



Amt Probstei • Knüll 4 • 24217 Schönberg/Holst.

Gemeinde Schönberg  
Peter A. Kokocinski  
c/o Amt Probstei  
Knüll 4  
24217 Schönberg

**Auskunft erteilt:**

**Stefan Gerlach**

**Fon: 04344/306-1300**

**Fax: 04344/306-2735**

**stefan.gerlach@amt-probstei.de**

**Zimmer: 112**

Aktenzeichen (bitte stets angeben):  
III / KAG

Datum  
14.04.2021

### **Entwurf einer Satzung der Gemeinde Schönberg über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau und Umbau sowie die Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen**

Sehr geehrter Herr Kokocinski,

die E-Mail von Klaus Stelck vom 12.04.2021 (19:01 Uhr) beantworte ich wie folgt:

#### **1. Was ist mit den vom Land in Aussicht gestellten Infrastrukturhilfen?**

Nach erfolgter Änderung des Finanzausgleichsgesetzes vom 21.02.2018 werden bereits ab dem Haushaltsjahr 2018 den Kommunen entsprechende Infrastrukturhilfen gewährt. Diese betragen in den Jahren 2018 bis 2020 insgesamt 45.000.000,00 EUR jährlich. Nach der zwischen dem Land Schleswig-Holstein und den kommunalen Landesverbänden getroffenen Vereinbarung erfolgt eine Verteilung zu 30 % im Verhältnis der Einwohnerzahlen und zu 70% im Verhältnis der für die Aufteilung des Gemeindeanteils an der Umsatzsteuer geltenden Schlüsselzahlen.

In den Jahren 2018 bis 2020 konnte die Gemeinde Schönberg hiervon rund 49.000,00 EUR jährlich generieren (Haushaltsstelle 9000.06100).

Die Infrastrukturmittel wurden zum Haushaltsjahr auf insgesamt 68.000.000,00 EUR erhöht. Hiervon entfällt auf die Gemeinde Schönberg ein Anteil von rund 66.500,00 EUR.

Datei: o:\amt\_probstei\amt\_iii\iii\ausbaubeiträge\schönberg\01-auftrag erstellung einer neuen satzung\20-antwort\_fragenkatalog.docx

#### **Wichtiger Hinweis:**

Verfahrensanträge, Rechtsbehelfe oder Schriftsätze können per E-Mail nicht rechtswirksam eingereicht werden. Eine zusätzliche Übermittlung per Post oder Fax ist unbedingt erforderlich. Bitte geben Sie bei E-Mails auch immer Ihre Postanschrift an, da es nicht möglich ist, auf alle Eingaben per E-Mail zu antworten.

**Öffnungszeiten:** Montag bis Freitag von 08.00 - 12.00 Uhr, außerdem Donnerstag zusätzlich von 15.00 - 18.00 Uhr

#### **Bankverbindungen:**

Förde Sparkasse

VR Bank Ostholstein Nord - Plön eG

Postbank Hamburg

IBAN: DE94 2105 0170 0080 0018 37

IBAN: DE73 2139 0008 0007 7060 06

IBAN: DE41 2001 0020 0060 8662 04

BIC: NOLADE21KIE

BIC: GENODEF1NSH

BIC: PBNKDEFF

## 2. Wie werden die beitragspflichtigen Ausbauleistungen genau definiert (Wenn wir in den Boden müssen... kann nicht ernsthaft ausreichen)?

Die Vermittlung eines beitragsrechtlichen Sondervorteils, der Voraussetzung für die Festsetzung von Ausbaubeiträgen ist, muss sich als Folge der Herstellung, des Aus- und Umbaus oder der Erneuerung von öffentlichen Einrichtungen in Form von Straßen, Wegen und Plätzen ergeben.

Unter **Herstellung** ist die erstmalige Schaffung einer öffentlichen Einrichtung im Sinne der Satzung zu verstehen. Da die erstmalige Herstellung einer beitragsfähigen Erschließungsanlage eine Beitragspflicht nur nach § 127 BauGB auslöst, hat die Herstellung einer öffentlichen Einrichtung im Straßenbaubeitragsrecht lediglich Bedeutung für gemeindliche Anlagen, die nicht Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 Absatz 2 BauGB sind, also zum Beispiel für Wirtschaftswege.

