen. Dies wird von den Beitragspflichtigen oft als 'ungerecht' empfunden, ist jedoch der Tatsache geschuldet, dass die Kommunen ihrer gesetzlichen Verkehrssicherungspflicht in Zusammenwirken mit einer sparsamen Haushaltsführung nachzukommen haben und gleichzeitig das Grundgesetz der Bundesrepublik den Grundstückseigentümer dazu verpflichtet, den Gemeinden und Kommunen einen bestimmten Teil des kommunalen Straßenherstellungsaufwands zu ersetzen. Weiterhin bleibt aber die Straßeninstandhaltung für den Grundstückseigentümer beitragsfrei.

2. Rechtsgrundlagen

In fast allen Bundesländern Deutschlands gibt es Kommunalabgabengesetze/KAGs. Hinzu kommt die Abgabenordnung des Bundes. In diesen Gesetzen sind die Abgaben geregelt, welche entweder alle Bürger des Bundeslandes oder aber bestimmte Gruppen von Bürgern zu zahlen haben. Werden Verkehrsanlagen (i.d.R. sind dies Straßen, Wege und Plätze einschl. Fußgängerstraßen und Wohnwege, aber auch Wirtschaftswege) grundhaft erneuert, verbessert, erweitert oder umgebaut, enthalten diese KAGs regelmäßig für Grundstückseigentümer, Erbbauberechtigte oder andere Nutzungsberechtigte eines Grundstückes die Pflicht zur Zahlung von Ausbaubeiträgen, sofern diese Verkehrsanlagen den betreffenden Grundstücken eine bestimmte Art von Vorteil vermitteln und die Anlagen durch diese Grundstücke in Anspruch genommen werden können. Unabhängig davon, ob diese Grundstücke bereits an einer anderen öffentlichen Verkehrsanlage anliegen, werden i.d.R. prozentuale Anteile der Aufwendungen auf die betreffenden Grundstücke umgelegt und sind von den Grundstückseigentümern, Erbbau- oder anders Nutzungsberechtigten zu zahlen. Rechtsgrundlage der Erhebung dieser sog. Straßen(aus)baubeiträge sind neben den KAGs die jeweiligen Satzungen der Gemeinden oder Kommunen.

§ 4 GO Satzungen

(1) Die Gemeinden können ihre Angelegenheiten durch Satzungen regeln, soweit die Gesetze nichts anderes bestimmen ...

§ 76 GO

Grundsätze der Finanzmittelbeschaffung

(1) Die Gemeinde erhebt Abgaben nach den gesetzlichen Vorschriften.

(2) Sie hat die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Finanzmittel

1. aus Entgelten für ihre Leistungen,

2. im Übrigen aus Steuern

zu beschaffen, soweit die sonstigen Finanzmittel nicht ausreichen....

§ 8 KAG Beiträge

(1) Beiträge zur Deckung des Aufwandes für die Herstellung, den Ausbau und Umbau sowie die Erneuerung der notwendigen öffentlichen Einrichtungen sind nach festen Verteilungsmaßstäben von denjenigen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern, zur Nutzung von Grundstücken dinglich Berechtigten und Gewerbetreibenden zu erheben, denen hierdurch Vorteile erwachsen. Die Beiträge sind nach den Vorteilen zu bemessen. Bei Straßenbaumaßnahmen tragen die Beitragsberechtigten mindestens fünfzehn vom Hundert des Aufwandes. Tiefenmäßige Begrenzungen sind zulässig....

Straßenbaubeitragssatzung der Gemeinde Wentorf § 1 Allgemeines

Zur Deckung des Aufwandes für die Herstellung, den Ausbau, die Erneuerung und den Umbau

a) von vorhandenen Ortsstraßen im Sinne des § 242 BauGB,

b) von nach den §§ 127 ff. BauGB erstmalig hergestellten Straßen, Wegen und Plätzen und

c) von nicht zum Anbau bestimmten Straßen, Wegen und Plätzen

als öffentliche Einrichtung erhebt die Gemeinde Beiträge von den Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern oder an deren Stelle von den zur Nutzung an diesen Grundstücken dinglich Berechtigten, denen die Herstellung, der Ausbau, die Erneuerung und der Umbau Vorteile bringt....

Siehe auch:

www.wentorf.de/media/custom/1775_347_1.PDF?1338468863

Nach Einführung des KAG im Jahr 1970 hat die Gemeinde am 16.03.1971 zunächst die 1. Satzung mit den Beitragssätzen für Anlieger-/Haupterschließungs-/Hauptverkehrsstraße entsprechend 75/50/25 von Hundert der beitragsfähigen Kosten erlassen.

In den vergangenen Jahren hat das Innenministerium darüber hinaus Regelungen und Klarstellungen zur Anwendung des § 8 KAG sowie § 76 GO erlassen:

- 10/2009 Klarstellung der Pflicht zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen aufgrund des § 76 GO (Vorrang der Beitragserhebung vor Steuerfinanzierung) sowie Pflicht zum Erlass einer Straßenbaubeitragssatzung. Der Verzicht auf den Erlass einer entsprechenden Satzung stelle eine Verletzung der Vermögensbetreuungspflicht dar, der eine entsprechende Bestrafung des Bürgermeisters und Gemeindevertretern nach sich ziehen könne. (Urteil des OLG Naumburg vom 18.07.2007 – Az. 2Ss 188/07 – Strafbarmachung wg. Untreue nach § 266 StGB).
- 15.05.12 Durch Gesetz zur Änderung des § 76 Abs. 2 GO und des KAG bestand keine Rechtspflicht zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen mehr. Gleichzeitig ist das KAG dahingehend geändert worden, dass die Gemeinde mind. 15 vom Hundert des Aufwandes trägt (§ 8 Abs. 1 S. 3 KAG). Die Gemeinde hatte bis dato mind. 10 vom Hundert des Aufwandes zu tragen.

