

Inhalt

- 1 Historie
- 2 Gesetz
- 3 Änderungen
- 4 Kommunale Selbstverwaltung
- 5 Sozial Gesellschaftliche Komponente
- 6 Art.3 GG
- 7 Rechtsprechungen / Urteile
- 8 Satzungen / Höhe der Beteiligungen
- 9 Anwendungsformen
- 10 Argumente pro Satzung
- 11 Argumente gegen die Satzung
- 12 Blick auf Deutschland
- 13 Blick auf Europa
- 14 Verbündete
- 15 Lösung

Ideenschnipsel für Inhalt Punkt „Historie“

[Straßenausbaubeiträge eine Einführung - PDF Kostenfreier Download \(docplayer.org\)](#)

Auszüge:

Vor dem Hessischen Kommunalen Abgabengesetz (KAG) galt das **Preußische Kommunale Abgabengesetz von 1893**.

Danach waren für gemeindliche Einrichtungen (damals „öffentliche Veranstaltungen“), die durch das öffentliche Interesse gefordert werden, von denjenigen eine Kostenbeteiligung zu erheben, die durch die Inanspruchnahme einen besonderen wirtschaftlichen Vorteil haben. Hierzu zählten insbesondere die öffentliche Kanalisation und der Straßenausbau.

Nach dem Vorgängergesetz (Preußisches Fluchtliniengesetz) 1875) wurde der Straßenbau den Kommunen übertragen.

Zuvor -teilweise aber auch bis 1960 - konnten die Bürger auch zu Hand-und Spanndiensten herangezogen werden. Seit dieser Zeit gibt es in Deutschland das, was heute unter dem Begriff Straßenausbaubeitrag bezeichnet wird

[„Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden...“: 125 Jahre Preußisches Kommunalabgabengesetz – Straßenbaubeiträge \(jena.de\)](#) mit der Abbildung von Originalseiten

Das Preußische Kommunalabgabengesetz ordnete die Gemeindefinanzen neu und wies den Kommunen der Monarchie des kaiserlichen Deutschlands (1871 bis 1918) u.a. die **Gewerbsteuer und Grundsteuer als Haupteinnahmequellen** zu, schuf die Voraussetzung für die Einrichtung kommunaler Stadtreinigungen im Deutschen Reich und nicht zuletzt die Bedingungen für die Erhebung von Anliegerbeiträgen zur Herstellung und Unterhaltung von öffentlichen Straßen. So wird schon in den allgemeinen Bestimmungen in § 1 klargestellt:

[9783555014241 Excerpt 002.pdf \(newbooks-services.de\)](#)

Mit dem Niedersächsischen Kommunalabgabengesetz **vom 8. Februar 1973** (Nds. GVBl. S. 41) hat der niedersächsische Gesetzgeber erstmalig das in Niedersachsen geltende Recht zur Erhebung der kommunalen Abgaben vereinheitlicht. Mittels des Gesetzes bezweckte er – im Interesse der Stärkung des Gedankens der kommunalen Selbstverwaltung – den Landkreisen und Gemeinden (Kommunen) einen Rahmen für die Erhebung kommunaler Steuern, Verwaltungs- und Benutzungsgebühren sowie für Beiträge zu setzen. Im Übrigen sollten sie ihr Abgaberecht weitgehend frei nach ihren eigenen Bedürfnissen gestalten können¹. **Allerdings sieht die Praxis heute anders aus: Die niedersächsische Verwaltungsgerichtsbarkeit, aber auch das Bundesverwaltungsgericht haben seit Inkrafttreten des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes den Rahmen für das kommunale Abgaberecht immer weiter eingeschränkt, so dass heute fast kein kommunaler Handlungsspielraum mehr vorhanden ist.** Um den Kommunen das von ihnen entwickelte Abgaberecht bewahren zu können, hat der Gesetzgeber durch entsprechende Gesetzesanpassungen in vielen Fällen die obergerichtliche Rechtsprechung wieder außer Kraft gesetzt. Das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz regelt das kommunale Abgaberecht nicht abschließend. In einer Reihe von Gesetzen finden sich kommunalabgaberechtliche Regelungen. So ist das Grund- und Gewerbesteuerrecht durch Bundesgesetze (GrStG und GewStG) geregelt. Das Erschließungsbeitragsrecht ist im Sechsten Teil des Baugesetzbuchs – ebenfalls ein Bundesgesetz – festgelegt. Aber auch in niedersächsischen Gesetzen finden sich kommunalabgaberechtliche Regelungen, wie z. B. in § 52 NStrG, § 12 NAbfG oder in § 13 BestattG. **Beim Aufbau des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes wurde darauf geachtet, dass seine Regelungen weitgehend mit den Regelungen anderer Bundesländer übereinstimmen. So bleibt die Rechtseinheit zwischen den Bundesländern gewahrt. Dieses liegt vor allem im Interesse der Bürgerinnen und Bürger.** Das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz wurde seit seinem Inkrafttreten am 1. April 1973 mehrfach novelliert. Die Änderungen wurden hauptsächlich aus abgabentechnischen und

verwaltungspraktischen Gründen vorgenommen. Wie eingangs bemerkt, wurden auch immer wieder Folgerungen aus der obergerichtlichen Rechtsprechung gezogen, die dann Änderungen der entsprechenden Regelungen nach sich zogen.

[2010318 Begr-374ndung \(nst.de\)](#)

Einbindung von NGO und NLO in das NKAG (November 2011?)