### **Beispiel**

Die Gemeinde entschließt sich dazu, einen Verbindungsweg für mehrere landwirtschaftliche Betriebe zu bauen, der vorher nicht existierte.

Neben der Herstellung sind auch der **Aus- und der Umbau** von öffentlichen Einrichtungen beitragspflichtige Ausbaumaßnahmen. Aus- und Umbau sind im weitesten Sinne als Erweiterung oder Verbesserung von bereits bestehenden Anlagen zu verstehen. Eine beitragsfähige Erweiterung ist zum Beispiel anzunehmen bei einer Verbreiterung der Bürgersteige oder der Fahrbahnen. Ferner ist eine Erweiterung unter anderem die Verbreiterung der Straße um einen Parkstreifen für den Anliegerverkehr. Voraussetzung für einen Ausbau im Sinne einer Erweiterung ist, dass zusätzliche, vorher nicht zu Straßenzwecken dienende Flächen in Anspruch genommen werden. Im Mittelpunkt der beitragsfähigen Maßnahmen im Straßenausbaurecht steht in der Regel der Umbau von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen, der auch als Verbesserung bezeichnet wird. Anknüpfungspunkt des Gesetzgebers ist, dass der Träger der Straßenbaulast die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern hat. Die Erweiterung einer Straße wird also als Beispiel für deren Verbesserung angeführt. Dies bewirkt deren räumliche Ausdehnung, so dass die ausgebaute Straße der ursprünglich angelegten nicht mehr gleicht. Das führt zu der Annahme, dass von einer beitragsfähigen Verbesserung bzw. einem beitragsfähigen Umbau nur gesprochen werden kann, wenn sich der Zustand der Anlage nach dem Ausbau in irgendeiner Hinsicht (zum Beispiel räumliche Ausdehnung, funktionale Aufteilung der Gesamtfläche, Art der Befestigung) von ihrem **ursprünglichen** Zustand im Zeitpunkt der erstmaligen Herstellung bzw. Erneuerung unterscheidet, die positiven Einfluss auf ihre Benutzbarkeit hat. Bei dem somit notwendigerweise anzustellenden Vergleich zwischen dem alten und dem neuen Zustand der

Anlage ist auszugehen von dem **ursprünglichen** und nicht von dem unmittelbar vor der Ausbaumaßnahme bestehenden Zustand, weil anderenfalls jede Unterhaltungsmaßnahme eine beitragsfähige Verbesserung wäre. Vergleichsgegenstände für die Frage der Verbesserung sind der durch den abzurechnenden Ausbau herbeigeführte Zustand der Anlage in verkehrstechnischer Hinsicht gegenüber dem durch den vormaligen Ausbau geschaffenen Zustand.

### **Beispiel**

Die Gemeinde entschließt sich dazu, die X-Straße im Dorfkern auszubauen. Zu diesem Zweck verbreitert sie die Fahrbahn um 2,00 m und ersetzt den bisherigen Asphalt durch Kopfsteinpflaster. Zusätzlich legt sie erstmalig einen kombinierten Geh- und Radweg an.