Des Weiteren wurde durch Einführung des § 8a KAG die Möglichkeit zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen eröffnet (welche jedoch mit Beschluss des Liegenschaftsausschusses vom 07.02.13 in Wentorf keine Anwendung findet). Abgesehen von den praktischen Schwierigkeiten bei der Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen, bestehen nicht unerhebliche verfassungsrechtliche Bedenken gegen eine solche Regelung, da diese möglicherweise als „Steuer“ anzusehen sind, die nicht durch die Gemeinde erhoben werden können. Eine Klärung durch das BVerfG steht dazu noch aus.

- 09.01.13 Der ursprünglich eingefügte Satz 2 im § 76 Abs. 2 GO (...keine Rechtspflicht zur Erhebung...) wurde durch Gesetz zur Änderung des KAG und der GO am 30.11.12 wiederum gestrichen. Das Innenministerium stellt zudem im Erlass klar, dass die Kommunen i.R. der kommunalen Selbstverwaltung eigenverantwortlich die Finanzierung der Straßenbaumaßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und rechtlich Zulässigen zu regeln haben.

Die Verfassungsmäßigkeit zum Erlass der gemeindlichen Straßenausbaubeitragssatzung und nachfolgend der Erhebung von Straßenbaubeiträgen ist im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens mit Urteil der OVG Schleswig vom 19.05.2010 (Az: 2 KN 2/09) zweifelsfrei klargestellt worden. Das Urteil stellt u.a. dar, dass die Gemeinden die zur ordnungsgemäßen Erfüllung ihrer Aufgaben notwendigen Mittel aus eigenen Einnahmen aufzubringen haben (§ 3a S. 2 GO). Eine entsprechende Verfassungsbeschwerde dazu wurde aus Rechtsgründen verworfen.

Damit steht fest, dass die Gemeinde Wentorf nicht nur berechtigt ist, sondern auch zwingend dazu verpflichtet ist, Ausbaubeiträge zu erheben. Der Gemeinde steht lediglich insofern ein Spielraum im Hinblick auf die prozentuale Beteiligung der Anlieger zu (dazu s.u.).

3. Beitragsfähige Maßnahmen/Abgrenzung zur Straßenunterhaltung

Beitragsfähige Maßnahmen sind alle straßenbaulichen Maßnahmen, die zu einer Herstellung, Anschaffung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung einer Verkehrsanlage oder deren selbstständiger Teile (z. B. Fahrbahn, Gehbahn, Radbahn, Oberflächenentwässerung, Straßenbeleuchtung) führen.

• Herstellung/Anschaffung

Die (erstmalige) Herstellung und die Anschaffung einer beitragsfähigen Verkehrsanlage lösen im Regelfall Beitragspflichten nach dem Baugesetzbuch aus (Erschließungsbeitragspflichten). Bei der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen spielen diese Merkmale nur eine Rolle, wenn es sich bei der hergestellten oder angeschafften Verkehrsanlage nicht um eine Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Baugesetzbuch handelt (z. B. Wirtschaftswege).

• Erweiterung

Unter Erweiterung einer Verkehrsanlage ist das Verbreitern vorhandener Teileinrichtungen oder das Verbreitern der Verkehrsanlage insgesamt durch Inanspruchnahme zusätzlicher, vorher nicht dem Verkehr dienenden Flächen, zu verstehen. Beitragsfähige Erweiterungen können z. B. sein:

eine Verbreiterung der Gehwege oder der Fahrbahn oder eine Verbreiterung der Straße um eine Parkspur für den Anliegerverkehr, die Neuanlage von Geh- und Radwegen sowie Parkstreifen, das Anlegen eines Grünstreifens zwischen Gehweg und Fahrbahn, die Weiterführung von Geh- und Radwegen auf Teilstrecken, auf denen sie bisher noch nicht vorhanden waren.

• Verbesserung

Im Straßenausbaubeitragsrecht hat der Begriff „Verbesserung“ eine verkehrstechnische Bedeutung, d.h., eine über die bloße Unterhaltung oder Reparatur - die keinerlei Beitragspflichten auslösen - einer Verkehrsanlage hinausgehende Verbesserung liegt vor, wenn sich der Zustand der Verkehrsanlage nach dem Ausbau in irgendeiner Hinsicht (z. B. räumliche Ausdehnung, funktionale Aufteilung der Gesamtfläche, Art der Befestigung) von ihrem ursprünglichen Zustand in einer Weise unterscheidet, die positiven Einfluss auf ihre Benutzbarkeit hat. Die Verbesserung muss sich auf die vorgesehene Funktion der Verkehrsanlage beziehen und sie kann schon vor Ablauf der normalen Nutzungszeit einer Verkehrsanlage erfolgen. Bei Verkehrsanlagen, deren Funktion die Bewältigung von Fußgänger- und Fahrzeugverkehr ist, muss der „verbesserte“ Zustand diesen benannten Verkehr leichter, flüssiger, gefahrloser und geräuschloser machen.

Eine „Verbesserung“ ist z. B. gegeben

- bei einer Funktionsänderung einer „normalen“ Geschäftsstraße/Wohnstraße in eine Fußgängerzone/verkehrsberuhigte Wohnstraße,
- bei Ergänzung und Verstärkung des Unterbaus mit einer Frostschutzschicht,
- bei der Asphaltierung einer vormals geschotterten Fahrbahn,
- bei Maßnahmen, die einen schnelleren Ablauf des Oberflächenwassers der Straßen bieten,
- bei Maßnahmen an der Beleuchtungseinrichtung, die eine bessere Ausleuchtung der Verkehrsanlage ermöglichen,
- bei der Schaffung von zusätzlichen Teileinrichtungen, wie z. B. Radweg, Parkstreifen, Gehweg, im bestehenden Verkehrsraum,
- bei Ersetzen einer „alten“ Fahrbahnbefestigung z. B. Kopfsteinpflaster durch eine bituminöse Befestigung)

• Erneuerung

Der mit der Erneuerung verursachte Aufwand stellt Aufwand im Sinne der Neuherstellung einer Verkehrsanlage dar. Hierbei wird eine abgenutzte Anlage durch eine neue Anlage gleicher Ausdehnung und Ausbauqualität ersetzt; dies aber unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts. Eine solche Ausbaumaßnahme ist grundsätzlich dann beitragsfähig, wenn sie nach Ablauf der üblichen Nutzungsdauer von 20 bis 25 Jahren erfolgt ist.

