

Fachbereich: Organisationsbereich I

**Verfasser: Vincon, Stefanie**

DSNR: XI-2018-0497

## Beschlussvorlage

### **Satzung über die Erhebung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen hier: Beratung und Beschlussfassung**

#### **Beratungsfolge:**

<b>Gremium</b>	<b>Am</b>	<b>Status</b>
Gemeindevorstand	12.02.2018	nicht öffentlich
Umwelt-, Bau- und Planungsausschuss	26.02.2018	öffentlich
Sport-, Kultur- und Sozialausschuss	28.02.2018	öffentlich
Haupt- und Finanzausschuss	01.03.2018	öffentlich
Gemeindevertretung	07.03.2018	öffentlich

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Cölbe beschließt die der Beschlussvorlage als Anlage beigefügte Satzung über die Erhebung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen sowie die Anlagen dazu.

Die Satzung tritt nach erfolgter amtlicher Bekanntmachung zum 01.01.2018 in Kraft.

#### **Begründung:**

Die Gemeinde Cölbe erhebt derzeit einmalige Straßenbeiträge auf der Grundlage der Straßenbeitragssatzung vom 13.03.2002. Mit dem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über kommunale Abgaben und des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit vom 21.11.2012 (GVBl. 1, Seite 436) hat der Landesgesetzgeber nunmehr mit §§ 11, 11 a) KAG die Möglichkeit eröffnet, entweder einmalig oder wiederkehrende Straßenbeiträge zu erheben.

Mit der Ermöglichung der Erhebung wiederkehrender Beiträge wird den Gemeinden 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 hat hierzu eine Mustersatzung entwickelt, die nunmehr von den Städten und Gemeinden beschlossen werden kann.

Im Rahmen einer gemeinsamen Informationsveranstaltung aller Gremien am 05.09.2017 in der Mehrzweckhalle Bürgeln wurden die Anwesenden über die wesentlichen Inhalte informiert. Damit die wiederkehrenden Straßenbeiträge in der Gemeinde Cölbe erhoben werden können, bedarf es einer neuen Satzung. Die dieser Beschlussvorlage als Anlage beigefügte Satzung wurde auf der Grundlage der Mustersatzung des Hessischen Städte- und Gemeindebundes entwickelt. Neben den grundsätzlichen Bestimmungen der Satzung sind vom dem Satzungsgeber individuelle gemeindespezifische Festlegungen zu treffen, die nachfolgend erläutert werden.

## **Zu § 2 (Abrechnungsgebiete)**

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

Ein Abrechnungsgebiet im Sinne von § 11 a) Abs. 2 KAG können sämtliche Verkehrsanlagen eines Ortsteils oder eines Ortsbezirks 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 Gemeindeanteil mit umfasst. Die Definition eines Ortsteils im Erlass des Ministers des Inneren vom 09.12.1974, Staatsanzeiger 1974, Seite 2367, kann zur Orientierung dienen. 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 ist ein Ortsbeirat einzurichten und die Abgrenzung der Ortsbezirke sowie die Einrichtung von Ortsbeiräten sind in der Hauptsatzung zu regeln. 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 aus dem Aus- oder Umbau von Straßen. Die Grundstücke können daher ebenso zu einem Abrechnungsgebiet zusammengefasst werden (vgl. Begründung zur Landesdrucksache 18/6157, Seite 6).

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

1. innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Gemeinde liegen oder
2. innerhalb selbstständiger städtebaulicher Einheiten liegen oder
3. innerhalb einzelner Baugebiete (§ 1 Abs. 2 Baunutzungsverordnung in der

Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990 (Bundesgesetz Blatt 1, Seite 132). Geändert durch Gesetz vom 22.04.1993 (Bundesgesetz Blatt 1, Seite 466)) liegen. Ortsteil im Sinne von Nr. 1 ist

begriffsidentisch mit § 11 Abs. 2 b) 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. (LT-DS 18/5453, S. 21). 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 ( zu alledem vgl. die Begründung zur Landesdrucksache 18/5453).

