Stand: 12.05.2023 **Teil 1**

– Ausschussvorlage INA 20/72 –
– öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden
zur schriftlichen Anhörung des Innenausschusses

Gesetzentwurf
Fraktion der SPD
Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenausbaubeiträge
– Drucks. 20/10514 –

1.	Hessischer Landkreistag	S. 1
2.	Dr. Ernst Niemeier, Ökonom, Fachjournalist Wirtschaftsdienst	S. 3
3.	BI Lohra	S. 9
4.	Hessischer Städte- und Gemeindebund	S. 15
5.	Willi Heß	S. 17
6.	BI Trubenhausen (Großalmerode)	S. 22
7.	RA Dr. Wolfgang Fichte	S. 39

Hessischer Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Innenausschuss
z.Hd. Frau Ausschussgeschäftsführerin
Claudia Lingelbach
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden

Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 15

Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27
PC-Fax-Zentrale (0611) 900 297-70
PC-Fax-direkt (0611) 900 297-99

e-mail-Zentrale: info@hlt.de
e-mail-direkt: wobbe@hlt.de
www.HLT.de

Datum: 22.03.2023
Az. : Wo/656.3; 969.64

Gesetzentwurf Fraktion der SPD Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen, Drucks. 20/10514
Ihr Schreiben v. 21.03.2023, Az. I 2.2
Stellungnahme des Hessischen Landkreistages

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Frau Lingelbach,

wir bedanken uns für ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Gesetzentwurf der Fraktion der SPD für ein Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen, LT-Drucks. 20/10514 zur Stellungnahme zugeleitet haben.

Der angestrebte Regelungsgegenstand hat den Hessischen Landtag und auch die Kommunalen Spitzenverbände bereits mehrfach befasst.

Der Hessische Landkreistag hat einen entsprechenden Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE im Hessischen Landtag für ein „Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen - Landtagsdrucksache 20/8771 vom 05.07.2022 zum Anlass genommen, seine Position zu der Frage der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen neu zu bestimmen.

Auf der Grundlage eines Beschlusses des Präsidiums des Hessischen Landkreistages vom 23.02.2023 teilen wir Ihnen mit, dass sich die Landkreise von der Thematik der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen nur mittelbar betroffen sehen.

Vor diesem Hintergrund wird sich der Hessische Landkreistag zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der SPD nicht inhaltlich erklären. Wir verweisen stattdessen auf die Positionierungen des Hessischen Städte- und Gemeindebundes, sowie des Hessischen Städtetages.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Lorenz Wobbe
Referatsleiter

Dr. Ernst Niemeier
Dipl.-Volkswirt

21465 Wentorf bei Hamburg, 26. 3. 2023
Bergedorfer Weg 4
Tel. 040-720 75 00
Email: ernst.niemeier@t-online.de

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der SPD-Fraktion im Hessischen Landtag „Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen“ (Drucksache 20/10514)

Der Gesetzentwurf der SPD-Fraktion schafft die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen mit den Begründungen ab, dass die Straßenausbaubeiträge vielen Beitragspflichtigen finanzielle Probleme bereiteten und dass die Erhebung rechtlich schwierig sei. Das Argument der finanziellen Probleme ist zwar nicht falsch, aber nicht der entscheidende Grund für die Notwendigkeit, die Straßenausbaubeiträge abzuschaffen. Das Argument der rechtlichen Schwierigkeit hingegen verniedlicht das rechtliche Problem. Denn es beachtet nicht, dass die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen gar nicht erlaubt ist, weil die unabdingbare Voraussetzung für eine Beitragserhebung, das Vorliegen konkreter wirtschaftlicher Sondervorteile, die von der Straßenerneuerung verursacht wurden und die den Beitragspflichtigen individuell zurechenbar sein müssen, nicht gege-ben ist. Die vermeintlichen Vorteile, die die Verwaltungsrechtler aus sachlich-ökonomischer Unkenntnis konstruieren (vgl. den Abschnitt „Ökonomiefremde Ausbildung der Verwaltungsrechtler“), gibt es nicht; sie sind sachlich und logisch nicht haltbar. Eine Erhebung von Straßenausbaubeiträgen trotz nicht bestehender Sondervorteile für die Grundstückseigentümer verstößt gegen die abgabenrechtliche Gleichbehandlung, die Art. 3 Abs. 1 GG fordert.

Falsche Konstruktion von Sondervorteilen

Die falsche Konstruktion von Sondervorteilen kommt zustande, weil die Verwaltungsgerichte

erstens die sachlich notwendige Einordnung kommunaler Straßen in die Klasse der „öffentli- chen Güter“ durch die fachlich für öffentliche Abgaben zuständige Finanzwissenschaft missach- ten. Die besondere Eigenschaft öffentlicher Güter besteht darin, dass sie eine individuelle Vorteilszurechnung nicht erlauben;

zweitens den Sachverhalt der Straßenerneuerung in Anlehnung an den ganz anderen Sachverhalt der Grundstückserschließung unzulässig in einen grundstücksbezogenen Sachverhalt umdeuten, obwohl die Straßenerneuerung nur die bessere Befahrbarkreit der Straße bezweckt und die Grundstücke und ihren Status nicht beeinflusst;

drittens die von der Finanzwissenschaft formulierte fundamentale Gerechtigkeitsnorm „Äquivalenzprinzip“, die die zu beachtende Grundlage für eine Beitragserhebung darstellt, nicht verstehen oder missachten;

viertens konstruierte Vorteile als Vorteile ausgeben, obwohl es sich – wenn es sie gäbe – nur um einen Nachteilsausgleich, um einen Schadensersatz handelte;

fünftens als Verwaltungsrechtler in den ökonomischen Grundlagen öffentlicher Abgaben nicht ausgebildet sind, was auch bedeutet, dass sie für dieses Sachgebiet originär nicht zuständig sind. Zuständig sind bei den Juristen für das Gebiet Steuern und Öffentliche Abgaben Steuerrechtler

und Finanzgerichte. Die Steuerrechtler weisen auf die fehlende Kompetenz der Verwaltungsrechtler und auf die sich daraus ergebenden möglichen rechtsstaatlichen Fehlentscheidungen ausdrücklich hin. Dass die Verwaltungsrechtler trotz fachlicher Unkenntnis und Unzuständigkeit über kommunale Abgaben entscheiden dürfen, folgt aus der willkürlichen Zuordnung der Kommunalparlamente zur Verwaltung; die Entscheidungen über Beitragssatzungen werden als Verwaltungsakte angesehen.

Kommunale Straßen müssen als „öffentliche Güter" aus dem Steueraufkommen finanziert werden

Die Verwaltungsrechtler vernachlässigen die von der Finanzwissenschaft vorgenommene sachlich begründete Klassifizierung kommunaler Straßen als „öffentliche Güter"[1]. Eine wesentliche Eigenschaft „öffentlicher Güter" besteht darin, dass eine individuelle Vorteilszurechnung praktisch unmöglich ist. Dabei ist zu beachten, dass sich die Vorteile der Straßenerneuerung ausschließlich aus der Beseitigung der Schäden ergeben und die Vorteile allein in der besseren Befahrbarkeit der Straße bestehen. Vorteile aus der Straßenerneuerung haben damit alle Straßennutzer. Die Unmöglichkeit der Vorteilszurechnung lässt sich schon aus dem Kreuz-, Quer- und Begegnungsverkehr ableiten. Dabei wird die Straße in der vierten Potenz der Achslast abge- nutzt. Die Potenzwirkung hat erschwerend zur Folge, dass die gleichen Fahrzeuge mit gegebener Achslast die Straße in Abhängigkeit von der Achslast der überholenden oder begegnenden Fahrzeuge unterschiedlich stark abnutzen. Die Beachtung der kommunalen Straßen als „öffentliche Güter", aus der sich die Unmöglichkeit einer Vorteilszurechnung ergibt, hätte zu der Einsicht führen müssen, dass das Äquivalenzprinzip auf die Bearbeitung kommunaler Straßen gar nicht anwendbar ist. Dieses Prinzip erlaubt nur in den *Ausnahmefällen* öffentlicher Lei-stungen, in denen eine Vorteilszurechnung möglich ist, eine Beitragserhebung. Straßenausbau-beiträge dürfen deshalb mangels Anwendbarkeit des Äquivalenzprinzips nicht erhoben werden. Das heißt zugleich, dass eine Finanzierung „öffentlicher Güter" stets aus dem Steueraufkommen zu erfolgen hat.

Unzulässige Umdeutung der Straßenerneuerung in einen grundstücksbezogenen Sachverhalt

Das Problem der unmöglichen Vorteilszurechnung umgehen die Verwaltungsrechtler mit der falschen Anlehnung an den Erschließungssachverhalt und der sich daraus ergebenden Konstruktionsmöglichkeit grundstücksbezogener Vorteile. Der „Zugang zur Straße vom Grundstück aus" (!), eine „qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit der Straße vom Grundstück aus" (!) und eine angebliche „Gebrauchswertsteigerung" der Grundstücke werden als solche grundstücksbezogenen Sondervorteile angesehen. Die Reparaturmaßnahme einer „grundlegenden Straßenerneuerung", die nicht nur die Deckschicht der Straße, sondern auch den Unterbau der Straße repariert, wird unzulässig in eine die Erschließung sichernde Maßnahme umgedeutet und als Ursache der genannten grundstücksbezogenen Vorteile angesehen. In Wirklichkeit stellt auch die „grundlegende Straßenerneuerung", genauso wie die „einfache Straßenerneuerung", die nur die Deckschicht der Straße erneuert, eine bloße Reparaturmaßnahme dar. Beide verfolgen den sel- ben Zweck: die bessere Befahrbarkeit der Straße wieder herzustellen. Die „grundlegende Straßenerneuerung" ist nicht auf die Grundstücke bezogen, sie verändert nicht den Status der Grundstücke und sie steigert deshalb auch nicht deren Wert. Dass sie keine Erschließungsmaßnahme sein kann, ergibt sich schon daraus, dass sie die wertbestimmende Funktion des Straßenausbaus

[1]Horst C. Recktenwald: Öffentliche Güter, in: Wörterbuch der Wirtschaft 1990, S. 438. Vgl. auch Wolfgang Scherf: Theorie der öffentlichen Güter, in: Öffentliche Finanzen, 2. Auflage 2011, S. 68 ff.

im Erschließungsfall nicht ausübt: die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Denn die erschließungsmäßige Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und die Widmung der Straße sind durch die Straßenabnutzung nicht aufgehoben worden. Die grundlegende Straßenerneue-rung unterscheidet sich darüber hinaus von einer Erschließung durch ihre Verursachung. Die Straßenerneuerung ist notwendig, weil die Straße durch die Fahrzeuge abgenutzt wurde. Der Erschließung dagegen liegt eine positive Gebietsentwicklungsplanung zugrunde, die mit einem Bündel von rechtlichen und tatsächlichen Maßnahmen den Status des Grundstücks als über das öffentliche Verkehrsnetz erreichbare Einheit und als an das öffentliche Versorgungsnetz angeschlossenes Grundstück verändert. Dadurch steigt der Ertragswert des Grundstücks und damit auch sein Verkehrswert. Diese Wertsteigerung, die im Erschließungsfall tatsächlich eintritt, rechtfertigt die Erhebung eines Erschließungsbeitrags. Der alleinige Vorteil dagegen, den die grundlegende Straßenerneuerung genauso wie die einfache Straßenerneuerung bewirkt, besteht in der besseren, der normalen Befahrbarkeit der Straße, die in keiner Beziehung zum Grundstück steht. Den Nutzen dieses Vorteils haben alle Verkehrsteilnehmer. Die von den Verwaltungsrechtlern konstruierten grundstücksbezogenen Vorteile gibt es als Folge der Straßenerneuerung nicht. Wie noch zu zeigen sein wird, erfüllen sie auch nicht die Anforderungen an Vorteile, die das Äquivalenzprinzip stellt, um eine Beitragszahlung rechtfertigen zu können.

Unkenntnis des Äquivalenzprinzips verursacht weitere Konstruktionsfehler

Die Finanzwissenschaft hat für die grundrechtlich geforderte gerechte Belastung mit Steuern und Abgaben zwei wichtige Prinzipien entwickelt: das Leistungsfähigkeitsprinzip und das Äquivalenzprinzip. Das Äquivalenzprinzip – angelehnt an den Marktprozess – erlaubt in den Ausnahmefällen, in denen es möglich ist, den Vorteil einer öffentlichen Maßnahme individuell zuzuordnen, für diesen Vorteil eine Gebühr oder – wenn ein Sondervorteil vorliegt – einen Beitrag zu erheben. Diese Fälle, in denen eine Vorteilszurechnung möglich ist, sind allerdings selten. Der Finanzwissenschaftler Wolfgang Scherf schreibt dazu: *„, kann abseits der Sozialversicherung wahrscheinlich nur ein kleiner Teil der öffentlichen Ausgaben durch Entgelte finanziert werden. Aus technischen Gründen scheiden schon alle Aktivitäten aus, die auf die Bereitstellung (reiner) öffentlicher Güter gerichtet sind ...“. Öffentliche Güter „laufen darauf hinaus, dass eine individuelle Abgeltung durch die Nutzer kaum in Betracht kommt … Dem einzelnen Bürger kann in der Regel keine Leistungsmenge zugeordnet werden, die als Bemessungsgrundlage dienen könn-te“*[2].

Wenn man einmal davon absieht, dass kommunale Straßen „öffentliche Güter“ sind, auf die das Äquivalenzprinzip wegen der nicht möglichen Zurechenbarkeit von Vorteilen nicht anwendbar ist; wenn man ferner die nicht bestehende Grundstückswirkung der Straßenerneuerung vernach-lässigt, dann müssten die Sondervorteile der Straßenerneuerung, die eine Beitragserhebung rechtfertigen sollen, den Anforderungen des Äquivalenzprinzips genügen. Nur mit diesen erfüll- ten Anforderungen ließe sich eine Sonderbelastunng mit Beiträgen rechtfertigen. Die von den Verwaltungsgerichten konstruierten Sondervorteile erfüllen auch diese Bedingung nicht.

Das Äquivalenzprinzip stellt folgende Anforderungen an beitragsberechtigende Vorteile:

Erstens müssen sich die Vorteile aus der Straßenerneuerung ergeben, um eine Belastung mit den Erneuerungskosten rechtfertigen zu können; es muss also ein kausaler Zusammenhang mit der Straßenerneuerung bestehen.

[2]Wolfgang Scherf: Öffentliche Finanzen, 2. Auflage 2011, S. 194.

Zweitens muss es sich um „konkrete wirtschaftliche Vorteile“[3] handeln, weil es sich bei der Erstattung von öffentlichen Aufwendungen gemäß dem Äquivalenzprinzip um eine Kostenäquivalenz handelt.

Drittens müssen die Vorteile Sondervorteile für bestimmte Bürger sein, um Beiträge nur von diesen Bürgern erheben zu dürfen.

Die verwaltungsrechtlich konstruierten Vorteile genügten, wäre das Äquivalenzprinzip anwendbar, den Anforderungen dieser fundamentalen Gerechtigkeitsnorm nicht.

Anforderungen des Äquivalenzprinzips an beitragsberechtigende Sondervorteile werden nicht erfüllt

1. Die „Inanspruchnahmemöglichkeit der Straße“ und der „direkte Zugang der Straße vom Grundstück aus“ sind nicht durch die Straßenerneuerung geschaffen worden, sondern durch die Erschließung der Grundstücke und durch die Widmung der Straße. Zwischen den konstruierten Sondervorteilen und der Straßenerneuerung besteht kein kausaler Zusammenhang.

2. Alle drei behaupteten Sondervorteile sind keine konkreten wirtschaftlichen Vorteile. Es sind – in offensichtlicher Anlehnung an den ganz anderen Sachverhalt der Grundstückserschließung – vage auf das Grundstück bezogene Konstruktionen; es sind bloße Leerformeln, die keine Äquivalenz zwischen Vorteil und Aufwendungsersatz anzeigen können und die eine Belastung mit hohen Beiträgen nicht rechtfertigen können.

3. Die „Inanspruchnahmemöglichkeit der Straße“ haben nicht nur die Grundstückseigentümer, sondern alle Straßennutzer. Es handelt sich nicht um einen Sondervorteil der Grundstückseigentümer.

Krasses Missverständnis über Sachverhalt verwandelt Schadensersatz unzulässsig in Vorteil

Der konstruierte Sondervorteil „Gebrauchswertsteigerung des Grundstücks“ stellt nicht nur ein inhaltsloses Konstrukt dar, das die Äquivalenzanforderung eines *konkreten* wirtschaftlichen Vorteils nicht erfüllt, sondern zeigt auch auf, dass der zugrunde liegende ökonomische Sachverhalt völlig missverstanden wird. Wenn man einmal unterstellt, dass es eine relevante konkrete Gebrauchswertsteigerung gäbe, dann dürfte diese Wertsteigerung nicht isoliert betrachtet werden. Es wäre zu beachten, weshalb es zu dieser Wertsteigerung kommen konnte. Die Wertsteigerung ergäbe sich daraus, dass die abgefahrene, die beschädigte Straße repariert wurde. Voraus-gegangen wäre der Gebrauchswertsteigerung durch die Straßenabnutzung eine Gebrauchswert-minderung, die zu Lasten der Grundstückseigentümer gegangen wäre, weil die Grundstücks-eigentümer den ursprünglichen höheren Gebrauchswert mit dem Erschließungsbeitrag bezahlt hatten. Die Straßenabnutzung hätte den Grundstückseigentümern also einen Schaden zugefügt, der durch die Straßenerneuerung wieder gutgemacht wurde. Die Straßenerneuerung würde ihnen keinen Vorteil bieten, sondern einen bloßen Schadensersatz darstellen.

---

[3]Die rechtlich für öffentliche Abgaben zuständigen Juristen, die Steuerrechtler, definieren – abgeleitet aus dem Äquivalenzprinzip – Beiträge wie folgt: „Der Aufwendungsersatz wird erhoben, weil (kausale Verknüpfung!) eine konkrete Gegenleistung, ein konkreter wirtschaftlicher Vorteil, in Anspruch genommen werden *kann,* die *Möglichkeit* hierzu geboten wird“. Vgl. Tipke/Lang: Steuerrecht, 21. Auflage 2013, S. 41.

Der an diesem Beispiel besonders krass deutlich werdende Mangel an Kenntnis der ökonomischen Grundlagen öffentlicher Abgaben führt zwangsläufig zu der Frage, weshalb die Verwaltungsrechtler diese Unkenntnis aufweisen. Eine Antwort darauf geben die juristisch-fachlich für Steuern und öffentliche Abgaben zuständigen Steuerrechtler.

