



## Beschlussvorlage

Drucksache VL-16/2022

- öffentlich -

Carina Soldan IV/6  
Sachbearbeiter/In, Az

Gremium	Sitzung am	Sitzung Nr.	Beratungsaktion
Magistrat	31.01.2022	18	vorberatend
Ausschuss für Bauwesen, Umwelt u. Stadtentwicklung	31.03.2022	7	vorberatend
Haupt- und Finanzausschuss	05.04.2022	6	vorberatend
Stadtverordnetenversamm- lung	07.04.2022	7	beschließend

Bezeichnung: **Einführung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen;  
hier: Erstellung Grundlagensatzung**

Bürgermeister	FB-Leiter	Sachbearbeiter/in	FB II

Anlage(n):

- (1) Satzungsentwurf
- (2) Anlage 1 zur Satzung
- (3) Anlage Abrechnungsgebiete

## SACH- UND RECHTSLAGE:

Zur Erhebung von Straßenbeiträgen existiert derzeit für den Bereich der Stadt Biedenkopf eine Straßenbeitragssatzung vom 09. November 2001 in der Fassung des 2. Nachtrages vom 27. Mai 2010. Diese Straßenbeitragssatzung wurde durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 13. Dezember 2018 (VL-254/2018) außer Kraft gesetzt.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über kommunale Abgaben (KAG) und des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit vom 21.11.2012 (GVBl. 1, Seite 436) hat der Landesgesetzgeber nunmehr mit den §§ 11, 11a KAG die Möglichkeit eröffnet, entweder einmalige oder wiederkehrende Straßenbeiträge zu erheben.

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 01.07.2021 (VL-117/2021) wurde u. a. der Magistrat beauftragt, „alle notwendigen Schritte für die Einführung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen zu veranlassen. Hierfür ist ein geeignetes Fachbüro hinzuzuziehen.“

Mit der Ermöglichung der Erhebung wiederkehrender Beiträge wird der Stadt Biedenkopf die zusätzliche Option eröffnet, alternativ zu den einmaligen Straßenbeiträgen wiederkehrende Beiträge für ein größeres Abrechnungsgebiet zu erheben. Voraussetzung der Erhebung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen ist die Zusammenfassung mehrerer Verkehrsanlagen zu einem Abrechnungsgebiet. Dies bedeutet, dass alle bevorteilten Grundstücke des Abrechnungsgebietes und nicht nur diejenigen Anlieger, die an einer ausgebauten Straße des Abrechnungsgebietes anliegen, beitragspflichtig sind.

Der Hessische Städte- und Gemeindebund (HSGB) hat hierzu eine Mustersatzung entwickelt, die nunmehr von den Städten und Gemeinden beschlossen werden kann.

Damit die wiederkehrenden Straßenbeiträge in der Stadt Biedenkopf erhoben werden können, bedarf es einer neuen Satzung.

Der Magistrat hat in seiner Sitzung am 13. September 2021 (VL-171/2021) folgendes beschlossen:

*„Der Magistrat nimmt den Sachstand sowie die Ausführungen des Herrn Thomas Becker, Firma Kommunal-Consult Becker AG, Taunusstraße 51, 35414 Pohlheim, zur Kenntnis und beschließt, die Firma Kommunal-Consult Becker AG, Taunusstraße 51, 35414 Pohlheim, mit der Erstellung einer Grundlagensatzung zur Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge zu beauftragen.“*

Hiernach soll in einem ersten Schritt die vorgenannte Grundlagensatzung erstellt werden und in einem zweiten Schritt die dazugehörige Beitragssatzung. Die Erstellung einer solchen Grundlagensatzung genügt den Anforderungen zur Beantragung der entsprechenden Fördermittel pro Abrechnungsgebiet. Für die Definition der Abrechnungszeiträume und der Beitragssätze für Abrechnungsgebiete, in denen beitragsfähige Kosten anfallen, wird eine separate Beitragssatzung empfohlen.

Daher wurde die Firma Kommunal-Consult Becker AG, Pohlheim mit der Erstellung einer Grundlagensatzung zur Erhebung wiederkehrender Straßenbeiträge beauftragt. Durch die vorgenannte Firma wurde eine Satzung auf der Grundlage der Mustersatzung des Hessischen Städte- und Gemeindebundes entwickelt. Diese Satzung ist der Sitzungsvorlage als Anlage beigefügt.

Neben den grundsätzlichen Bestimmungen der Satzung sind von dem Satzungsgeber individuelle stadtspezifische Festlegungen zu treffen, die nachfolgend durch die Firma Kommunal-Consult Becker AG, erläutert werden:

## „Zu § 2 (Abrechnungsgebiete):

Abrechnungsgebiete können entweder gemäß § 11a Abs. 2a KAG oder § 11a Abs. 2b KAG gebildet werden.