Die NGO löste am 01. April 1955 die von der britischen Militärregierung mit Wirkung vom 01. April 1946 erlassene revidierte Fassung der Deutschen Gemeindeordnung vom 30. Januar 1935 ab.

Vorläufer der am 01. Juli 1958 in Kraft getretenen NLO waren deshalb letztlich Länderregelungen wie die Preußische Kreisordnung von 1884 und die Kreisordnung für das Herzogtum Braunschweig von 1871.

[NI - Dokument: OVG Lüneburg 9. Senat | 9 LA 45/18 | Beschluss | Straßenausbaubeitrag für die Teileinrichtungen Fahrbahn und Straßenentwässerung | Langtext vorhanden \(niedersachsen.de\)](#)

Soweit die Kläger die Beitragsfähigkeit von Straßenausbaumaßnahmen nach § 6 Abs. 1 Satz 1 NKAG grundsätzlich in Frage stellen, weil auch in einem kommunalabgabenrechtlichen Sinne unter „öffentlichen Einrichtungen“ nicht Straßen zu verstehen seien, ergeben sich daraus keine schlüssigen Gegenargumente zu der vom Verwaltungsgericht bejahten Beitragsfähigkeit der ausgebauten Teileinrichtungen. **Der Umstand, dass es sich bei öffentlichen Straßen um Sachen im Gemeingebrauch handelt, die als solche nicht in § 6 NKAG erwähnt werden, steht dem beitragsrechtlichen Begriffsverständnis als „öffentliche Einrichtungen“ im Sinne des § 6 NKAG nicht entgegen. In der Senatsrechtsprechung ist geklärt, dass kommunale Straßen/Verkehrsanlagen zu den beitragsfähigen öffentlichen Einrichtungen im Sinne dieser landesrechtlichen Vorschrift gehören:**

Das Gesetz: Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz (NKAG)
in der Fassung vom 20. April 2017

§ 6
Beiträge

(1) ¹Die Kommunen können zur Deckung ihres Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung, Verbesserung und Erneuerung ihrer öffentlichen Einrichtungen Beiträge von den Grundstückseigentümern erheben, denen die Möglichkeit der Inanspruchnahme dieser öffentlichen Einrichtungen besondere wirtschaftliche Vorteile bietet, soweit nicht privatrechtliche Entgelte erhoben werden. ²Zum Aufwand rechnen auch die Kosten, die einem Dritten, dessen sich die Kommune bedient, entstehen, soweit sie dem Dritten von der Kommune geschuldet werden.

(2) Beiträge können auch für den Grunderwerb, die Freilegung und für nutzbare Teile einer Einrichtung erhoben werden (Aufwandspaltung).

(3) ¹Der Aufwand kann nach den tatsächlichen Aufwendungen oder nach Einheitssätzen ermittelt werden. ²Die Einheitssätze sind nach den Aufwendungen festzusetzen, die in der Kommune üblicherweise durchschnittlich für vergleichbare Einrichtungen aufgebracht werden müssen. ³Zum Aufwand rechnen auch die vom Personal der Kommune für Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 1 zu erbringenden Werk- und Dienstleistungen. ⁴Der Aufwand umfasst auch den Wert, den die von der Kommune für die Einrichtungen bereitgestellten eigenen Grundstücke im Zeitpunkt der Bereitstellung haben. ⁵Bei leitungsgebundenen Einrichtungen kann der durchschnittliche Aufwand für die gesamte Einrichtung veranschlagt und zugrunde gelegt werden; werden Beiträge für Teileinrichtungen erhoben, so ist der hierfür erforderliche Aufwand zugrunde zu legen. ⁶Der Aufwand, der erforderlich ist, um das Grundstück eines Anschlussnehmers an Versorgungs- und Abwasseranlagen anzuschließen, kann in die Kosten der Einrichtungen einbezogen werden. ⁷Es ist aber auch zulässig, einen besonderen Beitrag zu erheben.

(4) Der Aufwand kann auch für Abschnitte einer Einrichtung, wenn diese selbständig in Anspruch genommen werden können, ermittelt werden.

(5) ¹Die Beiträge sind nach den Vorteilen zu bemessen. ²Dabei können Gruppen von Beitragspflichtigen mit annähernd gleichen Vorteilen zusammengefasst werden. ³Wird eine Beitragssatzung für mehrere gleichartige Einrichtungen erlassen und kann der Beitragssatz für die einzelnen Einrichtungen in ihr nicht festgelegt werden, so genügt es, wenn in der Satzung die Maßnahmen, für die Beiträge erhoben werden, nach Art und Umfang bezeichnet werden und der umzulegende Teil der Gesamtkosten bestimmt wird. ⁴Wenn die Einrichtungen erfahrungsgemäß auch von der Allgemeinheit oder von der Kommune selbst in Anspruch genommen werden, bleibt bei der Ermittlung des Beitrages ein dem besonderen Vorteil der Allgemeinheit oder der Kommune entsprechender Teil des Aufwandes außer Ansatz. ⁵Zuschüsse Dritter sind, soweit der Zuschussgeber nichts anderes bestimmt hat, zunächst zur Deckung dieses Betrages zu verwenden.

(6) Die Beitragspflicht entsteht mit der Beendigung der beitragsfähigen Maßnahme, in den Fällen des Absatzes 2 mit der Beendigung der Teilmaßnahme und in den Fällen des Absatzes 4 mit der Beendigung des Abschnitts.

