

KAG wiederkehrende Straßenausbaubeiträge – worum geht es da eigentlich?

Die Gemeinden sind gesetzlich verpflichtet, Beiträge für den Ausbau von Straßen nach dem Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz (KAG) und ihrer Satzung zu erheben.

Die Kommunen haben daher keine Wahl, ob sie Beiträge erheben oder nicht.

Bisher wurden Ausbaubeiträge in Form von Einmalbeiträgen erhoben, d.h. nur die Grundstückseigentümer an der konkret ausgebauten Straße wurden zu Beiträgen herangezogen. Aufgrund einer Änderung des KAG Rheinland-Pfalz vom 05.05.2020 sind nun alle Gemeinden und Städte in Rheinland-Pfalz verpflichtet spätestens zum 01.01.2024 nur noch wiederkehrende Straßenausbaubeiträge, statt Einmalbeiträge zu erheben. Mit dieser Gesetzesänderung wurde den Kommunen die bisherige Wahlmöglichkeit bei der Beitragserhebung genommen.

Anders als beim Einmalbeitrag werden damit die Kosten für den Ausbau einer Verkehrsanlage jetzt auf **alle** Grundstückseigentümer der entsprechenden Abrechnungseinheit umgelegt.

Die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Einmalbeitrag und den wiederkehrenden Beiträgen:

Einmalbeitrag	Wiederkehrender Straßenausbaubeitrag
Beitrag wird für den Ausbau einer einzelnen öffentlichen Straße (Verkehrsanlage) erhoben.	Beitrag wird für sämtliche Ausbaumaßnahmen innerhalb des gesamten Straßennetzes einer Abrechnungseinheit erhoben.
Beitrag ist nur von den Anliegern der einzelnen ausgebauten Verkehrsanlage zu zahlen.	Beitrag ist von sämtlichen Anliegern des gesamten Straßennetzes einer Abrechnungseinheit zu zahlen.
Einmalig hohe Beitragsbelastung.	Vergleichsweise geringe wiederkehrende Beitragsbelastung.
Beitrag ist nur in großen Zeitabständen (meist 20 Jahre und länger) zu zahlen.	Beitrag ist immer dann zu zahlen, wenn eine öffentliche Verkehrsanlage innerhalb der Abrechnungseinheit ausgebaut wird. Dies kann gegebenenfalls jährlich oder auch seltener sein.
Anlieger an klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen) zahlen nur für Nebenanlagen (z.B. Gehwege).	Keine Unterscheidung zwischen Anliegern an klassifizierten Straßen oder

Abrechnungseinheiten können das gesamte Gemeindegebiet oder aber Teile davon sein. Die Abrechnungseinheiten entstehen durch das Zusammenfassen mehrerer Verkehrsanlagen, die in einem abgrenzbaren und räumlich zusammenhängenden Gebiet liegen.

Beim wiederkehrenden Straßenausbaubeitrag „verschmelzen“ alle Verkehrsanlagen innerhalb einer Abrechnungseinheit zu einer einzigen Verkehrsanlage, sodass alle Grundstückseigentümer der Abrechnungseinheit zur Zahlung des Beitrages herangezogen werden unabhängig davon, ob in der „eigenen“ Straße Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden oder nicht.

Der wiederkehrende Straßenausbaubeitrag ist keine zusätzliche Abgabe, sondern stellt lediglich eine andere Form der Kostenverteilung dar, d.h. im Vergleich zum bisherigen Einmalbeitrag sind weiterhin nur Maßnahmen beitragsfähig, die der Erneuerung, der Erweiterung, dem Umbau oder

der Verbesserung von öffentlichen zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen (Straßen, Wege, Plätze) dienen.

Reine Unterhaltungsmaßnahmen und Reparaturen sind weiterhin nicht beitragspflichtig und gehen voll zu Lasten der Stadt.

Für die erstmalige Herstellung von öffentlichen Verkehrsanlagen (z.B. in Neubaugebieten) können ebenfalls keine wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge erhoben werden. Der hierfür entstehende Aufwand wird nach dem Baugesetzbuch über Erschließungsbeiträge refinanziert.

Der Verein NEIN zu Straßenausbaubeiträgen kritisiert an dieser Stelle das ausschließlich Grundstückseigentümer zur Kasse gebeten werden, obwohl Straßen ein öffentliches Gut sind und von allen genutzt werden können. An vielen Orten wurden Straßen seit (teils) Jahrzehnten nicht Instand gehalten. Diesen Sanierungstau sollen nun die Grundstückseigentümer mit dieser „Sonderabgabe“ finanzieren.