Ein Abrechnungsgebiet im Sinne von § 11a Abs. 2b KAG können sämtliche Verkehrsanlagen eines Ortsteils oder eines Ortsbezirkes sein. Die Grundstückseigentümer in einem Ortsteil oder einem Ortsbezirk bilden eine historisch gewachsene oder politisch gebildete Einheit. Der Begriff Ortsteil ist in der HGO zwar nicht definiert, wird aber in dem von § 12 Abs. 4 HGO genannten Ortsteil mit umfasst. Ortsteile werden definiert als „aneinandergrenzende oder räumlich voneinander getrennte Teile des Gemeindegebietes, die aufgrund ihrer historischen oder einheitlich bebauten Entwicklung nach Größe, Einwohnerzahl und besonderer Funktion eine enge örtliche Gemeinschaft darstellen“.

Aufgrund der engen Verbundenheit der Grundstückseigentümer im Ortsteil, die auf die durch Straßen zugängliche Infrastruktur im Ortsteil einschließt, liegt für diese Gruppe ein von anderen abgrenzbarer Vorteil vor. Bei der Bildung von Ortsbezirken sollen bestehende örtliche Gemeinschaften Berücksichtigung finden (§ 81 Abs. 1 Satz 1 HGO). Für jeden Ortsbezirk kann ein Ortsbeirat eingerichtet werden. Die Gemeinsamkeit der Grundstückseigentümer eines Ortsbezirks kommt zudem darin zum Ausdruck, dass der Ortsbeirat zu allen wichtigen Angelegenheiten, die den Ortsbezirk betreffen, zu hören ist; dann eben auch zu dem Aus- oder Umbau von Straßen. Die Grundstücke können daher ebenso zu einem Abrechnungsgebiet zusammengefasst werden (vgl. Begründung zur Landtagsdrucksache 18/6157, Seite 6).

Alternativ können Abrechnungsgebiete nach § 11a Abs. 2a KAG gebildet werden, in denen die Verkehrsanlagen in einem räumlichen Zusammenhang stehen. Dieser kann insbesondere deshalb gegeben sein, wenn die Verkehrsanlagen

1. innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Gemeinde liegen oder
2. innerhalb selbständiger städtebaulicher Einheiten liegen oder
3. innerhalb einzelner Baugebiete (§ 1 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (BGBl. I S 132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.06.2013 (BGBl. I S 1548)) liegen.

Ortsteil im Sinne von Nr. 1 ist begriffsidentisch mit § 11a Abs. 2b KAG (vgl. oben stehende Ausführungen). Nach der Gesetzesbegründung lassen sich die in Nr. 2 bezeichneten Ortsteile meistens schon vor der Planung und Entwicklung her als selbständige städtebauliche Einheiten abgrenzen. Nr. 3 stellt auf Baugebiete nach § 1 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung ab.

Der Zugang zu einer dem ganzen Gebiet dienenden Infrastruktur kann den besonderen Nutzungsvorteil begründen. Danach können z.B. alle Verkehrsanlagen eines Gewerbegebietes oder eines Wohngebietes zu einer Abrechnungseinheit zusammengefasst werden.

Nach der hierzu ergangenen Rechtsprechung anderer Bundesländer ist den Städten/ Gemeinden bei der Beantwortung der Frage, wann ein räumlicher und funktionaler Zusammenhang gegeben ist, ein normgeberischer Gestaltungsspielraum eingeräumt, der von Gerichten wegen nicht vollständig nachprüfbar ist. Grenzen dieser Gestaltungsfreiheit sind dann überschritten, wenn die Bildung von Abrechnungseinheiten sachlich nicht mehr vertretbar ist, insbesondere, wenn sie dem beitragsrechtlichen Vorteilsbegriff offensichtlich widersprechen. Ein räumlicher Zusammenhang ist eine von der Lage der Verkehrsanlagen her gegebene

verkehrsmäßige Verbindung. Für das Bestehen eines räumlichen Zusammenhangs reicht demnach die Verbindung von Verkehrsanlagen allein nicht aus.