Im Gegensatz zum Straßenausbau umfasst der Begriff Straßenunterhaltung zunächst alle Maßnahmen zusammen, die notwendig sind, um Straßen, Straßenausstattungen und verkehrstechnische Anlagen, sowie Straßenentwässerung und straßenbegleitende Grünflächen zu warten, zu pflegen und dauerhaft instand zu halten (Straßenbaulast). Dabei kommen insbesondere in Betracht:

- bauliche Unterhaltung im Rahmen der Straßensanierung,
- Grünpflege,
- Warten und Instandhalten der Straßenausstattung,
- Reinigung,
- Winterdienst,
- Schadensbehebung nach Unfällen und
- Streckenkontrolle.

Insofern haben alle Maßnahmen der Straßenunterhaltung direkt oder indirekt das Ziel, die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss sicher zu stellen und zu verbessern.

4. Beitragsfähiger Aufwand / Anliegerbeiträge

4.1 Ermittlung des Anliegeranteils

	Gesamtaufwand für die Maßnahme
abzüglich	nicht beitragsfähiger Aufwand
ergibt	beitragsfähiger Aufwand
abzüglich	Gemeindeanteil
ergibt	Anliegeranteil

Berücksichtigung von möglichen Zuschüssen Dritter (z. B. Fördermittel):

a.)
zur Deckung des Gemeindeanteils

	beitragsfähiger Aufwand
abzüglich	Anliegeranteil
ergibt	Gemeindeanteil
abzüglich	Zuschuss Dritter
ergibt	(Rest-)Gemeindeanteil

b.)

zur Deckung des Gemeinde- und Anliegeranteils

	beitragsfähiger Aufwand
abzüglich	Zuschuss Dritter
ergibt	beitragsfähiger (Rest-)Aufwand
abzüglich	Gemeindeanteil
ergibt	Anliegeranteil

4.2 Gemeindeanteil

Ein Teil des beitragsfähigen Aufwandes verbleibt als Gemeindeanteil bei der Gemeinde Wentorf. Sie trägt zur Abgeltung des öffentlichen Interesses den Gemeindeanteil des Aufwandes, der auf die Inanspruchnahme der Einrichtungen durch die Allgemeinheit entfällt, sowie die nicht beitragsfähigen Kosten, die ebenfalls von der Allgemeinheit, mithin den übrigen Bürgerinnen und Bürgern aus Wentorf, getragen werden.

4.3 Anliegeranteil

Der Anliegeranteil am beitragsfähigen Aufwand beträgt je nach Straßentyp in der Gemeinde Wentorf zwischen 10 v. H. bis 53 v. H. des jeweils eine bestimmte Teileinrichtung betreffenden Aufwandes. Der Anliegeranteil ist für die einzelnen Straßentypen und innerhalb dieser nach Teileinrichtungen unterschiedlich hoch bemessen. Dabei sieht das KAG lediglich vor, dass der Gemeindeanteil 15 von Hundert zu betragen hat. Davon ist die bspw. Gemeinde gerade bei Anliegerstraßen deutlich abgewichen.

Bereits im Klageverfahren vor dem OVG Schleswig hatte der Vorsitzende des entscheidenden Senats darauf hingewiesen, dass dieser Anteil der Gemeinde deutlich von den üblichen höheren Anteilen abweiche und der Senat dazu eher keine Ausführungen machen wolle. Ansonsten wird an dieser Stelle auf die Festsetzungen in § 4 der Beitragssatzung verwiesen, da aufgrund der Komplexität der Vorteilsregelung und des Gemeindeanteil eine tiefere Betrachtung den Rahmen dieser Vorlage sprengen würde.

4.4 Straßentypen

Straßen haben innerhalb des Gemeindegebietes eine unterschiedliche Verkehrsbedeutung. Eine Anliegerstraße etwa vermittelt den anliegenden Grundstückseigentümern im Verhältnis zur Allgemeinheit mehr Vorteile als z. B. eine Innerortsstraße.

• Anliegerstraße (z.B. Straße Am Mühlenteich)

Eine Anliegerstraße ist eine öffentliche Verkehrsanlage, die überwiegend dem Zu- und Abgangsverkehr (sog. Ziel- und Quellverkehr) der angrenzenden oder der durch private Zuwegung mit ihr verbundenen Grundstücke dient. Dieser Ziel- und Quellverkehr ist nicht nur in Bezug auf Kraftfahrzeuge erheblich, sondern hinsichtlich aller Formen des Verkehrs, also beispielsweise auch in Bezug auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr, denn die Straße dient auch diesen Verkehrsformen. Wenn der so umschriebene Anliegerverkehr insgesamt überwiegt, also mehr als 50 % ausmacht, handelt es sich um eine Anliegerstraße.

• HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßE / INNERORTSSTRAßE (z.B. Friedrichsruher Weg)

Eine Innerortsstraße ist eine öffentliche Verkehrsanlage mit starkem innerörtlichen Verkehr. Sie dient der Erschließung von Grundstücken und gleichzeitig dem Verkehr innerhalb von

Baugebieten und innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen. Ein wichtiges Merkmal einer Innerortsstraße ist u. a. die Verbindungsfunktion von Ortsteilen innerhalb des Stadtgebietes; sie dient vorrangig der Leitung des Verkehrs innerhalb der Gemeinde.