(7) ¹Auf die künftige Beitragsschuld können angemessene Vorausleistungen verlangt werden, sobald mit der Durchführung der Maßnahme begonnen worden ist. ²Die Vorausleistung ist mit der endgültigen Beitragsschuld zu verrechnen, auch wenn der Vorausleistende nicht beitragspflichtig ist. ³Ist die Beitragspflicht sechs Jahre nach Bekanntgabe des Vorausleistungsbescheides noch nicht entstanden, so kann der Vorausleistende die Vorausleistung zurückverlangen, wenn die Einrichtung bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht benutzbar ist. ⁴Die Rückzahlungsschuld ist ab Erhebung der Vorausleistung für jeden vollen Monat mit 0,5 vom Hundert zu verzinsen. ⁵Die Satzung kann Bestimmungen über die Ablösung des Beitrages im Ganzen vor Entstehung der Beitragspflicht treffen.

(8) ¹Beitragspflichtig ist, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer des Grundstücks ist. ²Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, so ist anstelle des Eigentümers der Erbbauberechtigte beitragspflichtig. ³Ist das Grundstück mit einem dinglichen Nutzungsrecht nach Artikel 233 § 4 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch belastet, so ist der Inhaber dieses Rechts anstelle des Eigentümers beitragspflichtig. ⁴Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner; bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Wohnungs- und Teileigentümer nur entsprechend ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.

(9) Der Beitrag ruht als öffentliche Last auf dem Grundstück, im Fall des Absatzes 8 Satz 2 auf dem Erbbaurecht, im Fall des Absatzes 8 Satz 3 auf dem dinglichen Nutzungsrecht und im Fall des Absatzes 8 Satz 4 Halbsatz 2 auf dem Wohnungs- oder Teileigentum.

(10) Die Vorausleistungs- und Beitragspflichtigen sind berechtigt, die Beitragskalkulation und die Aufwandsermittlung einzusehen.

§ 6b
Ergänzende Bestimmungen für Beiträge für Verkehrsanlagen
Fassung vom 24.10.2019, gültig ab 02.11.2019

(1) ¹Für die Erhebung von Beiträgen für Verkehrsanlagen können die Kommunen durch Satzung bestimmen, dass der Bemessung der Beiträge nach Vorteilen nur ein Teil des gemäß § 6 Abs. 3 ermittelten Aufwandes zugrunde gelegt wird. ²Die Kommunen können in der Satzung auch regeln, dass Zuschüsse Dritter abweichend von § 6 Abs. 5 Satz 5 von dem nach § 6 Abs. 3 ermittelten Aufwand oder dem nach Satz 1 zugrunde gelegten Aufwand abgezogen werden, soweit der Zuschussgeber nichts anderes bestimmt hat.

(2) Tiefenmäßige Begrenzungen sowie Eckgrundstücksvergünstigungen sind zulässig.

(3) ¹Die Kommunen sollen die voraussichtlich Beitragspflichtigen möglichst frühzeitig unter Vorlage ihrer Planungen über die beabsichtigte Durchführung einer beitragsfähigen Maßnahme an einer Verkehrsanlage und über das Verfahren der Beitragserhebung einschließlich in Betracht kommender Billigkeitsmaßnahmen informieren. ²Die Kommunen teilen den voraussichtlich Beitragspflichtigen spätestens drei Monate vor Beginn einer beitragsfähigen Maßnahme an einer Verkehrsanlage die vorläufige Aufwandsermittlung für die Maßnahme, die voraussichtliche Höhe ihres künftigen Beitrags sowie die voraussichtliche Höhe ihrer künftigen Vorausleistung, sofern die Kommune eine solche verlangen will, mit.

(4) ¹Die Kommune kann auf Antrag zulassen, dass der Beitrag für Verkehrsanlagen in Form einer Rente gezahlt wird. ²Der Antrag ist vor Fälligkeit des Beitrages zu stellen. ³Will die Kommune die Zahlung des Beitrages in Form einer Rente zulassen, so stellt sie durch Bescheid fest, dass der Beitrag in höchstens 20 Jahresleistungen zu entrichten ist. ⁴In dem Bescheid sind die Höhe der Jahresleistungen und der Zeitpunkt ihrer jeweiligen Fälligkeit zu bestimmen. ⁵Der

jeweilige Restbetrag kann jährlich mit bis zu 3 Prozent über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs verzinst werden.⁶ Der Beitragspflichtige kann den jeweiligen Restbetrag jederzeit ohne weitere Zinsverpflichtung tilgen.⁷ Die Jahresleistungen sind wiederkehrende Leistungen im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 3 Halbsatz 2 des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung.⁸ Bei Veräußerung des Grundstücks oder des Erbbaurechts wird der Beitrag in voller Höhe des Restbetrags fällig.⁹ Die Sätze 1 bis 8 gelten für Vorausleistungen entsprechend.¹⁰ Die Befugnis, gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit den dort genannten Vorschriften der Abgabenordnung auch in weiteren Fällen Beiträge zu stunden, bleibt unberührt.