Ökonomiefremde Ausbildung der Verwaltungsrechtler

Die sachliche Unkenntnis der Verwaltungsrechtler in den ökonomischen Grundlagen öffentli- cher Abgaben wird von den Steuerrechtlern deutlich angesprochen, die juristisch für Steuern und öffentliche Abgaben zuständig sind. Der Nestor der deutschen Steuerrechtswissenschaft, Klaus Tipke, schrieb dazu: *„Die Probleme des Subsystems ‚Steuerrecht' sind mit den Mitteln des allgemeinen Verwaltungsrechts nicht bewältigt worden und auch nicht zu bewältigen"*[4]. Etwas später fährt er fort: *„Juristen, die in die Steuerverwaltung eintreten wollen, erhalten eine Sonderausbildung, da das Steuerrecht mit der Universitätsausbildung im öffentlichen Recht und im Zivilrecht nicht zu bewältigen ist"*[5]. Der Steuerrechtler Roman Seer schreibt in neueren Auflagen des steuerrechtlichen Standardwerks Tipke/Lang: *„Wirtschaftliche Begriffe ... und Materien eines speziellen wirtschaftlichen Wissens ... spielen im Steuerrecht eine zentrale Rolle und versperren ökonomiefremd ausgebildeten Juristen den Zugang zum Steuerrecht, was sich ... fatal zu Lasten des Rechtsstaates auswirken kann"*[6].

Die fehlerhaften Vorteilskonstruktionen der Verwaltungsrechtler können die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen nicht rechtfertigen. Ihre Konstruktion hat eine „fatale Auswirkung zu Lasten des Rechtsstaates"; sie führt zu einem Verstoß gegen die abgabenrechtliche Gleichbehandlung gem. Art. 3, Abs. 1 GG. Zu erklären bleibt aber noch, wie es möglich ist, dass nicht kompetente Verwaltungsgerichte Entcheidungen über Sachverhalte treffen dürfen, für die sie eigentlich nicht zuständig sind. Diese paradoxe Situation ist Folge der Tatsache, dass die demokratischen Institutionen der Kommunalparlamente willkürlich der Verwaltung zugerechnet werden. Die Beitragssatzungen, die die Kommunalparlamente beschließen, sind dann Verwaltungsakte, die im Streitfall bei den Verwaltungsgerichten landen.

Fazit

Die verwaltungsrechtlich konstruierten Sondervorteile der Grundstückseigentümer sind sachlich falsch konstruiert, es gibt sie nicht. Es wird vernachlässigt, dass kommunale Straßen „öffentliche Güter" darstellen, die eine individuelle Vorteilszurechnung nicht erlauben. Deshalb ist die Anwendung des Äquivalenzprinzips, das nur eine vorteilsbedingte Beitragserhebung erlaubt, und damit eine Beitragserhebung nicht möglich.
Die verwaltungsrechtlich dennoch konstruierten Sondervorteile werden nicht aus der Wirkung der Straßenerneuerung abgeleitet, die ausschließlich dem Zweck der besseren Befahrbarkeit der Straße dient, sondern aus vermeintlich grundstücksbezogenen Wirkungen, die die Straßenerneuerung weder anstrebt noch bewirken kann. Diese Sondervorteile gibt es deshalb nicht wirklich.

---

[4]Klaus Tipke: Steuerrecht, 12. Auflage 1989, S. 6.
[5]A. a. O.
[6].Roman Seer: Steuerrecht als Teil der Rechtsordnung, in: Tipke/Lang: Steuerrecht, 21. Auflage 2013, S. 9. Vgl. Ernst Niemeier: Ökonomiefremde Verwaltungsrechtsprechung im öffentlichen Abgabenrecht beschädigt den Rechtsstaat, in: der gemeindehaushalt 1/2017, S. 12 ff.

Darüber hinaus würden die konstruierten Sondervorteile, wenn es sie trotz dieser Einwendungen gäbe, nicht die Anforderungen an Sondervorteile erfüllen, die die fundamentale Gerechtigkeitsnorm „Äquivalenzprinzip“ unabdingbar und zur Rechtfertigung einer abgabenrechtlichen

Sonderbelastung an sie stellt: Sie sind keine konkreten wirtschaftlichen Vorteile; sie ergeben sich nicht aus der Straßenerneuerung und es handelt sich nicht um Sondervorteile der Grundstückseigentümer. Und es wird bei der behaupteten Gebrauchswertsteigerung auch noch übersehen, dass es sich – wenn es sie gäbe – nicht um einen Sondervorteil für die Grundstückseigentümer handelte. In Wirklichkeit würde die Straßenerneuerung den Schaden ausgleichen, der den Grundstückseigentümern durch die Straßenabnutzung an dem höheren Gebrauchswert zugefügt worden war, den sie früher mit dem Erschließungsbeitrag bezahlt hatten.

Die verwaltungsrechtlich konstruierten Sondervorteile sind sachlich und logisch nicht haltbar. Sie können deshalb die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen nicht rechtfertigen. Die Straßenreparatur muss auch in Form der sich nur graduell von der einfachen Straßenerneuerung (Deckschichterneuerung) unterscheidenden „grundlegenden Straßenerneuerung“ aus dem Steueraufkommen finanziert werden. Eine Beitragserhebung verstößt gegen die abgabenrechtliche Gleichbehandlung gem. Art. 3, Abs. 1 GG und in der Folge auch gegen Art. 2, Abs. 1 und Art. 14, Abs. 1 GG. Deshalb muss der Gesetzentwurf der SPD uneingeschränkt verabschiedet werden.

Gerhard Höfler
Gladenbacher Straße 49
35102 Lohra

Lohra, d. 07.04.2023

An den

Innenausschuss des Hessischen Landtags
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Gesetzentwurf Drucks. 20/10514 – Aufhebung „Straßenbeiträge"
Schriftliche Anhörung

Sehr geehrte Frau Lingelbach, sehr geehrte Frau Müller
wunschgemäß gebe ich zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf folgende Stellungnahme ab:

Die Argumente bezüglich der Abschaffung wurden bereits vielfach ausgetauscht. Zwei Aspekte stehen jedoch noch im Raum. Das Schlagwort der „kommunalen Selbstverwaltung" und der „Willkür" bei der Gesetzesauslegung, welche letztlich Grundrechtsverletzungen beinhalteten.

Im Bundesland Baden-Württemberg hat es noch nie Straßenausbaubeiträge gegeben. In Hessen wird sich jedoch auf die kommunale Selbstverwaltung berufen. Eine Berufung auf die kommunale Selbstverwaltung ist jedoch ein Aspekt der tatsächlich auf Gemeindestraßen zutrifft. Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen sind jeweils im Eigentum der genannten öffentlichen Körperschaften. Eine reschere bei dem Amt für Bodenmanagement hat ergeben, dass jeweils die gesamte Verkehrsanlage, d.h. einschließlich der Gehweganlage an klassifizierten Straßen im Eigentum von Bund, Land und Kreis stehen. Ergo greift hier eine kommunale Selbstverwaltung nicht. Das Land Hessen greift hier selbst über das Hessische Straßengesetz in die kommunale Selbstverwaltung ein, gleichgültig ob eine Kommune diesem Verfahren zugestimmt hat.

Nach § 41 Abs. 4, letzter Satz HStrG „Für Gehwege und Parkplätze sind die Gemeinden Träger der der Straßenbaulast", obwohl die gesamte Verkehrsanlage im Eigentum des Landes steht. Hier wird die Eigentumsverantwortung des Landes auf die jeweiligen Kommunen abgewälzt. An dieser Stelle ist wohl keine kommunale Selbstverwaltung mehr gegeben. Aus dem § 3 Abs. 4 (1) „Sonstige öffentliche Straßen" geht hervor „Die Zweckbestimmung steht im Ermessen des Trägers der Straßenbaulast". Hieraus kann **nicht** abgeleitet werden, dass an Gehweganlagen von klassifizierten Straßen, welche in die

Straßenbaulast der Kommune fallen, die Verkehrsbedeutung durch die Kommune hergestellt werden kann. Mit sonstigen öffentlichen Straßen sind die Gemeindestraßen bezeichnet. Auf die klassifizierten Straßen wird in den vorrangegangenen Absätzen eingegangen. Mit dem Begriff sonstige öffentliche Straßen wird wohl ausschließlich im Gesetzestext auf die gesamte Verkehrsanlage Bezug genommen und nicht auf eine Teileinrichtung. Hier der Kommune über die Verkehrsbedeutung an klassifizierten Straßen ein Mitspracherecht einzuräumen zu wollen ist eindeutig nicht korrekt.

Über Abschnittsbildungen an klassifizierten Straßen die Verkehrsbedeutung auf Anliegerverkehr abzusenken ist ebenfalls falsch. Eindeutig liegt hier ein Missbrauch von Abschnittsbildungen vor, zumal wie nachfolgend beschrieben, die Kriterien einer Abschnittsbildung nicht eingehalten wurden. Im Urteil zu den „Endgültigen Bescheiden" der Gehweganlage Lohra, werden die Abschnittsbildungen wieder aufgehoben, da eine Gesamtbaumaßnahme vorliege, nachdem die Vorausleistungsbescheide bereits Rechtskraft erlangt hatten. Fakt ist in diesem Fall, dass Grundrechtsverletzungen begangen werden. Dieses Betrifft die Akteneinsicht, Vorausleistungs- und Endgültige Bescheide sowie eine massive Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes und des rechtlichen Gehörs. Der Tatbestand, dass der Busbahnhof „Neue Mitte" entstanden ist wurde nicht zur Kenntnis genommen.

Die Straßenbaulast wurde abgewälzt, um seitens des Landes Hessen nicht mehr für die Differenzierung oder Staffelung überörtlicher, innerörtlicher oder Anliegerverkehr des KAG eintreten zu müssen. Hierzu zählt auch die Splittung, dass an klassifizierten Straßen, der Teileinrichtung Fahrbahn und Gehweg, jeweils eine andere Verkehrsbedeutung geben wird. Der Irrsinn von Teileinrichtungen geht deutlich aus dem Bebauungsplan „An der Bahn" hervor, aus dem der Busbahnhof „Neue Mitte" entstand. Die Widmung der Verkehrsanlage L3048, OD Lohra, ergibt sich im Umkehrschluss aus dem Bebauungsplan „An der Bahn". Unter Straßenverkehrsflächen ist Fahrbahn und Gehweg als eine Verkehrsanlage eingezeichnet. Die Straßenbegrenzungsline steht gegenüber den Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung. Die Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung ist somit nicht Bestandteil der Verkehrsanlage L3048, da das Land Hessen nicht Baulastträger für diese Verkehrsanlage werden will. Das Land Hessen hat als Eigentümer der Verkehrsanlage L3048 Widmung und Einstufung vorgenommen. Es liegt ein „innerörtlicher Durchgangsverkehr" zu dem Busbahnhof vor. An diesen Sachverhalt hat sich die Kommune zu halten, wobei die anderen Bestimmungen im Hessischen Straßengesetz im direkten Widerspruch stehen. Ich kann nicht in einem Gesetz zweierlei Recht herbeiführen, indem für das Land Hessen ein anderes Recht gilt als für die Anlieger. Nach dem Maßstab eines „innerörtlichen Durchgangsverkehr" entsteht für die Straßenbaulast der Gehweganlage eine Teilung von 50% Anlieger und 50% Kommune oder Land Hessen. Wobei die Kommune 50% für den Anteil erhält, den sie nicht anders abdecken kann. Hierbei sollte nicht vergessen werden, die Gehweganlage steht im Eigentum des Landes Hessen. Die Kommune kann sich hier nicht auf das geänderte Hessische Straßengesetz berufen. Der Eigentümer, das Land Hessen, hat eindeutig die Funktionszuweisung eines „innerörtlichen Durchgangsverkehr" vorgenommen. Diese vorgenommene Funktionszuweisung gilt für die gesamte

Verkehrsanlage der L3048 OD Lohra. Hier Anliegerverkehr auf der Verkehrsanlage herstellen zu wollen, um Anlieger mit 75% der Straßenbaulast zu beteiligen stellt wohl eine reine Willkürmaßnahme dar.

Die tatsächliche Belastung für Anliegerverkehr von 75%, in den „Vorausleistungsbescheiden" und „Endgültigen Bescheiden", stellt ebenfalls eine reine Willkürmaßnahme dar. In den Bescheiden ist nicht der Busbahnhof „Neue Mitte" eingeflossen, dessen Fläche 4000 m² beträgt. Es fand einfach keine Berücksichtigung in der jeweiligen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht, obwohl eine Gemeinbedarfsfläche nach § 8 Abs, 4 der Straßenbeitragssatzung Lohra vorlag.

Mit dem Busbahnhof „Neue Mitte" wurde eine Gemeinbedarfsfläche geschaffen die bei den Straßenausbaubeiträgen keine Berücksichtigung fand. Ohne die Verkehrsanlage der L3048 ist ein Betreiben nicht möglich. Es liegt kein Ziel- und Quellverkehr vor. Aus dem Bebauungsplan ist ersichtlich, dass der Busbahnhof nicht Bestandteil der Verkehrsanlage L3048 ist.

Die Verkehrsbelastungen, hinreichend in dem Gesetzentwurf der „Linken" erläutert, finden keine Berücksichtigung. So wird eine Anpassung von Besoldung und Versorgung im Jahr 2023 und 2024 vorgenommen, um eine Abstandswahrung zwischen den Besoldungsgruppen herzustellen. Die Abstandswahrung einer überörtlichen Verkehrsanlage, mit einer Gemeindestraße bei 75%, ist nicht mehr vorhanden. Mehr oder weniger zeigt hier der Bodenrichtwert eine Verschlechterung an überörtlichen Straßen auf, während der Bodenrichtwert an Gemeindestraßen höher liegt.

Mit dem Beschluss 5 A 1918/15 Z, dem Urteil 2 K 1314/14. GI und 5 A 2476/21. Z ist ein elementarer Verstoß gegen die Rechtsordnung gegeben. Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist nicht verfassungsgemäß. Sie verstößt gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung des Art. 3 Abs. 1 GG, gegen die Eigentumsgarantie in Art. 14 GG, sowie gegen das Rechtsstaatsprinzip in Art. 20 Abs. 1 GG und das Grundrecht auf rechtliches Gehör aus Artikel 20 Abs. 1 GG 3.

Beispielhaft ist hier der Gehwegausbau der L 3048, OD Lohra genannt. Die Ausbauenden der Gladenbacher Straße und Marburger Straße werden dauerhaft den Straßenbeiträgen entzogen. Zudem ist die Verteilungsregelung der Straßenbeitragssatzung vom 23.11.2001 unwirksam. Das gilt für den Vollgeschossmaßstab nach den §§ 8, 9, 10 StrBS, sowie für das Maß der baulichen Nutzung nach § 6 StrBS. Ohne jegliche rechtliche Grundlage ist die Belastung der Anlieger durch die Leerrohrverlegung. Diese wird weder durch das Hessische KAG noch durch die Straßenbeitragssatzung der Gemeinde Lohra abgedeckt. Hier werden die Anlieger mit Kosten belastet die im Gesetz nicht vorgesehen sind. Insgesamt stellen sich die Fehler deutlich in der Gesamtbetrachtung der drei Bauabschnitte heraus.

Fehler und Wirkungen werden zur Verdeutlichung aufgezeigt, obwohl noch eine Revision bei dem VGH anhängig ist.

Die Verkehrsanlage der L 3048 erstreckt sich auf die gesamte Ortsdurchfahrt, von Ortsschild zu Ortsschild. Nach Beschluss und Urteil werden die Ausbauenden Gladenbacher Straße und Marburger Straße herausgelassen. In der Urteilsbegründung wird von „sachlichen Kriterien, in dem „Beschluss" von einer „örtlichen Zäsur", ohne Erläuterung gesprochen. Beide Kammern haben sich von dem gültigen Gesetzestext entfernt. Aus dieser Tatsache geht hervor, dass die Abschnittsbildung nicht nach den rechtlichen Gesichtspunkten des § 11 Abs. 3 Hess.KAG erfolgt ist. Der letzte Satz sieht vor, dass die Abschnitte nach örtlich erkennbaren Merkmalen ausgerichtet oder nach rechtlichen Punkten gebildet werden. Auf Grund dieser Einfügung in das Gesetz sollen die Beitragspflichtigen vor Willkür geschützt werden. Wie die Beschlussvorlage 48/2011 beweist, wurden die Abschnitte nicht nach örtlich erkennbaren Markmalen gebildet, sondern waren an die Baumaßnahme gekoppelt. Andere rechtlichen Gründe liegen nicht vor. Als Wegweisend gilt der Beschluss 6 ZB 16.97 des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes München. Diesen hat der 6. Senat am 21. Juli 2016 verkündet. Vorausgegangen war ein Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtes Bayreuth, unter dem Aktenzeichen B 4 K 12.392, vom 16. September 2014. Dieses Urteil und der Beschluss greifen die Thematik der Abschnittsbildung auf. Auch die einschlägige Literatur gibt vor, dass „sachliche Kriterien" kein Maßstab sind und sein können. Unter diesen Gesichtspunkten ist eine unrichtige oder unvertretbare Entscheidung als Tatbestand nicht zu Grunde zu legen. Es liegt ein Rechtsbruch vor, welcher einen elementaren Verstoß gegen die Rechtspflege darstellt. Aus dem Urteil geht hervor, dass der Amtsträger sich bewusst und in schwerwiegender Weise von Recht und Gesetz entfernt und sein Handeln statt an Gesetz und Recht an Maßstäben ausgerichtet hat, die im Gesetz keinen Ausdruck gefunden haben, sich also als willkürliches Handeln darstellt. Sachfremde persönliche Gründe haben zur Abweichung von dem Gesetzestext geführt.

In dem Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes München ist auf Seite 5 des Beschlussumdruckes die folgende Aussage getroffen:

„Zudem darf eine Abschnittsbildung mit Blick auf die rechtliche Grenze des Willkürverbotes nicht dazu dienen, bei der Abrechnung eines nach dem Bauprogramm nur auf eine Teilstrecke beschränkten Ausbaus nur die an diesem Teil der Einrichtung gelegenen Anlieger zu belasten, die übrigen aber zu verschonen."