- **Hauptverkehrsstraße / Durchgangsstraße (z.B. Berliner Landstraße)**

Eine Durchgangsstraße ist eine öffentliche Verkehrsanlage, die überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dient. Sie hat somit vorrangig die Aufgabe, den Verkehr durch die Stadt zu leiten. Dafür können insbesondere die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen dienen.

Darüber hinaus gibt es noch:

- **Ortsverbindungsstraße**

Eine Ortsverbindungsstraße ist eine öffentliche Verkehrsanlage, die außerhalb von Baugebieten oder von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen liegt.

- **Fußgängerzone**

Eine Fußgängerzone dient in ihrer gesamten Ausdehnung ausschließlich dem Fußgängerverkehr, auch wenn eine zeitlich begrenzte Benutzung für den Anliegerverkehr mit Kraftfahrzeugen möglich ist.

- **Wirtschaftsweg**

Ein Wirtschaftsweg ist eine Verkehrsanlage, die in erster Linie zur Benutzung durch die Eigentümer der anliegenden land- und forstwirtschaftlichen Grundstücke bestimmt ist und die regelmäßig in erster Linie von diesem Personenkreis bzw. deren Pächter benutzt wird.

5. Berechnung und Verteilung

In der Regel sind alle an der Verkehrsanlage direkt anliegenden Grundstücke sowie Grundstücke, die durch eine Zuwegung mit der Verkehrsanlage verbunden sind (so- genanntes Hinterliegergrundstück) beitragspflichtig. Beitragspflichtige Grundstücke, die im Eigentum der Gemeinde Wentorf stehen, werden ebenfalls mit Straßenausbaubeiträgen belastet. Der Beitrag ist eine grundstücksbezogene Last.

5.1 Grundlagen der Beitragsberechnung sind:

- die Grundstücksfläche,
- die Art der Nutzung und
- das Maß der Nutzung.

Die **Grundstücksfläche** wird grundsätzlich anhand der im Grundbuch für das Grundstück (Flurstück) eingetragenen Fläche bestimmt. Sind im Grundbuch unter einer Grundbuchblattnummer mehrere Flurstücke unter einer laufenden Nummer eingetragen, so gelten diese Flurstücke als ein Grundstück. Bei Grundstücken, auf denen unterschiedliche Nutzungen zulässig sind oder stattfinden, können Teilflächen entsprechend der Nutzung gebildet werden. (z. B. Grundstücke, die sowohl im Innenbereich als auch im Außenbereich liegen)

Art und Maß der Nutzung

Die Art und das Maß der Nutzung des Grundstückes bestimmen den Nutzungsfaktor. Die Ermittlung dieser Nutzungen erfolgt entsprechend den Festsetzungen eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes (§ 30 BauGB) oder sofern kein Bebauungsplan vorliegt, auf Grund der tatsächlichen Gegebenheiten (§§ 34 und 35 BauGB).

Arten der Nutzung

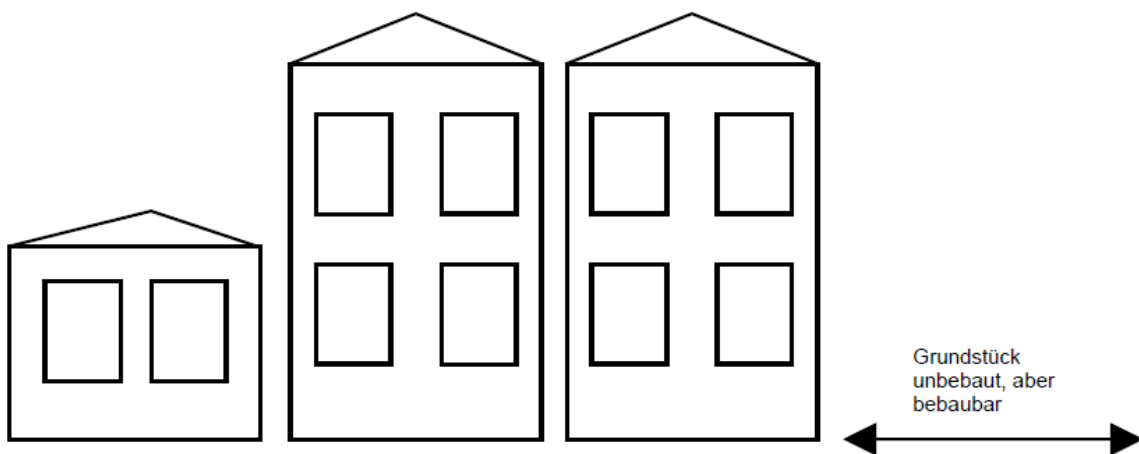
- reine Wohnnutzung
- nicht überwiegend gewerbliche Nutzung
- überwiegend gewerbliche Nutzung
- gewerbliche Nutzung

Das **Maß der Nutzung** ergibt sich bei bebauten Grundstücken aus der Anzahl der zulässigen bzw. tatsächlich vorhandenen Vollgeschosse. Bei unbebauten, aber bebaubaren Grundstücken wird von der zulässigen Vollgeschossanzahl bzw. von der überwiegenden Vollgeschossanzahl der Nachbarbebauung ausgegangen.