Das heutige Niedersächsische Kommunalabgabengesetz in seiner Ursprungsform stammt aus dem Jahr 1973. Hintergrund war, dass der niedersächsische Gesetzgeber erstmalig das in Niedersachsen geltende Recht zur Erhebung der kommunalen Abgaben vereinheitlichen wollte. Beim Aufbau des Gesetzes wurde darauf geachtet, dass seine Regelungen weitgehend mit den Regelungen anderer Bundesländer übereinstimmten. So sollte die Rechtseinheit zwischen den Bundesländern gewahrt bleiben. Dies liegt vor allem im Interesse der Bürgerinnen und Bürger. Inzwischen und nach vielen Änderungen in allen Bundesländern ist davon nicht mehr viel übriggeblieben. In Niedersachsen führte die rot-grüne Regierung kurz vor Ablauf der Legislaturperiode im Jahr 2017 zusätzlich die wiederkehrenden Beiträge ein. Aufgrund landesweiter Bürgerproteste wurde 2019 der Paragraph 6b mit einigen Kann-Bestimmungen in das Gesetz aufgenommen, die jedoch erst greifen, wenn die Kommunen ihre vorhandenen Satzungen aktiv anpassen. Das ist bisher überwiegend nicht passiert, obwohl es den Bürgern vor Ort schlaflose Nächte ersparen könnte. Anders, als andere Bundesländer kann sich Niedersachsen nicht dazu bekennen, die Möglichkeit des Erlasses von unsozialen Satzungen zur Erhebung von kommunalen Straßenausbaubeiträgen aus dem NKAG komplett zu entfernen und damit dem Beispiel anderer Bundesländer zu folgen. Inzwischen erheben bereits 9 Bundesländer keine Ausbaubeiträge mehr (Baden-Württemberg erhob die noch nie). Von der ursprünglichen Rechtseinheit zwischen den Bundesländern kann nun keine Rede mehr sein. In Niedersachsen besteht diese auch innerhalb der Kommunen nicht. Von den 942 Gemeinden erheben mindestens 422 Gemeinden keine Beiträge mehr, gut 500 halten noch daran fest. Dabei entstehen durch die Erhebung und die damit unweigerlich verbundenen juristischen Auseinandersetzungen erhebliche Kosten. Schätzungen gehen von mindestens 50 % aus. Hamburg sah sich sogar zur Abschaffung gezwungen, da die Vollkosten höher waren als die erhobenen Beiträge.

Kommunale Selbstverwaltung

Die Absicht des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetz bestand ursprünglich auch darin, zur Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung den Landkreisen und Gemeinden (Kommunen) einen Rahmen für die Erhebung kommunaler Steuern, Verwaltungs- und Benutzungsgebühren sowie für Beiträge zu setzen. Im Übrigen sollten sie ihr Abgabenrecht weitgehend frei nach ihren eigenen Bedürfnissen gestalten können. Allerdings sieht die Praxis heute anders aus: Die niedersächsische Verwaltungsgerichtsbarkeit, aber auch das Bundesverwaltungsgericht haben seit Inkrafttreten des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes den Rahmen für das kommunale Abgabenrecht immer weiter eingeschränkt, so dass heute fast kein kommunaler Handlungsspielraum mehr vorhanden ist. So ist z. B. das Grund- und Gewerbesteuerrecht durch Bundesgesetze (GrStG und GewStG) geregelt. Das Erschließungsbeitragsrecht ist im Sechsten Teil des Baugesetzbuchs – ebenfalls ein Bundesgesetz – festgelegt.

Sozial Gesellschaftliche Komponente

In den gegenwärtigen politischen Diskussionen wird viel und gern über Respekt gesprochen, z. B. Respekt vor der Lebensleistung hart arbeitender Teile der Bevölkerung. In der Praxis erweist sich das jedoch häufig als Worthülse, denn gerade bei den sozial ungerechten, teilweise existenzbedrohenden Straßenausbaubeiträgen fehlt es an diesem vielfach beschworenen Respekt. Bei selbstgenutztem Wohneigentum gab und gibt es genügend Familien oder inzwischen auch Witwen und Witwer, die vormals zusammen mit ihrem Partner unter Entbehrungen und notwendigem Verzicht auf Urlaubsfahrten das Eigenheim, auch als Altersvorsorge - wie von der Politik propagiert- erbaut haben. Der Respekt besteht nun darin, dass dieser Personenkreis mit hohen Straßenausbaubeiträgen für die im Besitz der Gemeinde befindlichen Straße vor ihrer Haustür konfrontiert werden und somit in manchen Fällen vor der privaten Insolvenz stehen. Lieber hätten sie ihre -falls vorhanden- Rücklagen in den Erhalt und die klimapolitisch notwendige Modernisierung ihres Eigenheimes gesteckt.

Artikel 3 und 72 des Grundgesetzes

Art 3

- (1) **Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich.**
- (2) Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin.
- (3) Niemand darf wegen seines Geschlechtes, seiner Abstammung, seiner Rasse, seiner Sprache, seiner Heimat und Herkunft, seines Glaubens, seiner religiösen oder politischen Anschauungen benachteiligt oder bevorzugt werden. Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.

Art. 72

- (1) Im Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung haben die Länder die Befugnis zur Gesetzgebung, solange und soweit der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit nicht durch Gesetz Gebrauch gemacht hat.

(2) Auf den Gebieten des Artikels **74** Abs. 1 Nr. 4, 7, 11, 13, 15, 19a, 20, 22, 25 und 26 hat der Bund das Gesetzgebungsrecht, wenn und soweit **die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet oder die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht.**

(3) Hat der Bund von seiner Gesetzgebungszuständigkeit Gebrauch gemacht, können die Länder durch Gesetz hiervon abweichende Regelungen treffen über:

1. das Jagdwesen (ohne das Recht der Jagdscheine);
2. den Naturschutz und die Landschaftspflege (ohne die allgemeinen Grundsätze des Naturschutzes, das Recht des Artenschutzes oder des Meeresnaturschutzes);
3. die Bodenverteilung;
4. die Raumordnung;
5. den Wasserhaushalt (ohne stoff- oder anlagenbezogene Regelungen);
6. die Hochschulzulassung und die Hochschulabschlüsse;
7. die Grundsteuer.

