
Beantwortung eines Fragenkatalogs des Magistrates der Stadt Wetzlar zum Thema „Einmalige Straßenausbaubeiträge“ (ESB)

Die Beantwortungen der Fragen stellen kein Rechtsgutachten dar, sondern sind rein pragmatischer Natur. Fragestellungen:

1. Ob geringere Beiträge als derzeit (<25%, <50%, <75%) von den Grundstückseigentümern erhoben werden könnten (Satzungsänderung erforderlich)?

In § 11 Abs. 4 Satz 1 KAG ist für Einmalige Straßenausbaubeiträge (ESB) geregelt *„Bei einem Umbau und Ausbau von Verkehrsanlagen nach Abs. 1 Satz 2 bleiben bei der Bemessung des Beitrages mindestens 25 Prozent des Aufwands außer Ansatz, wenn diese Einrichtungen überwiegend dem Anliegerverkehr dienen, mindestens 50 Prozent, wenn sie überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienen und mindestens 75 Prozent, wenn sie überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen.“* Dies bedeutet, dass der jeweilig genannte prozentuale Anteil des anfallenden Aufwands bei dem entsprechenden Um- und Ausbau von Verkehrsanlagen nicht von den direkten Anliegern sondern von der jeweiligen Kommune durch Steuermittel aufgebracht werden soll, sofern diese prozentuale Anteile in die Straßenbeitragsatzung der jeweiligen Kommunen aufgenommen wurden.

1

Fraglich ist, ob die Kommunen, abweichend vom landesgesetzlichen KAG, auch andere, besonders nachgefragt sind „geringere“ prozentuale Anteile von den Grundstückseigentümern durch entsprechende höhere Festsetzung des Gemeindeanteils in der örtlichen Satzung erheben können?

Dieser Annahme könnte man bei näherer Betrachtung des Gesetzeswortlautes sein: Die Nennung des Wortes „mindestens“ vor jeder dieser drei genannten Zahlen 25%, 50% und 75% lassen vermuten, dass der Hessische Gesetzgeber auch höhere finanzielle Beteiligungen der Kommunen zulassen oder möglich machen wollte. Ansonsten hätte er auf das Wort „mindestens“ vor jeweils dieser drei Anteilzahlen verzichtet.

Dieser Auffassung sind inzwischen auch einige hessische Kommunen gefolgt, die in ihrer jeweiligen Straßenbeitragsatzung teilweise höhere prozentuale Gemeindeanteilsübernahmen der Kosten festgelegt haben. So hat Niederaula aus dem

Landkreis Hersfeld-Rotenburg bei Übernahme der prozentualen Anteile des KAG von 50% für „überwiegend dem innerörtlichen“ (iDV) und 75% für „überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr“ (üDV) seinen prozentualen Anteil des beitragsfähigen Aufwands für „überwiegend dem Anliegerverkehr“ (üAV) von 25% auf 40% hochgesetzt. Die Stadt Bad Vilbel aus dem Wetteraukreis hat in seiner Straßenbeitragssatzung, die erst nach erheblicher Auseinandersetzung mit der Kommunalaufsicht und schließlich nach verlorenem Gerichtsentscheid beschlossen wurde, als Kostenanteil der Stadt 75% bei Maßnahmen im üDV, 60% im iDV und 45% beim üAV festgelegt. Die Gemeinde Kirchheim im Landkreis Hersfeld-Rotenburg hat in der Gemeindevertreterversammlung am 24.10.2002 beschlossen, für Einrichtungen im üAV insgesamt 70%, im iDV insgesamt 80% und im üDV insgesamt 90% des beitragsfähigen Aufwands als Gemeindeanteil zu tragen, weswegen die Gemeinde Niederaula nach heftigen Diskussionen innerhalb und außerhalb der Gemeindevertretung ihre Prozentzahlen überarbeiten und den Gemeindeanteil ebenfalls jeweils drastisch erhöhen will (siehe Hersfelder Zeitung vom 26.06.2018).