Unter einer **Erneuerung** wird im Straßenausbaubeitragsrecht die Ersetzung einer infolge bestimmungsgemäßer Nutzung nach Ablauf der üblichen Nutzungszeit trotz ordnungsgemäßer Unterhaltung und Instandsetzung abgenutzten, das heißt verschlissenen Anlage durch eine gleichsam „neue“ Anlage von gleicher räumlicher Ausdehnung, gleicher funktionaler Aufteilung der Fläche und gleichwertiger Befestigungsart verstanden. Es handelt sich also um eine Maßnahme, durch die eine nicht mehr voll funktionsfähige, also erneuerungsbedürftige Straße bzw. Teileinrichtung nach Ablauf der für sie üblichen Nutzungsdauer in einen Zustand versetzt wird, der mit ihrem ursprünglichen Zustand im Wesentlichen vergleichbar ist. Bei einer Erneuerung wird die Einrichtung also wie bei der erstmaligen Herstellung in einen Zustand versetzt, der auf längere Zeit den voraussichtlichen Anforderungen des Verkehrs genügt, das heißt die Nutzungsdauer der Einrichtung wird verlängert. Eine Erneuerung begnügt sich mit der Herstellung des ursprünglichen Zustands der Anlage, welche durch den Gebrauch verschlechtert wurde, ohne dass damit zwangsläufig eine Verbesserung mit Blick auf die ursprüngliche Anlage verbunden sein muss. Eine Erneuerung liegt daher vor, wenn die erneuerte Anlage der früheren in ihren wesentlichen Eigenschaften entspricht, mit ihr vor allem funktional und qualitativ vergleichbar ist. Allerdings verlangt der Beitragstatbestand der Erneuerung nicht, dass die Befestigungsart im Vergleich mit dem ursprünglichen Zustand gleichartig ist. Die Gemeinde darf vielmehr bei der Ersetzung der abgängigen Straße technische Fortschritte in der Art der Straßenbefestigung und Änderungen verkehrstechnischer Konzeptionen angemessen berücksichtigen, so dass eine beitragsfähige Erneuerung auch vorliegt, wenn ein anderweitiger Zustand geschaffen wird, der dem früheren Zustand gleichwertig ist.

### **Beispiel**

Eine Straße in einem Wohngebiet, die als historische Erschließungsanlage anzusehen ist (§ 242 Absatz 1 BauGB), wurde vor über 40 Jahren erstmalig hergestellt. Der Untergrund der Straße und die

Asphaltdecke sind stark zerschlagen, so dass durch Unterhaltungsmaßnahmen eine ordnungsgemäße Reparatur nicht mehr erreicht werden kann. Die Gemeinde entschließt sich daher, die Straße grundlegend zu sanieren. Im Rahmen der Sanierung wird der Unterbau komplett erneuert. Die bisherige Asphaltdecke wird durch „Flüsterasphalt“ ersetzt. Der ursprüngliche Straßenverlauf wird nicht verändert.

Die Aussage, dass nur dann, „wenn wir in den Boden müssen“, eine Beitragspflicht besteht, gibt die Rechtslage zwar ein wenig verkürzt aber im Wesentlichen dennoch richtig wieder.

### **3. Welche Ausbauleistungen sind überhaupt umzulegen, was wäre z. B. beim „Eichkamp“ zu erwarten?**

Umlagefähig sind diejenigen Aufwendungen, die notwendig sind, um das mit dem Ausbau gesteckte Ziel erreichen zu können.

§ 2 des Satzungsentwurfs enthält daher eine Aufzählung unterschiedlicher beitragsfähiger Aufwendungen. Die Vorschrift ist in ihrem Umfang nicht zwingend erforderlich. Es wäre auch ausreichend, wenn die Vorschrift den „notwendigen Aufwand im Sinne von § 8 Absatz 1 KAG“ als beitragsfähig bezeichnen würde. Welcher Aufwand beitragsfähig ist, ist nämlich bereits abschließend im Gesetz geregelt. Beitragsfähig ist immer nur der Aufwand, der für die Verwirklichung einer beitragspflichtigen Maßnahme notwendig ist. Dies ergibt sich bereits aus § 8 Absatz 1 Satz 1 KAG. Typischerweise gehört hierzu insbesondere der Aufwand für

- den Erwerb der erforderlichen Grundflächen
- die Freilegung der Flächen
- den Straßen-, Wege- und Platzkörper einschließlich Unterbau, Oberfläche, notwendige Erhöhungen oder Vertiefungen, die Anschlüsse an andere Straßen, Wege und Plätze sowie Anlagen für den Kreisverkehr, insbesondere also für
  - die Fahrbahn und Trenn-, Seiten-, Randstreifen, Böschungen, Schutz- und Stützmauern,
  - die Radwege,
  - die kombinierten Radwege,
  - die Straßenentwässerung und Straßenbeleuchtung,