Sind die jährlichen Kosten immer gleich?

Nein! Die Höhe errechnet sich in jedem Jahr neu. Dieses ist zum einen abhängig von den Kosten, die in einem Jahr innerhalb der Abrechnungseinheit anfallen und andererseits von den Änderungen an den beitragspflichtigen Grundstücksflächen (z.B. Wegfall von gewerblichen Nutzungszuschlägen).

Der wiederkehrende Straßenausbaubeitrag ist keine neue Steuerart, denn anders als Steuern ist der wiederkehrende Straßenausbaubeitrag immer **investitionsbezogen**, d.h. er wird nur erhoben, wenn eine öffentliche Verkehrsanlage ausgebaut wird. Sollten in einem Jahr keine Ausbaumaßnahmen in einer Abrechnungseinheit stattfinden, werden auch keine wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge erhoben.

Der wiederkehrende Straßenausbaubeitrag ist für die Kommunen nicht als „Spardose“ zu betrachten, in der Ausbaubeiträge für künftige Ausbaumaßnahmen gesammelt werden können.

Wie wird der Beitrag für mein Grundstück errechnet?

Zunächst wird ein Beitragssatz pro m² beitragspflichtiger Grundstücksfläche wie folgt ermittelt:

Die beitragsfähigen Kosten der Ausbaumaßnahme innerhalb einer Abrechnungseinheit abzüglich des Stadt- oder Gemeindeanteils ergeben den umlagefähigen Aufwand. Dieser Aufwand wird dann durch die beitragspflichtigen Grundstücksflächen aller Grundstücke einer Abrechnungseinheit geteilt und ergeben den Beitragssatz pro m² beitragspflichtiger Grundstücksfläche. Dieser Beitragssatz wird anschließend mit Ihrer beitragspflichtigen Grundstücksfläche multipliziert.

Wie wird die beitragspflichtige/gewichtete Fläche für mein Grundstück ermittelt?

Grundsätzlich wird die gesamte Grundstücksfläche der Beitragsberechnung zugrunde gelegt. Die Rechtsprechung verlangt bei der Verteilung des beitragsfähigen Ausbaaufwandes einen Maßstab, der die durch das öffentliche Straßennetz der Abrechnungseinheit gebotene **Inanspruchnahmemöglichkeit** der betreffenden Grundstücke berücksichtigt.

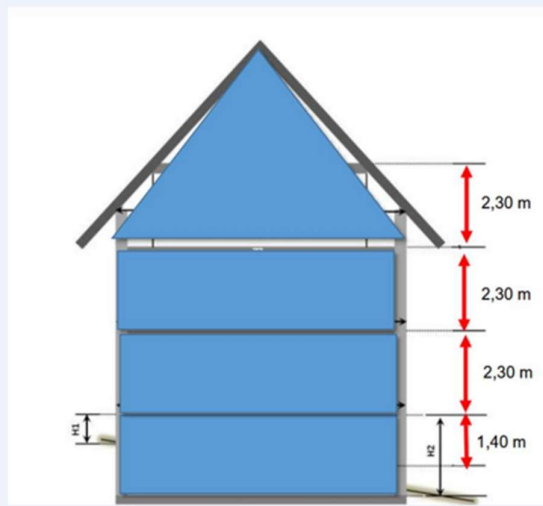
Die Grundstücksfläche allein kann diese Anforderung nicht erfüllen, daher erfolgt eine „Gewichtung“ der jeweils maßgeblichen Grundstücksfläche mit einem Faktor, der die mögliche bauliche Ausnutzung des Grundstückes sowie die Art der möglichen Nutzung (Wohnnutzung/Gewerbe) im Beitragsmaßstab berücksichtigt.

Für diese „Gewichtung“ ist u.a. die Zahl der baurechtlich zulässigen Vollgeschosse (Definition Vollgeschosse § 2 Abs. 4 Satz 2 Landesbauordnung Rheinland-Pfalz), die auf einem Grundstück realisiert werden können, maßgebend. Dementsprechend muss z.B. ein Grundstück, das nach den Festsetzungen eines Bebauungsplanes der Stadt mit einem 4-geschossigen Gebäude bebaubar ist stärker beim wieder-kehrenden Straßenausbaubeitrag belastet werden, als ein Grundstück für das der Bebauungsplan z.B. nur eine 2-geschossige Bebauung zulässt.

Wieso bezahle ich einen Vollgeschossezuschlag; das Grundstück ist doch unbebaut?