Diese vom KAG abweichenden Prozentzahlen sind auch bislang von der Kommunalaufsicht nicht beanstandet worden, denn diese Satzungen sind in 2002 (Kirchheim), 2010 (Niederaula) und 2014 (Bad Vilbel) beschlossen worden und seitdem bestandskräftig. Satzungen bedürfen zwar als Ausfluss der kommunalen Satzungsautonomie nach Art. 28 Abs. 2 GG i.V.m. Art. 137 Abs. 3 HV grundsätzlich keiner Genehmigung durch die Kommunalaufsicht. Gerade aufgrund der sehr hart geführten Auseinandersetzung zwischen Bad Vilbel und der Kommunalaufsicht des Wetteraukreises hat natürlich besonders das Ergebnis bei den kommunalaufsichtlichen Stellen in Hessen erhebliche Aufmerksamkeit erfahren. Trotz dieses besonderen Interesses ist keine Beanstandung erfolgt. Insofern spricht einiges dafür, dass, bis zu einer gerichtlichen Überprüfung, die prozentualen Anteile des beitragsfähigen Aufwands abweichend von den Vorgaben des KAG auf örtlicher Ebene festgesetzt und beschlossen werden können.

Demgegenüber hat der VGH Kassel in seiner Entscheidung vom 28.11.2013 (Az. 8 A 617/12) entschieden, dass es für Gemeinden mit einem defizitären Haushalt nicht möglich ist, in ihrer Satzung einen höheren als den in § 11 Abs. 4 Satz 1 KAG geregelten Gemeindeanteil zu beschließen. Grundlage dieser Entscheidung war ein Kommunalverfassungsstreitverfahren zwischen Stadtverordnetenversammlung und Bürgermeister der Stadt Nidda. Aufgrund des defizitären Haushaltes hatte die Kommunalaufsicht den Erlass einer Straßenbeitragssatzung gefordert, in der schließlich das Stadtparlament, abweichend von den in § 11 Abs. 4 KAG festgesetzten Anteilen, den beitragsfähigen Aufwand der Stadt auf 40 % für

üAV, 60 % für iDV und 80 % bei üDV festlegte, was den Widerspruch des Bürgermeisters auslöste. Der VGH Kassel begründete seine Entscheidung mit den Einnahmebeschaffungsgrundsätzen nach § 93 Abs. 2 HGO, wonach eine Kommune erst alle möglichen „vorrangigen Deckungsmittel“ an Gebühren und Beiträgen vereinnahmen muss, bevor es zur Finanzierung an die sog. nachrangigen Deckungsmittel wie Steuern und Kredite geht. Ausdrücklich offen gelassen hat der VGH Hessen in dieser Entscheidung, ob generell eine Abweichung der in § 11 Abs. 4 Satz 1 KAG genannten Sätze möglich sei, also insbesondere bei Kommunen mit mindestens ausgeglichenem Haushalt.

Das VG Frankfurt hat mit Urteil vom 16.11.2001 (Az. 7 E 386/00) entschieden, die vom Gesetzgeber in § 11 Abs. 4 KAG festgelegten Sätze stünden nicht zur Disposition. Begründet wurde dies zum einen mit der Gesetzesgebundenheit der Gemeinden und zum anderen aus der ihnen auferlegten Beitragserhebungspflicht.

Diese Urteile entsprachen allerdings der Rechtslage in Hessen vor dem 24.05.2018.

