

Federf. Stadtamt: Amt für kommunale Finanzen

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtkämmerer Holzmann	25.09.2008	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

Straßenbaubeiträge nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (KAG NRW)

Begründung:

(ggf. zusätzlich)

In vorangegangenen Ausschusssitzungen wurden vermehrt Fragen zum Regularium der Erhebung von Straßenbaubeiträgen gestellt. Mit dieser Vorlage soll die aktuelle, rechtlich gestützte Vorgehensweise verdeutlicht werden.

1. Allgemeines:

Die Stadt Gladbeck erhebt zum Ersatz des Aufwandes für die Herstellung (Erneuerung), Erweiterung und Verbesserung von Anlagen im Bereich der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze Straßenbaubeiträge gemäß § 8 KAG NRW in Verbindung mit der Straßenbaubeitragsatzung vom 19.12.2005 (**Anlage 1**).

Beitragspflichtig sind die Eigentümer der anliegenden Grundstücke („Anliegerbeitrag“).

Begründet wird der Straßenbaubeitrag damit, dass diesen Eigentümern die Erneuerung oder Verbesserung der Straße besonders nützt, weil ihren Grundstücken durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Straße wirtschaftliche Vorteile geboten werden, die den Gebrauchswert der Anliegergrundstücke erhöhen. Diese Wirkung ist abstrakt und nicht rechnerisch bezifferbar; sie tritt schon mit dem „Anbieten“ des wirtschaftlichen Vorteils ein; die Vorteilsnutzung durch den Grundstückseigentümer wird nicht verlangt.

Merkmale des Straßenbaubeitrag sind demnach seine **einmalige** Erhebung für eine bestimmte Straßenbaumaßnahme, die Grundstücksbezogenheit, eine Bemessung nach dem Prinzip des Vorteilsausgleichs und der Charakter einer Gegenleistung (Kostenbeteiligung) für den Ausbau öffentlicher Straßen.

Die Rechtsprechung (oberste Instanz ist das Oberverwaltungsgericht NRW) hat klargestellt, dass die Gemeinden in Nordrhein-Westfalen zur Beitragserhebung verpflichtet sind und dafür auch die notwendigen Voraussetzungen in Form einer Beitragsatzung schaffen müssen.

Mitzeichnungen					
Bürgermeister:	Erster Beigeordneter:	Stadtkämmerer:	Beigeordneter	Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:	Datum:
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

2. Abgrenzung zum Erschließungsbeitrag:

Straßenbaubeiträge können nur erhoben werden, soweit eine Erhebung von Erschließungsbeiträgen nicht in Betracht kommt.

Der Erschließungsbeitrag nach den §§ 127 ff. Baugesetzbuch (BauGB) wird nur **einmalig** erhoben für die **erstmalige** Herstellung einer öffentlichen Straße. Mit ihm bezahlt der Eigentümer den Erschließungsvorteil für sein (Bau-)Grundstück.

Für eine in späteren Jahren erfolgende Zweit- oder Drittherstellung (= Erneuerung) oder Verbesserungen an bereits vorhandenen Straßen sind daher Straßenbaubeiträge nach § 8 KAG NRW zu erheben.

3. Beitragsfähige Straßenbaumaßnahmen:

Im Mittelpunkt der Beitragserhebung stehen im wesentlichen **Erneuerungen** (als Form der Herstellung) und **Verbesserungen** an öffentlichen Straßen. Wird einer dieser Tatbestände erfüllt, ist eine Straßenbaumaßnahme grundsätzlich beitragsfähig.

Nicht nur für einen kompletten Straßenausbau sondern auch für einzelne Teileinrichtungen einer Straße kann eine Beitragspflicht entstehen. Dazu gehören Fahrbahnen, Parkflächen, Rad- und Gehwege, Beleuchtungseinrichtungen, Grünstreifen und die Straßenentwässerung.

Ob eine durchgeführte Straßenbaumaßnahme als beitragsfähig zu qualifizieren ist, hängt von dem anzustellenden Vergleich zwischen dem alten und dem neuen Zustand der Straße ab. Bei diesem Vergleich ist für jede ausgebaute Teileinrichtung die Beitragsfähigkeit zu prüfen.