In beplanten Gebieten orientiert sich die Zahl der Vollgeschosse an der lt. Bebauungsplan zulässigen Zahl der Vollgeschosse. In unbeplanten Gebieten orientiert sich die Zahl der Vollgeschosse an der in der näheren Umgebung tatsächlich vorhandenen Zahl der Vollgeschosse oder bei höherer Bebauung an der tatsächlich vorhandenen Zahl der Vollgeschosse. Dies gilt auch für unbebaute, aber bebaubare Grundstücke.

Das Vollgeschoss (§ 2 Abs. 4 LBauO)



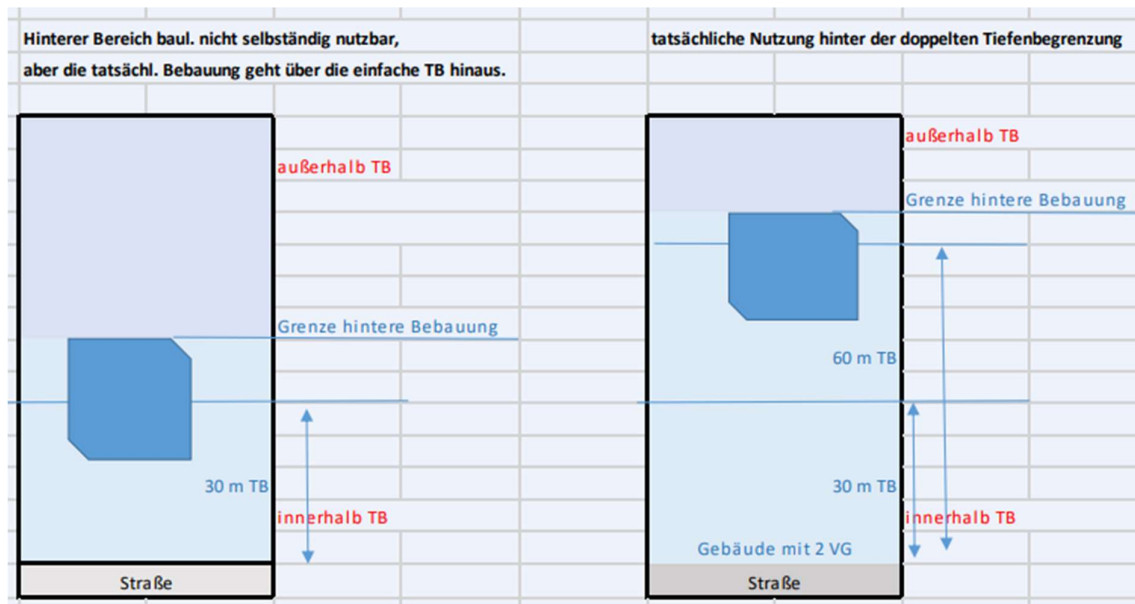
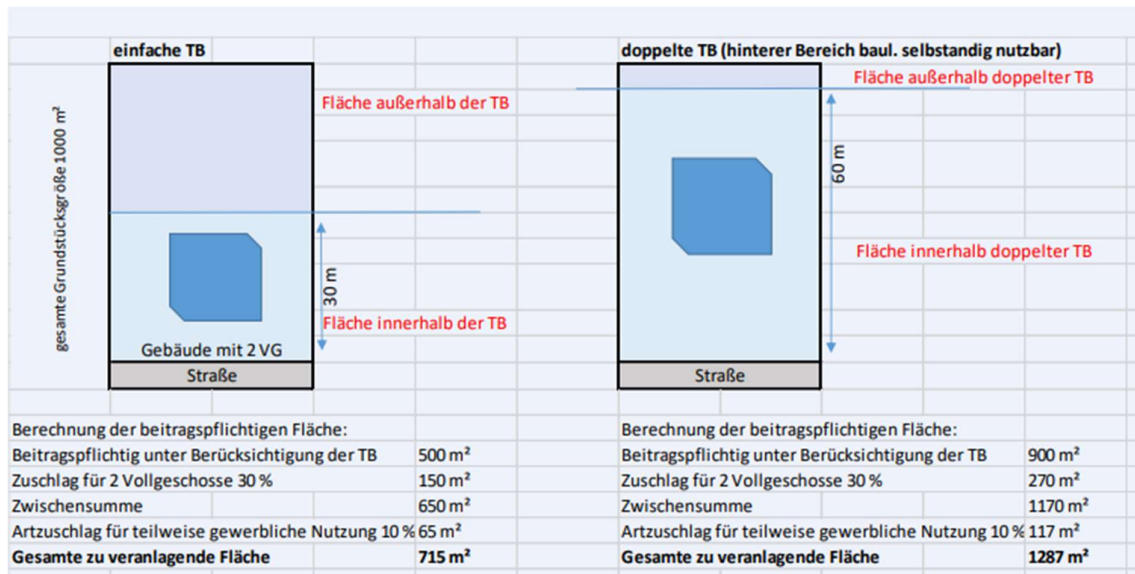
- **Vollgeschoss § 4 Abs. 2 LBauO**
- Geschosse über der Geländeoberfläche sind Geschosse, die im Mittel mehr als 1,40 m über die Geländeoberfläche hinausragen; tieferliegende Geschosse sind Kellergeschosse. Vollgeschosse sind Geschosse über der Geländeoberfläche, die über zwei Drittel, bei Geschossen im Dachraum über drei Viertel ihrer Grundfläche eine Höhe von 2,30 m haben.... Die Höhe wird von Oberkante Fußboden bis Oberkante Dachhaut gemessen