Aufgrund des vom Hessischen Landtag am 24.05.2018 beschlossenen „Gesetz zur Neuregelung der Erhebung von Straßenbeiträgen“ wurde u.a. neu normiert, dass zukünftig nur die Erhebung von Straßenbeiträgen nach §§ 11/11a KAG von der nach § 93 Abs. 2 HGO geltenden Verpflichtung, Gebühren und Beiträge vorrangig zu erheben, herauszunehmen sind. Was die bisherige Rechtsprechung des VGH Hessen obsolet erscheinen lässt, die sich im Zuge der Entscheidungen zur Rechtmäßigkeit der Straßenbeitragssatzungen insbesondere verstärkt auf die Einnahmebeschaffungsgrundsätze des § 93 Abs. 2 HGO berufen hatte. Wie z.B. in der oben aufgeführten Entscheidung vom 28.11.2013 oder beim VGH-Urteil vom 12.01.2018, als es um die zwangsweise Einführung einer Straßenbeitragssatzung in der Stadt Schlitz durch die Kommunalaufsicht ging, die der VGH Kassel insbesondere aufgrund der bisherigen Regelung des § 93 Abs. 2 HGO bejahte.

Da damit das bisher ausschlaggebende Argument der Befürwortung zur Beibehaltung der Straßenbeitragssatzungen weggefallen ist, sollte mögliche tatsächliche Höhe der verschiedenen Gemeindeanteile problematisiert werden.

Zu berücksichtigen ist hierbei das Urteil des OVG Sachsen vom 25.04.2007 (Az. 5 B 288/04), dass deren (wortgleiche mit § 11 Abs. 4 Satz 1 KAG-Hessen) Regelung in § 28 Abs. 2 KAG-Sachsen der jeweiligen Kommune die Freiheit lasse,

einen höheren Gemeindeanteil als im Landesgesetz vorzusehen, da das Landesgesetz nur „Mindestsätze“ vorschreibe.

Wie oben ausgeführt, hat dies der VGH Kassel in seiner Entscheidung vom 28.11.2013 (Az. 8 A 617/12) bewusst offen gelassen. Während der VGH in seinem früheren Urteil vom 12. Januar 1983 (Az. V OE 1/79) zuvor schon betont hatte, es handele sich um Mindestsätze und insoweit eine Abweichung durch die Gemeinden für grundsätzlich zulässig erachtet hatte.

Nach dem Urteil des OVG Schleswig vom 05.12.2012 (Az. 9 A 94/10) hat die Kommune als Satzungsgeber die jeweiligen Gemeindeanteile unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung für die Allgemeinheit im Verhältnis zur Bedeutung für die Anlieger festzulegen. Allerdings sind dabei von den jeweiligen Kommunen die Grenzen einzuhalten, die sich aus dem jeweiligen landesrechtlichen Vorteilsprinzip ergeben, das sich aus § 11 Abs. 1 Satz 4 KAG ergibt: *„Die Beiträge werden von den Grundstückseigentümern erhoben, denen die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Einrichtungen nicht nur vorübergehende Vorteile bietet“*. Durch das Vorteilsprinzip ergibt sich einerseits der Kreis der Grundstückseigentümer, auf welche die Beitragslasten entfallen, und andererseits bestimmt es auch die Höhe des Gemeindeanteils, denn dieser hat sich im Verhältnis zum Anliegeranteil nach dem Vorteil zu richten, der der Allgemeinheit im Verhältnis zur Gruppe der Anlieger zukommt, wie sich aus § 11 Abs. 4 Satz 2 KAG ergibt: *„Bei anderen Einrichtungen bleibt, wenn sie neben den Beitragspflichtigen auch der Allgemeinheit die Möglichkeit zur Inanspruchnahme bieten, ein Anteil außer Ansatz, der den Vorteil der Allgemeinheit berücksichtigt“*.

4

Dabei wirkt sich das Vorteilsprinzip nicht nur auf die Mindestgrenze (des KAG) sondern auch auf die Obergrenze des Gemeindeanteils aus (siehe Beschluss des OVG Magdeburg vom 08.12.2009, Az. 4 L 159/09), die sich quasi im Umkehrschluss als „Mindestbelastung der beitragspflichtigen Grundstückseigentümer“ darstellt (siehe auch OVG Lüneburg, Beschluss vom 06.06.2001, Az. 9 LA 907/01).