Bundesgesetze auf diesen Gebieten treten frühestens sechs Monate nach ihrer Verkündung in Kraft, soweit nicht mit Zustimmung des Bundesrates anderes bestimmt ist. ³Auf den Gebieten des Satzes 1 geht im Verhältnis von Bundes- und Landesrecht das jeweils spätere Gesetz vor.

(4) Durch Bundesgesetz kann bestimmt werden, dass eine bundesgesetzliche Regelung, für die eine Erforderlichkeit im Sinne des Absatzes 2 nicht mehr besteht, durch Landesrecht ersetzt werden kann.

Bereits im Artikel 3 des Grundgesetzes wurde eindeutig formuliert, dass alle Menschen vor dem Gesetz gleich sind und somit auch gleich behandelt werden müssen. Das trifft unserer Ansicht nach bei den Straßenausbaubeiträgen nicht zu, denn in der Mehrheit der Bundesländer gibt es keine Straßenausbaubeitragssatzungen mehr und in Niedersachsen kommt es darauf ab, in welcher Gemeinde sie wohnen.

Noch eindeutiger wird es durch den Artikel 72 des Grundgesetzes. Ursprünglich wurde 1949 der Begriff „Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse“ verwendet. Seit der Verfassungsreform von 1994 im Zusammenhang mit der deutschen Wiedervereinigung wird von der „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ gesprochen.

Noch konkreter und vor allem detaillierter ist das deutsche Raumordnungsgesetz. Dort heißt es, dass überall in Deutschland - in Ballungsräumen ebenso wie in ländlichen Gebieten - "ausgeglichene soziale, infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse" anzustreben sind. Und es soll auf einen "Ausgleich räumlicher und struktureller Ungleichgewichte zwischen den Regionen" hingewirkt werden.

Das war 1973 bei der Erstellung des NKAG -wie bereits dargelegt- auch die Zielrichtung. Es sollten in allen Bundesländern eine weitestgehende Rechtseinheit verwirklicht werden. Davon sind wir inzwischen meilenweit entfernt, Nur, wenn in allen 16 Bundesländern und damit auch

in Niedersachsen die Strabs abgeschafft ist, nähern wir uns wieder diesem gesellschaftlich anzustrebenden Ziel.

Aber: Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts steht das **Grundgesetz** der Erhebung nichtsteuerlicher Abgaben, die einen Sondervorteil ausgleichen sollen, nicht entgegen. Insofern bringt der Verweis auf das GG nichts.

Rechtsprechungen / Urteile

Streitfälle bezüglich Straßenausbaubeiträgen generell oder im Detail landen vor Verwaltungsgerichten und nicht vor Finanzgerichten, obwohl das aus Sicht der betroffenen Bürger logischer wäre und die gängige Definition dieses auch zulassen würde. Das besondere Verwaltungsrecht stellt fachspezifische Rechtsregeln für spezielle Tätigkeiten einzelner Verwaltungszweige auf, also auch für das kommunale Abgabenrecht. Das Finanzrecht befasst sich als Teil des öffentlichen Rechts u. a. mit Fragen der Beschaffung, Verwaltung, Verteilung und Verwendung von öffentlichen Mitteln. Hierzu gehören auch Finanzausgleich, Haushaltsrecht, Konnexitätsprinzip, öffentlicher Haushalt, Rechnungslegung und Steuern mit den anderen Abgaben wie Gebühren und Beiträge.

Bei juristischen Auseinandersetzungen über und mit der Strabs ziehen sich die Verwaltungsgerichte überwiegend auf bereits einmal ergangene Urteile zurück. Begründungen einer ggf. höheren Instanz werden nicht kritisch hinterfragt und neu bewertet, sondern kritiklos übernommen. Wenn z. B. ein Oberverwaltungsgericht festgestellt hat, dass Straßenausbaubeitragsatzungen nicht gegen die (Landes-) verfassung verstoßen, sondern mit ihr vereinbar sind, so wird kein Richter dieses in Frage stellen, egal wie alt die ursprüngliche Begründung ist. Verfestigte Es wird davon ausgegangen, dass sich Beiträge von Gebühren dadurch unterscheiden, dass sie bereits für die potentielle Inanspruchnahme einer öffentlichen Einrichtung oder Leistung erhoben werden. Durch Beiträge sollen diejenigen an den Kosten einer öffentlichen Einrichtung, hier einer Straße, beteiligt werden, die von dieser – jedenfalls potentiell – einen Nutzen haben. Dabei wird aber die erforderliche Äquivalenz (gleich wert sein) nicht weiter beachtet, deren Prinzip besagt, dass öffentlich-rechtliche Abgaben (Ausbaubeiträge) als Gegenleistung für erbrachte öffentliche Leistungen (Grundsanierung einer sich im Eigentum der Gemeinde befindliche Straße) erhoben werden. Bei der Grunderneuerung ein mit Schlaglöchern übersäten Straße entsteht für alle potentiellen Nutzer der Straße ein Vorteil, der als Gegenleistung entsprechende Beiträge legitimieren würde. Indem alle potentiellen Nutzer Beiträge entrichten, wäre der Grundsatz der **Gleichbehandlung** aus Art. 3 Abs. 1 Grundgesetz (GG) und das aus dem Rechtsstaatsprinzip, Art. 20 Abs. 3 GG, abgeleitete Prinzip des gerechten Vorteilsausgleichs, das sogenannte „**Äquivalenzprinzip**“ gewahrt. Erreicht werden könnte dieses durch die Erhebung einer Maut-Gebühr. Diese Art der Beitragserhebung zöge aber unweigerlich hohe Kosten und einen hohen administrativen Aufwand nach sich. Deshalb haben findige Juristen, allen voran Prof. Driehaus, einen Vorteil, nicht für alle potentiellen Nutzer, sondern nur für die Anlieger kreiert. Diese sollen einen Vorteil gegenüber Anliegern einer abgenutzten und noch nicht erneuerten Straße haben. Mit dieser zweifelhaften Argumentation beschränkt man die Anzahl der Beitragszahler und den Aufwand zur Erhebung der Beiträge.