Was ist die Tiefenbegrenzung?

Die Tiefenbegrenzung regelt bis zu welcher Tiefe ein Grundstück, das nicht im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes liegt, in beitragsrechtlich relevanter Weise erschlossen ist. Der Grundstücksteil, der hinter der Tiefenbegrenzungslinie liegt, wird bei der Berechnung der beitragspflichtigen Grundstücksfläche nicht mit einbezogen.

Als beitragspflichtige Grundstücksfläche eines im Innenbereich liegenden Grundstückes gilt die Fläche von der Verkehrsanlage bis zu einer Tiefe von 40 m. Ist für den hinter der Tiefenbegrenzungslinie liegenden Grundstücksteil aufgrund der Umgebungsbebauung eine Hinterbebauung in zweiter Reihe möglich, wird die Fläche bis zu einer Tiefe von 80 m zugrunde gelegt.

Ist das Grundstück über die 40 m- oder 80 m-Linie bebaut, verschiebt sich die Tiefenbegrenzungslinie bis zur hinteren Grenze der tatsächlichen Nutzung.



Was ist der gewerbliche Nutzungsaufschlag?

Für Grundstücke, die in einem Kern-, Gewerbe- oder Industriegebiet liegen oder ausschließlich gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzte Grundstücke wird in sonstigen Baugebieten ein Zuschlag in Höhe von 20 % auf die gewichtete Grundstücksfläche erhoben. Grundstücke in sonstigen Baugebieten, die teilweise gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzt werden erhalten einen Zuschlag von 10 %.

Durch den Artzuschlag soll erreicht werden, dass Grundstücke, die aufgrund ihrer gewerblichen Nutzung einen (deutlich) erhöhten Fußgänger- und Fahrzeugverkehr auslösen, stärker berücksichtigt werden als ausschließlich zu Wohnzwecken genutzte Grundstücke.

Als in diesem Sinne gewerblich oder vergleichbar genutzt gelten zum Beispiel auch Grundstücke, die Büro-, Behandlungs-, Kanzleiräume oder ähnlich genutzte Räume beherbergen.

Werden sämtliche Kosten auf die Grundstückseigentümer umgelegt?

Nein! Die Stadt oder Gemeinde trägt, wie beim Einmalbeitrag auch, einen Teil der Kosten, den sogenannten Gemeindeanteil. Der Gemeindeanteil beträgt gemäß § 10a Abs. 3 KAG Rheinland-Pfalz mindestens 20 %.

Muss ich als Grundstückseigentümer einer Bundes- Landes- oder Kreisstraße bei den wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen wie beim Einmalbeitrag nur für den Ausbau der Nebenanlagen (Gehweg und Beleuchtung) zahlen?

Nein! Dies liegt daran, dass sich der beitragsrelevante Vorteil nicht mehr an der einzelnen Straße orientiert, sondern am gesamten Straßennetz in der Abrechnungseinheit. Dies wurde von der Rechtsprechung mehrfach bestätigt.

Zahle ich als Eigentümer einer Wohnung für das gesamte Grundstück?

Nein! Bei der Beitragsveranlagung werden Wohnungseigentümer entsprechend ihres im Grundbuch festgelegten Miteigentumsanteils am Grundstück zu wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen herangezogen. Dies wird in den Beitragsbescheiden auch ersichtlich sein.

Muss ich auch wiederkehrende Beiträge zahlen, wenn ich vor wenigen Jahren einen Einmalbeitrag gezahlt habe?