Zusätzlich ist es erforderlich, aufgrund der konkreten Lage der Verkehrsanlagen den räumlichen Zusammenhang zu ermitteln. Dabei können als den räumlichen Zusammenhang eingrenzende Merkmale – insbesondere in größeren Städten – beispielsweise topografische Gegebenheiten, Bahnanlagen, aber auch Baugebietsgrenzen tauglich sein. Andererseits ist es auch möglich, dass diese Umstände in kleineren oder mittleren Städten den räumlichen Zusammenhang nicht aufheben. Ein funktionaler Zusammenhang wird ebenfalls nicht bereits dadurch hergestellt, dass Verkehrsanlagen in einem Stadt/Gemeindegebiet wegen ihrer untereinander bestehenden Verbindung in aller Regel auch immer zusammenwirken. Deshalb liegt ein funktionaler Zusammenhang nur bei einem System von Verkehrsanlagen vor, die untereinander derart in Beziehung stehen, dass sie in ihrer Gesamtheit für die Nutzung der in dem System liegenden Grundstücke und Betriebe einen greifbaren beitragsrechtlichen Vorteil vermitteln.

Dies setzt ein System von Verkehrsanlagen voraus, das für sich genommen die Zufahrt zu dem übrigen Straßennetz bietet. Ein solches System besteht aus Verkehrsanlagen, die durch Straßen mit stärkerer Verkehrsbedeutung zu einer Einheit zusammengefasst werden. Diese Straßen können beispielsweise als Ring um ein Netz von Verkehrsanlagen herum – oder durch ein solches Netz hindurchführen.

Der Landesgesetzgeber ist ausweislich der Gesetzesbegründung der Auffassung, dass die Formulierung „Ortsteile“ in § 11a Abs. 2a Nr. 1 KAG es im Einzelfall auch ermöglicht, ortsteilübergreifende Abrechnungsgebiete zu bilden, weil Gemeinden und Städte oft mehrere im Zusammenhang bebaute Ortsteile haben. Das Abstellen auf den Bebauungszusammenhang schließt nicht aus, dass für die Beitragserhebung derart geschlossener Gebiete bei überschaubaren Gemeinden alle Straßen des Stadt/Gemeindegebietes zu einer Einheit zusammengefasst werden. Die Bildung von Abrechnungsgebieten gemäß § 11a Abs. 2a KAG ist in der Satzung zu begründen.

Für die Städte und Kommunen dürfte es daher einfacher sein, ein Abrechnungsgebiet gemäß § 11a Abs. 2b (Ortsteil/Ortsbezirk) zu bilden, da dieses Abrechnungsgebiet nicht begründet werden muss. Die Abrechnungsgebiete müssen aus dem der Satzung beigefügten Plan eindeutig und ohne besondere Schwierigkeiten erkennbar sein.

Der nunmehr vorliegende Satzungsentwurf sieht bei einem Teil der Abrechnungsgebiete eine Festlegung nach § 11a Abs. 2a KAG vor.

Die Begründung dazu ist der Satzung als Anlage beigefügt.

#### **Zu § 4 (Anteil der Gemeinde):**

Der Gemeindeanteil ist für jedes Abrechnungsgebiet separat zu ermitteln und festzusetzen. Bei der Festlegung des Gemeindeanteils ist der gesamte von den Anliegergrundstücken innerhalb der öffentlichen Einrichtung ausgehende und dorthin zu führende Verkehr als Anliegerverkehr zu werten und die gesamte öffentliche Einrichtung in den Blick zu nehmen (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 15.03.2011, Az.: 6 C 11187/10). Bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrags bleibt ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender Anteil (Gemeindeanteil) außer Ansatz und muss dem Verkehrsaufkommen entsprechen, das nicht den Beitragsschuldnern zuzurechnen ist.

Er beträgt mindestens 25 % (vgl. § 11a Abs. 4 KAG). Es ist daher erforderlich, dass für jedes Abrechnungsgebiet das Verhältnis vom Gemeindeanteil (Durchgangsverkehr) zum Anliegerverkehr gewichtet wird.

Danach ist es erforderlich, für jedes Abrechnungsgebiet das Verhältnis vom Durchgangsverkehr (überörtlich und innerörtlicher) zum reinen Anliegerverkehr entsprechend zu gewichten.

Die dem Ansatz gleicher Anliegeranteile zu Grund liegende Annahme, dass beispielsweise der Fußgängerkehr in den überörtlichen Durchgangsverkehrsstraßen in gleichem Maße von Anliegern ausgeht, wie der Fahrzeugverkehr, ist jedoch unzutreffend.

Fußgängerkehr findet nur im Anliegerverkehr und innerörtlichen Durchgangsverkehr statt.