- die Gehwege, Bordsteine und Begrünung als Bestandteil,
  - die Parkflächen und Standspuren,
  - die Bushaldebuchten,
  - die Mischflächen,
  - die verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Fahrbahnbereich,
- Fußgängerzonen einschließlich Unterbau, Oberfläche sowie notwendige Erhöhungen und Vertiefungen sowie Anschlüsse an andere Straßen-, Wege- oder Platzeinrichtungen
- die Möblierung einschließlich Blumenkübel, Sitzbänke, Brunnenanlagen, Absperreinrichtungen, Zierleuchten, Anpflanzungen und Spielgeräte, soweit eine feste Verbindung mit dem Grund und Boden besteht.

Welche Aufwendungen für bestimmte bauliche Maßnahmen im konkreten Einzelfall umlagefähig sein würden, bestimmt sich nach dem Ausbauprogramm, das die Gemeinde für die jeweilige Straße zunächst einmal festzulegen hätte. Aus der gesetzlichen Formulierung sowie dem daraus entwickelten typisierten Katalog von umlagefähigen Aufwendungen ergibt sich jedoch, dass nahezu alle Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Ausbau von Straßen, Wegen und Plätzen umlagefähig sind.

#### **4. Behandlung der mittelbaren Anlieger**

Hierbei handelt es sich nicht um eine Frage sondern lediglich um Stichworte. Es steht jedoch zu vermuten, dass Auskunft über die Behandlung von Grundstücken in der „2. Reihe“ gewünscht wird.

Grundsätzlich kann konstatiert werden, dass auch die Eigentümer von Grundstücken in der 2. Reihe zu einem Beitrag veranlagt werden können, sofern ihr Grundstück durch die beitragspflichtige Maßnahme einen Vorteil erlangt.

Um eine beitragspflichtige Maßnahme abzurechnen, sind alle Grundstücke zu erfassen und in die Abrechnung einzubeziehen, denen diese Maßnahme einen Vorteil vermittelt. Das so erfasste Gebiet wird als Abrechnungsgebiet bezeichnet.

Im Regelfall ist nur eine begrenzte Anzahl von Grundstücken von einer Ausbaumaßnahme betroffen, da naturgemäß nur bestimmten Grundstücken durch eine konkrete Ausbaumaßnahme ein Vorteil im Sinne des Beitragsrechtes vermittelt wird. Die Eigentümer und vergleichbaren Personen der zum Abrechnungsgebiet zusammengefassten Grundstücke bilden damit den Kreis der Beitragsschuldner, auf den der beitragsfähige Aufwand abzüglich des Gemeindeanteils nach den gleichen Kriterien zu verteilen ist.

## **5. Einstufung diverser Straßen (z. B. Friedhofsweg, Osterwisch als Anliegerstraße)**

Die konkrete Qualifizierung einer Straße als

- Anliegerstraße,
- Haupterschließungsstraße,
- Hauptverkehrsstraße oder
- Fußgängerzone

muss im Zeitpunkt des Entstehens des Beitragsanspruches der Gemeinde beurteilt werden. Je mehr ein Straßentyp bzw. eine Teileinrichtung erfahrungsgemäß von der Allgemeinheit benutzt wird, desto höher ist der Wert des der Allgemeinheit vermittelten Vorteils zu bemessen und desto höher muss dementsprechend der Gemeindeanteil sein. Umgekehrt muss der Anliegeranteil/Beitragsanteil umso höher sein, je mehr die ausgebaute Einrichtung erfahrungsgemäß von den Eigentümern der anliegenden Grundstücke genutzt wird.

## **6. Behandlung der Spurplattenwege**

Spurplattenwege bilden in der Regel Straßen im Außenbereich. Ihre Behandlung richtet sich nach der jeweiligen Verkehrsfunktion. Der Ausbau eines Spurplattenweges kann daher ebenfalls der Beitragspflicht unterliegen. Der Satzungsentwurf trifft hierzu in § 5 Absatz 1 Nummer 5 entsprechende Regelungen. Je nach der Verkehrsfunktion, die ein Spurplattenweg erfüllt, wird er wie folgt behandelt:

Straßen, Wege und Plätze, die nicht zum Anbau bestimmt sind (Außenbereichsstraßen),

- die überwiegend der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen und keine Gemeindeverbindungsfunktion haben, werden den Anliegerstraßen gleichgestellt.

- die in zumindest beachtlichem Umfang der Verbindung von Ortsteilen und anderen Verkehrswegen innerhalb des Gemeindegebietes dienen, werden den HAUPTerschließungsstraßen gleichgestellt.
- die überwiegend dem Verkehr zu und von Nachbargemeinden dienen, werden den Hauptverkehrsstraßen gleichgestellt.

Der Beitragsanteil für einen Spurplattenweg entspricht daher demjenigen, der für eine Straße mit der entsprechenden Verkehrsfunktion im Innenbereich Anwendung finden würde.

#### **7. Welche Verwaltungskosten sind zu erwarten (die von allen getragen werden müssen, ohne dass davon ein Meter Straße saniert wird)?**

Diese Frage wurde bereits in der E-Mail vom 12.04.2021 (13:49 Uhr) wie folgt beantwortet:

„Auch dies lässt sich nicht pauschal beantworten, da der Verwaltungsaufwand ebenfalls von einer Vielzahl von Faktoren abhängt. Die Größe des Abrechnungsgebietes bestimmt beispielsweise den Aufwand für die Kalkulation und die rechtskonforme Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes. Als Faustregel könnten eventuell folgende Faktoren dienen:

Für die im Regelfall extern zu vergebende Kalkulation des beitragsfähigen Aufwandes und dessen Verteilung auf die einzelnen Grundstücke müssen mindestens 10.000,00 EUR angesetzt werden. Der Aufwand für die sich anschließende Festsetzung wird ebenfalls von der Größe des Abrechnungsgebietes sowie der Anzahl der vorhandenen Grundstückseigentümer abhängen. Es sollte auf jeden Fall ein Stundensatz von rund 50,00 EUR angesetzt werden. Wie viele Stunden jedoch konkret anfallen werden, wird auch immer davon abhängen, wie viele Fälle letztendlich streitig ausgehen. Im Streitfall würde sich an das Festsetzungsverfahren auch das Widerspruchsverfahren und gegebenenfalls noch ein Klageverfahren über bis zu 2 Instanzen anschließen. Spätestens ab der 2. Instanz fallen auch Kosten für eine anwaltliche Vertretung an, da die Amtsverwaltung kein Personal beschäftigt, das vor dem Oberverwaltungsgericht vertretungsberechtigt wäre. Weiterer Aufwand dürfte entstehen, wenn Stundungen (im Erhebungsverfahren) oder Umwandlungen in eine Beitragsschuld auf „Rentenbasis“ anstehen sollten.

Unter Zugrundelegung dieser Parameter würde ich davon ausgehen, dass die Verwaltungskosten je Maßnahme mit **mindestens** 15.000,00 EUR zu Buche schlagen würden, sofern keine Gerichtsverfahren geführt werden müssen.“

**8. Rechtssicherheit des vorliegenden Satzungsentwurfes, vor allem vor dem Hintergrund, dass evtl. jahrzehntelang ausreichende Straßenerhaltungsmaßnahmen versäumt wurden.**

Dieser Stichpunkt bedarf der Präzisierung.

**9. Gleichbehandlung mit Sanierungsmaßnahmen in den letzten Jahren, für die keine Ausbaubeiträge erhoben wurden (Fußgängerzone, Bahnhofstraße, Damm)**

Es ist nicht erkennbar, inwieweit gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung verstoßen werden sollte. An den im Stichpunkt aufgeführten Straßen wurden, soweit dies erkennbar ist, in der jüngeren Vergangenheit keine beitragspflichtigen Maßnahmen durchgeführt. Solange und soweit lediglich Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, bestünde auch im Fall der Verabschiedung der Satzung auch zukünftig keine Beitragspflicht.