Genau dieses ist jedoch bei den drei Abschnittsbildungen an der Landstraße 3048, Ortsdurchfahrt Lohra, passiert. Nach diesem rechtlichen Maßstab fehlt es - aktuell- an einem konkreten Bauprogramm für die Fortführung des Ausbaus. Aus der Sicht des Straßenausbaubeitragsrechts ist nach der anzustellenden natürlichen Betrachtungsweise die Ortsdurchfahrt der 3048, in Lohra, eine einheitliche Einrichtung. Sie umfasst die drei Bauabschnitte, sowie die jeweils am Ortsausgang dauerhaft herausgelassenen Flurstücke der jeweiligen Anlieger. Wobei die Abschnittsbildung der Bauabschnitte teilweise durch

Flurstücke gelegt wurden. Dieser Sachverhalt wirft die Frage auf, in welcher Form werden hier die Landtagsabgeordneten tätig, um eine Gerechtigkeit herbeizuführen. Die Dienst- und Fachaufsicht des Justizministeriums lässt hier zu wünschen übrig. Urteil und Beschluss entsprechen nicht den vorgegebenen Gesetzestext und sind als willkürlich zu bezeichnen. Maßgeblich ist hier der HSGB beteiligt.

Ohne Rechtsgrundlage werden die Gebührenpflichtigen mit Kosten nach § 4 der Straßenbeitragssatzung Lohra belegt. Der Gemeindevorstand kann bestimmen, dass für einzelne Teile, nämlich Grunderwerb, Freilegung, Fahrbahn, Radwege, Gehwege, Parkflächen, Grünanlagen, Beleuchtungs- oder Entwässerungseinrichtungen selbstständig erhoben wird. Ein diesbezüglicher Beschluss ist nicht bekannt, er wurde vom Sachbearbeiter eigenständig getroffen und ist schlichtweg falsch, selbst wenn der Gemeindevorstand einen Beschluss gefasst hätte. Die gesamte Verkehrsanlage, einschließlich der Gehweganlage steht im Eigentum des Landes Hessen. Entscheidungsträger ist wohl der Beauftragte des Landes. Bei den Berechnungen für den 2. Bauabschnitt, für dessen Rechtmäßigkeit Herr Rösch zeichnete, ist auf Seit 5 dazu festgehalten „Flurstück 100/3 (Gladenbacher Str. 41): Dieses Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Brudersburg/Stallhof" und wird gemäß Bebauungsplan mit einer GFZ von 0,8 veranlagt. Die der Gemeinde überlassene Grundstückfläche von 1,70 m^2 ist bei der Berechnung in Abzug gebracht worden." Den Abzug erhielt der Eigentümer des Flurstück 100/3. Mit den Kosten von einigen tausend Euro wurden die Anlieger belastet. Für die Richtigkeit der Berechnungen für die Vorausleistung zeichnete Regierungsdirektor Rösch, Sachbearbeiter beim HSGB. In welcher Form wollen hier die Landtagsabgeordneten Abhilfe schaffen.

Bei dem Zuwendungsbescheid vom 02.12.2011 handelt es sich um einen „Urbescheid", dem jeweils für jeden Bauabschnitt einzelnen Zuwendungsbescheide folgten, wie sich aus dem von Beklagtenseite im Termin zur mündlichen Verhandlung vorgelegten Anlagenkonvolut des Urbescheides ergibt. In dem darin befindlichen Schreiben der Behörde Hessen Mobil vom 17.05.2017, wurden die aus dem Urbescheid folgenden Zuwendungsbescheide jeweils getrennt für die Bauabschnitte erteilt. Dies bestätigt, dass in den Augen aller Beteiligen eine echte Abschnittsbildung vorgelegen hat. Mit dem Zusammenlegen der drei Bauabschnitte wollte die Kommune die Verjährungsfrage umgehen. Wobei die Schlussrechnung für den dritten Bauabschnitt noch nicht vorgelegen hat. Mit der Vereinigung der drei Bauabschnitte wird jedoch die Frage der Verkehrsbedeutung erneut aufgeworfen. Auf Grund der Abschnittsbildung wurde der Anliegerverkehr begründet, welcher selbst bei drei Bauabschnitten nicht zu vertreten war. Die Inaugenscheinnahme des Zuwendungsbescheid wurde bereits vorher gefordert, erst in der Verhandlung zu den „Endgültigen Bescheiden" wurde er vom VG Gießen in der mündlichen Verhandlung ausgehändigt, mit der Folge, dass die Zuwendungsbescheide für jeden einzelnen Bauabschnitt nicht vorgelegt wurden. Die

Informationen aus dem Urbescheid konnten nicht mehr in die Verhandlung einfließen. Der Antrag für die Zuwendung, aus dem eindeutig die Verkehrsbedeutung hervorgeht, wurde nicht vorgelegt. Die Beantragung zeigt jedoch im Umkehrschluss, dass ein innerörtlicher Verkehr vorliegt. Der Antrag soll von allen Gemeindevorstandsmitgliedern unterzeichnet worden sein. Es handelt sich hierbei um den Förderantrag der Beklagten, der nach § 167 Abs.1 VwGO, § 421 ZPO vorzulegen ist. Wie soll dieser Missstand beseitigt werden.

In der Verhandlung vom 10.11.2021 wurden von Unterzeichner die Berechnungen der gemeinsamen Baudurchführung von Hessen Mobil übergeben. Anhand der dortigen Skizze waren die Bauteile ersichtlich, die für die Leerrohrverlegung hätten herausgenommen werden müssen. In dem angegriffenen Urteil sind die Berechnungen zu den Leerrohren schlicht falsch. Von den drei verschiedenen beteiligten Baufirmen (Geissler, Jakob & Weigel sowie Hinterlang) fehlt die Letztgenannte bei der Aufstellung, was zu einer Verminderung von über 200 m führt. Es geht ja nicht nur um den reinen Kabelgraben, sondern auch im die Baustelleneinrichtung, Räumung, Verkehrsregelung und Sicherung sowie Verfüllung und Pflasterung. Kosten über den Aushub fehlen gänzlich. Offenbar hat das Gericht dies nicht zur Kenntnis genommen, was die ernstlichen Zweifel an der Richtigkeit des Urteils noch verstärkt. Die Frage taucht auf, wie wollen die Landtagsabgeordneten damit umgehen, um eine gerechte Lösung für die Bürger zu schaffen. Die Erhöhung der Sonderzuweisung auf 120 Mio. Euro, die der jetzige Gesetzentwurf vorsieht (Drucksache 20/10524), ist richtig. Eine rückwirkende Regelung für einen Härtefallfonds fehlt jedoch. Nach all den tatsächlichen und rechtlichen Schwierigkeiten, sollten alle Parteien, eine ersatzlose Streichung der Straßenausbaubeiträge vornehmen und einen Frieden mit den Grundstückseigentümern schließen. Dafür ist aus meinen oben geschilderten Erfahrungen und Erkenntnissen der vorliegende Gesetzentwurf Drucksache 20/10524 ebenfalls gut geeignet.

Auf weitere Fehler und Kritikpunkte wird verzichtet. In anderen Kommunen treten ebenfalls diese Fehler auf.

Mit freundlichen Grüßen

G. Höfler

Gerhard Höfler

HSGB
HESSISCHER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND

Hessischer Städte- und Gemeindebund · Postfach 1351 · 63153 Mühlheim/Main

An den
Hessischen Landtag
Herrn Vorsitzenden des Innenausschusses
Christian Heinz MdL
per Email: c.lingelbach@ltg.hessen.de
m.mueller@ltg.hessen.de

Referent Herr Dr. Rauber
Abteilung 1.2
Unser Zeichen Dr.R./Eh

Telefon 06108 6001-20
Telefax 06108 6001-57
E-Mail hsgb@hsgb.de

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom

Datum 27.04.2023

Gesetzentwurf der SPD für ein Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen – Landtagsdrucksache 20/10514, hier: Stellungnahme des HSGB

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Heinz,
sehr geehrte Damen und Herren Abgerordnete,

für die uns eingeräumte Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme danken wir herzlich.

Zum Gesetzentwurf führen wir aus:

In tatsächlicher Hinsicht

Hinsichtlich der im Gesetzentwurf formulierten Problembeschreibung können wir anhand der Erfahrungen aus der Betreuung unserer Mitgliedsstädte und -gemeinden nicht bestätigten, dass Beitragspflichtige in finanzielle Schwierigkeiten geraten, die nicht durch die Möglichkeit von Ratenzahlungen, Stundung und (Teil-) Erlass einzelfallbezogen gelöst werden könnten und in der Praxis gelöst werden.

Anforderungen an einen Ersatz der Beitragsfinanzierung

Die Unterhaltung und im hier zu diskutierenden Zusammenhang die Sanierung des gemeindlichen Straßennetzes ist mit erheblichen Haushaltsbelastungen der Städte und Gemeinden verbunden. Ob, wann und mit welchem Standard saniert wird ist dabei

HSGB
HESSISCHER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND

grundsätzlich Ausfluss eigenverantwortlicher Entscheidungen der Städte und Gemeinden. Die Ermächtigung zur Erhebung von Straßenbeiträgen vermittelt den Gemeinden dabei eine Möglichkeit zur Finanzierung aus eigenem Recht im Rahmen der kommunalen Abgabenhoheit. Nutzt die Stadt bzw. Gemeinde die Möglichkeit der Beitragserhebung, zieht sie die Beitragspflichtigen aus eigenem Recht, nach eigenen Prioritäten und mit einem durchsetzbaren Rechtsanspruch zur Zahlung heran. Soweit die Ermächtigung zur Abgabenerhebung also gestrichen wird, müsste der unter dem Aspekt der Konnexität (Art. 137 Abs. 6 Satz 2 HV) gebotene Ausgleich qualitativ in einer der Abgabenerhebung aus eigenem Recht in vergleichbaren Weise ausgestaltet sein.

Konkret bedeutet dies, dass die im Gesetzentwurf (§ 45a Abs. 2 des Hessischen Finanzausgleichsgesetzes, HFAG) vorgesehene Pauschalzuweisung ausreichend dimensioniert und mit einen Rechtsanspruch der Gemeinden auf Zuweisung versehen ist, dass Vorgaben zur Ausführung der Maßnahmen ebenso unterbleiben wie Vorgaben in zeitlicher Hinsicht, wann die Maßnahme angegangen wird. Zudem muss der Zuweisungsbetrag regelmäßig dynamisiert werden, weil die Abgabenerhebung inhärent sicherstellt, dass die Entwicklung der Baukosten im Zuge der Abgabenerhebung mitberücksichtigt wird. Vergleichbares muss auch für den Mehrbelastungsausgleich nach Art. 137 Abs. 6 Satz 2 HV sichergestellt werden.

Wir bitten um Berücksichtigung der Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

David Rauber

Dr. Rauber

Geschäftsführer

Willi Heß Im Vogelsang 27 Tel.: 0641 / 61679
35452 HEUCHELHEIM E-Mail: KzbWilli@t-online.de

An den
Innenausschuss des Hessischen Landtags
Schlossplatz 1 – 3

65183 WIESBADEN

Bezug: Gesetzentwurf Fraktion der SPD
„Gesetz zur vollständigen Aufhebung von Straßenausbaubeiträgen“
Drucksache: 20/10514 vom 07.02.2023

Betreff: Schriftliche Anhörung gemäß Aufforderungsschreiben des Vorsitzenden des Innenausschusses vom 21.03.2023

Stellungnahme

27. April 2023

> Vorbemerkung:
Strabs = Kurzwort für Straßenbeiträge(Satzungen).
Auf Stellungnahmen zu den Paragrafen aus HGO, KAG, u. ä., verzichte ich.
Ich beschränke mich darauf, aus meinen praktischen Erfahrungen in den Kommunen zu berichten und die negativen Folgen der bürgerfeindlichen und Kommunalfinanzen belastende Straßenbeitrags-Satzungen aufzuzeigen.

> Grundlage der Straßenbeiträge / heutige reale Situation:
Kommunale Straßenbeiträge (Strabs) beruhen auf der gesellschaftlichen Situation der Kaiserzeit vor 1918 (!), die man bei den gesetzlichen Neufassungen nach dem 2. Weltkrieg als angeblich immer noch gegeben, einfach übernommen hat, ohne weiteres Nachdenken.

Bekannt sollte sein, dass früher Grundbesitz der gesellschaftlichen Elite vorbehalten war, die ja allein das große Geld hatte und mit ihren Kutschen und später Autos, **alleine** die Straßen benutzten. Da war´s nur logisch, dass diese Besitzer kommunale Straßen mitbezahlten. Da war auch der sogenannte „geldwerte Vorteil“ für die Anliegergrundstücke noch gegeben.

--> Heute ist die generelle Situation und die Straßennutzung doch total anders und gar nicht mehr mit früher vergleichbar ! ←

Alle öffentlichen Straßen werden heute von Allen, also der Allgemeinheit genutzt. Folglich ist die Instandhaltung der Straßen eine Aufgabe eben der Allgemeinheit und nicht der Anlieger !

Die Anlieger leisten ihren Beitrag doch schon mit der Grundsteuer B !

Bisher hat man den Eindruck, dass die CDU-Landtagsfraktion die heute unsinnige Beibehaltung der Strabs im Stillen schon erkannt hat, zumindest viele CDU-Bürgermeister haben das und folglich ihre Strabs abgeschafft.

Leider bleibt die schwarz/grüne Landesregierung offenbar nur aus purer Rechthaberei und politischer Gesichtswahrung dabei, jeden „Abschaffungsantrag“ abzulehnen. Die Situation der Anlieger einer noch mit Strabs belasteten Kommune interessieren nicht und auch nicht die reale Finanzsituation vieler Landgemeinden.

| **Zwischenfazit:**
| ***Wenn man sich der existentiellen Sorgen der meisten Anlieger durch diese***
| ***Satzung bewusst wird und die Ignoranz der realen Situation seitens der***
| ***Landesregierung sieht, muss man sich über eine zunehmende***
| ***Politikverdrossenheit in der Bevölkerung nicht wundern.***

Am 25.04. hat mir ein Anlieger einer mittelhessischen Kommune, den man „abkassiert“ und eine Ratenzahlung auch noch rechtswidrig (!) abgelehnt hatte, gesagt: „Die da oben, egal ob Gemeinde oder Land, juckt unsere Lage doch gar nicht. Ich habe von Politik die Nase voll und gehe nicht mehr wählen. Es ändert sich doch nichts.“

> Die Situation in den „Noch-Beitrags-Kommunen“:
Wenn die Abschaffung der Strabs nur schon angesprochen wird, erlebt man eine bunte Gemengelage, aus:

- Angst und Warnung vor dem finanziellem Kollaps der Kommune,
  (Die Strabs-Beitragssumme wird komplett als Fehlbetrag im Haushalt behauptet.)
- Falsche Rückschlüsse aus der finanzieller Lage,
  (Wir können uns die Strabs-Abschaffung doch gar nicht leisten.)
- Ahnungslosigkeit und Falschinformation der kommunalen Vertretung,
  (Wir kennen die Satzung nicht so genau. Bei uns weiß das nur Bürgermeister.)
- Falschaussagen und auch Unkenntnis des Bürgermeisters,
  (Die Strabs-Abschaffung spart kaum Verwaltungskosten, bedingt aber höhere Grundsteuer B.)
- Bedenken der Finanzverwaltung vor großem Einnahmeverlust,
  (Wir brauchen die Beiträge, das Geld fehlt uns. Der Aufwand dafür ist halt so.)
  Resignation bei den Anliegern: Die da oben machen doch, was sie wollen, u. a.

> Bei der Analyse der Strabs-Gemengelage stellt man immer noch fest:
1) Bürgermeister und/oder Verwaltung wissen gar nicht, wie viel Aufwand und Kosten eine Straßenbauabrechnung mit Strabs tatsächlich erfordern.
   Teils wollen sie es auch gar nicht wissen!
   Zu Fragen nach Belegen, heißt´s dann, dafür habe die Verwaltung keine Zeit!
   Projektabrechnungen, also eine vollständige Abrechnung einer Baumaßnahme, werden selbst dem Gemeindevorstand, geschweige denn der -Vertretung oft nicht vorgelegt.

2) Gemeindevertretungen sind oft unwissend und verlassen sich auf Bürgermeister und Verwaltung, besonders ausgeprägt dann, wenn die Mehrheitsfraktionen den Bürgermeister stellen. Die Kompliziertheit vieler Satzungen, Verordnungen, usw. lassen die ehrenamtlichen, nicht juristisch vorgebildeten Kommunalvertretungen, oft resignieren.
Folge: **Der Bürgerwille bleibt auf der Strecke.**

Ein Beispiel für diese „Glaubenshaltung“: Wenn man angibt, dass die Kommune je Jahr meist einen guten 6-stelligen Betrag als Konzessionserträge von ihren Straßen einnimmt, die falsch auch noch als Konzessionsabgaben bezeichnet werden, fallen Gemeindevertreter oft aus allen Wolken.
Das habe man ja nicht gewusst, usw.

Fragt man weiter, warum diese von den Straßen ja selbst verdienten Konzessionseinnahmen nicht zweckgebunden auch für die Straßenunterhaltung eingesetzt werden, heißt´s darüber habe man noch nie nachgedacht.
Die bisher originellste Ausrede lieferte in 2022 ein „Verwaltungsfachmann“:
„Bisher habe der HSGB diese Möglichkeit noch nicht empfohlen!“

3) Auch der gerne behauptete komplette **Verlust der Beitragseinnahmen** von den Anliegern bei einer Strabs-Abschaffung lässt sich widerlegen. Dass u. a. die Konzessionserträge und die Einsparung an erheblichem Verwaltungs-aufwand abzurechnen sind, wird dabei gerne „vergessen“.

4) Die Anlieger werden mit **teils mit 5-stelligen Beitragsforderungen** konfrontiert, die bei manchen, oft älteren Mitmenschen den Ruin bedeuten können. Das gesetzlich schlecht formulierte Ratenzahlungs-Recht des Beitragszahlers, wird teils von Kommunen rechtswidrig auf eigenes Festlegen der Raten umgedeutet!
Erst 2022 hat das Verwaltungsgericht Kassel endlich entschieden, dass solche Praktiken und Eigenmächtigkeiten den Kommunen nicht zustehen.

5) Sehr fragwürdig in der Einmal-Strabs-Satzung sind die 75, 50 oder 25% Anlieger-Anteil je nach Straßenart. Auch wenn manche Kommunen andere Sätze gewählt haben, (zu Lasten der Gemeindekasse!) sind solche Pauschalsätze völlig aus der Luft gegriffen und so unrealistisch.
Die üble Folge tragen Anlieger oder Kommune, je nach realer Straßennutzung.

6) Ein weiteres Übel ist der angeblich „geldwerte Vorteil“ den ein Anlieger von der Straße habe. Abgesehen davon, dass bisher kein Gericht den Betrag eines „geldwerten Vorteils“ beziffern konnte, wird das nur fiktive Vorhandensein mit allen möglichen juristischen Spitzfindigkeiten verteidigt.
Solche und manche andere Stilblüten sind Folge der total überflüssigen Strabs. Anders gesagt, die Strabs sind ein „Arbeitsbeschaffungs-programm“ für Anwälte und die Verwaltungsjustiz.
Die dafür „verbratenen“ Gelder fehlen natürlich für den Straßenbau.