Ebenso ist bei der entsprechenden Festsetzung des jeweiligen Gemeindeanteils auch das Willkürverbot zu beachten. Dies würde dann greifen, wenn der jeweilige Gemeindeanteil willkürlich festgelegt worden wäre, etwa um aus politischen Gründen den Anteil der Anlieger zu Lasten der Allgemeinheit so gering wie möglich festzusetzen. Sachgerecht wäre die Ermittlung auch eines hohen Gemeindeanteils nur dann, wenn der Satzungsgeber in seiner Ermessensausübung die Ein-

schätzung zugrunde legt, wie sich das Verhältnis zwischen Anlieger- und Allgemeinverkehr mutmaßlich darstellt.

a. Straßen, die überwiegend dem Anliegerverkehr dienen

Als Untergrenze hat der Gesetzgeber die „Mindestgrenze“ von 25% Gemeindeanteil im Gesetz festgesetzt. Bei der Festlegung der Obergrenze gibt der Gesetztext eine eindeutige Orientierung: Denn „überwiegend dem Anliegerverkehr dienen“ muss dahingehend interpretiert werden, dass der Anliegerverkehr über 50% der Kosten zu tragen hat. Denn bei einer Straße, die „überwiegend“ dem Anliegerverkehr dient, muss auch der Vorteil „überwiegend“ den Anliegern zugerechnet werden, was in einem hälftigen oder darüber liegenden Gemeindeanteil nicht mehr zum Ausdruck käme (siehe OVG Lüneburg, Beschluss v. 6.6.2001, Az. 9 LA 907/01, und OVG Magdeburg, Beschluss v. 8.12.2009, Az. 4 L 159/09). Höhere Gemeindeanteile als über 49%, wie z.B. in Kirchheim, können daher in jedem Fall als Verstoß gegen das Vorteilsprinzip gewertet werden. Während es das OVG Magdeburg die Festlegung auf konkrete Prozentzahlen offen gelassen hat, hat das OVG Schleswig in einem Normenkontrollverfahren für Anliegerstraßen einen Anliegeranteil von 53% und einen Gemeindeanteil von 47% als mit dem Vorteilsprinzip vereinbar angesehen (OVG Schleswig, Urteil v. 19.5.2010, Az. 2 KN 2/09), wobei das OVG über einen Sachverhalt zu urteilen hatte, bei dem in der Satzung nicht „überwiegend dem Anliegerverkehr“ sondern „im Wesentlichen dem Anliegerverkehr“ formuliert war.

b. Straßen, die überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienen

Bei der Auslegung des Gesetzeswortlauts stößt man schon auf einen vermeintlichen Widerspruch. Denn nach § 11 Abs. 4 Satz 1 2. Halbsatz KAG beträgt der Gemeindeanteil bei Einrichtungen „*mindestens 50%, wenn sie überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienen*“. Der Gemeindeanteil und der Anliegeranteil sind trotz der Formulierung „überwiegend“ mit jeweils 50% gleich hoch. Insofern wird dem oben erwähnten Vorteilsprinzip schon durch den Gesetzgeber nicht stringent Rechnung getragen, was offensichtlich durch den VGH Kassel nicht beanstandet oder zumindest bisher „geduldet“ wurde. Die Stadt Bad Vilbel hat diesem Widerspruch Rechnung getragen und den Gemeindeanteil bei „überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienenden Einrichtungen“ in ihrer Satzung mit 60% Gemeindeanteil Rechnung getragen. Wie weit der Gemeindeanteil bei diesen Einrichtungen noch nach oben geschraubt werden kann, ist offensichtlich noch nicht gerichtlich ausgefochten worden. Als Höchstgrenze wird

man wohl, immer unter Beachtung des Vorteilsprinzips, mit 74% Gemeindeanteil ein Prozent unter dem Gemeindemindestsatz mit 75% für Einrichtungen festhalten können, die „überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen“. Letztlich wird es davon abhängen, wie hoch der prozentuale Anteil des Anliegerverkehrs tatsächlich ist.

c. Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen

Als Mindestanteil der Gemeinde ist 75% gemäß § 11 Abs. 4 Satz 1 letzter Halbsatz KAG vorgeschrieben. Während Niederaula bei 75% geblieben ist, hat die Stadt Bad Vilbel den Gemeindeanteil für diese Einrichtungen auf 80% erhöht. Da natürlich auch Anlieger diese Einrichtungen nutzen, muss für die Anlieger ein entsprechender Anteil vorgesehen werden. Daher dürfte der Gemeindeanteil nicht so hoch ausfallen, dass die Anlieger nichts oder fast gar nichts zur Aus- oder Umbaumaßnahme beitragen müssen. Insofern scheint die Schere zwischen Mindest- und Obergrenze eher schmal zu sein. Denn auch bei Einrichtungen, die „überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen“ haben die Anlieger den Vorteil der jederzeitigen und ständigen Nutzung, der sich aufgrund des Satzungszwecks in einem nicht „völlig unbedeutenden“ Beitrag niederschlagen dürfte. Die von der Gemeinde Kirchheim festgesetzten 90% Gemeindeanteil scheinen deutlich zu hoch zu sein, weil es bedeuten würde, dass die Anlieger diese Verkehrsanlagen kaum nutzen würden. Vielleicht sollte man hier eine Lösung aus dem Umkehrschluss des gesetzlich fixierten, prozentualen Anteils des Anliegerverkehrs herleiten. Danach, und so ist es gesetzlich auch vorgesehen, hätten die Anlieger 25% der beitragsfähigen Kosten zu tragen. Unter Berücksichtigung der Charakteristika einer „überwiegend überörtlichen Durchgangsstraße“ scheint allenfalls eine maximale Erhöhung des Gemeindeanteils um 5% auf 80% möglich, da der Nutzungsanteil der Anlieger entsprechend berücksichtigt werden sollte.

2. Gegenfinanzierung durch Erhöhung der Steuern (Grundsteuer B).

a. Steuern zur Finanzierung des Straßenausbaus in Wetzlar

Zunächst wäre daran zu denken, eine Erhöhung der Grundsteuer B ganz zweckgebunden für den Straßenausbau in Wetzlar vorzunehmen. Fraglich ist, ob das zulässig wäre. § 3 Abs. 1 der Abgabenordnung (AO) lautet wörtlich: „*Steuern sind 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."
Daraus geht hervor, dass die Erhebung von Steuern grundsätzlich mit keiner direkten Gegenleistung verknüpft werden darf. Dementsprechend ist auch eine rein zweckgebundene Erhöhung der Grundsteuer B nicht zulässig.

Eine direkte Verknüpfung in der Art, dass die durch eine Grundsteuer B-Erhöpfung erzielten Mehreinnahmen ausschließlich für Straßenaus- und Umbaumaßnahmen verwendet und etwaige Jahrüberschüsse etwa in einem separaten Pool angespart und ins nächste Haushaltsjahr übertragen werden, würde auch gegen das Haushaltsprinzip des Grundsatzes der Gesamtdeckung widersprechen. Danach dürfen sämtliche Einnahmen nicht zweckgebunden sein, sondern dienen als Deckungsmittel für alle Ausgaben. Ausnahmen bilden anders lautende gesetzliche Bestimmungen, Mittel von Dritten oder der Haushaltsplan sieht Abweichungen vor, was hier nicht vorliegt.