Unterhaltungs- und Reparaturmaßnahmen an öffentlichen Straßen sind hingegen nicht beitragsfähig. Im Einzelfall kann die Abgrenzung zwischen beitragsfähiger Erneuerung oder Verbesserung (Ausbau von Gehwegen und Kanälen, Umbau von Straßen) und reinen Unterhaltungsmaßnahmen (Erneuerung von Fahrbahndeckenüberzügen; Austausch eines Gehwegpflasters; Ausbessern von beschädigten Straßenteilen) schwierig sein, da alle diese Maßnahmen prinzipiell dazu dienen, das Straßensystem in einem gebrauchsfähigen Zustand zu halten.

Wenn eine Ausbaumaßnahme jedoch wesentliche Teile erfasst und diese ersetzt oder einer grundlegenden Überarbeitung unterzieht, wenn sie sich also auf Teile der Straße bezieht, denen nach herkömmlicher Betrachtungsweise eine gewisse Selbständigkeit zukommt, handelt es sich im Regelfall nicht (mehr) um bloße Unterhaltungsmaßnahmen.

3.1. Erneuerung („nochmalige“ oder „nachmalige“ Herstellung):

Wird eine Straße nach Abnutzung entsprechend dem Ausbauzustand wiederhergestellt, den sie unmittelbar nach der ersten oder einer etwaigen weiteren Herstellung hatte, handelt es sich um eine Erneuerung; die abgenutzte Anlage wird durch eine neue Anlage von gleicher räumlicher Ausdehnung, gleicher funktionaler Aufteilung der Fläche und gleicher Befestigungsart ersetzt. Die Beitragserhebung setzt allerdings voraus, dass die Erneuerung nach Ablauf der Nutzungszeit durchgeführt wird.

Erforderlich ist also, dass die Straße

- erneuerungsbedürftig und
- die übliche Nutzungszeit abgelaufen ist.

Die **Erneuerungsbedürftigkeit** setzt voraus, dass die Straße verschlissen ist, das heißt sich in einem schadhafte Zustand befindet. Kein Kriterium ist die Verkehrssicherheit. Ob die Straße noch verkehrssicher ist, ist für die Beitragsfähigkeit ohne Bedeutung.

Für die Dauer der **üblichen Nutzungszeit** von Straßen und ihren Teileinrichtungen gibt es keine allgemein gültige Zeitspanne. Sie hängt von der Qualität des früheren Ausbaus und der Funktion der Straße ab.

Für die Teileinrichtungen einer gewöhnlichen Straße ist eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren (für eine Straßenbeleuchtung 30 Jahre) anzusetzen. Unterhalb dieser Schwelle ist die übliche Nutzungszeit regelmäßig noch nicht abgelaufen.

Bei Entwässerungskanälen (Teileinrichtung Straßenentwässerung) liegt die in Gladbeck unterstellte übliche Nutzungszeit bei mehr als 60 Jahren.

3.2. Verbesserung:

Eine beitragsfähige Verbesserung liegt dann vor, wenn durch die Ausbaumaßnahme die Ausstattung der Straße entsprechend ihrer bisherigen verkehrstechnischen Konzeption

- hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung,
- hinsichtlich der funktionalen Aufteilung oder
- hinsichtlich der Art der Befestigung vorteilhaft verändert wird.

Ist die Straße beim Umbau verbreitert worden, liegt ein Fall der Verbesserung (Erweiterung) vor. Die räumliche Ausdehnung hat sich vorteilhaft verändert.

Sind zusätzliche Teileinrichtungen beim Straßenumbau neu geschaffen worden (z. B. Radwege, Grün- oder Parkstreifen), die vorher nicht vorhanden waren, hat sich die funktionale Aufteilung der Straße vorteilhaft verändert (=Verbesserung), was zu einem leichteren und sichereren Verkehrsablauf führt.

Zu den beitragsrelevanten technischen Verbesserungen zählen der Einbau einer Frostschuttschicht oder eine Verstärkung des Unterbaus, die eine erhöhte Haltbarkeit, geringere Reparaturanfälligkeit und längere Lebensdauer der Teileinrichtung bewirken.

Die Straßenbeleuchtung wird verbessert, wenn die Ausleuchtung der Straße nach dem Umbau besser ist als vorher (durch mehr Straßenleuchten oder durch eine höhere Lichtstärke der einzelnen Leuchten).

Eine Verbesserung der Straßenentwässerung ist anzunehmen, wenn das auf der Straße vorhandene Regenwasser schneller abfließt als vorher (durch eine Erhöhung der Anzahl der Straßeneinläufe oder eine höhere Dimensionierung des Entwässerungskanals).