**10. Gleichbehandlung von Anwohnern an Kreis- und Landesstraßen**

§ 1 des Satzungsentwurfs regelt den Gegenstand des Beitrags. Der Beitragsgegenstand beschreibt diejenigen Maßnahmen der Gemeinde, die eine Straßenausbaubeitragspflicht auslösen können. Dies sind die Herstellung, der Ausbau und Umbau sowie die Erneuerung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen, soweit sie in der Straßenbaulast der Gemeinde stehen. Die Straßenbaulast der Gemeinde erstreckt sich nach § 13 StrWG in Verbindung mit § 12 Absatz 2 bis 4 StrWG auf die

- Gemeindestraßen und
- Gehwege, Parkplätze, Standspuren und Straßenentwässerungseinrichtungen, auf Radwege und gemeinsame (kombinierte) Geh- und Radwege der festgesetzten Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen.

Insoweit ist zu konstatieren, dass für Anlieger an Kreis- und Landesstraßen einerseits und für Anlieger an Gemeindestraßen andererseits schon aus Rechtsgründen keine Gleichbehandlung zu erlangen ist. Während die Anlieger an Gemeindestraßen auch und gerade für den Ausbau der Fahrbahnen zu einem Beitrag herangezogen werden, trifft dies für die Anlieger an Kreis- und Landesstraßen gerade nicht zu. Nur diejenigen Anlieger an einer solchen Straße würden beispielsweise für die Erneuerung, den Ausbau und den Umbau von Gehwegen, Parkplätzen, Standspuren und Straßenentwässerungseinrichtungen, Radwegen und gemeinsamen (kombinierten) Geh- und Radwegen herangezogen werden, sofern diese Anlagen an einer festgesetzten Ortsdurchfahrt liegen.

Die Ortsdurchfahrt ist der Teil einer Landesstraße oder Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient (§ 4 Absatz 1 Satz 1 StrWG). Geschlossene Ortslage ist der Teil des Gemeindegebietes, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist (§ 4 Absatz 1 Satz 2 StrWG).

Die obere Straßenbaubehörde setzt nach Anhörung der Gemeinde, der Baugenehmigungsbehörde und der Träger der Straßenbaulast die Grenzen der Ortsdurchfahrt fest (§ 4 Absatz 2 Satz 1 StrWG).

**11. Welcher Grundsteuerhebesatz wäre erforderlich, um die seit Jahren für die Straßenerhaltung fehlenden 200.000,00 bis 250.000,00 EUR p.a. zu erwirtschaften?**

Handelt es sich bei den Straßenerhaltungsmaßnahmen um einen reinen Erhaltungsaufwand, also keine wesentliche Verbesserung/Veränderung/Erweiterung der Straße zum Ursprungszustand, so wären diese Ausgaben im Verwaltungshaushalt zu veranschlagen und die Gesamtaufwendungen wären sofort zu erwirtschaften. Hierzu beigefügt ist eine Tabelle, aus der sich die Hebesatzveränderungen der Realsteuern ergeben. Grundsätzlich bedeuten eine Hebesatzveränderung um 10 Prozentpunkte über alle drei Realsteuern eine Mehreinnahme von etwa 80.000,00 EUR jährlich. Um 250.000,00 EUR vereinnahmen zu können, müssten die Realsteuern also um 30 Prozentpunkte angehoben werden.

Wird eine Straße hingegen

- neu hergestellt/erneuert
  
- erweitert oder
  
- wesentlich verbessert,

so handelt es sich um investive Ausgaben des Vermögenshaushaltes. Maßnahmen des Vermögenshaushaltes können kreditfinanziert werden, so dass bei einer Kreditlaufzeit von 30 Jahren lediglich  $\frac{1}{30}$  der Investitionssumme zzgl. Kreditzinsen zu erwirtschaften sind. Die Zins- und Tilgungsleistung beträgt derzeit etwa 4 % (Zinsen 0,67 %, Tilgung 3,33 %).  $250.000,00 \text{ EUR} \times 4\% = 10.000,00 \text{ EUR}$  Kapitaldienst jährlich.

Mit freundlichen Grüßen

I. A.

Stefan Gerlach