Beispiel:

Überwiegende Vollgeschossanzahl der Nachbarbebauung: 2 Vollgeschosse

Daraus folgt Maß der Nutzung für das unbebaute Grundstück: 2 Vollgeschosse

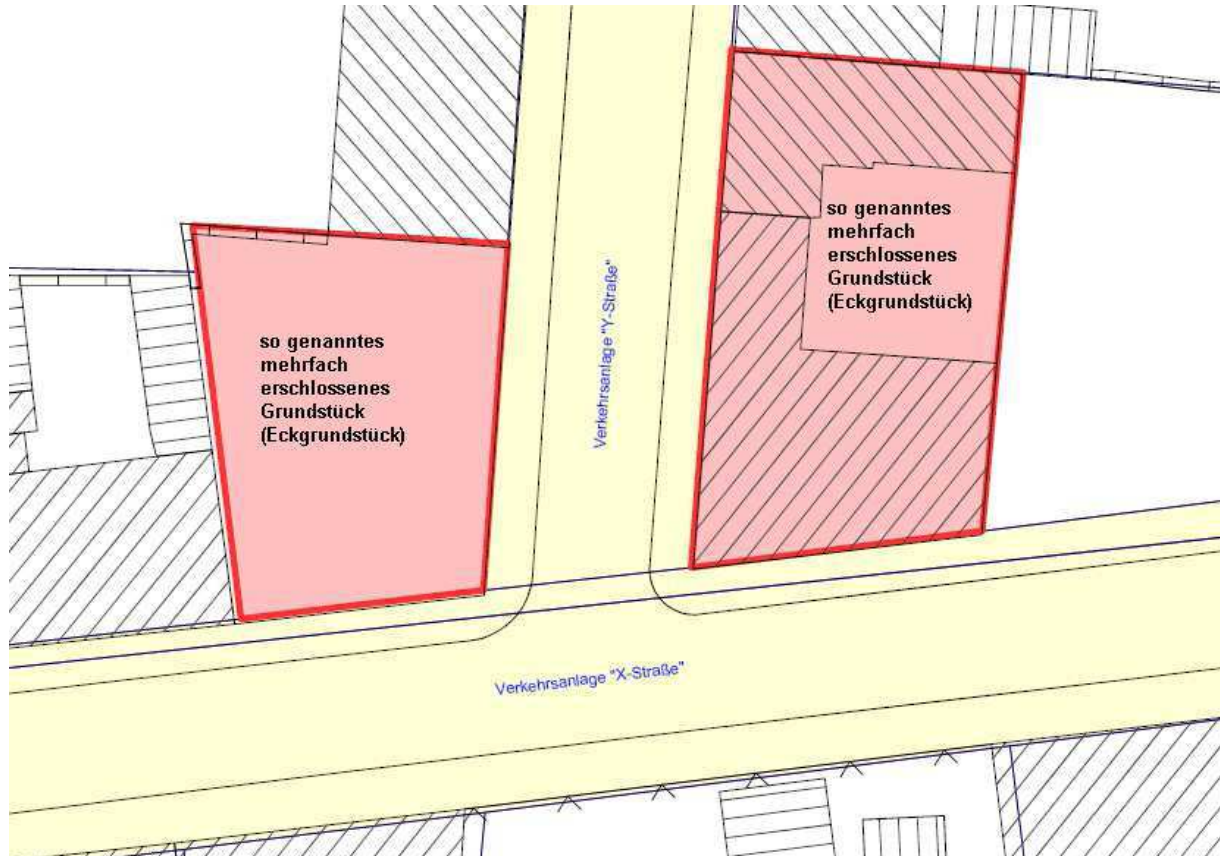


Ermittlung der Anzahl der vorhandenen Vollgeschosse

Zur Ermittlung der Anzahl der vorhandenen Vollgeschosse ist gemäß § 6 Abs. 3, vorletzter Satz der Beitragssatzung die Begriffsbestimmung aus der Landesbauordnung S.-H. anzuwenden. Nach § 2 Abs. 7 Satz 1 LBO gelten Geschosse als Vollgeschosse, wenn sie über mindestens drei Viertel ihrer Grundfläche eine Höhe von Mindestens 2,30 m haben (und mindestens 1,40 m über die festgelegte Geländeoberfläche hinausragen).

Skizze zur Verdeutlichung des §:2 Abs. 7 Satz 1 LBO

5.3 mehrfach erschlossene Grundstücke



Ist ein Grundstück durch zwei oder mehrere Verkehrsanlagen erschlossen, wird der ermittelte Straßenausbaubeitrag für jede beitragsfähig ausgebaute Verkehrsanlage nur zu zwei Dritteln erhoben (so genannte Eckgrundstücksvergünstigung). Die Eckgrundstücksvergünstigung wird nur gewährt, soweit die Gemeinde für beide Straßen Trägerin der Straßenbaulast ist (§ 4 Abs. 5 d.S.). Die Ermäßigung führt nicht zu einer Mehrbelastung der übrigen beitragspflichtigen Grundstücke, sondern wird durch die Gemeinde getragen.

5.4 Kostenspaltung und Abschnittsbildung

Die Gemeinde Wentorf bei Hamburg kann im Rahmen einer Kostenspaltung nach § 8 d.S. einen Straßenausbaubeitrag gesondert erheben für:

1. die Fahrbahn einschließlich der Park- und Abstellflächen, der Rinnen- und Randsteine sowie der Bushaltebuchten,
2. die Radwege,
3. die Gehwege,
4. die Beleuchtungseinrichtungen,
5. die Straßenentwässerung,
6. die Möblierung von Straßen-, Wege- und Platzkörpern
7. die kombinierten Geh- und Radwege und
8. die Mischflächen.

Aufwendungen für den Grunderwerb, die Freilegung und das Straßenbegleitgrün werden den Teilanlagen entsprechend zugeordnet. Unbefestigte Rand- und Grünstreifen sowie Bö-

schungen, Schutz- und Stützmauern gehören jeweils zu den unmittelbar angrenzenden Teilanlagen.

Außerdem kann für den beitragsfähigen Ausbau eines selbstständig nutzbaren **Abschnitts** einer Verkehrsanlage ein Straßenausbaubeitrag erhoben werden (§ 5 Abs. 2 d.S.). Abschnitt einer Verkehrsanlage ist eine Teilstrecke, die eine gewisse selbstständige Bedeutung als Verkehrsanlage aufweist und durch äußere, in den tatsächlichen Verhältnissen begründete, örtlich erkennbare Merkmale oder durch rechtliche Gesichtspunkte (z. B. B-Plan) begrenzt ist. Voraussetzung für die Abrechnung des Abschnittes ist, dass der Abschnitt auf seiner gesamten Länge und in allen seinen vorhandenen Teileinrichtungen vollständig ausgebaut wurde, sowie die Gemeindevertretung die **Abschnittsbildung** beschlossen hat.