Für den Verbesserungstatbestand spielt somit anders als bei der Erneuerung weder die übliche Nutzungszeit noch der Verschleiß der Straße/Teileinrichtung eine Rolle.

4. Beitragsfähiger Aufwand:

Beitragsfähig ist derjenige Aufwand, der feststellbar durch die konkrete, der Erfüllung des Bauprogramms dienende Maßnahme entstanden ist (**Grundsatz der Erforderlichkeit**).

4.1. Aufteilung des beitragsfähigen Aufwandes:

Grundsätzlich ist der beitragsfähige Aufwand einer Straßenbaumaßnahme der **Allgemeinheit** (Gemeinde) sowie den **Grundstücksanliegern** zuzuordnen.

Anders als im Erschließungsbeitragsrecht, wo 90 % des Aufwandes auf die Grundstücksanlieger abgewälzt werden kann, liegt die Umlegungsrate beim Straßenbaubeitrag niedriger. Die Gemeinde ist gehalten, hier in ihrer Beitragssatzung eine Abwägung vorzunehmen, weil der Vorteil der Allgemeinheit mit der zunehmenden Verkehrsbedeutung einer öffentlichen Straße wächst. Umgekehrt verhält es sich mit der Vorteilslage der Anlieger; sie wird mit zunehmender Verkehrsbedeutung der Straße geringer. Man unterscheidet dabei nach Straßentypen wie Hauptverkehrs-, Haupteerschließungs- und Anliegerstraßen sowie (seltener) Hauptgeschäftsfuß- und Fußgängergeschäftsstraßen. Begriffsdefinitionen dazu finden sich in § 4 Absatz 6 der Straßenbaubeitragssatzung.

Für die Einstufung und damit die Funktion einer Straße im Verkehrsnetz der Gemeinde sind die Verkehrsplanung, der auf entsprechender Planung beruhende Ausbauzustand, die straßenverkehrsrechtliche Einordnung und die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse maßgebend.

Aber auch innerhalb der einzelnen Teileinrichtungen einer Straße ist eine entsprechende Differenzierung der Anteilssätze erforderlich. Gehwege, Park- und Grünstreifen verschaffen unabhängig vom Straßentyp grundsätzlich den Anliegern größere Vorteile, während bei Fahrbahnen, Radwegen, Beleuchtungs- und Entwässerungseinrichtungen mit zunehmender Verkehrsbedeutung der Straße die Durchleitungsfunktion dieser Teileinrichtungen für den Straßenverkehr und damit der Vorteil der Allgemeinheit in den Vordergrund tritt.

Erforderlich ist somit eine **Staffelung der Anteilssätze**

- **nach Straßenarten:** je höher die Verkehrsbedeutung der Straße für die Allgemeinheit, desto geringer der Anteil der Anlieger am beitragsfähigen Aufwand:

Hauptverkehrsstraßen:	20-60 % Anliegeranteil
Haupteerschließungsstraßen:	40-60 % Anliegeranteil
Anliegerstraßen:	60-70 % Anliegeranteil

- **nach Teileinrichtungen:** Fahrbahn, Radweg, Beleuchtung und Straßen-entwässerung haben Anliegeranteile zwischen 20-60 %; bei Gehwegen, Park- und Grünstreifen liegen die Anliegeranteile zwischen 60-70 %.

Die Festlegung eines einheitlichen Gemeindeanteils für alle Teileinrichtungen und Straßenarten ist unzulässig.

Die genauen Parameter sind in § 4 Absatz 3 der Straßenbaubeitragssatzung tabellarisch dargestellt (**Anlage 2**).

Sonderfälle, in denen das in der Straßenbaubeitragssatzung festgelegte Schema der Anteilssätze nicht passt (zum Beispiel in verkehrsberuhigten Bereichen) oder kein sachgerechtes Ergebnis liefert, sind per Einzelfallsatzung zu regeln.

4.2. Verteilung des umlagefähigen Aufwandes auf die Anliegergrundstücke:

Beitragspflichtig sind Grundstücke, bei denen die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße besteht (sie sind „erschlossen“). Neben den direkten Straßenanliegern gilt dies auch für Hinterliegergrundstücke und (Eck-)Grundstücke mit Mehrfacherschließung. Deshalb spielt die Frontlänge eines Grundstücks zur Straße bei der Veranlagung keine Rolle.