b. Allgemeine Erhöhung der Grundsteuer B zur Finanzierung des Straßenausbaus

Demgegenüber könnten natürlich einzelne Steuerarten, die durch die Kommune als Satzungsgeber selbst und in der Höhe variabel festgelegt werden, zwar unabhängig von der Gegenleistung, aber insgesamt zur Deckung der anfallenden Straßenausbaubeträge beitragen. Da dies offensichtlich mit bestehendem Steueraufkommen nicht zu bewerkstelligen ist, könnte die Erhebung der Grundsteuer B dafür in Betracht kommen. In Wetzlar beträgt die Grundsteuer B zurzeit (HH-Jahr 2018 und HH-Jahr 2019) 590%. Nach mündlichen Angaben der Kämmerei in der Besprechung am 27.07.2018 im Rathaus Wetzlar würde eine Erhöhung von 100% Hebepunkten bei der Grundsteuer B ca. 2 Mio. EUR zusätzlich in den Haushalt spülen. Unabhängig von den unter a. erwähnten Einwendungen, würden zwei Probleme bestehen: 1. Die Erhebung wird nie konkret den durch die Straßenausbau benötigten finanziellen Beitrag abdecken können, es wird zu Unter- als auch Überdeckungen kommen. Und 2. Die Grundsteuer B ist als Umlageforderung auf die Mieter umlegbar, d.h. die dadurch finanzierten Straßenausbaukosten würden auch durch die Mieter finanziert, was politisch nicht gewollt sein dürfte.

Stellt man sich jedoch auf den Standpunkt, mit der Erhöhung der Grundsteuer B in Höhe des Durchschnitts des in den letzten 10 Jahren angefallenen beitragsfähigen Aufwands würde man trotz möglicher Unter- oder Überdeckung in einzel-

nen Jahren die direkten Anlieger in Wetzlar entlasten wollen, wäre das trotz aufgezeigter Probleme und ungeachtet defizitärer Haushaltslagen, grundsätzlich eine Finanzierungsmöglichkeit.

3. Mix aus erhöhten Steuern und niedrigeren Beiträgen zur Finanzierung der Infrastruktur

Wäre unter Berücksichtigung der Stellungnahmen unter 1. und 2. möglich und denkbar.

4. Prüfung von Übergangs- bzw. Verschonungsregelungen bei einem fiktiven Mix aus Steuern und Beiträgen für die Abwicklung der „Altfälle“ unter dem Gesichtspunkt der einmaligen Straßenbeitragshebung.

Eine dafür vom Gesetz vorgesehene Übergangs- oder Verschonungsregelung gibt es derzeit im hessischen KAG nicht.

Man könnte hier, da es um Straßenausbaubeiträge geht, an eine analoge Anwendung der Verschonungsregelung nach § 11a Abs. 6 KAG denken. Darin heißt es *„Durch Satzung haben die Gemeinden Überleitungsregelungen für die Fälle zu treffen, in denen Erschließungsbeiträge oder Ausgleichsbeträge nach dem Baugesetzbuch oder Kosten der erstmaligen Herstellung aufgrund von Verträgen zu leisten sind oder geleistet wurden. Entsprechendes gilt, wenn von einmaligen Beiträgen nach § 11 auf wiederkehrende Beiträge oder von wiederkehrenden auf einmalige Beiträge umgestellt wird. Die Überleitungsregelungen sollen vorsehen, dass die betroffenen Grundstücke für einen Zeitraum von höchstens 25 Jahren seit der Entstehung des Beitragsanspruchs bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrags nicht berücksichtigt und auch nicht beitragspflichtig werden. Bei der Bestimmung des Zeitraums nach Satz 3 sollen die übliche Nutzungsdauer der Verkehrsanlagen und der Umfang der einmaligen Belastung berücksichtigt werden. Der Zeitraum soll fünf Jahre nicht unterschreiten.*

Diese Verschonungsregelungen nach § 11a Abs. 6 KAG sollen die Fälle betreffen, in denen beitragspflichtige Grundstückseigentümer in den letzten 25 Jahren bereits hohen Einmalbelastungen durch Erschließungs- oder Ausgleichsbeiträge oder Einmalige Straßenausbaubeiträge ausgesetzt waren und dann, durch Umstellung auf Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge, erneut zur Zahlung herangezogen werden sollen, weil ihre Grundstück in einem Abrechnungsgebiet, in dem

eine Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird, liegt. Damit will der Gesetzgeber „Doppelbelastungen“ vermeiden. Dies soll auch bei der Umstellung von Wiederkehrenden auf Einmalige Straßenbeiträge gelten.