7) Ein **besonderes „Foul“ der Landesregierung** gegen die privaten Anlieger ist die Festlegung, dass ein Landeszuschuss für eine Straßenerneuerung nur zweckgebunden auf den öffentlichen Kommunalanteil gezahlt wird!
Dies führt zu dem Ergebnis, dass die Kommune ihren satzungsgemäßen Anteil gar nicht voll zahlen muss.
Das Ergebnis: „Angestiftet“ vom Land verstößt die Kommune gegen ihre eigene Satzung. Dieser Satzungsverstoss erfüllt m. E. den Tatbestand des Betrugs an den Anliegern und gehört daher vor ein Zivilgericht.

> Kommunale Folgerungen:

1) Viele Bürgermeister wissen aber auch, dass die Ursache einiger ihrer Probleme in Wiesbaden liegen.
Dort werden Projekte und Leistungen bei den Kommunen „bestellt“, wie KITA-Verbesserungen, Feuerwehr, usw., aber dann finanziell völlig ungenügend unterstützt.
Sarkastisch ausgedrückt, hat die Landesregierung das Sprichwort:
„Wer bestellt, der bezahlt“, umgewandelt in:
„Wiesbaden bestellt, Kommune Du bezahlst !“

2) Also, liebe Bürgermeister: „Sie hocken doch in allen möglichen Gremien (Dienstvers., HSGB, auch im Landtag, usw.) gemeinsam zusammen. Da müsste es doch möglich sein, endlich mal geschlossen Rückgrat gegenüber Wiesbaden zu zeigen, um eine realistischere Ausstattung des kommunalen Finanzausgleichs zu erreichen.
Sie sollten es auch schaffen, dass die überflüssige „Abzweigung“ der Gewerbesteuerabgabe aus Ihrer Kasse aufhört, nur um den Prestigefond der Landesregierung „Starke Heimat Hessen“ zu füllen“.

> Zusammenfassung:

Die kommunalen Straßenbeitrags-Satzungen in Hessen beruhen
- **auf der Ignoranz der heutigen Realität;**
- **verursachen ganz erheblichen Verwaltungsaufwand auf allen Ebenen,**
- **belasten unnötig die Verwaltungsgerichte,**
- **beschäftigen Rechtsanwälte und Kommunalverbände,**
- **sind die Hauptursache für die unterbleibende, rechtzeitige Instandhaltung der kommunalen Straßen und**
- **versetzen betroffene Anlieger in Angst und Existenznot.**

Aufgrund meiner Erfahrungen erfordert die Beibehaltung der Strabs und der damit verbundenen Bürokratie jährlich einen Millionenbetrag, der für die Finanzierung der Straßeninstandhaltung fehlt.

> Appell und Empfehlung an den Landtag:

Der SPD-Fraktion empfehle ich vorab, ihren Antrag wie folgt zu berichtigen:

1) Im 2. Satz im 2. Absatz unter A. Problem, ist das Wort „immer“ vor „wirtschaftlich“ ersatzlos zu streichen.
   Grund: Die Strabs-Erhebung ist **nie** wirtschaftlich!
2) Bei der im 4. Absatz angesprochene Stundung und Ratenzahlung fehlt, dass auch die Kommune finanziell zusätzlich belastet wird, weil das Land den Mehraufwand dafür in der Verwaltung ja nicht ausgleicht. Weiter fehlt dort, dass Kommunen die gesetzliche Regelung teils missbräuchlich zu ihren Gunsten auslegen. *(Siehe mein Punkt 4) auf Seite 3).*
3) Dass unter G. „Auswirkungen auf Menschen mit Behinderung“ verneint werden, trifft aber nur zu, wenn der Antrag Erfolg hat. Andernfalls sind behinderte Anlieger bei Strabs sehr wohl besonders betroffen.

Sehr geehrte Landtagsabgeordnete,

ausschließlich parteipolitische Rücksichtnahme anstatt sachlicher Entscheidung, ist nie die richtige Lösung. Orientieren Sie sich bitte ausschließlich an der besseren Möglichkeit für Ihre Mitmenschen.

Treffen Sie Ihre Grundsatzentscheidungen immer nach der sachlichen Notwendigkeit und **nicht** nach irgendwelchen finanziellen Vorstellungen, die sich meist später als unrichtig erweisen.

Machen daher bitte dem ganzen „urzeitlichen Straßenbeitrags-Unfug“ und der Belastung der Kommunen und der Bevölkerung ein Ende. Irgendwelche faulen Kompromisse á la wiederkehrende Beiträge, zwecks Gesichtswahrung kosten nur unnötig Geld und führen zu neuen Problemen.

Stimmen Sie dem „Abschaffungsantrag“ der SPD-Fraktion ausnahmsweise zu, auch wenn der Antrag nicht aus Ihrer Partei kam. Zeigen Sie menschliche Größe.

Sorgen Sie mit Ihrer Entscheidung dafür, dass zukünftig das Land Hessen, wie andere Bundesländer schon länger, seinen heute notwendigen finanziellen Verpflichtungen an der kommunalen Infrastruktur und der Daseinsfürsorge für die hessische Bevölkerung gerecht wird.

Freundliche Grüße

Willi Heß

Holger Helmerich Über der Welsebach 12 37247 Großalmerode

Sprecher der BI Trubenhausen

E-Mail: hmhelmerich@gmx.de

An den Innenausschuss des Hessischen Landtags

z. Hd. Frau Claudia Lingelbach

Schloßplatz 1-3

65183 Wiesbaden

Großalmerode, den 08.11.2022

Aktenzeichen: I 2.2

Schriftliche Anhörung zu

Gesetzentwurf
Fraktion DIE LINKE
Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen
Drucks. 20/8771

Stellungnahme der Bürgerinitiative Trubenhausen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

die „Bürgerinitiative Trubenhausen" dankt Ihnen für die Möglichkeit Stellung nehmen zu dürfen zum Gesetzentwurf der „Fraktion die Linke", Drucksache 20/8771 vom 05.07.2022.

Im Frühjahr 2018 wurde die obige Initiative gegründet und hat bis heute 54 Haus- und Grundstückseigentümer, die diese unterstützt. Hiervon haben sich 34 Eigentümer dem Verband Wohneigentum angeschlossen, um mit dessen Unterstützung sich gegen die Einführung von wiederkehrenten Straßenausbaubeiträge rechtlich wehren zu können.

Auch ein Blick in unsere Nachbargemeinden Witzenhausen, Bad-Sooden-Allendorf und Hessisch Lichtenau mit einmaligen Straßenbeiträgen zeigt deutlich, dass die Gesetzesänderung 2018 statt Lösungen weiteres Streitpotenzial mit sich brachte, da die Gemeinden nicht bereit waren die 20ig-jährige Ratenzahlungsmöglichkeit an ihre

Gemeindemitglieder weiter zugeben, sondern die Meinung vertreten, dass die Anzahl der Raten in ihrem Ermessen liegt.

Mit dem Urteil Akz. 6 K 1489/20.KS des Verwaltungsgericht Kassel vom 12.10.2022 steht nun fest siehe Seite 8 und 9.:

„… . Davon ausgehend liegt ein Fall des Ermessensfehlgebrauch vor.

Die Beklagte hat zwar erkannt, dass ihr bei der Bestimmung der Anzahl der Jahresraten überhaupt Ermessen zukommt. Es handelt sich um einen Fall des intendierten Ermessens. Das hat die Beklagte nicht gesehen und damit den mit der Änderung des § 11 Abs. 12 KAG im Jahr 2018 verfolgten Zweck verfehlt.

Ist eine ermessenseinführende Vorschrift dahin auszulegen, dass sie für den Regelfall von einer Ermessensausübung in einem bestimmten Sinne ausgeht, sozusagen im Gesetz gewollt ist, darf davon nur ausnahmsweise abgesehen werden…

***Bei § 11 Abs. 12 Satz 3 KAG handelt es sich um eine solche Vorschrift. In der Regel ist bei der Bestimmung der Anzahl der Jahresraten allein darauf abzustellen, was der Beitragspflichtige beantragt.*"**

Die Bürgerinitiative dankt dem Verwaltungsgericht für diese Klarstellung und vor allem dem Kläger und dessen Unterstützern.

Einleitung

Die Probleme, die durch die Reform des Gesetzes über kommunale Abgaben (KAG) sowie der hessischen Gemeindeordnung (HGO) in 2018 entstanden sind, sehen wir im Gesetzentwurf der Linken als vollkommen richtig dargestellt an.

So ist es absolut nicht nachvollziehbar, warum die Hessische Landesregierung der Meinung ist, eine gute Lösung gefunden zu haben, da die Belastungsgleichheit der Bürger in Gemeinden mit Straßenbeitragssatzung und ohne Satzung unbeachtet bleibt und dem Recht auf kommunale Selbstverwaltung geopfert wird.

Durch die Möglichkeit Straßenausbaubeiträge erheben zu können, verfallen einige Städte und Gemeinden in den Glauben, das Gemeindestraßen von den Grundstückbesitzern zu unterhalten und zu erneuern sind. Aber schon durch die Erhebung der Grundsteuer wird der Hauseigentümer an den Kosten zur Schaffung und Erhaltung der Infrastruktur beteiligt, folglich wird hier eine zweite Möglichkeit geschaffen Bürger speziell für den Straßenbau zur Kasse zu bitten.

Auch verwundert es, dass die hessische Landesregierung die kommunale Selbstverwaltung nur im Fall des Straßenbaus, d.h. wenn die Kosten vom Land übernommen würden, als gefährdet ansieht. Es wird durch die Landesregierung ein ständiges Angebot an Förderprogrammen angeboten, aber die kommunale Selbstverwaltung wird hierbei nicht in Frage gestellt, warum gibt es eine andere Sichtweise im Fall der Gemeindestraßen? Die Landesregierung stellt Geld zur Verfügung und die Gemeinde greift zu, wo ist hier das Problem?

Die letzten Landtagswahlen in Hessen wurden von wichtigen Verfassungserweiterungen begleitet, uns Hessen war es auch wichtig, dass der Artikel 26 d ein Förderausgleich

zwischen armen und reichen Gemeinden zur Schaffung und Erhaltung der Infrastruktur eingefügt wurde, womit der Landesregierung doch ein deutliches Ziel vorgegeben wurde.

Der Staat wirkt auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land hin, so heißt es im Art. 26 d, tatsächlich wird durch die Entscheidung wiederkehrende Straßenbeiträge einzuführen den Bürgern innerhalb einer Gemeinde durch die Aufteilung in Abrechnungsgebiete unterschiedliche Lebensverhältnisse zugemutet.

Zurück in die 70iger - die pro Kopf Zuweisungen nehmen wir gern, aber der Straßenbau ist Euer Problem

Die Gebietsreform der 70iger Jahre sollte die Leistungsfähigkeit von zusammengeführten Gemeinden erhöhen. Eine Folge war aber auch, dass den kleinen Gemeinden die zu Ortsteilen wurden, die finanzielle Unabhängigkeit genommen wurde. Im Fall von wiederkehrenden Straßenbeiträgen werden mit der Bildung von Abrechnungsgebieten diese Ortsteile zur Finanzierung des Straßenbaus wieder ausgegliedert und zu diesen Kosten herangezogen. Die Möglichkeit selbst zu entscheiden, wofür man Geld ausgibt wurde ihnen genommen. Heute sind sie davon abhängig, wie Gemeindevertreter bzw. Stadtverordnete die unterschiedlich hohen Belastungen in den Abrechnungsgebieten bewerten.

Tatsächlich wurde von unseren Stadtverordneten durch eine Gegenüberstellung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen und einer Finanzierung über die Grundsteuer die Vor- und Nachteile der beiden Finanzierungsmöglichkeiten beurteilt. Doch trotz der Feststellung, dass die Steuerfinanzierung die Bürger insgesamt weniger belastet, entschied sich der Haupt- und Finanzausschuss (wozu dieser nach HGO nicht berechtigt ist) **am 06. Dez. 2018** an den wiederkehrenden Beiträgen festzuhalten. Einen Stadtverordnetenbeschluss hierfür gibt es nicht.

Für einige Beitragszahler wird es richtig teuer!!

Der Wunsch Ratenzahlung auch für wiederkehrende Straßenbeiträge einzuführen wurde von einem Anlieger aus der Faulbach **am 21. Feb. 2019** an die CDU-Fraktion im Hessischen Landtag - und an den Leiter des Referates Kommunale Abgaben herangetragen. Der Anlieger hatte bei einer Anliegerversammlung durch den Bürgermeister erfahren, dass im Abrechnungsgebiet Faulbach 7,95 € je qm Veranlagungsfläche als Beitrag fällig werden, unter anderem teilte er dem Landtag mit:

„Die Grundstücke dort sind zwischen 1.000 qm und 2.000 qm groß und stehen im Eigentum von Rentnern, die keine Möglichkeit mehr haben einen Bankkredit zu erhalten. Für die wiederkehrenden Beiträge ist im § 11a KAG aber bisher weder die Ratenzahlung noch eine Zinsvergünstigung vorgesehen. Entsprechend der Regelung bei den einmaligen Beiträgen in § 11 Abs. 12 KAG müssen daher auch für wiederkehrende Beiträge Ratenzahlungen und Zinsvergünstigungen in das Gesetz aufgenommen werden."

Am 28. Feb. 2019 wurde von der CDU Fraktion im Hessischen Landtag mitgeteilt: *„In Bezug auf die Höhe der wiederkehrende Straßenbeiträge liegen uns Zahlen aus dem Sommer 2018 vor, nach denen die durchschnittliche Höhe der wiederkehrenden*

Straßenbeiträge bei ca. 200 Euro liegen. Im Hinblick darauf ist die Einführung von Ratenzahlungsmöglichkeiten nicht erfolgt und gem. §11 KAG auf die einmaligen Straßenbeiträge beschränkt."

„Ich gebe Ihre Anmerkung aber natürlich an die zuständigen Fachpolitiker weiter."

Am 11. April 2019 wurde folgende Resolution von der Stadtverordnetenversammlung Großalmerode einstimmig beschlossen und am 30. April 2019 per E-Mail versandt:

„Die Stadtverordnetenversammlung Großalmerode fordert die hessische Landesregierung dazu auf, auch im Fall der Einführung der wiederkehrenden Straßenbeiträge nach § 11 a KAG eine gesetzliche Regelung zu schaffen, nach derer es Beitragspflichtigen möglich ist, eine Stundungs- bzw. Ratenzahlungsvereinbarung mit der abrechnenden Stadt/Gemeinde zu schließen, da es abhängig von der Größe des Abrechnungsgebietes, dem Umfang der Maßnahme und der Anzahl der zum Beitrag heranzuziehenden Haushalte auch hier zu sehr hohen, ***teils existenzgefährdenden Beiträgen in fünfstelliger Höhe kommen kann.***"

Um die Bürgernähe zu verdeutlichen schließt die Resolution folgendermaßen ab:

„Die Regelung sollte vergleichbar derjenigen bzgl. einmaliger Straßenbeiträge sein und Missbrauch in Form von Stundungs- und Ratenzahlungsanträgen für wiederkehrende Beiträge in geringen Höhen vorbeugen."

Wiederkehrende Straßenbeiträge im Abrechnungsgebiet 6/Trubenhausen

In unserem kleinen Abrechnungsgebiet Trubenhausen führt der Straßenbau zu Jahresbeiträgen zwischen 0,- bis über 50.000,- Euro, wobei die Null-Euro für Grundstücke steht, die laut Aufstellung des Abrechnungsgebietes dazugehören, aber keinen Beitragsbescheid bekommen haben, hingegen bekommt das größte Grundstück tatsächlich einen Bescheid von über 50.000,- Euro. Die Spedition hat ein ca. 28000 m² großes Grundstück, welches mit Faktor 1.25 berechnet und einem 20% Gewerbezuschlag belastet wird, hinzukommen zwei Grundstücke von jeweils ca. 1000 m², das eine ist mit einem Wohnhaus bebaut, das andere ist eine Streuobstwiese, welches abgerechnet wird als sei diese bebaut.

Das fatale an wiederkehrenden Straßenbeiträgen ist, dass diese mehrmalig fällig werden können, und somit unserem größten Grundstücksbesitzer schon jetzt bewusst ist, dass diese Summe bei drei weiter geplanten Straßenbaumaßnahmen in den nächsten Jahren, ihn wahrscheinlich ruiniert.

Wir haben aber auch einen mittelständigen Betrieb, der in drei Abrechnungsgebieten (Kernstadt, Trubenhausen und Laudenbach) Grundstücke besitzt, d.h. dieser darf sich an der Erneuerung von insges. 123 Straßen beteiligen, wobei der Eigentümerfamilie wohl schwer zu erklären sein wird, wodurch der zurechenbare Vorteil erklärt werden soll.

Im Abrechnungsgebiet Trubenhausen sind 1,17 Euro pro m² in diesem Jahr eingefordert worden, hierdurch wird die Eigentümerfamilie durch zwei Bescheide in Höhe von insg. 15.736,68 Euro belastet. In Anbetracht der Tatsache, dass sich diese Familie an der Erneuerung von 123 Straßen beteiligen muss, bekommt man sicherlich Albträume.

In Trubenhausen sind viele Straßen nach der erstmaligen Herstellung der Kanalisation und dem Klärwerk gebaut worden, leider wurden die Straßen nicht einheitlich nach der seit 1967 bestehenden Erschließungsbeitragsatzung und den entsprechenden Vorgaben gebaut, sondern es wurden unterschiedliche Ausbauten vorgenommen. Hierdurch wurden einzelne Anlieger veranlagt aber andere wiederum nicht. Die in 2020 ausgebaute Straße, die nun abgerechnet werden soll, galt schon in 2007 als nicht fertig gestellt sowie als verschlissen und sollte nach der Erschließungsbeitragssatzung endgültig fertiggestellt werden. Hiergegen wehrten sich die direkten Anlieger in 2007, die Fertigstellung oder Erneuerung wurde aufgeschoben bis von dieser Straße eine Gefährdung ausging, so dass eine Erneuerung in 2020 unumgänglich war.

Zum Glück der direkten Anlieger wird die Straße nun nach wiederkehrenden Straßenbeiträgen abgerechnet, d.h. die 50.000,- Euro Baulast trifft nicht den direkten Anlieger mit Erschließungskosten, sondern jetzt den Spediteur am anderen Ortsende nach KAG, das kann rechtlich nicht korrekt sein und wird überprüft.