Da der Straßenbaubeitrag grundstücksbezogen ist, wird bei seiner Berechnung mit Wahrscheinlichkeitsmaßstäben gearbeitet. Maßstäbe für die „Wertigkeit“ eines Anliegergrundstückes sind

- die **Grundstücksfläche** (wird vermindert bei übertiefen Grundstücken durch einen Bauplan oder eine 50-Meter-Tiefenbegrenzung):
Je größer das Grundstück, umso höher der Beitrag, weil auf einem größeren Grundstück auch eine intensivere bauliche Nutzung vermutet werden darf.
- **Art und Maß der (zulässigen) baulichen Nutzung** nach dem Vollgeschossmaßstab; für Grundstücke mit einer intensiveren Nutzung wie in Gewerbe-, Kern-, Industrie- und Sondergebieten ergeben sich Zuschläge; Grundstücke ohne bauliche Nutzungsmöglichkeit, Landwirtschafts-, Forst-, Sport- und Friedhofsgrundstücke sowie einige andere Sonderfälle erhalten Abschläge:
Je intensiver die bauliche Nutzung, umso höher der Beitrag.

4.3. Berechnungsbeispiel:

In einer Anliegerstraße wurden die Gehwege erneuert.
Die Kosten betragen 70.000 €. Davon sind 68.000 € beitragsfähiger Aufwand.

Der Anteil der Straßenanlieger beträgt $68.000 \text{ €} \times 70 \% = \mathbf{47.600 \text{ €}}$ (umlagefähiger Aufwand). Der Rest wird von der Stadt getragen.

Die Anliegergrundstücke sind ein- und zweigeschossig bebaut. Ein Grundstück wird gewerblich genutzt. Die bewerte Gesamtfläche (Fläche x Nutzungsfaktor) aller Grundstücke beträgt **35.000**.

Der Beitragssatz für dieses Abrechnungsgebiet beträgt $47.600 \text{ €} / 35.000 = \mathbf{1,36 \text{ €}}$.

Berechnung des Beitrages:

eingeschossiges Grundstück, groß 500 m², Nutzungsfaktor 1,0:
 $500 \text{ m}^2 \times 1,0 \times 1,36 \text{ €} = 680 \text{ €}$

zweigeschossiges Grundstück, groß 500 m², Nutzungsfaktor 1,3:
 $500 \text{ m}^2 \times 1,3 \times 1,36 \text{ €} = 884 \text{ €}$

zweigeschossiges gewerbliches Grundstück, groß 500 m²,
Nutzungsfaktor 1,3 + Nutzungszuschlag 0,5 = 1,8:
500 m² x 1,8 x 1,36 € = 1.224 €

5. Entstehung der Beitragspflicht:

Die (sachliche) Beitragspflicht für die **Anliegergrundstücke** entsteht grundsätzlich mit Beendigung der Baumaßnahme. Maßgebend ist die Schlussabnahme der letzten Arbeiten. Die Beitragsfestsetzung verjährt spätestens nach 4 Jahren; das Jahr der Fertigstellung der Baumaßnahme wird nicht berücksichtigt.

Beispiel:

Schlussabnahme:	26.03.2008
Beginn Verjährungsfrist:	01.01.2009
Ablauf Verjährungsfrist:	31.12.2012

Die (persönliche) Beitragspflicht trifft denjenigen, der im Zeitpunkt der Zustellung des Beitragsbescheides (grundbuchlicher) **Eigentümer** des Anliegergrundstücks ist. Es spielt dabei keine Rolle, ob er das Eigentum auch schon vorher bei Planung, Beginn oder Abschluss der Baumaßnahme innehatte oder ob er es erst während der laufenden Festsetzungsfrist übernahm. Die Beitragserhebung ist stichtagsbezogen. Maßgebend sind die Eigentumsverhältnisse zum Zeitpunkt der Festsetzung durch Beitragsbescheid.

6. Zahlungspflicht:

Der Straßenbaubeitrag ist innerhalb eines Monats nach Zugang des Bescheides zu zahlen. Auf schriftlichen Antrag ist gegen Einkommensnachweis in Ausnahmefällen eine Stundung auf monatlicher Ratenbasis möglich (§ 227 der Abgabenordnung). Die Stundungszinsen betragen 0,5 % pro Monat.