Nach der hierzu ergangenen Rechtsprechung anderer Bundesländer ist den 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 sind. Andererseits ist es auch möglich, dass diese Umstände in kleineren oder mittleren Gemeinden den räumlichen Zusammenhang nicht aufheben. Ein funktionaler Zusammenhang wird ebenfalls nicht bereits dadurch hergestellt, dass Verkehrsanlagen in einem 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 (vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 08.10.1993, Az.: 10 C 10237/93).

Der Landesgesetzgeber ist ausweislich der Gesetzesbegründung der Auffassung, dass die Formulierung „Ortsteile“ in § 11 a) Abs. 2 a) 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 Gemeindegebietes zu einer Einheit zusammengefasst werden (vgl. LT-DR 18/5453, S. 21). Die Bildung von Abrechnungsgebieten gemäß § 11 a) Abs. 2 a) KAG ist in der Satzung zu begründen.

Für die Städte und Kommunen dürfte es daher einfacher sein, ein Abrechnungsgebiet gemäß § 11 a) Abs. 2 b) (Ortsteil/Ortsbezirk) zu bilden, da dieses Abrechnungsgebiet nicht begründet werden

muss. Die Grenzen des Abrechnungsgebiets müssen aus dem der Satzung beigefügten Plan eindeutig und ohne besondere Schwierigkeiten erkennbar sein. Gleiches gilt für die im Abrechnungsgebiet zusammengefassten Verkehrsanlagen.

Der nunmehr vorliegende Satzungsentwurf sieht eine Festlegung der Abrechnungsgebiete nach § 11 a Abs. 2 b KAG vor. Die Pläne der 6 festgelegten Abrechnungsgebiete sind 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. § 11 a) Abs. 4 KAG). Es ist erforderlich, dass für jedes Abrechnungsgebiet das Verhältnis vom Gemeindeanteil (Durchgangsverkehr) zum Anliegerverkehr gewichtet wird.

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

#### **Zu § 11 (Artzuschlag)**

Die in der Satzung über einmalige Straßenbeiträge festgelegten Zuschlagssätze wurden nicht in den nunmehr vorliegenden Satzungsentwurf übernommen. Es werden die Vorgaben des HSGB übernommen.

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

In der Satzung über einmalige Straßenbeiträge wurde für die Festlegung der Meterangabe in § 12 Abs. 3 eine Länge von 40 Meter festgesetzt. Es wird empfohlen, in der Satzung über wiederkehrende Straßenbeiträge die Festlegung auf die rechnerisch ermittelte Bautiefe von 30 Meter zu begrenzen. Diese Festlegung betrifft wenn überhaupt nur vereinzelt Grundstücke und ist daher kaum von Bedeutung.

#### **Zu § 14 (Beitragssatz)**

Bei der Gestaltung des Beitragssatzes muss die Gemeinde sich entscheiden, ob sie den wiederkehrenden Beitragssatz jährlich kalkulieren oder die Möglichkeit des § 11 a) 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 Absatz 2 regeln, dass der Beitragssatz in einer gesonderten Satzung festgelegt wird.

In dem Satzungsentwurf wird eine dreijährige Kalkulationsperiode gewählt. Der für die Beitragspflichtigen zu zahlenden Beitrag wird in diesem Fall auf einen Veranlagungszeitraum von drei Jahren gleichmäßig verteilt.

**Ziel und Gesamtkosten bei Projekten, Kostendeckungsgrad, Deckung:**

./.

**Maßnahme wurde auf Förderfähigkeit geprüft**

./.

**Anlagen:**

- Satzung über die Erhebung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen
- Abrechnungsgebiete

**Beteiligte:**

Organisationsbereich I und II  
Bürgermeister Volker Carle  
Ortsbeiräte  
Fa. KC Becker

Vincon