Das große Grundstück steht vertretend für jedes Grundstück im Abrechnungsgebiet, welches mit den Kosten für den Straßenbau belastet wird, und wurde nur ausgewählt, um das ganze Ausmaß von möglicher Betroffenheit darzustellen.

„Die Fallzahlen für Trubenhausen"

85 mal unter 1 T € 89 mal unter 10 T € 2 mal über 10 T € 1 mal über 50 T €

Baukosten 437.059,58 €: 177 Fälle = durchschnittlich 2489,26 Euro pro Anlieger

Diese Berechnung ist durch ein eigenes Aufmaß über das Geoportal entstanden, nicht zu verwechseln mit städtischen Berechnungen und stellt nur ca. Werte dar, die mit unseren beschränkten Möglichkeiten zu erreichen waren.

Schon die ersten Informationen zu wiederkehrenden Straßenbeiträgen durch die Gemeindeverwaltung waren sehr spärlich auch in Bezug auf die Größen im Abrechnungsgebiet, bis heute verwehrt man uns Beitragszahlern einen Blick auf ihre Berechnungen mit der Erklärung, dass dies ein Verstoß gegen den Datenschutz sei.

Aus diesem Grund ist von uns eine eigene Berechnung erstellt worden, die wir Ihnen gern zur Verfügung stellen können.

„HMdIS Aufstellung bestätigten schon 2018 hohe wStrB"

Am 8. April 2018 hat das hessische Ministerium des Innern und für Sport eine Ausarbeitung über die Auswirkungen von Straßenbeiträgen in den Städten und Gemeinden veröffentlicht. Hiernach wurde festgestellt, dass bei wiederkehrenden Straßenbeiträgen durchschnittlich 200,- Euro jährlich fällig würden.

Bei genauer Betrachtung der Ausarbeitung wird aber deutlich, dass auch bei wiederkehrenden Beiträgen fünfstellige Beitragsforderungen schon zu dieser Zeit in Gemeinden deutlich geworden waren. Von 42 Gemeinden, die eine wiederkehrende Straßenbeitragssatzung beschlossen hatten, rechneten 15 Gemeinden hierrüber ab.

In den Gemeinden Babenhausen, Neu-Ansbach, Rosbach v. d. Höhe, Buseck, Weilmünster Marktflecken wurden 28 mal Beiträge in Höhe zwischen 10-25 Tausend Euro und 13 mal Beiträge von über 25 Tausend Euro fällig.

An der Gemeinde Buseck mit 1.867.000,- Euro Baukosten in den Jahren 2015 - 2017 lässt sich die Problematik der Betrachtung nach Durchschnittskosten gut darstellen:

„Die Fallzahlen Gemeinde Buseck"

10.387 mal unter 10 T € 12 mal zwischen 10-25 T € 6 mal über 25 T €

Baukosten 1.867.000,- €: 10.405 Fälle = durchschnittlich 179,43 Euro pro Anlieger

Die Gemeinde Weilmünster, Marktflecken mit 561.000,- Euro Baukosten in den Jahren 2015 -2017 zeigt höhere Belastungen für die Bürger auf:

„Die Fallzahlen Gemeinde Weilmünster"

72 mal unter 10 T € 12 mal zwischen 10-25 T € 3 mal über 25 T €

Baukosten 561.000,- €: 87 Fälle = durchschnittlich 6.448,27 Euro pro Anlieger

Diese aufgezeigten Zahlen waren nötig, um Ihnen zu verdeutlichen, warum wir uns mit durchschnittlichen Angaben zu Straßenbeiträgen nicht anfreunden können, da tatsächlich schon durch die Ausarbeitung des Ministerium des Inneren und für Sport deutlich wurde, dass auch bei wiederkehrenden Straßenbeiträgen Beitragszahler existenzbedrohend belastet werden, und die Ratenzahlung auch bei dieser Art der Beitragserhebung zwingend notwendig ist.

Warum werden höchst richterliche Vorgaben nicht beachtet?

Der Schuh drückt uns bei wiederkehrenden Straßenbeiträgen aber auch an anderer Stelle. So wurde den Anliegern schon nach der ersten Anfrage zu der Beitragsänderung von der Stadtverordnetenversammlung Großalmerode mitgeteilt, dass sich außerdem das Bundesverfassungsgericht mit diesen wiederkehrenden Straßenbeiträgen beschäftigt, und mit Beschluss des Ersten Senats vom 25. Juni 2014 (Az. 1BvR 668/10) für verfassungsrechtlich zulässig erklärt hat.

Die Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts fanden beim Satzungsgeber keinerlei Beachtung. Hier möchten wir nur kurz auf die aus unserer Sicht wichtigsten Aussagen eingehen.

Die Leitsätze:

2. *Werden Beiträge erhoben, verlangt der Grundsatz der abgabenrechtlichen Belastungsgleichheit nach Art. 3 Abs.1 GG, dass die Differenzierung zwischen Beitragspflichtigen und nicht Beitragspflichtigen nach Maßgabe des konkret-*

zurechenbaren Vorteils vorgenommen wird, dessen Nutzungsmöglichkeit mit dem Beitrag abgegolten werden soll.

3. *Die Bildung einer einheitlichen Abrechnungseinheit für Straßenausbaubeiträge ist zulässig, wenn mit den Verkehrsanlagen ein konkret-individuell zurechenbarer Vorteil für das beitragsbelastete Grundstück verbunden ist.*

Auf Seite 21 Randnummer 61 wird ausgeführt:

cc) „Die Bildung einer einzigen Abrechnungseinheit im gesamten Gemeindegebiet durch Satzung ist dann gerechtfertigt, wenn mit den Verkehrsanlagen ein Vorteil für das Beitragsbelastete Grundstück verbunden ist. Besteht ein solcher Vorteil wie in Großstädten oder Gemeinden ohne zusammenhängendes Gebiet nicht, läge in der Heranziehung aller Grundstücke zur Beitragspflicht eine Gleichbehandlung wesentlicher ungleicher Sachverhalte."

Auf der gleichen Seite Randnummer 62 wird ausgeführt:

aa) „Der Wortlaut des § 10a KAG RP steht einer solchen verfassungskonformen Auslegung nicht entgegen, da § 10a Abs.1 Satz 4 KAG RP ausdrücklich vorschreibt, die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen usw."

Randnummer 63:

bb) „Bei der Ausübung seines Gestaltungsermessens muss der Satzungsgeber die verfassungsrechtlichen Grenzen einer Bestimmung der Verkehrsanlagen des gesamten Gemeindegebietes als einheitliche öffentliche Einrichtung in den Blick nehmen usw."

Auf der Seite 22 unter Randnummer 65 wird ausgeführt:

cc) „Die Gemeinden werden zudem bei der Bildung der Abrechnungseinheiten zu berücksichtigen haben, ob dabei Gebiete mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand zusammengeschlossen werden, falls dies zu einer auch bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis mit Rücksicht auf das Gebot der Belastungsgleichheit nicht mehr zu rechtfertigenden Umverteilung von Ausbaulasten führen würde."

Das hessische KAG § 11a weist weder auf eine verfassungskonforme Gestaltung der Satzungen hin, noch wird vorgeschrieben, die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen. Somit stellt sich uns die Frage, ob die hessische Gesetzgebung zu wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen aus verfassungsrechtlicher Sicht Bestand haben kann.

Die neuste Fassung des HessKAG vom 28.05.2018 zu § 11a Wiederkehrende Straßenbeiträge zeigt folgenden Wortlaut:

(2) „Die zu einem Abrechnungsgebiet zusammengefassten Verkehrsanlagen bilden eine einheitliche kommunale Einrichtung. Die Abrechnungsgebiete sind in der Satzung zu bestimmen. Die Bildung der Abrechnungsgebiete nach Abs. 2a ist zu begründen. Die Begründung ist der Satzung beizufügen.

(2a) Die Bildung eines Abrechnungsgebiets, in dem die Verkehrsanlagen in einem räumlichen Zusammenhang stehen, kann insbesondere deshalb gegeben sein, wenn die Verkehrsanlagen

1. *innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Gemeinde liegen oder*
2. *innerhalb selbstständiger städtebaulicher Einheiten liegen oder*
3. *innerhalb einzelner Baugebiete (……) liegen.*

(2b) In der Satzung können auch sämtliche Verkehrsanlagen eines Ortsteils oder eines Ortsbezirks als Abrechnungsgebiet im Sinne einer einheitlichen kommunalen Einrichtung bestimmt werden."

Im Änderungsantrag der Fraktionen der CDU, Bündnis 90/Die Grünen und der FDP

Zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der FDP Drucksache 19/5839 wird unter Begründung mitgeteilt:

„Zu Nr. 2 (§ 11a)

Die Änderung dient der erleichterten Bildung von Abrechnungsgebieten.

In § 11a Abs. 2a wird neben dem räumlichen Zusammenhang von Verkehrsanlagen bisher auch der funktionale Zusammenhang von Verkehrsanlagen erwähnt. Nach der neueren Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (Beschl. v. 25.06.2014, Az.: 1BvR 668/10; 1 BvR 2104/10) ist die Existenz eines „funktionalen Zusammenhangs" *zwischen Verkehrsanlagen und den mit einem Ausbaubeitrag belasteten Grundstücken verfassungsrechtlich nicht geboten. Ein räumlich zusammenhängendes Gebiet reicht demnach aus. Letztlich ist die Bildung einer einheitlichen Abrechnungseinheit für wiederkehrende Straßenbeiträge dann zulässig, wenn mit den Verkehrsanlagen ein konkret-individuell zurechenbarer Vorteil für das beitragsbelastete Grundstück verbunden ist. Der funktionale Zusammenhang wird daher in Abs. 2a nicht mehr genannt.*"

So muss die Bürgerinitiative Trubenhausen im Ergebnis feststellen, dass weder die Gemeindevertreter der Gemeinde Großalmerode noch der hessische Gesetzgeber trotz Kenntnis des obigen Bundeverfassungsgerichtsurteil bereit sind danach zu handeln, sondern nur bereit sind die positiven Feststellungen der Urteilsbegründung zur erleichterten Bildung von Abrechnungsgebieten für sich zu nutzen.

Aus den bisherigen Schilderungen resultiert, dass sich mehrere Haus- und Grundstückseigentümer gemeinsam eine Rechtsvertretung gesucht haben, um von der Gerichtbarkeit klären zu lassen, ob alles im Sinne unserer Rechtsprechung und Verfassung abgearbeitet wurde.

„Schlussfolgerungen"

Eine Finanzierung des Straßenbaus kann aus unserer Sicht nur über Steuern erfolgen, da nur auf diese Art jegliche Missachtung der Grundrechte vermieden werden kann. Das Bundesverfassungsgericht hat mit Urteil vom 25.06.2014 deutlich gemacht, worauf der Satzungsgeber zu achten hat, und welche Hürden hiermit verbunden sind.

Aus unserer Sicht muss die Gemeinde die Straßenfinanzierung zu 100 Prozent in ihren Haushalt mit aufnehmen und in Reihenfolge nach Notwendigkeit bis wünschenswert sortieren. Die Gemeinde wird schnell feststellen - wie auch der private Haushalt - was geht und was geht nicht.

Hinzu kommt, dass die Gemeinde die Zuweisungen von Bund und Land für alle Gemeindemitglieder bekommt, und hierdurch als Verteiler auch wieder in der Pflicht steht, im Sinn der Verfassung zu handeln. Einer Ausgemeindung im Sinne „für euren Straßenbau im Ortsteil" seid ihr selbst zuständig - stehen wir entschieden entgegen. Es kann nicht sein, dass die Kernstadt aufgrund der Größe mit den Beiträgen leben kann und aus diesem Grund eine Finanzierung über Steuer/Grundsteuern ablehnt, um gleichzeitig den Bau eines Schwimmbads voranzutreiben (wobei nach heutiger Kostenverteilung eine 120 prozentige Erhöhung der Grundsteuer auf 25 Jahre fällig würde, trotz Fördermitteln!).

Wir haben auch wenig Verständnis für Darstellungen, die in diese Richtung zielen, und zuletzt von der hessischen Staatskanzlei am 15. Juli 2019 mitgeteilt wurden:

„Eine vollständige Finanzierung durch das Land hätte zur Folge, dass dann landesbezogen sämtliche Steuerzahler – gerade auch die finanzschwächeren Bürger ohne eigene Grundstücke – die Kosten der Straßensanierung mittragen müssten. Eine solche Entlastung von Grundeigentümern zu Lasten der allgemeinen Steuerzahler hat der Hessische Landtag nicht befürwortet."

Wir Haus- und Grundstücksbesitzer haben uns unseren eigenen Wohnraum und die hierfür nötige Infrastruktur zu 90 Prozent selbst finanziert, uns jetzt als Nutznießer darstellen zu wollen, trifft nicht ins Schwarze sondern geht daneben.

Die oben erwähnte Ausarbeitung des hessischen Ministerium des Inneren und für Sport hat festgestellt das 200,- Euro jährlich eine zumutbare Summe für den Grundstückseigentümer aus ihrer Sicht darstellt, da die durchschnittlichen 4.600,- Euro Kosten bei einmaligen Erhebungen von fünf auf 20 Jahresraten in Höhe von 230,- Euro verändert wurde. Mit dieser Summe jährlich könnten sich Grundstückseigentümer sicherlich anfreunden, wenn diese denn für alle Straßennutzer gelten würde. Hingegen sind vier- und fünfstellige Summen wie diese tatsächlich eingefordert werden, ob für einmalige oder wiederkehrende Straßenbeiträge eine nicht zumutbare Überforderung, der dem tatsächlichen Nutzen nicht entspricht.

Warum Gemeindestraßen in Hessen nicht über allgemeine Steuern finanziert werden ist unverständlich, wir zahlen alle Steuern und jeder kann diese Straßen nutzen, eine Straßenmaut wird abgelehnt, aber was ist mit den Straßenbeiträgen?

„Eigentum verpflichtet" trifft nicht auf die Anlieger zu. Es sind und bleiben Gemeindestraßen!

Ein letzter Punkt ergibt sich aus dem Vergleich, dass nirgendwo in Europa Straßenbeiträge wie in Hessen erhoben werden, und dass in Deutschland 9 – demnächst 10 – der sechzehn Bundesländer die Erhebung von Straßenbeiträgen landesweit abgeschafft haben. Es wäre hilfreich, wenn man unseren Bürgern in Großalmerode erklären könnte, warum das Land Hessen im bundesstaatlichen Finanzausgleich (ehemals „Länderfinanzausgleich") als letztes Geberland, dass die Erhebung von Straßenbeiträgen zulässt, Milliarden-Zahlungen an straßenbeitragsfreie Bundesländer leistet, gleichzeitig aber nicht in der Lage ist, seine Gemeinden so zu unterstützen wie es nötig wäre, u.a. um auch in Hessen die Straßenausbaubeiträge abzuschaffen!

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete des hessischen Landtags,

mit dieser Ausarbeitung möchten wir, die BI-Trubenhausen, Ihnen unsere Sichtweise zu wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen näher bringen.

Aus den geschilderten Beobachtungen und Erfahrungen sind Änderungen am derzeitigen HessKAG §§ 11 und 11a dringend geboten. Der vorliegende Gesetzentwurf der Fraktion Die Linke ist aus unserer Sicht gut geeignet, die aufgezeigten Probleme zu beseitigen.

Mit freundlichen Grüßen

Holger Helmerich

Sprecher der BI-Trubenhausen

Holger Helmerich Über der Welsebach 12 37247 Großalmerode

Sprecher der BI-Trubenhausen

E-Mail: hmhelmerich@gmx.de

An den Innenausschuss des Hessischen Landtags

z. Hd. Frau Claudia Lingelbach

Schloßplatz 1-3

65183 Wiesbaden

Großalmerode, den 01.05.2023

Aktenzeichen: I 2.2

Schriftliche Anhörung zum

Gesetzentwurf
Fraktion Der SPD
Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen
Drucks. 20/10514

Die Stellungnahme der Bürgerinitiative Trubenhausen beinhaltet:

Teil 1: zum Gesetzentwurf der Fraktion der Linken Drucksache 20/8771

Teil 2: zum Gesetzentwurf der Fraktion der SPD Drucksache 20/10514

Sehr geehrte Frau Lingelbach,

sehr geehrter Herr Vorsitzender,

sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

die Bürgerinitiative Trubenhausen dankt Ihnen für die Möglichkeit zum Gesetzentwurf der Fraktion der SPD Drucks. 20/10514 vom 07.02.2023, Stellung nehmen zu dürfen.

Diese Stellungnahme wird auf der Stellungnahme vom 08.11.2022 zum Gesetzentwurf der Linken Drucksache 20/8771 (Teil 1) aufbauen. Infolge werden Rückschlüsse auf die 126. Plenarsitzung vom 26.01.2023 und die Redebeiträge aller vertretenen Landtagsfraktionen, Hintergrund dieser Stellungnahme (Teil 2) sein, um den begonnen Dialog fortzusetzen.

Die 126. Plenarsitzung des Hessischen Landtag

Leider war es der BI-Trubenhausen nicht gelungen, kurzfristig an dieser Plenarsitzung im Landtag teilzunehmen, aber Ihre Mediathek macht eine Teilnahme von zu Hause möglich, wofür wir Ihnen dankbar sind.

Unsere positiven Wahrnehmungen

Die Redebeiträge der Fraktionen der Linken, der SPD und auch der AFD machten deutlich, dass es ihr Anliegen ist, gleiche Belastungen in Stadt und auf dem Land herzustellen. So wurde aber auch deutlich, dass die eingeführten angeblichen Verbesserungen keine sind, sondern neue Probleme aufwerfen und alte vertiefen, aus diesem Grund sind die Fraktionen bereit, die Straßenausbaubeiträge abzuschaffen.

Hierfür möchten wir den vortragenden Landtagsabgeordneten Felstehausen, Günther und Vohl rechtherzlich danken, es wurde deutlich, dass unser Anliegen von Ihnen geteilt wird. Leider entschied sich die Fraktion der AFD nur zu einer Stimmenthaltung, was nicht zu deren Vortrag passte.

Unsere negativen Wahrnehmungen und die Gegenargumente

Hingegen mussten wir einmal mehr feststellen, dass die Regierungsparteien zusammen mit der FDP offensichtlich nicht bereit sind die Probleme, die durch Ihre Gesetzesänderungen in 2018 hervorgerufen und von den Vortragenden mitgeteilt wurden, wahrzunehmen.