Allerdings scheint eine analoge Anwendung problematisch. Ein fiktiver Mix von Steuern und Beiträge ist nur in der Gestalt denkbar, dass die einmaligen Beiträge der direkten Anlieger (derzeit in Wetzlar bei 75% üAV, 50% iDV und 25% üDV) in diesen drei Bereichen durch Änderung der Straßenbeitragssatzung gesenkt und die Differenz durch Allgemeine Steuereinnahmen oder durch spezielle Steuererhöhungen (z.B. Grundsteuer B) aufgefangen bzw. ausgeglichen wird. Eine Verschonungsregelung käme insofern nur für diejenigen in Betracht, die in den Jahren vor der Umstellung auf diesen fiktiven Mix die höheren prozentualen einmaligen Beiträge gezahlt hätten. Diese Verschonungsregelung müsste dann wie folgt aussehen: Analog zur Vorgehensweise bei der Umstellung von Einmaligen auf Wiederkehrenden Beiträgen wäre jedes Grundstück zu erfassen und dies entsprechend abzustufen nach Anzahl der Jahre, die diese Einmalige Zahlung nach den höheren Prozentsätzen zurückliegt. Auch hier könnte die in § 11a Abs. 6 Satz 3 KAG genannte Maximalzeit von 25 Jahren festgesetzt sein. Danach müsste die Differenz des nach altem und neuem Prozentsatz ergebenden Zahlungsbeitrags ermittelt und unter jeweiliger Berücksichtigung des Zahlungsjahrs mit jeweiligen Abschlägen versehen werden. Der daraufhin ermittelte Endbetrag plus Verzinsung wird dem Grundstückseigentümer ausgezahlt, gutgeschrieben oder, falls eine Ratenzahlung vereinbart war, entsprechend verrechnet.

Praktisch bedeutet dies: Man teilt die sich ergebende Differenzsumme durch 25 (wegen der Maximalzeit von 25 Jahren). Erfolgte die rechtskräftige Festsetzung und die Zahlung fünf Jahre vor Änderung der Satzung, würden ihm 20/25 der Differenzsumme ausgezahlt oder verrechnet werden. Bei der Baumaßnahme vor 18 Jahren nur 7/25 des Differenzbeitrages.

Dies würde allerdings eine zusätzliche finanzielle Belastung der Stadt Wetzlar bedeuten.

Da hierzu keine gesetzliche Verpflichtung besteht, kann dies nur als freiwillige Leistung der Stadt Wetzlar verstanden werden. Um dies transparent und rechtssicherer zu gestalten, wäre zu empfehlen, diese Verschonungsregelung im Rahmen einer Satzung zu regeln. Selbst, wenn es gelingen sollte, mit dieser Satzung alle „Altfälle“ grundsätzlich zu erfassen, ist nicht auszuschließen, dass Rechtsstreitigkeiten aufgrund der Befürchtung einiger „Altfälle“ auf Übervorteilung vom Zaun gebrochen werden.

5. Können bestimmte Verkehrsanlagen (Straßenbeleuchtung, Bürgersteige, Straßenentwässerung) anderweitig abgerechnet werden?

Die für Wetzlar geltende Straßenbeitragssatzung (StrBS) vom 10.02.2015 sieht gemäß § 2 Abs. 1 vor, dass auch bestimmte Teileinrichtungen wie Beleuchtungseinrichtungen, Rad- und Gehwege, Fahrbahn mit Unterbau sowie Entwässerungseinrichtungen für die Sammlung und Wegbegleitung des Oberflächenwassers etc. zum beitragsfähigen Aufwand gehören. Klassischerweise werden insbesondere Teileinrichtungen, die unmittelbar zum Um- und Ausbau der Verkehrsanlagen gehören, über die Straßenausbaubeiträge abgerechnet.

Nach Kenntnis des Unterzeichners werden allerdings Kanalbaumaßnahmen in vielen Kommunen über den Gebührenhaushalt Abwasser abgerechnet. Bei konsequenter Durchführung tragen somit alle Gebührenzahler die entsprechenden Erneuerungsmaßnahmen. Dies wäre eine Möglichkeit, die Kanalbaumaßnahmen anderweitig abzurechnen.