7. Rechtsbehelf:

Gegen den Beitragsbescheid kann innerhalb eines Monats nach Zugang **Klage** vor dem Verwaltungsgericht in Gelsenkirchen eingereicht werden. Sie hat allerdings keine aufschiebende Wirkung, das heißt die Zahlungsverpflichtung für den Straßenbaubeitrag besteht weiterhin, soweit nicht Antrag auf Aussetzung der Vollziehung (zunächst bei der Stadt, bei Ablehnung anschließend vor Gericht) gestellt wird.

Mit Inkrafttreten des Bürokratieabbaugesetzes II am 01.11.2007 ist ein Widerspruchsverfahren nicht mehr möglich. Daher wird den Betroffenen empfohlen, bei Unstimmigkeiten oder Verständnisfragen Kontakt mit der Beitragsstelle aufzunehmen, um sich den Inhalt des Bescheides näher erläutern zu lassen. Auch eine Einsichtnahme der Unterlagen und Berechnungsgrundlagen ist (unter Beachtung der Belange des Datenschutzes) möglich. Die Klagefrist wird allerdings dadurch nicht verlängert.

8. Häufig gestellte Fragen:

Was beeinflusst letztlich die Höhe eines Straßenbaubeitrages ?

Für die Höhe eines Anliegerbeitrages sind neben dem umlagefähigen Aufwand, für dessen Höhe die beitragsfähigen Baukosten, die Anzahl der ausgebauten Teileinrichtungen und die Anliegeranteile aufgrund der Straßenkategorie relevant sind (Kostenseite), auch die Größe und die bauliche „Qualität“ des Abrechnungsgebietes (Verteilungsseite) entscheidend.

Da alle diese Faktoren je nach Maßnahme und Abrechnungsgebiet mehr oder weniger stark voneinander abweichen, gibt es für die Höhe von Straßenbaubeiträgen weder eine Begrenzung noch eine Art „Standardwert“ (was auch die Prognose im Vorfeld einer Baumaßnahme erschwert).

Hat ein Buslinienverkehr Auswirkungen und wenn ja welche ?

Buslinienverkehr zählt zum normalen Erscheinungsbild in öffentlichen Straßen. Auf die Höhe von Anliegerbeiträgen wirkt er sich nicht aus. Baukosten für Haltestellen zählen nicht zum beitragsfähigen Aufwand.

Wie wirkt sich der Ausbau von Parkstreifen aus ?

Die erstmalige Anlegung von Parkstreifen ist eine beitragsfähige Verbesserung der Straße, weil die Trennung des fließenden vom ruhenden Verkehr den Verkehrsablauf leichter und sicherer macht. Dies ist durch die Rechtsprechung für die Anlegung ein- und beidseitiger Parkstreifen entschieden worden. Dabei kommt es nicht darauf an, ob die Parkflächen in Längs- oder Schrägaufstellung angelegt werden oder ob sie durchgängig entlang der gesamten Straße vorhanden sind oder an einzelnen Punkten konzentriert werden. Auch der Umstand, dass vorher am Fahrbahnrand (mehr) Parkmöglichkeiten zur Verfügung standen, kann den Verbesserungstatbestand nicht kompensieren, da das Parken am Fahrbahnrand nicht mit dem Parken auf einem selbständigen Parkstreifen vergleichbar ist.

Was im Einzelfall zur Teileinrichtung „Parkstreifen“ gehört, bestimmt sich aufgrund natürlicher Betrachtungsweise. So ist im Fall eines durchgängigen Parkstreifens nicht nur die auflockernde und unterteilende Bepflanzung Bestandteil des Parkstreifens, auch die optisch und baulich von der Fahrbahn abgesetzten und im Verlauf des Parkstreifens liegenden Bereiche vor Grundstücksausfahrten gehören dazu, obwohl sie selbst nicht zum Parken geeignet sind.

... und was ist mit Straßenbäumen ?

Der beitragsfähige Aufwand kann auch die Kosten für Bäume, die auf einem Gehweg, einem Grün- oder Parkstreifen angepflanzt werden, umfassen. Wird zum Beispiel ein Bürgersteig verbessert oder erneuert und werden im Rahmen dieser Ausbaumaßnahme auch Bäume ersetzt oder neu gepflanzt, die der Gestaltung und Gliederung und damit der verkehrstechnischen Funktion dieser Teileinrichtung dienen, so ist auch der Aufwand für die

Bäume beitragsfähig. Der Ersatz oder die Neuanpflanzung der Bäume muss also den Anliegern keine zusätzlichen Vorteile vermitteln.

