


**VBHG**

# informiert

## Straßenbaubeiträge: Sachgerecht und zeitgemäß?

Straßenbaubeiträge, vielfach auch Straßenausbaubeiträge genannt, sind von jeher ein Zankapfel zwischen Beitragsgläubiger, i. d. R. eine Kommune, und Beitragsschuldner, dem jeweiligen Anlieger-Grundstückseigentümer. Sie sind ein Instrument zur Verteilung der Kosten einer Straßenerneuerung / -verbesserung / -reparatur auf Kommune und Grundstückseigentümer. Neben der Thematik „Einheitswert und Grundsteuer“ sind die Straßenbaubeiträge zzt. wieder einmal auf der politischen Agenda und im öffentlichen Bewusstsein weit nach oben gerückt.



*Bei einer Straßenreparatur werden Anlieger an den Kosten in unterschiedlicher Höhe beteiligt.*

Ihren Ursprung hat das zugrunde liegende Gesetz im sog. Preußischen Fluchtliniengesetz von 1875. Das Gesetz regelte vornehmlich die Bauplanung in den immer größer werdenden Städten und den Landgemeinden. Die Fluchtlinie bezeichnete dabei die Grenze zwischen öffentlichem und privatem Grundstücksbereich. Im § 15 dieses Gesetzes wurde auch bereits die Kostentragungspflicht geregelt. Im Kern hat dieses Gesetz in Preußen, Weimar, Deutschem Reich und den ersten Jahren der Bundesrepublik, hier teilweise in den sog. Aufbaugesetzen der einzelnen Bundesländer, Bestand gehabt. Erst mit Inkrafttreten des Bundesbaugesetzbuches 1960, später überführt in das Baugesetzbuch, ist das Gesetz von 1875 für neue Sachverhalte außer Kraft gesetzt worden.

Die Verteilung der zu Beginn genannten Kosten ist zwar gesetzlich geregelt, führt im Einzelfall aber nahezu regelmäßig zu

Auseinandersetzungen. Zunächst entzündeten sich diese meist an der Frage, ob es sich bei der geplanten Maßnahme (immer noch) um die erstmalige Herstellung der Anlage (z. B. einer Straße mit unterirdischer Infrastruktur) und damit eine beitragsfähige Erschließung gem. Baugesetzbuch oder um die Verbesserung oder Erneuerung derselben handelt, für die ein Straßenbaubeitrag gem. Kommunalabgabengesetz des jeweiligen Bundeslandes zu entrichten ist.

Die Unterscheidung ist wichtig hinsichtlich der Höhe der auf die Anlieger entfallenden Kosten. Während bei einer (erstmaligen) Erschließung der Kostenanteil der Kommune bundeseinheitlich bei min. 10 % liegt, die Anlieger also bis zu 90 % zu bezahlen haben, berechnen sich die Straßenbaubeiträge nach einem umfangreichen Kriterienkatalog (z. B. handelt es sich um eine Anlieger-, eine Haupterschließungs- oder eine Hauptverkehrsstraße). Diese Kostenvertei-

lungen sind in den Kommunalabgabengesetzen der Bundesländer geregelt, liegen betragsmäßig i. d. R. aber deutlich unter den Erschließungsbeiträgen.

Es bedarf keiner hellseherischen Fähigkeiten vorauszusagen, dass gerade Straßenbaubeitragsbescheide nahezu immer Proteste der Betroffenen auslösen. Wenn mit dem Bescheid vier- oder gar fünfstellige Euro-Beträge innerhalb von 30 Tagen ohne aufschiebende Wirkung fällig gestellt werden, ist das menschlich sicherlich verständlich. Das Thema wird seit Jahren immer wieder gerne von der Presse aufgegriffen. Politiker fordern dann regelmäßig geringere Belastungen für die Bürger bis hin zur Abschaffung der Beitragspflicht. Gscheitert sind diese Vorhaben bisher am Beharrungsvermögen der Kommunen und der kommunalen Spitzenverbände.

Ab 2018 ist aber mehr Bewegung in die Diskussion gekommen. Ursächlich hierfür sind sicherlich mehrere höchstrichterliche Urteile sowie zum Teil darauf aufbauende Bürgerbegehren und -initiativen. Außerdem wurden im Vorfeld der bayrischen Landtagswahl 2018 publikumswirksam die Straßenbaubeiträge für Bayern abgeschafft. Ende 2018 hat der Bund der Steuerzahler für Nordrhein-Westfalen hierzu eine Volksinitiative gestartet, für die nach Vereinsangaben bis Anfang 2019 bereits rd. 250.000 Unterschriften eingegangen sind.

Aktuell gleicht Deutschland in Sachen Straßenbaubeiträge noch einem Flickenteppich. Neben Bayern gibt es aktuell in Baden-Württemberg, Berlin und Hamburg keine Straßenbaubeiträge mehr. In Schleswig-Holstein und Sachsen können sie nur einmalig, in Niedersachsen, Hessen, dem Saarland und Rheinland-Pfalz auch mehrmals anfallen. In Nordrhein-Westfalen, Brandenburg und Bremen sollen sie nur einmalig, in Sachsen-Anhalt müssen sie wiederkehrend, in Mecklenburg-Vorpommern müssen sie einmalig und in Thüringen sollen sie wiederkehrend erhoben werden.

Juristisch und gerade auch für den beitragspflichtigen Grundstückseigentümer bedeutsam ist hierbei die Unterscheidung zwischen „können / sollen / müssen“.

Die zzt. relativ vollen Kassen vieler Länder und Kommunen lassen Politiker gerne einfallen in den Chor derjenigen, die die Abschaffung der Straßenbaubeiträge fordern.

Gleichzeitig wird nahezu täglich davon berichtet, wie marode die Infrastruktur, namentlich die Straßen, im Land und in den Kommunen, ist. Wiederherstellung und Ausbau für höhere Verkehrsbelastungen

lassen sich nicht ad hoc oder kurzfristig durchführen. Wenn später dieser Ausgabeposten zu begleichen ist, wenn die Kasernen einmal wieder leerer sind, der Grundstücksanlieger aber beitragsfrei gestellt ist,

dürfte die Diskussion über eine höhere Verschuldung der Kommunen wieder lauter werden. Es bleibt spannend.

*Achim Sprajc*