Dieses gesamte Dilemma, welches bundesweit die Gemeindeeinwohner und Heerscharen von Juristen beschäftigt, ist entstanden, weil man für die kommunalen Abgabengesetze die Regelungen des Bundesgesetzes (BauGB) für Erschließungsbeiträge leichtfertig übernommen hat. Im Baugesetzbuch kann man die Festlegungen für Erschließungsstraßen hingegen noch logisch nachvollziehen. So kann man z. B. in einem Neubaugebiet noch nachvollziehen, dass die erstmalige Erstellung von Erschließungsanlagen den Eigentümern Vorteile beschert und eine Äquivalenz gegeben ist. In der entsprechenden Gemeindegatsatzung kann festgelegt werden, dass bis zu 90 % (§129 BauGB) der Erschließungskosten auf die Bauherren umgelegt werden.

Wenn die Erschließung abgeschlossen ist, werden z. B. die erstmalig erstellten Straßen gewidmet und gehen in das Eigentum der Gemeinde über. (§§ 127 bis 135 BauGB [§ 129 BauGB - Beitragsfähiger Erschließungsaufwand - dejure.org](#))

Weniger konfliktträchtig und Gerichte sowie Anwälte entlastend wäre es sicherlich, wenn man sich in Niedersachsen und auch bundesweit politisch dazu durchringen könnte, die Möglichkeit zum Erlass von kommunalen Straßenausbaubeitragssatzungen abzuschaffen. Die finanziellen Mittel für ggf. notwendig werdende Grunderneuerungen von kommunalen Straßen könnten dann, wie bisher schon bei Bundes-, Landes- und Kreisstraßen aus den jeweiligen Haushalten finanziert werden. Diese Haushalte werden von der Allgemeinheit/den Bürgern entsprechend ihrer individuellen Leistungsfähigkeit bestückt. Fehlende Mittel in den Haushalten der Gemeinden könnten durch eine Anpassung des Finanzausgleiches kompensiert werden.

Satzungen / Höhe der Beteiligungen

Bei den kommunalen Satzungen unterscheidet man üblicherweise drei Typen von Straßen, das sind, in Anlehnung an das Verkehrsaufkommen: Anliegerstraßen, Straßen mit starkem innerörtlichem Verkehr und Durchgangsstraßen. Für die grundhafte Erneuerung der Fahrbahnen. Auf die Anlieger werden 70, 40, oder 30 % verteilt. Nach der letzten Änderung des § 6 NKAG kann die Gemeinde diese Anliegeranteile absenken, wobei Abstufungen weiterhin vorzunehmen sind. Möglich wären also z. B. für Anliegerstraßen auch 60 oder 55 %, für Straßen mit starkem innerörtlichem Verkehr 30 % und für Durchgangsstraßen 20 %.

In der Vergangenheit minderten Zuschüsse Dritter auch nur die von der Gemeinde und damit der Allgemeinheit unter Einschluss der betroffenen Anlieger zu tragenden, absoluten Kosten. Inzwischen dürfen diese, bei entsprechender Anpassung der Satzung und nicht ausdrücklichem Verbot des Zuschussgebers anteilmäßig auf Gemeinde und Anlieger verteilt werden.

Trotz dieser beiden hier erwähnten Erleichterungen betragen die Beiträge für Anlieger häufig gerade in ländlichen Gebieten mit größeren Grundstücken, mehr als 10 TEUR.

Als Zwischenschritt, vor der endgültige, landesweiten Abschaffung, wäre eine Erhöhung der Grundsteuer B, die definitiv dem Erhalt der Infrastruktur dient, durch eine moderate Anhebung des Hebesatzes, und damit z. B. um 50 Euro im Jahr, für alle Grundbesitzer der verträglichere Ansatz, denn er müsste 200 Jahre lang diese zusätzlichen 50 Euro zahlen, bis er 10 TEUR insgesamt gezahlt hat.

Anwendungsformen

In Niedersachsen stehen den Gemeinden seit 2017 bei der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zwei Möglichkeiten zur Verfügung. Bis dahin gab es nur die Einmalbeiträge. Mit der Mehrheit der damaligen rot-grünen Landesregierung wurde die Variante der wiederkehrenden Beiträge in das NKAG aufgenommen, die in Niedersachsen auch in zwei Gemeinden zur Anwendung kommen, nämlich in Springe und in Zetel. Worin unterscheiden sich nun wiederkehrende und Einmalbeiträge?