Warum werden für Kanalbaumaßnahmen Straßenbaubeiträge erhoben ?

Auch beim Kanalausbau können Verbesserungs- oder Erneuerungstatbestände zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen führen. Zu beachten ist, dass ein in der Straße vorhandener Mischwasserkanal sowohl der Entwässerung der angeschlossenen Anliegergrundstücke (Schmutz- und Niederschlagswasser) als auch der öffentlichen Straße (Niederschlagswasser) dient. Da der Kanalbau somit sowohl der (gebührenfinanzierten) öffentlichen Einrichtung Stadtentwässerung als auch der öffentlichen Straße zugute kommt, Straßenbaubeiträge jedoch nur für die Teileinrichtung „Straßenentwässerung“ erhoben werden dürfen, macht dies eine Zerlegung der Baukosten notwendig.

Für eine korrekte Schätzung dieser Kosten hat die Rechtsprechung mittlerweile für die Gemeinden verbindliche Vorgaben (3-Kostenmassen-Prinzip; 2-Kanäle-Theorie; Vergleichsrechnungen) entwickelt. In Gladbeck beträgt der so ermittelte Anteil der Kanalbaukosten für die Straßenentwässerung **33 %**.

Beispiel:

Gesamtkosten einer Kanalbaumaßnahme:	1.100.000 €
(-) nicht beitragsfähiger Aufwand:	10.000 €
(-) Kosten für Haus- und Grundstücksanschlussleitungen:	0 €
(-) Kosten für die Entwässerungseinrichtungen der Straße:	<u>40.000 €</u>
(=) Kosten des Mischwasserkanals:	1.050.000 €
davon 33 % anrechenbar für die Straßenentwässerung:	346.500 €
(+) Kosten für die Entwässerungseinrichtungen der Straße:	<u>40.000 €</u>
(=) beitragsfähiger Aufwand:	386.500 €
Hauptverkehrsstraße, Anliegeranteil 20 %, Beitragssumme:	77.300 €

Warum werden die Eigentümer von Eckgrundstücken zu beiden Straßen herangezogen ?

Anders als im Erschließungsbeitragsrecht sind im Straßenbaubeitragsrecht allgemeine und undifferenzierte Vergünstigungen für die Eigentümer von Eckgrundstücken (genauer: Grundstücken mit Mehrfacherschließung) nicht zulässig. Die Eckgrundstückssituation oder eine Mehrfacherschließung erlaubt grundsätzlich die Annahme, dass durch den Ausbau von mehreren Straßen dem Grundstückseigentümer auch mehrfach ein wirtschaftlicher Vorteil zugewandt wird, weil der Gebrauchswert der Grundstücke durch die umfassende Erschließung von mehreren Seiten entsprechend gesteigert wird.

Dass eine Ermäßigung gewährt werden müsste, weil ein zusätzlicher Vorteil für das Eckgrundstück nicht mehr erkennbar ist, kommt nur ausnahmsweise in Betracht, möglicherweise dann, wenn Eckgrundstücke an mehr als zwei Straßen angrenzen und der Vorteil deshalb geringer ist, weil zwei Straßen bereits eine Ausstattung aufweisen, welche die dritte Straße durch die Baumaßnahme erst erhält.

Ist die Gemeinde verpflichtet, vorab über die Beitragspflicht zu informieren ?

Die Rechtsprechung hat entschieden, dass das Fehlen von Vorabinformationen grundsätzlich keinen Einfluss auf die Beitragspflicht hat. Aufgrund des erheblichen Verwaltungsaufwandes sind solche Vorabinformationen auch nur bei größeren Baumaßnahmen, zu denen beispielsweise Bürgerversammlungen stattfinden, sinnvoll.

Anlagen:

- 1 Text der Straßenbaubeitragssatzung vom 19.12.2005
- 2 Tabelle der Anteilssätze
- 3 Gesetzestext § 8 KAG NRW

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende

Ergebnisrechnung

Ertrag	€
einmalig	
jährlich	

Aufwand	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Personalaufwand	
Sach- und Dienstleistungen	
Transferaufwand	

investiver Finanzplan

Einzahlung	€
einmalig	
jährlich	
<i>darin enthalten:</i>	
Zuschüsse	
Beiträge Dritter	

Auszahlung	€
einmalig	
jährlich	

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Beschlussentwurf:

Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Der Bürgermeister
I. A.

(Holzmann)
Stadtkämmerer

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: