

Straßenbaubeiträge

Bei der Diskussion und Argumentation, ob Straßenbaubeiträge gerecht sind, wird die Sachlage oft nicht richtig dargestellt und daraus die Forderung abgeleitet, auf Landesebene durch Aufhebung des § 8 KAG – Kommunalabgabengesetzes NRW auf die Erhebung von Straßenbaubeiträgen zu verzichten.

Dabei sollte Folgendes bedacht werden, was öffentlich oft falsch oder verkürzt dargestellt und in letzter Konsequenz nicht zu Ende diskutiert wird:

- Der Maßstab der Straßenbaubeiträge pro Quadratmeter sagt nichts über die tatsächliche Belastung der Grundstückseigentümer und die Gerechtigkeit im Vergleich zu anderen Straßen aus. Entscheidend ist auch die durchschnittliche Größe der beitragspflichtigen Grundstücksfläche an einer Straße.

Dieses soll das folgende abstrakte und stark vereinfachte Beispiel verdeutlichen:

	Straße A	Straße B
Straßenbaukosten	180.000 €	180.000 €
Beitragssatz nach Satzung	50 %	50 %
umlagefähige Straßenbaukosten	90.000 €	90.000 €
veranlagungspflichtige Grundstücksflächen	10.000 m ²	5.000 m ²
Beitragssatz/m ² Grundstücksfläche	9 €/m ²	18 €/m ²
Anzahl der Anlieger	10	10
durchschnittliche Grundstückstiefe	34,00 m	17,00 m
durchschnittliche Grundstücksbreite	29,41 m	29,41 m
durchschnittliche Grundstücksfläche	1.000 m ²	500 m ²
absoluter Straßenbaubeitrag	9.000 €	9.000 €

Die Erneuerung der beiden Straßen A und B mit jeweils 10 Anliegern kostet 180.000 € und wird nach Straßenbaubeitragssatzung zu 50 % auf alle Grundstücke umgelegt. Dann zahlen alle Anlieger zusammen 90.000 € Straßenbaubeiträge. Bei einer durchschnittlichen Breite von 29,4 m sind die Grundstücke der Straße A aber 34 m tief und 1.000 m² groß, was zu einem Beitragssatz von 9 €/m² führt, während die Grundstücke der Straße B bei gleicher Breite 17 m tief und 500 m² groß sind, woraus sich ein Beitragssatz von 18 €/m² ergibt. Im Ergebnis aber führen damit gleiche Ausbaukosten trotz unterschiedlicher Beitragssätze letztendlich zu durchschnittlich gleichen absoluten Straßenbaubeiträgen von 9.000 € je Anlieger.

Da aber in der Praxis nicht alle Grundstücke gleich groß sind, zahlen innerhalb der Straßen A und B die Anlieger entsprechend ihrer Grundstücksgröße und dem errechneten Beitragssatz pro m² Grundstücksfläche mehr oder weniger. Entsprechend des individuellen wirtschaftlichen Vor- oder Nachteiles ist das auch grundsätzlich so gerecht.

- Bei großen Grundstücken ist zu beachten, dass sie je nach Beitragssatzung i.d.R. nur für das Vorderland bis zu einer Tiefe von 35 m oder 40 m beitragspflichtig sind. Baulich nicht nutzbares Hinterland wird nicht veranlagt. Bei gleichen Breiten zahlen Grundstückseigentümer von 35 m und z.B. 70 m tiefen Grundstücken den gleichen Straßenbaubeitrag.

Wird ein Grundstückseigentümer trotzdem zu außergewöhnlich hohen Beiträgen veranlagt, weil sein Grundstück z.B. 1.500 m² groß ist, liegt in der Regel ein wirtschaftlicher Vorteil vor, weil das Grundstück aufgrund seiner Breite an der Straße oder einer zweiten seitlichen oder rückwärtigen Erschließung baulich besser z.B. für eine intensivere Bebauung oder weitere Bauplätze genutzt werden kann.

Anmerkung: Brilon hat im Stadtgebiet ca. 600 – 700 innerstädtische Baulücken, verfügt aber kaum über veräußerbare Bauplätze. Da läge es durchaus im öffentlichen Interesse und im Interesse einer maßvollen außenbereichsflächenschonenden Stadtkernverdichtung, wenn Grundstückseigentümer, anstatt unbebaute Flächen in der Innenstadt für die nächsten Generationen zu halten, diese Bauwilligen zur Verfügung stellen würden, um mit dem Verkaufserlös hohe Straßenbaubeiträge für mehrere Baugrundstücke zu finanzieren. Dieses würde auch die innerstädtischen

Erschließungsanlagen besser ausnutzen, während jeder Bauplatz in einem neuen Baugebiet Investitionskosten für die Erschließung von schnell über 30.000 € nach sich ziehen würde.

- Straßenbaubeiträge können alle Grundstückseigentümer irgendwann treffen. Nach einem beitragspflichtigen Straßenausbau ist eine weitere Veranlagung nach Ablauf der üblichen Nutzungsdauer in der Regel frühestens nach 30 bis 50 Jahren wieder zu erwarten. Da Grundstücke durch Ausbau der Erschließungsanlage in ihrem Wert erhalten bleiben oder sogar steigen können, ist dieses für die Eigentümer als wirtschaftlicher Vorteil zu werten und grundsätzlich angemessen und gerecht.
- Die Hauptkosten stecken beim Straßenbau in Unterbau, Abwasserbeseitigung, Bordsteinen, Flächenabgrenzungen und ggf. Böschungssicherungen. Diese Kosten sind kaum beeinflussbar. Einsparungen an der Oberfläche durch preisgünstigere Gestaltung und Materialien führen für die Anlieger daher meist nicht zur gewünschten Kostensenkung, können aber die gestalterische und Aufenthalts-Qualität deutlich mindern.
- Reparaturen an der Straße einschließlich Deckenerneuerungen oder Wiederherstellungen der Oberfläche im Zuge der Erneuerung von Ver- und Entsorgungsanlagen sind grundsätzlich nicht beitragspflichtig.
- Straßenbaubeiträge dürfen nach § 1 und 2 BetrKV - Betriebskostenverordnung als Nebenkosten nicht auf Mieter umgelegt werden.
- Kommunen sind auf Einnahmen aus Straßenbaubeiträgen angewiesen. Der Landeshaushalt wird nicht in der Lage und bereit sein, kommunale Einnahmeausfälle auszugleichen. Infolgedessen würden entweder weniger Straßen ausgebaut oder es müsste dauerhaft in anderen wichtigen Bereichen des städtischen Haushalts eingespart werden.
- Grundstückseigentümer verhalten sich bei dem Wunsch nach Ausbau der Straße vor ihren Grundstücken meist sehr zurückhaltend, weil sie die Straßenbaubeiträge aus verständlicher Sicht fürchten. Wenn diese finanzielle Konsequenz aber nicht mehr zu befürchten wäre, würden sich Dämme öffnen, in denen Bürger und Grundstückseigentümer die Kommune auffordern würden, ihre „desolate“ Straße vor dem Haus endlich auszubauen. Die politische Diskussion müsste sich dann in eine Abwehrhaltung verlagern, die auch nicht einfacher zu führen wäre.
- In Einzelfällen können Veranlagungsbescheide durchaus ungerecht, wirtschaftlich nicht ausgewogen sein und auch zu sozialen Härten führen. Hier besteht Nachbesorgungsbedarf.

So kann in einem Wohngebiet ohne Vorteile in der Ausnutzbarkeit des Grundstücks die Doppelveranlagung bei Eckgrundstücken zu finanziell unausgewogenen Härten führen, wenn für den wirtschaftlichen Vorteil eines seitlichen Gartenzugangs oder einer Garage der volle Straßenbaubeitrag zu beiden Straßenseiten zu leisten ist.

Auch die sofortige Finanzierung hoher Beiträge kann für bestimmte Personengruppen hohe unüberwindbare Hürden darstellen. Da ist die Stundung durch die Kommune mit den bisher üblichen Stundungszinsen von 6 % auch nicht hilfreich. *[Nachtrag vom 05.03.2020: Seit 2020 können Kommunen bei der Stundung von Beiträgen einen Zinssatz von 2 % über dem Basiszinssatz nehmen - z.Zt. -0,88 % + 2,00 % = 1,12 %]*

Hier sind Gesetzgeber und Kommunen gemeinsam gefordert, die Beitragsveranlagung nach § 8 KAG und Straßenbaubeitragssatzung wirtschaftlich gerechter und sozial ausgewogener zu gestalten.

Brilon, den 13. Juni 2019

Reinhard Hoffmann

I. und Technischer Beigeordneter a.D.