Was die anderen Teileinrichtungen angeht, kommt allenfalls eine komplette Freistellung der Bürger und damit eine steuerbasierte Finanzierung aus dem Haushalt in Betracht. Hierzu müssten diese Teileinrichtungen durch Satzungsänderung gemäß § 2 Abs. 1 StrBS aus der Aufzählung zum beitragsfähigen Aufwand gestrichen werden.

Allenfalls kann man weiterhin über einen unterschiedlichen Gemeindeanteil der Teileinrichtungen zur prozentualen Höhe zur eigentlichen Fahrbahn nachdenken. Allerdings ist dies nicht unbegrenzt möglich. Der VGH Kassel (Beschluss v. 11. 3. 2014, Az. 5 B 128/14) geht auch in Fällen des Um- und Ausbaus davon aus, dass eine Differenzierung nach unterschiedlichen Teileinrichtungen jedenfalls dann zulässig sei, wenn die einzelnen Teileinrichtungen für sich betrachtet den Anliegern im Verhältnis zur Allgemeinheit im unterschiedlichen Maße dienen. Insofern wäre, um abweichende Prozentzahlen festlegen zu können, eine weitere Regelung in der StrBS notwendig, wonach der zu tragende Anteil am beitragsfähigen Aufwand für einzelne Teileinrichtungen unterschiedlich wäre, wenn Teile einer Verkehrsanlage sich in ihrer Verkehrsbedeutung für die jeweiligen Benutzer unterschieden wie z.B. die Fahrbahn bei überwiegend überörtlichen Durchgangsverkehr und der Gehweg. Dies ist bereits in der Wetzlarer StrBS vom 10.02.2015 unter § 5 „Anteil der Stadt“ geregelt. Ob diese Festsetzungen insgesamt zutreffen oder ob sie im Zuge einer Erhöhung des Gemeindeanteils für die jeweilige Fahrbahnen (siehe oben unter 1.) nicht auch erhöht werden sollten, was be-

grenzt möglich wäre, bleibt dem Satzungsgeber in einer Art Gesamtbetrachtung überlassen.

6. Welche Auswirkungen haben nicht erhobene Beiträge auf einen etwaigen Zuschuss (GVFG, FAG) vom Land oder vom Bund unter Berücksichtigung der Unterstellung einer fiktiven Beitragserhebung seitens des Zuschussgebers?

Nach Ziffer 4.9.6.9. „Anlieger- und Erschließungsbeiträge“ der Verkehrsinfrastrukturförderung des Landes Hessen gemäß dem Handbuch Hessen Mobil sind bei der Förderung von Straßen einschließlich Nebenanlagen (Geh- und Radwege, Parkstreifen) in gemeindlicher Baulast hinsichtlich der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben pauschale Anliegerbeiträge abzusetzen. Dies gilt auch dann, wenn die Kommune keine Anliegerbeiträge erhebt.

Bei der Berechnung der pauschalen Anliegerbeiträge werden die folgenden Prozentsätze angewendet:

- 50 % für Fahrbahnen, die überwiegend dem iDV dienen,
- 25 % für Fahrbahnen, die überwiegend dem üDV dienen und
- 50 % für Nebenanlagen (Geh- und Radwege, Parkstreifen).

Inwieweit sich diese Zuschussregelungen durch das vom Hessischen Landtag am 24.05.2018 beschlossene „Gesetz zur Neuregelung der Erhebung von Straßenbeiträgen“ ändert, kann nicht mitgeteilt werden, da diese Gesetzesänderung erst vor ca. 2 ½ Monate erfolgte und die Zuschussregelungen des Landes Hessen über Hessen Mobil seitdem noch nicht geändert wurden. Dementsprechend ist zum jetzigen Stand davon auszugehen, dass sich an der bisherigen Regelung nichts ändern wird.

=====