

## Straßenausbaubeiträge

**Das Thema Straßenausbaubeiträge besitzt heute bereits eine große juristische Bedeutung, was zahlreiche gerichtliche Verfahren beweisen. Die politische Tragweite zeigt sich an Hand vieler aktiver Bürgerinitiativen. Insbesondere die Härten, die die heutige Praxis der einmaligen Beitragserhebung auslöst, führen in den Kommunen vor Ort zu teilweise sehr kontroversen Debatten.**

Die Grundsätze der „Einnahmebeschaffung“ von Kommunen aus Straßenausbaubeiträgen folgen einem bundesweit einheitlichen Muster. Die Rechtsgrundlage findet sich im jeweiligen Landeskommunalabgabengesetz (KAG). Die Regelungen in den Ländern unterscheiden sich in der Frage, ob für Kommunen eine Verpflichtung zur Beitragserhebung besteht. Nur in Baden-Württemberg fehlt eine explizite gesetzliche Grundlage.

### 1. Unterschied zwischen Erschließungs- und Straßenausbaubeiträgen

Die Gemeinden können für Straßen Erschließungsbeiträge oder Straßenausbaubeiträge fordern. **Erschließungsbeiträge** werden i.d.R. für die neu hergestellten Straßen etc. in Neubaugebieten erhoben. Rechtsgrundlage dafür ist das Baugesetzbuch (BauGB). **Straßenausbaubeiträge** werden für Grundstücke erhoben, die innerhalb eines bebauten Gemeindegebiets an einer vorhandenen Straße liegen, und wenn diese Straße z. B. vollständig erneuert wird. Voraussetzung für die Beitragserhebung ist das Bestehen einer entsprechenden Beitragssatzung der Gemeinde, die sich nach dem jeweiligen Landes-KAG richtet. Ein Ausbaubeitrag kann auch dann erhoben werden, wenn bereits früher einmal Erschließungsbeiträge bezahlt wurden.

### 2. Unterschied zwischen einmaligen und wiederkehrenden Beiträgen

Einmalige Beiträge betreffen die Abrechnung einer konkreten Maßnahme (Einzelfall). Wiederkehrende Beiträge beziehen sich dagegen auf Maßnahmen, die in einem größeren zusammenhängenden Abrechnungsgebiet binnen eines Jahres erfolgt sind (z.B. gesamtes Gemeindegebiet oder größerer Ortsteil). Die Gemeinde muss die Form der Beitragserhebung zwingend in ihrer Satzung regeln. Bislang haben aber nur wenige Länder in ihren KAG wiederkehrende

Beiträge überhaupt vorgesehen (z.B. Rheinland-Pfalz).

### 3. Forderungen des ADAC zu den Ausbaubeiträgen

Der ADAC fordert von den verantwortlichen in den Ländern und Kommunen,

1. Auf Ausbaubeiträge nach Möglichkeit zu verzichten, da die Kosten für das Straßennetz in Deutschland durch die Nutzer bereits vollständig gedeckt sind (aktuelle DIW-Wegekostenrechnung).
2. Wenn Kommunen nicht auf Ausbaubeiträge verzichten können, sollte die Beitragserhebung für die Bürger in Form von wiederkehrenden Beiträgen so wenig belastend wie möglich erfolgen. Die Bundesländer müssen hierfür den entsprechenden rechtlichen Rahmen in ihren KAG setzen.

Die Beitragserhebung sollte folgenden Kriterien genügen:

- Die Sanierung sollte dem Stand der Technik entsprechen und keine Luxussanierung auf Kosten der Anwohner erfolgen.
- Vorab sollten kostengünstigere alternativen zur grundhaften Erneuerung geprüft werden.
- Die Betroffenen müssen frühzeitig über bevorstehende Maßnahmen unterrichtet und bei Entscheidungen über den Umfang der Sanierung einbezogen werden.

### 4. Fazit

Auch der ADAC hat großes Interesse am Substanzerhalt der kommunalen Verkehrswege. Jedoch steht er der Praxis der einmaligen Beiträge sehr kritisch gegenüber, da diese zu großen Härten bei einzelnen Grundstückseigentümern führen können. Insbesondere wenn die Kosten für die Bürger nicht transparent sind und Beitragsbescheide unvorbereitet beim Bürger eintreffen. Dagegen kann aus Sicht des ADAC beim wiederkehrenden Beitrag mehr Beitragsgerechtigkeit erreicht werden, da die Kosten jährlich wiederkehrend auf mehr Schultern verteilt werden. Letztlich profitieren alle Grundstückseigentümer von funktionierenden, gut ausgebauten Straßen. Beiträge werden hierdurch transparenter und erfolgen weniger „überraschend“ für die Bürger. Diesem Umstand sollten die Länder in ihren KAG Rechnung tragen