Bei den Einmalbeiträgen wird eine Straße, bzw. ein daraus gebildeter Abschnitt betrachtet. Die „Beitragspflicht“ entsteht, wenn die Maßnahme abgeschlossen ist. Die Abrechnung muss in den folgenden vier Kalenderjahren erfolgen, ansonsten verjährt der Anspruch der Gemeinde auf die Entrichtung der geforderten Beiträge. Vorauszahlungen auf die endgültigen Beiträge sind möglich und zulässig. Vor den Verwaltungsgerichten sind alle denkbaren Einwände dagegen bereits mehrfach und abschlägig beschieden, auch dadurch, dass einmal erfolgte Bewertungen von anderen Gerichten vorbehaltlos übernommen werden. Allerdings gibt es so gut wie keinen Bescheid der einer juristischen Prüfung im Detail hundertprozentig besteht. Aufgrund der Komplexität des gesamten Themas unterlaufen den Gemeinden immer wieder kleinere Fehler in der Abrechnung.

Bei den wiederkehrenden Beiträgen werden zusammenhängende Abrechnungsgebiete innerhalb der Gemeinde gebildet. Um Beiträge von den Anliegern in diesem Gebiet zu verlangen, muss eine konkrete Maßnahme nicht abgeschlossen sein, vielmehr werden alle, innerhalb eines Kalenderjahres durchgeführten Arbeiten an allen Straßen des Gebietes jährlich abgerechnet und verteilt. Dadurch, dass alle Anlieger dieses gebildeten Gebietes zur Zahlung herangezogen werden, fällt der jährliche Beitrag für den Einzelnen deutlich geringer aus, als bei den Einmalbeiträgen. Je nach Straßenzuständen innerhalb dieses Gebietes kann es aber z. B. im Zeitraum von 10 Jahren vorkommen, dass ein Anlieger in Summe mehr Beiträge entrichten muss, als wenn er „nur“ für die vor seiner Haustür liegenden Straße zu Einmalbeiträgen herangezogen worden wäre. Die wiederkehrenden Beiträge können in jährlich schwankenden, je nach Bautätigkeit, Beiträgen erhoben werden oder auch aufgrund von Schätzungen für fünf Jahre in gleichbleibender Höhe und anschließender Korrektur. Auch hieran wird bereits deutlich, dass dieses Verfahren sehr aufwendig und für die Verwaltung kostenintensiv ist. Hinzu kommt, dass der Zustand der Straßen innerhalb eines Gebietes jährlich überprüft und neu bewertet werden muss. Das ist einer der Gründe, weshalb sich in Niedersachsen bisher lediglich zwei Gemeinden für die wiederkehrenden Beiträge entschieden haben. Entsprechende Fachanwälte raten überwiegend ebenfalls davon ab, auch weil dabei noch viele juristische Fallstricke zu beachten sind. Insbesondere die „juristische, wasserdichte“ Bildung von Abrechnungsgebieten gestaltet sich aufwendig und schwierig, in der räumlichen Abgrenzung und dem Nachweis des sogenannten „Vorteils“ für alle Anlieger innerhalb dieses Gebietes für eine konkrete Grunderneuerungsmaßnahme.

Um alle Grundbesitzer, bzw. Anlieger an den Kosten von Straßenerneuerungen zu beteiligen, erscheint die moderate Grundsteuererhöhung für alle Beteiligten ein probateres Mittel zu sein. Die Grundsteuererhebung unterliegt einem erprobten Verfahren und verursacht keine zusätzlichen Kosten.

Wir fordern die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge

Argumente

Strabsgegner



- gleiche Lebensverhältnisse für alle Menschen GG Artikel 3. Gleichheitsgrundsatz wird durch unterschiedliche Anwendung verletzt. In 9 Bundesländern gibt es keine Satzung (Stand Juli 2020)
- Spaltung der Gesellschaft. Sozialer Unfrieden wird gefördert.
- Kreis-, Landes-, Bundesstraßen sind nicht beitragspflichtig.
- Abgabenhöhe darf Abgabepflichtige nicht unverhältnismäßig stark einschränken. (Erdrosselungsverbot)
- Gemeindestraßen werden von der Allgemeinheit genutzt, nicht nur von Grundstückseigentümern.
- Gemeindestraßen gehören der Gemeinde. Wertverlust durch Gemeingebrauch und Erhaltungsaufwand sind von der Gemeinde als Eigentümer zu tragen.
- Finanzleistungsfähigkeit der Bürger wird ignoriert. Nährboden für Altersarmut
- teils generationsübergreifende Verschuldung. Verlust der Altersvorsorge. Geld für energetische Sanierung fehlt.
- Beiträge sind ein Standortnachteil und wirken wertmindernd bei Immobilienverkauf.
- Grundstückseigentümer haben sich bereits durch Erschließungskosten mit 90% an den Herstellungskosten der Straße beteiligt.
- mehrfache Steuerbelastung: Kfz-Steuer, Mehrwertsteuer auf Kfz und Betriebsmittel, Mineralölsteuer, Grundsteuer. Auch der Gemeindeanteil zur grundhaften Sanierung und die AfA werden aus Steuergeldern finanziert.
- Preisexplosionen im Tiefbau tragen vornehmlich die Anlieger.
- keine Mitbestimmung der Anlieger
- bis zu 65% der Beitragseinnahmen werden von Verwaltungskosten verbraucht.
- Anliegeranteile müssen vom Land kompensiert werden. Idealerweise auch die Gemeindeanteile.