6. Planungen:

Der Liegenschaftsausschuss hat in seiner Sitzung am 09.06.11 beschlossen, ab dem Haushaltsjahr 2012 jährlich 500.000 € für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen bereitzustellen. Dementsprechend wurden in der Sitzung am 04.12.12 nachstehende Ausbaumaßnahmen beschlossen:

2014 Tubben

2015 Friedrichlsruher Weg

Hohler Weg / An der Bergkoppel

Darüber hinaus sind u.a. die Straßen „Bergedorfer Weg“ sowie „Höppnerallee“ in die mittelfristigen Ausbauplanungen aufzunehmen.

Maßnahme	Haushaltsjahr	Planungskosten	geschätzte Baukosten
Tubben	2014	10.000	280.000 €
Hohler Weg/ An der Bergkoppel	2014	96.200 €	
	2015		687.000 €
Friedrichlsruher Weg	2014	84.400 €	
	2015		603.000 €
Bergedorfer Weg (einschl. Marienburgstr. / Am Haidberg/ Untere Bahnstr. bis Zu- lauf Bille	2016	223.300 €	
	2017/18		1.594.400 €
Höppnerallee		105.300 €	
			754.700 €

Der Regenwasserkanal Friedrichruher Weg ist kameratechnisch untersucht und überwiegend in gutem Zustand. Kleinere Maßnahmen sind nicht ausgeschlossen.

Die vorgenannten Kostenschätzungen beinhalten nur den Straßenbau. Die Kosten für den Regenwasserkanal in den Straßen Hohler Weg/ An der Bergkoppel sind erst nach der Zustandsbewertung sowie hydraulischen Berechnung abzuschätzen.

Für die Dimensionierung des erforderlichen Regenwasserkanales im Bergedorfer Weg ist ein Regenwasserbeseitigungskonzept zu erstellen, da diese Leitung eine Vielzahl von oberliegenden Einzugsgebieten aufnehmen muss. Hierfür sind bereits Haushaltsmittel für das Jahr 2014 eingeplant.

Die oben dargestellten 1,6 Mio.€ + 223 T€ Planung befassen sich nur mit dem Oberbau. Nach Vorliegen des Regenwasserkonzeptes in 2014 ist die Baukostenplanung für die Regenwasserleitung und Straßenentwässerung zu konkretisieren. Vorsichtige grobe Schätzungen lassen zusätzlich Kosten von ca. 1,5 – 2 Mio.€ erwarten.

7. Technischer Zustand der gemeindlichen Straßen und Gehwege

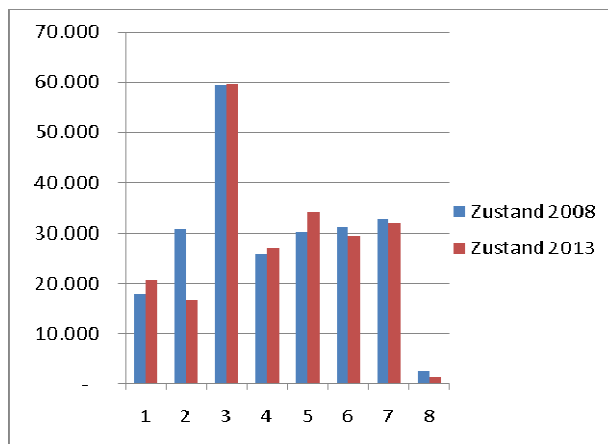
Bei der Bewertung der Zustandsentwicklung der Straßen und Gehwege wurde die Zustandsbewertung aus dem Jahr 2008 zugrunde gelegt. Hierbei wurde die Umwidmung der B 207, der Ausbau der Straße „Am Mühlenteich“ sowie die Unterhaltungsmaßnahmen der letzten Jahre berücksichtigt.

7.1 Straßen

Aus der nachfolgenden Zusammenstellung ist zu entnehmen, dass die Gemeinde die Straßenbaulast für aktuell rd. 38,8 km Straße trägt. Hiervon befinden sich 16,9% in einem sehr gutem, 54,7% in einem gutem und 28,4% in einem schlechten Bauzustand. Da die Berliner Landstraße bei der Umwidmung der B 207 in einem deutlich schlechterem Zustand als der Südring war, werden die Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen der letzten Jahre nicht deutlich sichtbar. Hierfür wurde vom Bund eine Ausgleichzahlung geleistet.

R

Zustand 2008					Zustand 2013				
ZK	m ²	m	%	%	ZK	m ²	m	%	%
1	17.696	3.100	7,7		1	20.740	3.700	9,4	
2	30.768	4.300	13,4	21,0	2	16.528	2.800	7,5	16,9
3	59.416	10.200	25,8		3	59.564	10.300	27,0	
4	25.774	4.400	11,2		4	27.027	4.700	12,2	
5	30.354	5.500	13,2	50,2	5	34.231	6.100	15,5	54,7
6	31.090	5.700	13,5		6	29.547	5.500	13,4	
7	32.640	6.400	14,2		7	31.882	5.700	14,4	
8	2.497	600	1,1	28,8	8	1.309	300	0,6	28,4
Summe	230.235,00	40.200	100,0			220.828	38.800	100,0	



Während die Straßen der Zustandsklasse 1 bis 5 mittels nachhaltiger Unterhaltungsmaßnahmen in Ihrem Zustand verbessert bzw. erhalten werden können, besteht diese Möglichkeit für die Straßen der Zustandsklasse 6 bis 8 nicht. Ursächlich hierfür ist der unzureichende Unterbau. Nachfolgende Straßen können wirtschaftlich nur durch die Herstellung eines klassifizierten Unterbaus mit frostfreier Gründung sowie einer funktionstüchtigen Straßenentwässerung in ihrem Bestand erhalten werden.