Nein! Die Stadt oder Gemeinde kann eine Verschonungs- bzw. Übergangsregelung für Grundstücke aufnehmen, für die in der jüngeren Vergangenheit Erschließungs- oder Ausbaubeiträge gezahlt wurden.

Beispiel:

- a) 20 Jahre bei kompletter Herstellung der Verkehrsanlage
- b) 15 Jahre bei Herstellung der Fahrbahn
- c) 10 Jahre bei Herstellung des Gehweges
- d) 5 Jahre bei Herstellung der Beleuchtung, Grunderwerb, Straßenoberflächenentwässerung oder...

Können wiederkehrende Straßenausbaubeiträge im Rahmen der Nebenkostenabrechnung auf Mieter umgelegt werden?

Nein! Der wiederkehrende Straßenausbaubeitrag kann gemäß der zur Zeit herrschenden Meinung in Literatur und Rechtsprechung nicht auf die Mieter umgelegt werden.

Unsere Meinung:

Unsere Landesregierung hat es mit diesem Gesetz geschafft wirklich jede noch so kleine Gelegenheit zur Abzocke auszunutzen. Stellen sie sich vor, sie besitzen ein unbebautes Grundstück, auf dem der Bau eines vierstöckigen Hauses erlaubt wäre. Dank der „Inanspruchnahmefähigkeit“ zahlen sie saftige Beiträge, obwohl sie gar kein Haus besitzen. Oder ihr Haus verfügt über eine PV-Anlage, die vor 2022 installiert wurde, denn damit haben sie ein „Gewerbe“.

Die Landesregierung versucht uns dieses Gesetz als sozial und gerecht zu verkaufen, aber tatsächlich werden nur Grundstückseigentümer ohne Rücksicht auf deren wirtschaftliche Situation zur Kasse gebeten. Argumente wie: ihr Grundstück/ihre Immobilie wird durch die Sanierung aufgewertet, sind absurd. Versuchen sie mal ihr Haus zu verkaufen und verlangen sie einen höheren Preis, weil am anderen Ende ihres Abrechnungsgebietes eine Straße saniert wurde. Sie werden schnell merken, dass kein Käufer bereit sein wird, dafür tiefer in die Tasche zu greifen.

Ein weiteres, vielfach strapaziertes Argument ist die Refinanzierung maroder Straßen. Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung sucht unsere Regierung nun nach Wegen, wie man den Grundstückseigentümern die Kosten aufpressen kann und zwingt Kommunen und Städte dazu wiederkehrende Beiträge einzufordern. Der Verwaltungsaufwand ist immens hoch, Bescheide sind häufig fehlerhaft. Angeblich würde die Sanierung der Straßen in Rheinland-Pfalz jährlich ca. 500 Millionen Euro kosten. Das ist erstaunlich, denn alle anderen Bundesländer kommen mit einem Zehntel oder weniger aus. **Es ist nicht etwa so, dass unser Bundeland die Finanzierung aus Steuermitteln nicht stemmen könnte, sie wollen nur nicht!!**

Vorläufiger Abschluss des Landeshaushalts 2023 – Kurs bleibt stabil und zukunftsgerichtet

Der rheinland-pfälzische Landeshaushalt schloss das Jahr 2023 laut vorläufigem Ergebnis mit einem positiven Finanzierungssaldo ab. „Der Haushaltsabschluss 2023 ist erneut Ausdruck unserer verantwortungsvollen Haushaltspolitik für Rheinland-Pfalz. Trotz unterschiedlicher Effekte auf der Einnahme- und Ausgabeseite und großen Herausforderungen für das Land insgesamt, konnten wir 2023 794 Millionen Euro der Haushaltssicherungsrücklage zuführen. Außerdem haben wir Schulden des Landes am Kreditmarkt von netto 200 Millionen Euro getilgt“, sagte Finanzministerin Doris Ahnen. Dies sei noch einmal die gleiche Höhe wie im Vorjahr.

Die Steuereinnahmen des Landes lagen im Jahr 2023 mit 16,8 Milliarden Euro um 338 Millionen Euro unter den Ansätzen im Haushaltsplan, worin sich vor allem die eingetrübte Entwicklung der Konjunktur niederschlug. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Steuereinnahmen um lediglich 2,4 Prozent. Im Länderfinanzausgleich zählte Rheinland-Pfalz auch im Jahr 2023 zu den finanzstarken Ländern und gibt 320 Millionen Euro an die finanzschwächeren Länder ab.