Die Redebeiträge von MdL Frau Goldbach und MdL Herrn Bauer verwundern insofern, da die Kommunalpolitiker ihrer Heimatstädte offensichtlich nicht ihrer Meinung waren, denn diese entschieden sich für eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge aus gleichen Gründen wie von den Bürgerinitiativen vorgetragen! Folglich gehören Frau Goldbach und Herr Bauer zu den **„glücklichen Hessen",** die sich mit solchen Kosten nicht mehr befassen müssen! Es bleibt nur zu hoffen, dass sie dies ihren Stadtverordneten-Kollegen nicht verübeln und irgendwann bereit sind, die eigene Vorteilnahme **hessenweit weiterzugeben an andere Beitragspflichtige.**

Der ganze Stolz der Regierungsparteien inkl. der FDP ist darauf ausgerichtet, dass sie eine Wahlmöglichkeit zwischen Straßenbeiträge - erheben oder nicht - geschaffen haben. Genau hierdurch werden aber die ungleichen Lebensverhältnisse zwischen armer und reicher Gemeinde hervorgerufen, und ist somit das falsche Mittel gleichwertige Lebensverhältnisse in Hessen herzustellen, sondern verursacht diese.

Eine 20ig jährige Ratenzahlungsvereinbarung bei einmaligen Straßenbeiträgen, als mögliche Entlastung in die gesetzlichen Rahmenbestimmungen mit aufzunehmen, bringt uns Beitragszahlern nichts, wenn die Gemeinden nicht bereit sind auf diese Weise ihre Bürger zu entlasten. Es wäre zu mühsam die Gemeinden aufzuzählen, die hiermit ein Problem haben, allein in unser unmittelbaren Nähe sind dies Bad Sooden-Allendorf, Witzenhausen und nicht zuletzt Großalmerode, welche die Sorge äußern, dass diese Regelung Missbrauch fördert. Ratenzahlung ist eine übliche Zahlungsart und wird von fast allen möglichen Anbietern angeboten, nur unsere Gemeinden tun sich schwer, nein, sie klagen hiergegen sogar (Bad Sooden-Allendorf)!

Die Erhebung von wiederkehrenden Straßenbeiträge macht deutlich, würde bei der ersten Beitragserhebung Ratenzahlung ermöglicht, würde jede weitere Straßenbaumaßnahmen die Vergünstigung der Ratenzahlung schmälern bzw. irgendwann aufheben, da neue Raten hinzukommen. Aufgrund der teilweise existenzgefährdenden Beiträge (Trubenhausen bis über 50.000,- €) wird hingegen deutlich, das wiederkehrende Straßenausbaubeiträge eine verschlechterte Situation gegenüber „Einmaligen" herbeiführt, da Beiträge in dieser Höhe mehrfach möglich sind!

Zur Erinnerung: Eine Ratenzahlungsmöglichkeit wurde bei wiederkehrenden Straßenbeiträge von den Regierungsparteien abgelehnt da durchschnittlich nur 200,- € Beitrag jährlich fällig würden!

Wiederkehrende Straßenbeiträge mit einer Förderung von 20.000,- Euro pro Abrechnungsgebiet zu fördern hingegen heißt, Gemeinden auf einen rechtsunsicheren Weg zuführen, der nicht nur die Gemeindekassen, sondern auch Privatvermögen zusätzlich mit Anwalts- und Gerichtskosten belasten wird. Mittlerweile sind Gemeinden wie **z.B. Greifenstein** dazu übergegangen, sich nicht nur von Kommunalberatern beraten zulassen, sondern gleichzeitig die Bildung der Abrechnungsgebiete (in diesem Fall) aus verfassungsrechtlicher Sicht von den Anwälten der Kanzlei Meiborg, Syndikusanwälte des Städte- und Gemeindebundes RLP, bilden zu lassen. Um diese Beitragserhebung dann rechtssicher zu gestalten, müssen in der Gemeinde Greifenstein in 5 von 10 Abrechnungsgebieten Abweichungssatzungen über Jahre rückwirkend beschlossen werden, um unterschiedliche Straßenausbauzustände in einem Abrechnungsgebiet zusammenfassen zu können. Viel Aufwand, um letztendlich alle Straßen in einem Abrechnungsgebiet unterbringen zu können, und dies auch noch zum Nachteil von einzelnen Beitragszahlern, die durch dieses Vorgehen aus verfassungsrechtlicher und finanzieller Sicht benachteiligt werden, und als besonderes „**Danke schön"** diesen zusätzlichen Aufwand mitbezahlen.

Ein Hinweis: Von Jan. 2018 bis Dez. 2021 haben insg. 23 Gemeinden die wiederkehrenden Straßenbeiträge wieder abgeschafft. Den Aufwand, den andere Gemeinden betreiben, um die Satzung aufrecht zu erhalten – und die damit verbunden Kosten – zeigen deutlich, dass diese Art der Beitragserhebung ein Flop ist! (Quelle: Drucksache 20/6975)

Im besonderen Maße haben uns die Ausführungen von Herrn Schäfer für die FDP verwundert, dessen erste Rede im hessischen Parlament geprägt von seinen jahrzehntelangen Erfahrungen als Mitglied der Stadtverordnetenversammlung der Gemeinde Maintal waren. Fraglich ist, wie Herr Schäfer Erfahrungen mit einer Straßenbeitragssatzung gesammelt haben will, die die Gemeinde gar nicht hat. Aus der Feststellung, dass die Landesregierung die Kommunen niemals mit den nötigen finanziellen Mitteln ausstatten wird, die diese für die ihnen übertragenen Aufgaben benötigt, zieht er nur die falschen Schlüsse, statt als Kommunalpolitiker auf die ausreichende finanzielle Ausstattung zu drängen, bzw. den Gesetzentwurf zu unterstützen, lehnt er als Landtagsabgeordneter diesen für die Fraktion der FDP ab.

Das erfahrene Landespolitiker der FDP einem Neuling hier die Fraktionsdarstellung überlässt macht deutlich, wieviel ihnen der beitragspflichtige Grundstückseigentümer bedeutet - herzlichen Dank!

Die Abschlussrede zum Gesetzentwurf der Linken wurde von Herrn Staatsminister Beuth für die Landesregierung vorgetragen und ist evtl. auch durch die eigene Betroffenheit beeinflusst, da in seiner Heimatgemeinde Taunusstein verantwortungsvolle Kommunalpolitiker, nachdem ihre Resolution vom 13. März 2019 von der Landesregierung ignoriert wurde, mit einer eigenen Lösung die finanzielle Belastung ihrer Bürger nach unten regulierte. Taunusstein änderte den Gemeindeanteil des beitragsfähigen Aufwands zu Gunsten der Anlieger. Von dieser Lösung sollte auch ein Herr Staatsminister Beuth profitieren - sofern er Eigentum besitzt. Aber auch diese Lösung zeigt, was dieser Flickenteppich angerichtet hat, **dass die Kommunen eben nur nach ihren finanziellen Möglichkeiten reagieren können!**

Herr Innenminister Beuth erklärte schon in der Drucksache 20/6975 vom 27.01.2022 auf die Frage, wie bewertet die Landesregierung die äußerst ungleichen Regelungen zu Straßenbeiträgen in Hessen? *„ Der Hessische Landtag hat es den Gemeinden ermöglicht, ortsspezifische Lösungen zur Frage der Straßenbeiträge zu finden und damit das verfassungsrechtliche Gebot der kommunalen Selbstverwaltung gestärkt. Gesteht man den Städten und Gemeinden aber ein Wahlrecht zu, ob und inwieweit zur Finanzierung gemeindlicher Straßen von den Anliegern Beiträge erhoben werden, ist es folgerichtig, wenn die Kommunen jeweils zu örtlich unterschiedlichen Gestaltungen kommen. Die Landesregierung sieht in diesen unterschiedlichen Regelungen keine unzulässige Beeinträchtigung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land. Gleichwertigkeit bedeutet nicht, dass in jeder hessischen Kommune die gleichen rechtlichen Regelungen zu gelten hätten.*"

Aus Sicht der Bürgerinitiative Trubenhausen verfehlt Herr Innenminister Beuth mit seiner Sichtweise das Thema eine Belastungsgleichheit nach Art. 3 Abs. 1 GG und gleichzeitig eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse nach Art. 72 Abs. 2 GG in Gemeinden zu erreichen, da die Bürger unterschiedlich belastet werden. Uns geht es um die Notwendigkeit gemeinsame Standards in allen Gemeinden über Steuer finanziert zu bekommen, unter anderem die Straßenerneuerung und das nicht zu Lasten der Gemeindemitglieder, da hierdurch die Belastungsungleichheit hervorgerufen wird. Ob das Gebot der verfassungsrechtlichen Selbstverwaltung von Gemeinden höher zu bewerten ist als die verfassungsrechtlichen Rechte des Einzelnen, sollte geklärt werden.

Die entscheidende Frage ist, verfügen alle Kommunen über genügend finanzielle Mittel, oder gibt es Gemeinden denen diese fehlen, um die Straßenausbaubeiträge abzuschaffen.

Bei dem Vortrag der Regierungsparteien von CDU und Grünen, dass die Gemeinden von 2018 bis 2023 mit erheblich mehr finanziellen Mitteln ausgestattet worden sind (von 4,3 auf 6,9 Milliarden Euro) wurde vergessen mitzuteilen, dass in diesem Zeitraum erheblich mehr Pflichten von Bund und Land (z.B. Corona, Flüchtlinge, Krieg, Energiekrise usw.) auf die Kommunen übertragen wurden, so dass von einer besseren finanziellen Ausstattung wohl kaum die Rede sein kann, sondern lediglich Mehrkosten aufgefangen wurden. Es steht auch außer Frage, dass einige Gemeinden über hinreichende Mittel verfügen, sonst hätten diese nicht abgeschafft. So stellt sich nur die Frage, ist die finanzielle Ausstattung aller Gemeinden tatsächlich gegeben um Straßenausbaubeiträge abzuschaffen - ja oder nein?

Wie ein Fachmann dieses Thema darstellt

Aus dem Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden und die Gewährleistung „der Grundlagen der finanziellen Eigenverantwortung" durch den Staat (Art.28 Abs.2 Satz 3 GG) folgt die angemessene Beteiligung der Kommunen an den Einnahmen des Staates.

Ohne diese Beteiligung wäre Selbstverwaltung eine bloße Schimäre und demzufolge verfassungswidrig. Schwer zu bestimmen und damit im Konkreten immer wieder konfliktbestimmt ist aber der Umfang der Mittel, die der Staat bzw. das Land für die Selbstverwaltung der Gemeinden bereitstellen muss, und ob der Umfang unter den Vorbehalt ausreichender Haushaltsmittel des Landes gestellt werden darf. Umstritten ist, ob es ein Recht auf eine finanzielle Mindestausstattung gibt und inwieweit diese nicht nur die Pflichtaufgaben der Selbstverwaltung abzudecken hat, sondern auch einen Spielraum für frei disponierbare Selbstverwaltungsaufgaben einräumen muss.

In der Praxis können sich die Kommunen bisher jedenfalls nicht auf eine finanzielle Mindestausstattung verlassen.

Grenzen Kommunaler Selbstverwaltung

Wenn kommunale Selbstverwaltung nicht nur eine marginale demokratische Dreingabe bei der Ausführung von öffentlichen Aufgaben sein soll, sondern im Idealfall wirkmächtige „Selbstregierung" der Gemeindebürgerinnen, benötigt sie hinreichende Spielräume. Diese Spielräume sind strukturell seit langem durch spezifische Risikofaktoren bedroht und minimiert worden. Zwei Faktoren haben in der Vergangenheit eine große Rolle gespielt:

1. *die Tendenz der rechtlichen Durchregelung öffentlich wahrzunehmender Aufgaben durch EU-Richtlinien, Gesetze, Verordnungen und anderweitige Vorschriften mit der Folge stetig eingeschränkter Selbstentscheidungsmöglichkeiten.*
2. *Die langjährigen Haushaltsdefizite vieler Kommunen bei geringer Kompetenz, weitere Mittel selbstständig zu generieren.*

Aus der Sicht der kommunalen Selbstverwaltung mag man die zunehmende Verrechtlichung öffentlicher Aufgaben, die regelmäßig in der Zuweisung von gesetzlichen Pflichtaufgaben zum Ausdruck kommt, beklagen; ***demgegenüber ist der Staat aber verpflichtet dafür zu sorgen, dass die Bürgerinnen im Bundesgebiet gleichwertige Lebensverhältnisse vorfinden (Art. 72 Abs.2 GG).***

Verfassung und Gesetzgebung überlassen es daher nicht der Selbstverwaltung der Kommunen, über soziale Leistungen, über Anforderungen an den Umweltschutz, über die Gefahrenabwehr im Zusammenhang psychischer Erkrankungen etc. uneingeschränkt selbst zu entscheiden.

Die gesetzliche Normierung von Aufgaben begrenzt allerdings nicht nur die Zuständigkeit und die Handlungsspielräume in der kommunalen Selbstverwaltung, sie bindet weitgehend auch die finanziellen Ressourcen der Gemeinde. *…….*

Da gesetzliche Pflichtaufgaben nicht umgangen werden können, sind es die freiwilligen Aufgaben der Selbstverwaltung, die vom Stillstand, Kürzungen oder Wegfall bedroht sind.

Das auch noch : *„Goldener Zügel"*

Indirekt beeinflussen Bund, Länder und EU die kommunalen Entscheidungsprioritäten durch zweckgebundene Mittel, die nur unter der Bedingung zur Verfügung gestellt werden, dass diese ausschließlich für die jeweils gewollten Maßnahmen verausgabt werden.

Quelle:

Kommunale Selbstverwaltung, nach Prof. Dr. Rudolf Bieker von 15.07.2020

Mit seiner Meinung steht Herr Prof. Dr. Bieker nicht allein da, es gibt zu diesem Thema einige Stellungnahmen, die gut erklärt und begründet zum gleichen Ergebnis kommen, zu wenig Geld für all die Aufgaben!

Fazit:

Sehr geehrte Damen und Herren Landtagsabgeordnete,

aus Sicht von Herrn Prof. Dr. Bieker sind ausreichende Finanzmittel eine notwendige Voraussetzung, um kommunale Selbstverwaltung praktizieren zu können, d.h. jede Form zusätzlicher Finanzmittel fördert und stärkt die kommunale Selbstverwaltung entgegen ihrer Befürchtungen, dass diese hierdurch untergraben wird.

Die derzeitige Haltung der Regierungsparteien von CDU und den Grünen sowie der FDP entspricht nicht der Erwartung, die die Bürger nach Beschluss von Art.26 d hessischer Verfassung in ihre Landesregierung setzen, sondern ihre Entscheidungen stehen gleichwertigen Lebensbedingungen in armen und reichen Städten und Gemeinden entgegen.

Der KFA ist von Ihnen ins Leben gerufen worden, um ungleiche Lebensverhältnisse auf Landesebene korrigieren zu können, folglich haben Sie das Mittel und die Möglichkeit nach Art. 26d der hessischen Verfassung hierfür Sorge zu tragen.

Auf Unterstützung durch die Verbände, wie der hessische Landkreistag oder den HSGB können wir Bürger nicht hoffen, diese tragen in ihren Stellungnahmen nur die Befürchtungen des Verlustes von finanziellen Mitteln für die von ihnen vertretenen Kommunalverwaltungen vor, ob eine Belastung durch den verfassungsrechtlich in Frage gestellten „Flickenteppich" zum Nachteil von Bürgern in Ordnung ist, interessiert diese nicht. **Tatsache ist, dass das Erfolgsmodell „Wiederkehrende Straßenbeiträge" auf Wunsch vom HSGB eingeführt worden ist, und dieser hierfür die volle Verantwortung zu tragen hat !**

Auch die Stellungnahme des Hessischen Rechnungshof, Dritter Senat vom 24.10.2022 stellt die Problematik der Straßenbeiträge aus sehr spezieller Sicht dar. Offensichtlich sind diesem

gewisse Umstände und die Kritik, die von Bürgerinitiativen berechtigt vorgetragen werden, entgangen, so z.B. dass die Gemeinden entscheiden, ob gewisse Regelungen genutzt werden oder nicht. Im Fall von Ratenzahlung etc. lässt das zu wünschen übrig, so liegt die Anwendung im Ermessen der Verwaltung, und steht genau aus diesem Grund häufig zur Entlastung betroffener Bürger überhaupt nicht zur Verfügung.

Ein Hinweis: Vier Gemeinden hatten bis zum 1. April 2021 von der Möglichkeit ein zinsloses Kommunaldarlehen bei der WIBank Gebrauch gemacht, um so ihre Bürger zu entlasten. (Quelle: Drucksache 20/6975)

Die BI-Trubenhausen möchte Sie nochmals bitten, die ungleiche Situation, die durch die Wahlmöglichkeiten der Finanzierung beim Straßenbau hervorgerufen wird im Sinne der hessischen Verfassung zu korrigieren.

- **Eine einheitliche Finanzierung für die grundhafte Erneuerung kommunaler Straßen wird gefordert.**
- Die Bürger können und werden über Steuern beteiligt, durch den Entfall der Beitragserhebung wird die Finanzierung der Gemeindestraßen lediglich wieder zur Aufgabe der Gemeinden, nicht mehr.
- Es ist die Aufgabe des Staates nach Art.28 Abs.2 Satz 3 GG für eine angemessene Beteiligung der Kommunen an den Einnahmen des Staates zu sorgen, die Entscheidung liegt bei Ihnen.

Der Gesetzentwurf der SPD, Drucksache 20/10514 vom 07.02.2023

Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen sieht vor:

- *Auf die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen wird künftig verzichtet.*
- *Die kreisfreien und kreisangehörigen Städte und Gemeinden erhalten aus originären Landesmitteln Sonderzuweisungen für den Wegfall der Straßenausbaubeiträge.*

Aus Sicht der Bürgerinitiative Trubenhausen wird durch den Gesetzentwurf die Möglichkeit geschaffen, dass die Gemeinden, die nicht über hinreichende finanzielle Mittel verfügen, dann Straßenausbaubeiträge abschaffen können.