- Alter Frachtweg (Teilstück 100 m)
- Am Haidberg 350 m
- Am Redder 130 m
- Am Stadtpark 430 m
- An der Bergkoppel/Hohler Weg 750 m
- An der Hege 260 m
- An der Karlshöhe 200 m
- Augustastraße 200 m
- Bergedorfer Weg 1.100 m
- Billeweg (Teilstück 400 m)
- Flurstraße (Teilstück 300 m)
- Friedrichsruher Weg 800 m
- Gärtnerstraße 200 m
- Gorch-Fock-Straße 250 m
- Hochweg 280 m
- Höppnerallee 890 m
- Marienburgstraße 300 m
- Moorkoppel 370 m
- Ostlandstraße (Teilstück 230 m)
- Stadtparkterrasse 160 m
- Stadtparkwende 250 m
- Tubben 320 m
- Zollstraße (Teilstück 150 m)

7.2 Gehwege

Aktuell bewirtschaftet die Gemeinde rd. 43, 8 km befestigte Gehwege. Hinzu kommen noch rd. 4,3 km wassergebundene Gehwege, die regelmäßig durch den Betriebshof unterhalten werden müssen. Bei den befestigten Gehwegen befinden sich 25,5 % in einem sehr gutem, 43,1% in einem gutem und 31,4 % in einem schlechten Bauzustand. Ursächlich für die schlechten Zustandswerte sind einragende Baumwurzeln sowie der fehlende Unterbau.

Zustand 2008					Zustand 2013				
ZK	m²	m	%	%	ZK	m²	m	%	%
1	3.317	1.750	4,3		1	3.857	2.080	5,0	
2	15.449	7.690	20,0	24,3	2	15.987	8.035	20,5	25,5
3	32.405	18.793	41,9		3	32.405	18.793	41,6	
4	1.184	683	1,5	43,4	4	1.184	683	1,5	43,1
5	19.338	11.780	25,0		5	18.800	11.436	24,1	
6	5.492	2.744	7,1		6	5.492	2.744	7,1	
7	147	73	0,2	32,3	7	147	73	0,2	31,4
Summe	77.332	43.513	100,0			77.872	43.844	100,0	

Leichte Verbesserungen konnten im Vergleichszeitraum durch den Ausbau des Kreisverkehrs an der Berliner Landstraße und „Am Petersilienberg“ sowie durch den Ausbau der Straße „Am Mühlenteich“ und kleinerer Unterhaltungsarbeiten erreicht werden. Wie auch bei den Straßen lassen sich die Gehwege mit den schlechten Zustandswerten nur durch Ausbaumaßnahmen in ihrem Bestand erhalten.

Dies betrifft insbesondere die Gehwege in den Straßen:

- Am Petersilienberg
- An er Bergkoppel/Hohler Weg
- Flurstraße
- Friedrichsruher Weg
- Hochweg
- Reinbeker Weg
- Schanze

Da die wassergebundenen Gehwege jährlich unterhalten werden müssen und hiermit regelmäßig hohe Kosten entstehen, sollten auch diese in die Ausbauprogramme aufgenommen werden.

- Am Haidberg
- Am redder
- Augustastraße
- Bergedorfer Weg
- Gorch-Fock-Straße
- Golfstraße
- Tubben

8. Besonderheiten und weitere Beispiele

8.1 Zuordnung

Grundsätzlich gilt, dass die öffentliche Einrichtung im ausbaubeitragsrechtlichen Sinn immer die Straße in ihrer gesamten Ausdehnung ist (Kommentar Habermann / Arndt zu § 8 KAG Rd 131, 282). Für die Feststellung der räumlichen Ausdehnung der Einrichtung ist von einer natürlichen Betrachtungsweise auszugehen und ungeachtet einer wechselnden Straßenbezeichnung auf das äußere Erscheinungsbild eines Straßenzuges (z.B. Straßenführung, Straßenbreite, Straßenlänge, Straßenausstattung, Zahl der „erschlossenen“ Grundstücke), seine Verkehrsfunktion sowie vorhandene Abgrenzungen (z.B. Kreuzungen, Bahnübergänge oder platzartige Erweiterungen), die eine Verkehrsfläche augenfällig als ein eigenständiges Element des Straßennetzes erscheinen lassen, abzustellen. (u.a. OVG SH-Urteil v. 30.04.2003 – Az 2 LB 105/02).





Aus der Flurkarte allein wäre die räumliche Ausdehnung der Einrichtung (hier Straße: Friedrichsruher Weg) nicht eindeutig zu bestimmen. Derzeit nimmt ein Außenstehender die Straße „Friedrichsruher Weg“ -unabhängig vom Straßennamen - von der Straße „Achtern Höben“ bis zur Einmündung „Moorkoppel“ wahr. Dies liegt insbesondere daran, dass der Friedrichsruher Weg auf die Moorkoppel stumpf zuläuft, während die Straßenführung der Moorkoppel in den Friedrichsruher Weg (Pflasterabschnitt) durchgängig verläuft. Weiter sind unterschiedliche Oberflächenbefestigungen und Straßenbreiten vorhanden.

Sofern beim Ausbau des Friedrichsruher Weges keine Änderung der Straßenführung, u.a. durch Rückbau des Einmündungsbereiches etc. erfolgt, beginnt die Einrichtung in der Einmündung „Achtern Höben“ und endet in der Einmündung „Moorkoppel/Ecke Friedrichsruher Weg (Pflasterung)“.