Bei der Bemessung der Gemeindeanteile der Verkehrsanlagen in den einzelnen Abrechnungsgebieten wurden folgende Sätze zugrunde gelegt:

- a) die Anliegerstraßen mit 25% Gemeindeanteil.
- b) HAUPTerschließungsstraßen (Straßen mit starkem innerörtlichen Verkehr) mit 50% Gemeindeanteil.
- c) nach aktueller Rechtauffassung des HSGB entfallen alle Verkehrsflächen der übergeordneten Straßen (Landes- und Bundesstraßen), die sich nicht in kommunaler Baulast befinden.
- d) die Gehwege und Nebenanlagen bei überörtlichen Durchgangsverkehrsstraßen mit 25 % Gemeindeanteil.

Diese Festsetzung entspricht der Festlegung des § 11 der Mustersatzung über einmalige Straßenbeiträge.

Der in der Satzung für jedes Abrechnungsgebiet genannte Gemeindeanteil für jedes Abrechnungsgebiet wurde entsprechend der v. g. Vorgaben ermittelt.

#### **Zu § 11 (Artzuschlag):**

Der „Artzuschlag“ trägt dem beitragsrechtlichen Differenzierungsgebot Rechnung, dass eine stärkere Belastung der Grundstücke fordert, die im Vergleich zu den Wohngrundstücken erfahrungsgemäß eine intensivere Inanspruchnahme der Anbaustraßen auslösen.

Der Artzuschlag sollte daher mindestens in folgender Höhe in der Satzung angesetzt werden:

Kern-, Gewerbe-, Industriegebiet	20%
Ausschließlich gewerbliche Nutzung in sonstigen Gebiet	20%
Teilweise gewerbliche Nutzung in sonstigem Gebiet	10%

#### **Zu § 13 (Nutzung in Sonderfällen):**

In der Satzung über einmalige Straßenbeiträge wurde für die Festlegung der Meterangabe in § 13 Abs. 3 eine Länge von 50 Meter festgesetzt.

In dem vorliegenden Satzungsentwurf wird vorerst eine Länge von 30 m angesetzt.

Es wird empfohlen, in der Beitragssatzsatzung die Festlegung auf die rechnerisch ermittelte mittlere Bautiefe zu begrenzen. Hier kann auf- oder abgerundet werden.

Diese Festlegung betrifft, wenn überhaupt nur vereinzelt Grundstücke und ist daher kaum von Bedeutung.

### **Zu § 14 (Beitragssatz):**

*Bei der Gestaltung des Beitragssatzes muss die Stadt Biedenkopf sich entscheiden, ob sie den wiederkehrenden Beitragssatz jährlich kalkulieren oder die Möglichkeit des § 11a Abs. 3 Satz 1 KAG einer bis zu fünfjährigen Kalkulationsperiode nutzen will. Alternative 1 betrifft die Festsetzung und Kalkulation für einen einjährigen Zeitraum. Die Alternative 2 betrifft einen mehrjährigen Kalkulationszeitraum. Alternativ könnte die Gemeinde bei beiden Varianten in Abs. 2 regeln, dass der Beitragssatz in einer gesonderten Satzung festgelegt wird.*

*In dem vorliegenden Satzungsentwurf kann der Abrechnungszeitraum für die einzelnen Abrechnungsgebiete separat angepasst und in einer separaten Satzung festgelegt werden.“*

Nähere Erläuterungen des Sachverhaltes erfolgen in der Sitzung durch Vertreter der Firma Kommunal-Consult Becker AG.

Die weiteren Inhalte des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 01.07.2021 (VL-117/2021) bleiben unberührt.

Die Möglichkeiten einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit in Form von coronakonformen Informationsveranstaltungen, Informationsflyer und/oder Einrichtung einer separaten Internetpräsenz werden gesondert geprüft.

### **FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN:**

Im Ergebnishaushalt findet im Budget 120101 „Gemeindestraßen“ ein Ertrag in Höhe von 260.000,00 € statt. (Fördermittel für 13 Abrechnungsgebiete à 20.000,00 €).

Durch die Erstellung der einzelnen Beitragssatzsatzungen entstehen im Budget 120101 „Gemeindestraßen“ Aufwendungen i. H. v. bis zu 260.000,00 €.

### **BESCHLUSSVORSCHLAG:**

1. Die Satzung über die Erhebung wiederkehrender Straßenbeiträge (WStrBS) wird in der vorgelegten Fassung beschlossen.
2. Der Magistrat wird beauftragt, alle notwendigen Schritte (u. a. Definition der Abrechnungszeiträume und der Beitragssätze je Abrechnungsgebiet, Feststellung der gesamten Verteilfläche durch Bürgerbefragungen / Flächenberechnungen) für die Erstellung der entsprechenden Beitragssatzsatzungen zu veranlassen.