Strabsbefürworter



- Eigentum verpflichtet. GG Artikel 14.
- durch grundhafte Sanierung der Straße steigt der Grundstückswert.
- das Land will die kommunale Selbstverwaltung nicht antasten.
- grundhafte Sanierungen der Straßen erhalten die Infrastruktur.
- wiederkehrende Beiträge sind besser als Einmalbeiträge und verteilen die Belastung auf mehrere Jahre.
- durch Ratenzahlung über 20 Jahre hinweg wird der Anlieger entlastet.
- Infrastruktur muss erhalten werden. Wer soll das sonst bezahlen? Straßenausbaubeiträge sind eine wichtige Einnahmenquelle für die Kommunen.
- es ist ungerecht, wenn Grundsteuererhöhungen auf die Miete umgelegt werden.
- die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge führt zu Ungerechtigkeit denen gegenüber, die bereits Beiträge in der Vergangenheit gezahlt haben.

Gegenargumente



- per Widmung ist der Eigentumsübergang der Straße an die Gemeinde vollzogen. Gemeinde ist Straßeneigentümer
- unbewiesene Hypothese. Der Grundstückswert verringert sich auch nicht, wenn die Kommune die Straße verrotten lässt. Sanierung verändert Status nicht.
- Land greift ständig methodisch in die kommunale SV ein, siehe Migrationspolitik, Abschaffung der KiTa-Gebühren.
- Anliegerbeteiligung setzt die falschen Anreize und verhindert wirtschaftliches Handeln. Kontinuierliche Instandhaltung, steuerfinanziert, ist kostengünstiger für Kommune und Grundstückseigentümer. Neue Fertigungsverfahren können auf Erneuerung des Unterbaus verzichten.
- Beitragszahler bleiben die Anlieger an Anliegerstraßen. Anlieger an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen werden beitragspflichtig. System ist rechtlich angreifbar durch Definition von Abrechnungsgebieten. Die Kosten für Beitragshebung können höher ausfallen als die Einnahmen.
- Verrentung über 20 Jahre mit 3% über Basiszinssatz ist eine Kann-Regel. Es besteht kein Rechtsanspruch. Gemeinden werden Bankenfunktion nicht übernehmen, wenn Finanzierungskosten gleich oder höher sind als Einnahmen. Individuelle Konditionen werden Ratenzahlungen unattraktiv machen.
- Nicht nur Straßen, auch Schulen, Krankenhäuser etc. müssen erhalten werden. Niemand käme auf die Idee, nur Schüler oder nur Patienten mit den Erhaltungskosten belasten zu wollen. Der Aufwand wird aus dem Steueraufkommen finanziert, das entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit von den Bürgern erbracht wird.
- auch Mieter nutzen die Straßen. Ein angemessener Teil der Grundsteuern muss zweckgebunden in den Straßenerhalt einfließen.
- Stichtagsregelungen sind grundsätzlich üblich. Niemand hat Anspruch auf Rückzahlung der KiTa-Gebühren aus der Zeit vor der Befreiung. Bayern und Berlin haben über Härtefallregelungen Beiträge rückerstattet.

Quellenhinweise: Grundgesetz, NKAG, NStrG, NKomVG, VWE Hessen, VWE Niedersachsen, BdSt

Blick auf Deutschland

In Deutschland werden mehrheitlich in den Gemeinden keine Straßenausbaubeiträge mehr erhoben. Neun Bundesländer haben sie in den letzten Jahren, ohne erkennbare Nachteile, aber zum Wohle ihrer Bürger, abgeschafft.

Es handelt sich um folgende Bundesländer:

1. Baden-Württemberg (hat noch nie Beiträge erhoben)
2. Bayern
3. Berlin
4. Brandenburg
5. Bremen ohne Bremerhaven
6. Hamburg
7. Mecklenburg-Vorpommern
8. Sachsen-Anhalt
9. Thüringen

[Straßenausbaubeiträge in Deutschland | Bund der Steuerzahler e.V.](#)

Blick auf Europa

<https://www.freiewachler-hessen.de/834-0-Strabs-Europavergleich-Abschaffung-auch-fuer-Deutschland-moeglich.html>

Bei einem Europavergleich gibt es ein differenziertes Bild

- In Belgien, Tschechien, Polen, Schweden, Vereinigtes Königreich gibt es kein System, das mit den deutschen „Strabs“ vergleichbar ist.
- Vergleichbare Systeme: **Österreich** = Aufschließungsabgabe, **Dänemark** = für an eine Straße angrenzende (also ohne Hinterliegergrundstücke) Grundstücke kann ein Zuschuss verlangt werden, **Frankreich** = Steuer für Landwege (Landwege gehören zum privaten Gelände der Stadt) können erhoben werden, **Ungarn** hat sowohl das System des Straßenbaubeitrags als auch das des Straßenbauzinsbeitrags???? Was versteht man darunter?, **Luxemburg** finanziert die Instandhaltung öffentlicher Infrastruktur normalerweise zwar durch öffentliche Gelder, jedoch können entsprechende Kosten für Straßenbauarbeiten, welche von der Kommune durchgeführt werden, von den betroffenen Eigentümern getragen werden, In den **Niederlanden** ist es möglich, dass die Kostendeckung für öffentliche Einrichtungen wie Straßen über einen Nutzungsplan oder über den Abschluss eines Vertrags mit der Gemeinde geregelt wird, In **Spanien** gibt es ebenfalls „Strabs“, es obliegt aber den Verwaltungsbehörden ob diese angewendet werden oder nicht, **Italien** ???

Verbündete

Niedersächsisches Bündnis gegen Straßenausbaubeiträge, Verband Wohneigentum. Bund der Steuerzahler, **bitte vervollständigen**

Lösungen

Abschaffung = Verbotslösung