8.2 Berechnungsbeispiele

reines Wohngrundstück

Grundstücksfläche aus Grundbuch:	1.000,00 m ²
Beitragspflichtige Grundstücksfläche	1.000,00 m ²
Anzahl der Vollgeschosse	2
Vollgeschossfaktor	1,3
Nutzungsfaktor für nicht überwiegendes Gewerbe	0,00
Nutzungsfaktor für überwiegendes Gewerbe	0,00
Nutzungsfaktor insgesamt	1,3
Summe	1,3
Beitragsfläche	1.300
Straßenausbaubeitrag bei 3,35 €/qm	4.355 €

(s. o.5.2)

gewerblich genutztes Grundstück

Grundstücksfläche aus Grundbuch	2.000 m ²
Beitragspflichtige Grundstücksfläche	2.000 m ²
Anzahl der Vollgeschosse	3
Vollgeschossfaktor	1,5
Nutzungsfaktor für überwiegendes Gewerbe	0,3
Nutzungsfaktor insgesamt	1,8
Summe	1,8
Beitragsfläche	3.600
Straßenausbaubeitrag bei 3,35 €/qm	12.060 €

mehrfach erschlossenes Wohngrundstück (Eckgrundstück)

Grundstücksfläche aus Grundbuch	1.000,00 m ²
Beitragspflichtige Grundstücksfläche	1.000,00 m ²
Anzahl der Vollgeschosse	2
Vollgeschossfaktor	1,3
Nutzungsfaktor für nicht überwiegendes Gewerbe	0,00
Nutzungsfaktor für überwiegendes Gewerbe	0,00
Nutzungsfaktor insgesamt	1,3
Beitragsfläche	1.300
Straßenausbaubeitrag bei 3,35 €/qm	4.355 €
abzüglich Eckgrundstücksvergünstigung	1.452 €
Straßenausbaubeitrag	2.903 €

9. Finanzierung

In der Sitzung des Liegenschaftsausschusses am 07.05.2013 zum Thema der Straßenbaumaßnahmen für die künftigen Jahre ist u.a. durch anwesenden Bürgerinnen und Bürgern der Hinweis auf die Finanzierbarkeit der Straßenbaubeiträge getätigt worden. Hier ist insbesondere auf Ratenzahlungsmodalitäten eingegangen worden und die rechtlich auch mögliche Thematik der wiederkehrenden Beiträge nach §8 KAG. Nach unserer Straßenbaubeitragsatzung ist in §11 die Möglichkeit eingeräumt worden, auf Antrag Stundungen oder Verrentungen zu bewilligen. In diesen Fällen ist jeweils eine dingliche Sicherheit zu erbringen. Bei einer Verrentung wird der Beitrag durch einen schriftlichen Bescheid in eine Schuld umgewandelt, die in höchstens 10 Jahresleistungen zu errichten ist. In dem Bescheid sind dann Höhe und Fälligkeiten der Jahresleistung zu bestimmen.

Zur Stundung kann aufgeführt werden, dass der entsprechend anzuwendenden Zinssatz 2% über dem Basiszinssatz der europäischen Landesbank liegt. Derzeit liegt der Basiszinssatz bei – 0,38%, so dass der anzuwendende Zinssatz 1,62% beträgt. (Stand 18.07.2013) Bei der Verrentung ist eine entsprechende dienliche Sicherung im Grundbuch zusätzlich zu den o.g. Stundungszinsen erforderlich.

Zum Thema der wiederkehrenden Beiträge wurde wiederholt in den Liegenschaftsausschusssitzungen in der letzten Legislaturperiode berichtet. Aufgrund der Diskussion in der Einwohnerversammlung zu Beginn des Jahres und in der Liegenschaftsausschusssitzung im Mai schlägt die Verwaltung vor, Herrn Prof. Dr. Markus Arendt von der Kanzlei Weissleder Ewer um einen Vortrag zu bitten, der inhaltlich die Vor- und Nachteile der wiederkehrenden

Beiträge aufzeigt. Die Verwaltung hält es aufgrund der schon aufgezeigten Diskussionen für erforderlich, den Fraktionen noch einmal umfassend die Gelegenheit zu geben, verschiedene Alternativen der Abrechnungen der Straßenbaubeiträge zu diskutieren.

Eins sei an dieser Stelle jedoch deutlich ausgeführt: Die Abschaffung der Straßenbaubeiträge sowie wie vor der Kommunalwahl von Einigen propagiert, ist aufgrund der derzeitigen Gesetzeslage nicht möglich.

10. Ausblick zu Bergedorfer Weg

In der Mai-Sitzung des Liegenschaftsausschusses wurde u.a. der Bergedorfer Weg angesprochen. Wie oben schon dargestellt, sind die im Haushalt eingestellten Aufwendungen von nur rd. 1,82 Mio. € für die Erneuerung des Straßenoberbaus und einem durchgehenden Bürgersteig eingeplant.

Das im Jahr 2014 zu erstellende Regenwasserbeseitigungskonzept für den Bergedorfer Weg wird als Ergebnis die Dimensionierung der benötigten Leitungsdurchmesser aufzeigen. Erst danach ist eine detaillierte Kostenschätzung möglich.

Jedoch muss auch hier darauf hingewiesen werden, dass Kosten von der Straßenentwässerung auf die Anlieger umgelegt werden müssen. Wie hoch dieser Kostenanteil von den sehr grob geschätzten 1,5 – 2 Mio. € auf die Anlieger verteilt werden muss, bleibt den dann zu erfolgenden Berechnungen in 2014/2015 vorbehalten. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die Trassenführung des Regenwasserkanals mit dem Wurzelbereich der Bäume kollidieren wird. Auch hier wird es erforderlich sein, in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde ein detailliertes Baukonzept aufzulegen, um möglichst wenig Schaden an den Bäumen zu verursachen. All dies kann jedoch erst ab dem Jahre 2015 erfolgen. Die Verwaltung beabsichtigt hierzu externen Sachverstand hinzuzuziehen, da die Straßenbaumaßnahme – wie schon des Öfteren dargelegt und vom Ausschuss begrüßt – eine sehr komplexe Planung erforderlich macht.