Hierfür danken wir der Fraktion der SPD und der Fraktion der Linken mit ähnlichem Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen

Holger Helmerich / Sprecher der BI-Trubenhausen

Rechtsanwalt Dr. Fichte

RA Dr. W. Fichte, Zur Turnhalle 7, 34587 Felsberg-Gensungen

Frau
Claudia Lingelbach

Frau
Michaela Müller

Hessischer Landtag
Bereich Ausschussgeschäftsführung
Plenardokumentation

Rechtsanwalt
Dr. iur. Wolfgang Fichte

Tätigkeitschwerpunkte:
Verwaltungsrecht, Sozialrecht

Zur Turnhalle 7
34587 Felsberg-Gensungen

Tel: 05662 – 8020635/8020585
und 0561 – 4070170
Fax: 05662 - 8020636
info@rechtsanwalt-fichte.de
www.rechtsanwalt-fichte.de

Zweigstelle:
Heckenbreite 13,
34130 Kassel

Unser Zeichen: Schriftliche Anhörung
Ihr Zeichen: Gesetzentwurf Drucks. 20/10514

Felsberg-Gensungen, den 02.05.2023

Gesetzentwurf Drucks. 20/10514 – Aufhebung „Straßenbeiträge"
Schriftliche Anhörung

Sehr geehrte Frau Lingelbach, sehr geehrte Frau Müller,

da ich bereits zu dem Gesetzentwurf 20/8771 mit im Wesentlichen gleicher Thematik am 16.10.2022 eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben habe und sich seither aus der Sicht des mit dieser Thematik befassten Rechtsanwalt vom Grundsatz her nichts geändert hat, erlaube ich mir, Ihnen eine Abschrift meiner Stellungnahme vom 16.10.2023 nochmals beizufügen und nur kurz zu berichten, wodurch die Anlieger und Beitragspflichtigen vor Gericht und in der Kommune weiter belastet werden.

Von der festen „Anti-Haltung", die sich nicht nur beim Hessischen Städte- und Gemeindebund (HSGB) in allen Rechtsmittelverfahren, sondern durchweg auch in der Rechtsprechung zumindest des Verwaltungsgerichts Kassel herausgebildet hat, hatte ich schon ansatzweise berichtet.
Diese Haltung hat sich im letzten halben Jahr in der Hinsicht verfestigt, als – mehr oder minder durch „Unachtsamkeit" einer Gemeinde in Mittelhessen – bekannt geworden ist, dass diese zweckgebundene Zuschüsse für den Straßenausbau von HessenMobil und dem Land Hessen erhalten hat, die die Kosten

weitgehend deckten, dennoch aber von den für den Straßenausbau aufgewendeten Kosten ungeniert 50 % (Anteil bei örtlichen Durchgangsstraßen) auf die Anlieger umgelegt hat.
Mit anderen Worten: Die Gemeinde hat – trotz der Zweckgebundenheit der öffentlichen Zuwendungen – nach den Vorgaben des § 11 HessKAG Beiträge von den betroffenen Bürgern verlangt, obwohl diese Beiträge „zur Deckung ihres Aufwands für die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung und Erneuerung ihrer öffentlichen Einrichtungen" (Wortlaut des § 11 Abs. 1 Satz 1 HessKAG) nicht (mehr) erforderlich waren.

Die Gemeinde „verdient" damit Geld durch die grundhafte Sanierung von gemeindlichen Straßen.
Da der Verdacht besteht, dass öffentliche Mittel – entgegen den Vorgaben der Zuwender – *nicht* zweckgebunden für den Straßenausbau verwendet worden sind, habe ich beim hier zuständigen Verwaltungsgericht angeregt, die Staatsanwaltschaft einzuschalten.

Die Masche, mit der grundhaften Erneuerung von Straßen Geld zu verdienen, ist kein Einzelfall.
Bei der öffentlichen Anhörung zum Ausbau einer Straße in Wolfhagen, bei der ich interessehalber zugegen war, hat der dortige Bürgermeister offen zugegeben, dass die Kommune mit dem Straßenbau das Gemeindesäckel aufbessere. Die dortige Rechnung lautete (aus der Erinnerung wiedergegeben): Ausbaukosten (nur einer Straße) 230.000 €; Belastung der Anlieger mit 50 % (da örtliche Durchgangsstraße) = 115.000 €; Zuschuss vom Land Hessen 150.000 € → „Verdienst": 150.000 € + 115.000 = 265.000 € abzüglich Aufwand in Höhe von 230.000 € = <u>35.000 €</u>.

Ein schlechtes Gewissen stellte sich beim Bürgermeister auch nach diversen Nachfragen aus dem Publikum nicht ein: Schließlich sei der Zuschuss des Landes nach der Neufassung des § 4 GVFG (Anmerkung: wonach die Fördermittel von HessenMobil nicht mehr auf den ÖPNV beschränkt sind) nur dafür gedacht, von den *eigenen* Aufwendungen entlastet zu werden.
Hinsichtlich der Tatsache, dass der Zuschuss sogar diesen Eigenanteil überstieg, blieb er eine Erklärung schuldig.

Im Fall der auf Seite 1 geschilderten „Unachtsamkeit" der mittelhessischen Gemeinde war es – auch dank der Hartnäckigkeit des hier zuständigen Richters am Verwaltungsgericht Gießen – erstmalig (gegen den Widerstand des HSGB) – gelungen, tatsächlich an die vollständigen Verwaltungsakten betreffend den Ausbauvorgang zu gelangen. Ca. 700 Seiten Verwaltungsakten ermöglichten hier erstmals einen Einblick in die kommunalen Möglichkeiten, öffentliche Fördermittel abzurufen – und wie dies z.T. aus Unachtsamkeit versäumt wurde.

Sämtliche anderen Kommunen, die unter meiner Mithilfe beklagt werden, reichen (auf Veranlassung des HSGB) dem Gericht lediglich Rechnungskopien der beteiligten Bauunternehmen und Ingenieurbüros ein. Beantragt der Rechtsanwalt nunmehr Akteneinsicht (immer ausdrücklich bezogen auf alle Verwaltungsvorgänge), erhält er also vom Gericht nur dünne Ordner mit Rechnungskopien, in denen

überdies von Mitarbeitern der Stadt und/oder des leitenden Ingenieurbüros munter herumgestrichen worden ist und Beträge reduziert oder anderweitig geändert wurden.

Das für den Rechtsanwalt Verblüffende ist nun, dass sich ein Richter in einem klagabweisenden Urteil tatsächlich dahingehend äußert, dass *ihm* diese Kopien ausreichten, um endgültig urteilen zu können (wohlgemerkt, obwohl keine Originalrechnungen vorliegen, in den Rechnungen herumgestrichen und damit Urkunden letztlich vernichtet worden sind, keine überarbeiteten Rechnung von der Kommune verlangt worden sind, sondern auf die geänderten Unterlagen Zahlungen geleistet wurden, und obgleich die eigentlichen Verwaltungsvorgänge, die sich mit der Frage der Beschlussfassung, der Ausschreibung und Vergabe der Gewerke und mit zweckgebundenen Zuwendungen befassen, nie vorgelegt worden sind).
Begründet wird dann die Ablehnung der Beiziehung weiterer Unterlagen damit, der Rechtsanwalt habe nur das Recht auf Einsichtnahme in die *beigezogenen* Unterlagen (§ 100 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

Ich schildere dies um aufzuzeigen, dass die vielfältigen Rechtsstreitigkeiten der Anlieger, die sich eine Klage gegen Heranziehungsbescheide finanziell leisten können (oder gut rechtsschutzversichert sind), nunmehr in „die nächste Runde" gehen (müssen), weil auch das Verwaltungsgericht (in diesem Fall Kassel) trotz der Verpflichtung zur Amtsermittlung die vollständige Sachaufklärung nicht auf seine Fahnen geschrieben hat und dazu noch das rechtliche Gehör der Betroffenen abschneidet.
(Es ist halt schwer, sich von einer einmal eingefahrenen, vorgefassten, für die Beitragspflichtigen negativen Urteilspraxis zu lösen…)

Fazit: Der Rechtsfrieden gerät immer weiter in Gefahr. Es ist absehbar, dass sich wegen Missachtung der Zweckgebundenheit von Zuwendungen des Landes Hessen und / oder HessenMobil und wegen der vom HSGB unterstützten „Geheimhaltung" von Verwaltungsvorgängen auch die Staatsanwaltschaft mit der Thematik der Straßenausbaubeiträge wird befassen müssen.

Noch ein Wort aus eigener Überzeugung: Die Gesetzesvorlage der SPD ist gut. Aber die Gesetzesvorlage der Linken zur selben Thematik war besser, weil in dieser auch der Umstand bedacht worden ist, dass viele Anlieger bereits zur Kasse gebeten worden und vielfach in ihrer Existenz bedroht sind.

Ein Beispiel aus Felsberg (meiner Heimatstadt): Der Unmut über die Straßenausbaubeiträge ist so groß, dass mittlerweile auch den Verantwortlichen in der Stadtverordnetenversammlung unwohl bei dem Gedanken ist, weitere Einwohner gegen sich aufzubringen. Daher soll nunmehr „getrickst" werden:
Die dringend sanierungsbedürftige örtliche Hauptdurchgangsstraße in Felsberg, die vergangenes Jahr durch eine Umgehungsstraße entlastet worden ist, soll zwar grundlegend erneuert werden – aber ohne Beteiligung der Anlieger (die dies in der Altstadt mit vielfach sanierungsbedürftigen Fachwerkhäusern ohnehin nicht bezahlen könnten). Dies will man dadurch erreichen, dass die Straße in aneinander gereihte

„Plätze" umgewandelt wird, die möglicherweise nicht mehr als öffentliche Straße gelten sollen. Einig ist man sich nur, dass eine Beitragspflicht hier nicht zur Anwendung kommen soll. Im Weiteren ist davon die Rede, dass andere dringend sanierungsbedürftige Straßen zwar auch ausgebaut werden sollen, dies aber von der Stadtverwaltung als „Reparatur" deklariert wird – egal, welche Arbeiten anfallen.

Auch dies macht deutlich, dass der Rechtsfrieden in einer überschaubaren Kommune, in der alle verantwortlich Handelnden bekannt sind durch so etwas wie Straßenausbaubeiträge grundlegend zerstört werden kann.

Hinsichtlich der in Frage stehenden „Abschaffung" der Straßenausbaubeiträge ist es hiernach nicht „5 vor 12", sondern „5 nach 12". Das hohe Gut des Rechtsfriedens und des gedeihlichen Zusammenwirkens innerhalb einer Kommune ist bei den Gemeinden und Städten, die bisher an der Straßenbeitragspflicht festgehalten haben, vielfach jetzt bereits „dahin".

Keine Alternative ist übrigens der „wiederkehrende Straßenbeitrag", der den „Sprengstoff" Beitragspflicht noch potenziert. Hier treten weitere Probleme hinzu: Was ist ein abgegrenztes Gebiet? Wenn letztlich alle Bürger herangezogen werden, ist das dann nicht eher eine – unzulässige – verkappte Steuer als ein Beitrag? Wird die Anzahl der Klagewilligen (die „herkömmlich" bei 85-90 % der Betroffenen liegt) nicht bei gleicher Prozentzahl vervielfältigt?
Hier kenne ich Kommunen, die „wittern" jetzt die Chance, alle Straßen nach und nach auf Kosten aller Bürger zu sanieren; denn in kleineren Schritten Geld auszugeben, tut ja nicht so weh…
Nur: Auch hier gibt es große Landwirtschaftsbetriebe (mit nicht so großem Gewinn), die aufgrund der Größe der Liegenschaften – dann eben nach und nach – bis zu 100,000 € und mehr für die Straßensanierung (= letztlich Stadtsanierung) ausgeben müssen, ohne konkret etwas davon zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Fichte
(Rechtsanwalt)

Rechtsanwalt Dr. Fichte

RA Dr. W. Fichte, Zur Turnhalle 7, 34587 Felsberg-Gensungen

Frau
Claudia Lingelbach

Frau
Michaela Müller

Hessischer Landtag
Bereich Ausschussgeschäftsführung
Plenardokumentation

Rechtsanwalt
Dr. iur. Wolfgang Fichte

Tätigkeitschwerpunkte:
Verwaltungsrecht, Sozialrecht

Zur Turnhalle 7
34587 Felsberg-Gensungen

Tel: 05662 – 8020635/8020585
und 0561 – 4070170
Fax: 05662 - 8020636
info@rechtsanwalt-fichte.de
www.rechtsanwalt-fichte.de

Zweigstelle:
Heckenbreite 13,
34130 Kassel

Unser Zeichen: Schriftliche Anhörung
Ihr Zeichen: Gesetzentwurf Drucks. 20/8771

Felsberg-Gensungen, den 16.10.2022

Gesetzentwurf Drucks. 20/8771 - Aufhebung „Straßenbeiträge“
Schriftliche Anhörung

Sehr geehrte Frau Lingelbach, sehr geehrte Frau Müller
wunschgemäß gebe ich zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf folgende Stellungnahme ab:

Als Rechtsanwalt mit dem Tätigkeitsschwerpunkt Verwaltungsrecht, langjähriger Prüfer im zweiten juristischen Staatsexamen und früherer Richter am Bundessozialgericht bin ich über meine Tätigkeit als Vertragsanwalt für den Verband Wohneigentum Hessen mit einer Vielzahl von Streitverfahren befasst, die die kommunale Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zum Gegenstand haben.

Antrieb für diese Streitverfahren ist die unter Punkt A. – Problem – des Gesetzentwurfs schmeichelhaft als „wenig zufriedenstellend“ bezeichnete Situation für die Anlieger grundhaft erneuerter Straßen. Diese sind der oft willkürlich erscheinenden Beschlussfassung eines Magistrats oder Gemeindevorstands ausgesetzt, die sie mit vielfach fünfstelligen, in den unter Punkt A. aufgezeigten Extremfällen auch sechsstelligen Beträgen oft in oder an den Rand des Ruins, jedenfalls aber in jahrelange Verschuldung treiben.

Rechtlichen Argumenten gegen die Beitragserhebung, die regelmäßig bereits an formellen Fehlern der Bescheide ansetzen, aber auch eine breite materiell-rechtliche Grundlage haben, zeigen sich die Kommunen in den – in Hessen obligatorischen – Widerspruchsverfahren genauso verschlossen wie der alle Kommunen in nachfolgenden Klageverfahren vertretende Hessische Städte- und Gemeindebund (HSGB). Es hat sich eine feste „Anti-Haltung" gegenüber der Rechtswahrnehmung der Anlieger herausgebildet, bei der rechtsstaatliche Gesichtspunkte bereits so gründlich „weggewischt" worden sind, dass sie heute in der Rechtswelt der Kommunen und des HSGB keine Rolle mehr zu spielen scheinen.
Für den Rechtsanwalt – und ehemaligen Richter, der in allen drei Instanzen der Sozialgerichtsbarkeit als besonderer Verwaltungsgerichtsbarkeit tätig war – besonders erschreckend ist, dass auch erstinstanzliche Richter z.T. mittlerweile jede rechtliche Differenzierung vermissen lassen und – insbesondere an einem Gericht, bei dem wiederum nur ein Richter nach interner Geschäftsverteilung für die Straßenausbaubeiträge zuständig ist – alle Klagen nach „Schema F" abweisen, eingedenk der Tatsache, dass der Bürger (Anlieger) den Antrag auf Zulassung der Berufung zum Hessischen VGH angesichts der erheblichen Gerichts- und Anwaltskosten scheuen wird.
So wird sich immer wiederkehrend – phrasenhaft – erkennbar auf „Textbausteine" zurückgezogen, die dem Einzelfall und der rechtlichen Problematik nicht gerecht werden. Den Klägern wird in der mündlichen Verhandlung regelmäßig nahegelegt, ihre Klage „aus Kostengründen" (Verringerung der Gerichtsgebühren um zwei Drittel) zurückzunehmen

Jeden Anlieger, der im Gerichtsbezirk dieses Gerichts wohnt, muss ich daher dahingehend aufklären, dass er zur Durchsetzung seines Anspruchs auf Aufhebung des Beitragsbescheids bereit sein muss, auch in die zweite Instanz zu gehen, verbunden mit der Gefahr, dass der Antrag auf Zulassung bei Verneinung von „ernstlichen Zweifeln an der Richtigkeit des Urteils" (§ 124 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) durch den Hessischen VGH erfolglos bleibt.

Das wiederum führt dazu, dass es sich Bürger, die nicht rechtsschutzversichert sind, gründlich überlegen, ob sie sich den Rechtsschutz des Verwaltungsgerichts „leisten" können. Gerade in Abgabestreitigkeiten über Erschließungs- und Straßenausbaubeiträge mit Streitwerten im fünf- und sechsstelligen Bereich (und hieran zu bestimmenden Gebühren) sieht sich ein Großteil der Betroffenen nicht in der Lage, Rechtsschutz vor dem Verwaltungsgericht zu finanzieren.

Mir persönlich sind mehrere Anlieger bekannt, die Ihre Immobilie (oder Grundstücksteile) verkaufen mussten, um die Forderung der Kommune begleichen zu können. Das Risiko eines Rechtsstreits über die finanziellen Forderungen konnten Sie nicht noch „zusätzlich" tragen.

Die Folge ist, dass die Kommunen dieses Bürgerverhalten einkalkulieren. Sie erlassen bewusst Bescheide, die – nach Straßensanierungen – eine Vielzahl von Anliegern betreffen, inhaltlich aber höchst zweifelhaft sind, eingedenk der Tatsache, dass sich ca. 85 bis 90 % der Betroffenen hiergegen nicht wehren (können).

Diejenigen, die dennoch „in den sauren Apfel beißen“ und klagen, weil einfach der „Frust“ über die Kommunen und deren Geldpolitik zu groß ist, erwartet ein Szenario, das aus vielen weiteren Gründen nicht dazu angetan ist, den Kampf optimistisch aufzunehmen.

Im Einzelnen ergeben sich folgende juristische Probleme:

- Fordert die Kommune eine nach geltendem Recht zulässige **Vorausleistung** auf die Beiträge, kann es in gleicher Sache zu *zwei* Streitverfahren kommen. Denn zur Wehr setzen will sich der Betroffene verständlicherweise gegen die grundsätzliche Entscheidung, fragwürdige Straßenausbaubeiträge zu erheben. Er ist bereits mit dem Vorausleistungsbescheid beschwert.

  Ergeht während des Klageverfahrens der endgültige Beitragsbescheid, wird die Klage gegen den Vorausleistungsbescheid nach einhelliger Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte unzulässig, weil eine „Ersetzung“ durch den endgültigen Beitragsbescheid stattgefunden habe.

  Dies hat zur Folge, dass der endgültige Beitragsbescheid beklagt, zugleich aber das Klageverfahren gegen den Vorausleistungsbescheid erledigt erklärt werden muss. Die einseitige Erledigungserklärung wird aber im verwaltungsgerichtlichen Verfahren so behandelt wie eine Klagerücknahme mit negativer Kostenfolge. Denn der die beklagte Kommune vertretende HSGB wird der Erledigung – wenn überhaupt – nur unter Verwahrung gegen die Kosten zustimmen.

  Dass die „Ersetzung“ des Vorauszahlungsbescheids durch den endgültigen Beitragsbescheid keineswegs grundsätzlich gegeben ist, wird deutlich, wenn die zunächst veranschlagte Summe die Ausgaben nicht deckt, sodass mit dem endgültigen Beitragsbescheid noch (aber auch nur noch) ein überschießender Betrag gefordert wird. In einem solchen Verfahren ist das VG Gießen dennoch von einer „Ersetzung“ ausgegangen.[1] Der Antrag auf Zulassung der Berufung noch beim Hessischen VGH anhängig.

