

Anlage 2

Stellungnahme der Verwaltung

Straßenausbaubeiträge werden beispielsweise für die Kosten der Verbesserung oder Erneuerung einer verschlissenen Gemeindestraße erhoben.

Straßenausbaubeiträge berühren dabei lediglich die Grundeigentümer, deren Grundstücke wegen ihrer Nähe in besonderer Weise von der Inanspruchnahmefähigkeit der ausgebauten Straße einen Vorteil erlangen.

Die Eigentümer der Grundstücke, die an eine ausgebaute Straße angrenzen sind nicht die einzigen Benutzer dieser Straße, sondern auch Mieter, Besucher und andere Personen. Darauf reagiert das Straßenausbaubeitragsrecht dadurch, dass es den betreffenden Grundeigentümern nur einen Anteil von den für die Sanierung ihrer Gemeindestraße entstandenen Ausbaurkosten auferlegt. Dieser Anliegeranteil entspricht der Höhe nach dem Umfang der von ihren Grundstücken voraussichtlich ausgelösten Inanspruchnahme der Straße im Verhältnis zur voraussichtlichen Inanspruchnahme durch die Allgemeinheit.

Einzuräumen ist, dass in seltenen Ausnahmefällen ein Straßenausbaubeitrag die Größenordnung eines mittleren fünfstelligen Betrags oder gar mehr erreicht. Das betrifft allerdings nicht Eigentümer kleinerer, einzig mit einem Eigenheim bebauten Grundstücke, sondern regelmäßig nur Eigentümer von großflächigen, intensiv z. B. gewerblich genutzten Grundstücken.

Denn der Anteil an dem für eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme angefallenen Aufwand der von den Eigentümern zu tragen ist, wird gemäß der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Köthen (Anhalt) nach dem sog. Vollgeschossmaßstab auf die anliegenden Grundstücke verteilt, d. h. nach einem Maßstab, der ausschlaggebend abstellt auf die Größe dieser Grundstücke sowie Art und Maß von deren baulicher Ausnutzbarkeit.

So wurde in den letzten Jahren ein Wohngrundstück mit einer Fläche von 500 m² laut Grundbuch einer Anliegerstraße mit einem durchschnittlichen Straßenausbaubeitrag in Höhe von 4,51 Euro/m² zu insgesamt 2.255 Euro herangezogen. Hoch gerechnet auf ein 1.000 m² großes Wohngrundstück würde sich der Straßenausbaubeitrag auf 4.510 Euro belaufen. Bei Anliegerstraßen werden 70 % der beitragsfähigen Aufwendungen auf die Anlieger umgelegt.

Beim Ausbau einer Haupteinfahrtsstraße wird gemäß der gültigen Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Köthen (Anhalt) der Anliegeranteil differenziert nach den einzelnen Teileinrichtungen (Fahrbahn, Gehweg, Straßenentwässerung, Beleuchtung) ermittelt. So betrug bei einer der letzten abgerechneten Straßenbaumaßnahmen der Straßenausbaubeitrag 3,73 Euro/m². Das entspricht einem Straßenausbaubeitrag für ein 500 m² Wohngrundstück von 1.865 Euro, hochgerechnet auf ein 1.000 m² Wohngrundstück = 3.730 Euro.

Da die Stadt Köthen (Anhalt) aber nicht über die finanzielle Ausstattung verfügt und sich in der Haushaltskonsolidierung befindet, erfolgten in den letzten Jahren kaum Straßenbaumaßnahmen, die sich auf alle Teileinrichtungen einer Verkehrsanlage bezogen haben.

Der Verzicht auf die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen hätte zur Folge, dass der Anliegeranteil von allen Gemeindemitgliedern aufgebracht werden muss oder zur Erfüllung anderer gemeindlicher Aufgaben fehlt.

Gemeindestraßen unterliegen einem Verschleiß. Dieser Verschleiß löst nach Ablauf eines bestimmten Zeitraums einen Sanierungsbedarf aus. Die zur Deckung dieses Bedarfs erforderlichen Ausbaurkosten entstehen bei der Gemeinde. An diesem Grundproblem ändert die Abschaffung des Straßenausbaubeitrages nichts.

Im Zusammenhang mit einem angemessenen Ausgleichsbetrag ist folgende Besonderheit des Straßenausbaubeitrages zu berücksichtigen. Anders als das Erschließungsbeitragsrecht bezieht sich das Straßenbaubeitragsrecht nicht auf einen einmaligen Ausbau einer bestimmten Gemeindestraße. Vielmehr können sich nach Maßgabe des Straßenausbaubeitragsrechts beitragsfähige Ausbaumaßnahmen an ein und derselben Straße immer wiederholen, nämlich nach jedem Ablauf einer normalen Haltbarkeitsdauer des durch einen Ausbau erreichten Zustandes dieser Verkehrsanlage. Die normale Haltbarkeitsdauer beträgt sowohl nach der erstmaligen Herstellung einer Gemeindestraße als auch nach ihrer Erneuerung bzw. Verbesserung etwa 30 Jahre. Nach Ablauf dieses Zeitraums tritt erfahrungsgemäß ein Verschleiß mit der Folge ein, dass ein Sanierungsbedarf entsteht und ein beitragsfähiger Ausbau erforderlich wird.

Da durch eine Abschaffung des Straßenausbaubeitrages für die Gemeinden eine lang anhaltende Finanzierungsquelle entfällt und folglich entsprechende Beitragsausfälle entstehen, muss ein angemessener finanzieller Ausgleich für diese Beitragsausfälle auf viele Jahrzehnte angelegt sein. Das begründet eine jährliche, für eine unabsehbare Zeit andauernde Belastung des Landeshaushalts. Die den Gemeinden zum Ausgleich von Beitragsausfällen voraussichtlich zur Verfügung gestellten Beträge werden nur einen Bruchteil der Ausfälle decken, die ihnen durch die Abschaffung des Straßenausbaubeitrages entstehen.

Zur Schließung der aufgezeigten Finanzierungslücke kommen in erster Linie Einnahmen aus den Grundsteuern als der wichtigsten Gemeindesteuer in Betracht oder genauer: zusätzliche Einnahmen aus einer Erhöhung der Grundsteuern durch eine in der Zuständigkeit der Gemeinde liegenden Erhöhung der betreffenden Hebesätze.

Die Schließung der Finanzierungslücke durch Einnahmen aus einer Erhöhung der Grundsteuer und damit die Ersetzung des Finanzierungsmittels aus Straßenausbaubeiträgen durch das Finanzierungsmittel der erhöhten Grundsteuer weist zwei bedeutende Mängel auf. Zum einen ist festzustellen, dass Schuldner der Grundsteuer ebenso wie Schuldner der Straßenausbaubeiträge die Grundeigentümer in der jeweiligen Gemeinde sind. Die Belastung dieser Grundeigentümer mit Kosten für den gemeindlichen Straßenbau durch den Austausch der Finanzierungsmittel vom Ansatz her im wirtschaftlichen Ergebnis unverändert bleibt. Zum anderen ergibt sich mit Blick auf vermietete Objekte ein ungleich bedeutsamerer Mangel daraus, dass Grundsteuern zu den auf Mieter abwälzbaren Betriebskosten zählen und deshalb jede Erhöhung der Grundsteuern zur anteiligen Finanzierung der gemeindlichen Straßenbaukosten immer eine entsprechende Steigerung der Mietnebenkosten zur Folge hat.

Eine Abschaffung des Straßenausbaubeitrages und eine Schließung dadurch bei einer Gemeinde auftretender Finanzierungslücken durch die Einnahmen aus einer Erhöhung der Grundsteuer würde erstmals zu einer Einbeziehung von Mietern in den Kreis derjenigen führen, die unmittelbar Kosten für eine beitragsfähige Sanierung von Gemeindestraßen zu tragen

haben. Ob diese Folge sachlich gerechtfertigt und vor allem sozial verträglich ist, dürfte sehr fraglich sein. Dies dürfte schwerlich zur Befriedung in der Bevölkerung beitragen.

Abschließend drängt sich die Frage auf, ob nicht durch eine intelligentere Lösung ein angemessener Interessenausgleich gefunden werden kann. Zu einem solchen Interessenausgleich könnte sicher beitragen, wenn das Land, die bei einer Abschaffung des Straßenausbaubeitrages eine Kompensation in einer bestimmten Höhe zu leisten hätte, diesen Betrag zur Reduzierung des Eigentümeranteils an den für einen beitragsfähigen Ausbau entstehenden Kosten einsetzten. Die Kompensationsmittel in entsprechende Fördermittel umwidmen würde. Denn dadurch würde der von den Eigentümern zu tragende Anteil an den Kosten für einen beitragsfähigen Ausbau reduziert, ohne dass die Gemeinde zusätzlich belastet würde.

Eine die Grundeigentümer entlastende Wirkung könnte auch dadurch erreicht werden, dass Förderungen des Landes für den kommunalen Straßenbau in Zukunft nicht auf den Gemeindeanteil bezogen, sondern auf die Gesamtkosten einer beitragsfähigen Maßnahme ausgerichtet werden.

Die Abschaffung des Straßenausbaubeitrages kann ausschließlich zu einem bestimmten Stichtag erfolgen, selbst wenn dieser Stichtag rückwirkend festgelegt wird. Dies begründet zwangsläufig eine „Zwei-Klassen-Gesellschaft“, nämlich eine Gruppe von Grundeigentümer, die für den beitragsfähigen Ausbau ihrer Straße noch Straßenausbaubeiträge zahlen mussten, und eine andere Gruppe, die von einer derartigen Belastung befreit sind. Es kann bezweifelt werden, ob eine solche Konstellation zur Befriedung in der Bevölkerung der Gemeinde beiträgt.

Im Bestandsverzeichnis sind 235 Verkehrsanlagen für das reine Stadtgebiet Köthen (Anhalt) aufgeführt. Davon sind 65 Verkehrsanlagen in den letzten 25 Jahren grundhaft ausgebaut wurden und die entsprechenden Grundstückseigentümer zu Straßenausbaubeiträgen unsererseits herangezogen. Des Weiteren wurden bisher in 27 Verkehrsanlagen im Stadtgebiet einzelne Teileinrichtungen (Straßenbeleuchtung, Straßenentwässerung) erneuert bzw. verbessert, wo ebenfalls Straßenausbaubeiträge für diese Grundstückseigentümer angeordnet wurden.

Beitragsrechtlich wurden weiterhin in der Vergangenheit Abrechnungen durchgeführt und Straßenausbaubeiträge festgesetzt für 33 Verkehrsanlagen in den einzelnen Ortsteilen der Stadt Köthen (Anhalt), die grundhaft ausgebaut wurden oder einzelne Teileinrichtungen erneuert bzw. verbessert wurden.

Seitens des Fachamtes wird vorgeschlagen, den Antrag der Fraktion DIE LINKE – Resolution zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge in Sachsen-Anhalt abzulehnen.