  „Ausbaden“ müssen die von Nichtjuristen verfassten und vielfach angreifbaren Bescheide nicht nur die Bescheidempfänger, indem sie letztlich in ein Klageverfahren „gezwungen“ und damit hinsichtlich Gerichts- und Anwaltskosten (vor)leistungspflichtig werden. Auch die Verwaltungsgerichte leiden unter einer Flut von Klagen, die bei gewissenhaftem und sachkundigem Verfassen von Bescheiden durch die Kommunen ohne Weiteres vermeidbar wären.

  Hierzu tragen die Verwaltungsgerichte indes zum Teil selbst bei.

  Obwohl der Jurist schon in der Ausbildung lernt, zunächst die *formelle* Rechtmäßigkeit eines Bescheids zu prüfen, geschieht es regelmäßig, dass sich Richter unmittelbar auf die sie allein interessierende – und ihrer Ansicht nach ausgeurteilte – materielle Rechtsfrage „stürzen“, wobei ebenso regelmäßig sogleich „in der Sache“ argumentiert wird und dem Einwand, zunächst sei auf formelle Fehler einzugehen, entgegnet wird: „Aber es geht doch um die Beiträge; und die fallen nun einmal nach dem HessKAG an“.

- Die Kommune erlassen – beraten durch den HSGB – ausnahmslos Beitragsbescheide, ohne die betroffenen Adressaten zuvor anzuhören, wie § 91 Abs. 1 AO und § 28 Abs. 1 VwVfG dies für den Regelfall vorsehen. Statt einer bestimmten gesetzlichen Regelung zitiert sie pauschal „§ 11 KAG" (gemeint: HessKAG) und „die" (komplette) Straßenbeitragssatzung der Kommune. Sie listen nicht nachvollziehbare Kosten auf und behaupten, dass diese auf eine ebenso wenig nachvollziehbare Zahl von Quadratmetern aus Anliegergrundstücken zu verteilen seien.

  Hier sind formelle Mängel der Beitragsbescheids gleich in vielerlei Hinsicht zu diskutieren.

- Die von den Verwaltungen, ja sogar von den Satzungen fälschlicherweise als „Straßenbeiträge" bezeichneten Straßenausbaubeiträge nach dem HessKAG sollen nach gefestigter Rechtsprechung ein Äquivalent zu einem vermeintlichen „Vorteil" des Anliegers abbilden. Dieses Verständnis von den Ausbaubeiträgen hat sich in der Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte – schon als Textbaustein abgespeichert – verselbstständigt; eine tragfähige Begründung, worauf dieser *Sonder*vorteil gegenüber dem allgemeinen Gebrauchsvorteil der Allgemeinheit beruhen soll, fehlt bis heute.

  Der Bundesfinanzhof hat – im Gegensatz zur „Vorteilsrechtsprechung" auch des Bundesverwaltungsgerichts einen solchen Sondervorteil in seiner Entscheidung zur Nichtabsetzbarkeit der Kosten für Arbeiten an der Straße als grundstückbezogene „haushaltsnahe Dienstleistungen" verneint.[2] Damit existieren jetzt zwei differierende Rechtsansichten zweier Bundesgerichte zu einer Rechtsfrage, die es erforderlich machen werden, den Gemeinsamen Senat der obersten Gerichtshöfe des Bundes mit dieser Rechtsfrage zu befassen.

- Für den Juristen, der die Einhaltung formeller Voraussetzungen ernst nimmt, sind die Beitragsbescheide der Kommunen ein „gefundenes Fressen". Dass allein die unvollständige Nennung einer Vorschrift dem Bestimmtheitsgebot nicht genügt und zu einer konkreten Regelung zudem noch der Sachverhalt subsumiert werden muss, ist ständige höchstrichterliche Rechtsprechung. Dass hinsichtlich der inhaltlichen Bestimmtheit auf die Erkenntnismöglichkeiten eines verständigen, objektiven Erklärungsempfängers abzustellen ist, ist ebenso einhellige Rechtsansicht.

  Dass jeder – zumindest belastende – Verwaltungsakt aus sich heraus verständlich sein muss, ist eine juristische Binsenweisheit. Von dem Betroffenen kann nicht erwartet werden, dass er unter Heranziehung eines Dritten erforscht, was von ihm im Einzelnen verlangt wird. Zulässig sind allenfalls Bezugnahmen auf gegenüber den Beteiligten früher ergangene Verwaltungsakte oder ihnen bekannte und ihnen vorliegende oder jederzeit zugängliche Unterlagen wie auf ein dem Bescheid beigefügtes Berechnungsblatt.

---

[1] VG Gießen, Az. 2 K 6458/17.GI.

[2] BFH Urteil vom 28.4.2020 – VI R 50/17 (BeckRS 2020, 22933 = ECLI:DE:BFH: 2020: U.280420.VIR50.17.0)

Kann die gebotene Bestimmtheit – wie in *allen* mir bisher bekannt gewordenen Beitragsbescheiden – erst durch Rückgriff auf Unterlagen oder Akten der den Bescheid erlassenden Behörde hergestellt werden, genügt dies dem Bestimmtheitsgebot nicht. Bedarf es zur Klärung des genauen Regelungsgehalts des Verwaltungsakts eines Rückgriffs auf die Akten, ist also eine Akteneinsicht unabdingbar erforderlich, um den Bescheidinhalt nachvollziehen zu können, fehlt es an der notwendigen Bestimmtheit des Bescheids. Die jeweilige Berechnungsgrundlage muss sich aus dem Bescheid selbst ergeben.

Da mangelnde Bestimmtheit eines Verwaltungsakts ein materieller Fehler ist, kann sie anders als ggf. eine fehlende Begründung nicht durch Nachholung geheilt werden. Da jeder verpflichtende Verwaltungsakt zugleich die Grundlage für die Verwaltungsvollstreckung ist, also Vollstreckungs- und Titelfunktion hat, ein inhaltlich nicht hinreichend bestimmter Verwaltungsakt aber nicht vollstreckbar ist und damit unter einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet, führt dieser Fehler i.d.R. sogar zur Nichtigkeit des Verwaltungsakts.

Hinzu kommt, dass ein schriftlicher Verwaltungsakt gemäß § 39 Abs. 1 HVwVfG (grundsätzlich ebenso: § 121 Abs. 1 AO) mit einer Begründung zu versehen ist. In der Begründung sind die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Gründe mitzuteilen, die die Behörde zu ihrer Entscheidung bewogen haben. Das bedeutet, dass der Bescheid für den Bürger transparent sein muss.

Dies vorausgeschickt ist zu konstatieren, dass die Kommunen (die in Hessen einheitlich nicht über Stellen für Juristen, weil in Rechtsangelegenheiten der HSGB zu Rate gezogen wird) schlicht nicht in der Lage sind, einen den Anforderungen an die Rechtsstaatlichkeit genügenden Beitragsbescheid zu erstellen.

- In jüngster Zeit gehen die Kommunen dazu über, Beitragsbescheide nicht nur für das jeweilige Anliegergrundstück zu erheben, sondern für jedes Flurstück. Dies hat zur Folge, dass z.B. ein Anlieger, dessen Grundstück aus vier Flurstücken besteht, nunmehr vier Beitragsbescheide erhält, und – will er sich wehren – vier Klagen erheben muss.
  Begründet wird dies damit, dass die jeweiligen Ortssatzungen – gleichlautend, weil auf der Mustersatzung des HSGB fußend – in § 7 bestimmen, dass „als Grundstücksfläche im Sinne des § 6 … grundsätzlich die Fläche des Grundbuchgrundstücks <gilt>". Ein Grundbuchgrundstück *kann* aus einem Flurstück bestehen; es können aber auch mehrere Flurstücke zu einem Grundbuchgrundstück zusammengefasst werden. Übersehen wird dabei, dass der in Bezug genommene § 6 der Satzung davon spricht, dass der umlagefähige Aufwand „auf die *erschlossenen Grundstücke* nach deren Flächen verteilt" wird und nur die „Flächen" in § 7 nach den Grundbuchgrundstücken definiert werden. Ein Schelm, der Böses dabei denkt. Ist doch auffällig, dass es mit diesem „Trick" den Anlieger noch schwerer gemacht werden soll, ihre Rechte – nunmehr mit entsprechend vielen Klagen und den dadurch bedingten Mehrkosten – zu wahren.

Der Hinweis – übrigens auch an das Verwaltungsgericht gerichtet – darauf, dass mit Bedacht in § 6 der Satzung vom „erschlossenen Grundstück" die Rede ist, und auch bei der Erschließung, die wegen desselben „Sondervorteils" in die Zahllast des Anliegers fällt, der auch als Zahlgrund bei der grundhaften Erneuerung angeführt wird, das Grundstück als Einheit gesehen worden ist, verhallt dann völlig ungehört. Auf die jeweils angeführten Kriterien für die Auslegung von Gesetzestexten (grammatikalische, systematische, historische und teleologische Auslegung) gehen weder Behörden noch HSGB oder Verwaltungsgericht ein.

- Dass auch Richter mit der Beurteilung der Rechtmäßigkeit von Beitragsbescheiden an die Grenzen ihrer Urteilsfähigkeit gelangen, ist besonders durch ein Urteil in einem Verfahren deutlich geworden, in dem unstreitig war, dass die den Bescheid erlassende Kommune gleich mehrere der Beitragspflicht unterliegenden Grundstückseigentümer nicht oder fehlerhaft in die Berechnung mit einbezogen hatte.

  Der Richter bezog sich in dem Urteil ausdrücklich auf die „Ausarbeitung des Rechtsanwaltsbüros [es folgt ein konkreter Name (der zu der Zeit noch auf der Internetseite des HSGB als dort tätiger „Verwaltungsdirektor" ausgewiesen war!)] und nahm kurzerhand eigene Berechnungen vor, wie das Rechenwerk des angefochtenen Bescheids bei Berücksichtigung mehrerer Grundstücke und Außerachtlassung anderer „richtig" gewesen wäre. Deren Nichtberücksichtigung hielt er – ohne jede Begründung – für „unbeachtlich". Sodann ermittelte er selbst die zusätzliche Geschossfläche von x.xxx,xx qm.

  Die Klage hatte i.S. der Berechnung des Richters in der Sache zwar Erfolg, wurde im Übrigen aber mit der Kostenfolge aus § 155 Abs. 1 Satz 3 VwGO abgewiesen, weil der Beklagte „nur zu einem geringen Teil unterlegen" sei.

  Zwar kann ein Verwaltungsgericht nach § 113 Abs. 2 Satz 1 VwGO einen Verwaltungsakt, der einen Geldbetrag festsetzt oder eine darauf bezogene Feststellung trifft, ändern und den Betrag in anderer Höhe festsetzen oder die Feststellung durch eine andere ersetzen. Diese Möglichkeit entfällt aber, wenn die Ermittlung des festzusetzenden oder festzustellenden Betrags einen nicht unerheblichen Aufwand erfordert.

  Das Gericht hätte nach § 113 Abs. 2 Satz 2 VwGO unter Nennung der Rechtsgrundlage sowie unter Angabe von Gründen Ermessen ausüben müssen. Entscheidet es sich gegen die Möglichkeit der Berücksichtigung weiterer Umstände, muss es mit negativer Kostenfolge für die Behörde den angefochtenen Bescheid aufheben. Entscheidet es sich dafür, muss es die Fehlerhaftigkeit des Bescheids, der die Behörde immerhin zur Neubescheidung verpflichtet, zwingend bei der Kostenentscheidung berücksichtigen. Auch dann hätte die Beklagte die volle Kostenfolge treffen müssen.

Dieses Beispiel mag die Gefahr verdeutlichen, in die sich ein von einem Beitragsbescheid betroffener Anlieger begibt, der sich – ohne jeden Zweifel (auch des Gerichts) – zurecht gegen die Berechnung „seines" Beitrags wehrt. Selbst die mehrfache Fehlerhaftigkeit des Bescheids bewahrt ihn nicht davor, kostenbelastet mit seiner Klage zu scheitern mit der Folge, dass er in die Antragszulassung der Berufung gehen *muss*.

- Wegen der „Hörigkeit" der Kommunen in Bezug auf die Vorgaben des HSGB – und Zusammenarbeit von HSGB und Verwaltungsgerichten (dazu sogleich) sei die Gelegenheit genutzt, ein kritisches Auge auf die Tätigkeit des HSGB zu werfen.

  Der HSGB ist ein eingetragener Verein.[3] Er hat die Aufgabe, das im Grundgesetz und in der Hessischen Verfassung garantierte Recht auf gemeindliche Selbstverwaltung zu wahren und zu stärken.

  Der HSGB hat die verfassungsmäßigen Rechte der Städte und Gemeinden zu schützen, ihre allgemeinen Belange zu fördern und sie bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen.[4] Er soll überdies die Kommunen als seine Mitglieder vor den Verwaltungsgerichten durch seine Bediensteten vertreten.[5]

  Die Rechtsstellung dieser „Bediensteten"[6] wird nirgends konkret definiert. Lediglich unter dem Regelungspunkt „Versorgung der Bediensteten" findet sich ein Anhaltspunkt, wenn dort die Möglichkeit angesprochen wird, Bedienstete mit beamtenrechtsähnlichen Verträgen zu beschäftigen. Diese Form der Beschäftigung ist aus der Privatwirtschaft bekannt, wo ein Beamter für eine Tätigkeit „angeworben" werden soll, die ihm ein besseres „Salär" sichert, als er als Beamter erreichen könnte, ohne dass ihm die Privilegien der Beamtenversorgung verlorengehen.[7]

  Wenn Bedienstete auf der Internetseite des HSGB[8] als „Verwaltungsdirektor" oder „Ltd. Verwaltungsdirektor" bezeichnet werden, ist dies entweder irreführend oder bezieht sich auf die zuvor innegehabte Position im öffentlichen Dienst.

  Als eingetragener Verein ist der HSGB selbst keine Rechtsperson, die den Titel „Verwaltungsdirektor" vergeben könnte. Er wird von einem Geschäftsführer, in seinem Verhinderungsfall von seinen Stellvertretern geführt und beaufsichtigt.[9] Dem Geschäftsführer obliegt „die Anstellung, Beförderung und Entlassung der Bediensteten bis zu der Besoldungsgruppe A 9 und vergleichbaren Vergütungen

---

[3] § 1 Abs. 2 HSGB-Satzung vom 2. Februar 1977, zuletzt geändert am 24. November 2021.

[4] § 3 Abs. 1 Sätze 1 und 2 HSGB-Satzung.

[5] § 3 Abs. 1 Satz 3 Nr. 9 HSGB-Satzung.

[6] § 26 HSGB-Satzung.

[7] Beispiel: Ein ehemaliger Regierungsdirektor des Gesundheitsministeriums wird Verwaltungsleiter eines großen Krankenhauses; er erhält Beihilfe im Krankheitsfall und beamtengleiche Versorgungsbezüge.

[8] Vgl. https://www.hsgb.de/Ansprechpartner (letzter Abruf 8. Juni 2022).

[9] § 21 Abs. 1 HSGB-Satzung.

sowie die Regelung ihrer Anstellungs- und Dienstverhältnisse".[10] Die Bediensteten sind also „angestellt" und können „entlassen" werden, was bei Beamten nicht möglich ist. Die Nennung der A-Besoldung (A 9) ist hiernach nur ein Orientierungswert für rangunterschiedliche Bezahlungen der Bediensteten. Hat ein solcher „Verwaltungsdirektor" als Mitarbeiter des HSG zugleich eine Rechtsanwaltszulassung und ein eigenes Rechtsanwaltsbüro (wie in der Vergangenheit im Internet ausgewiesen), dann ist die Unabhängigkeit und Objektivität der nur dem objektiven Recht verpflichteten Kommunalvertretung einem Bürger, der sich gegen einen kommunalen Bescheid zur Wehr setzt, kaum zu vermitteln. Dass der HSGB „auch die für die Beteiligten günstigen Umstände zu berücksichtigen" hat[11], geht bei der Rechtsvertretung der Kommunen verloren.

Entsprechend ist das Auftreten des HSGB vor Gericht immer – egal welche Argumente gegen den angefochtenen Bescheid sprechen – das eines Parteivertreters, obwohl die VwGO als dem Offizialgrundsatz unterworfene Gerichtsbarkeit nur Beteiligte, aber keine „Partei" kennt.[12]

- In den über sieben Jahren anwaltlicher Tätigkeit habe ich die Erfahrung gemacht, dass die kommunalen Rechtsträger in verwaltungsgerichtlichen Verfahren einen nicht gerechtfertigten „Vertrauensvorschuss" in der Weise zu genießen scheinen, dass von einer Art „Vermutung" für die Richtigkeit verwaltungsrechtlicher Entscheidungen ausgegangen wird. Die positive Grundhaltung der Verwaltungsgerichte gegenüber Behörden erschwert es einem Betroffenen oder seinem Rechtsanwalt, in die oft „einhellig" anmutende Argumentationsweise von Kommunen – vertreten durch den HSGB – und Richtern „einzudringen" und „Misstrauen" an der Rechtsmäßigkeit des Verwaltungshandelns hervorzurufen. Teilweise entsteht der Eindruck, dass der der Behörde günstige Sachverhalt vom Gericht unterstellt wird. Dies wiederum führt beim Rechtsanwalt z.T. geradewegs zu „Blüten" exzessiver Vortragsweise und Auseinandersetzung mit der Verwaltungsentscheidung.

- Dass die die Beitragsbescheide erlassenden Kommunen sich ihrer Fehler bei Erstellung der Heranziehungsbescheide durchaus bewusst sind, zeigt sich an der geradezu verbissen verfolgten Haltung, ihre Verwaltungsakten nicht präsentieren zu müssen. Dabei können sich ordnungsgemäße verwaltungspraktische Abläufe nur an einer durchpaginierten, lückenlosen Verwaltungsakte der Behörde ablesen lassen. Dies gilt umso mehr, als die Kommunen die Anlieger wegen der mehr als schmalen Angaben im Bescheid selbst durchweg auf ihr Recht zur Akteneinsicht verweisen, um sich von den entscheidungsrelevanten Fakten Kenntnis zu verschaffen. Deswegen ist es für jeden pflichtbewussten Rechtsanwalt selbstverständlich, bei Übernahme eines Mandats die Verwaltungsakte anzufordern. Das Recht auf Akteneinsicht ist gesetzlich fixiert.

---

[10] § 22 Abs. 2 HSGB-Satzung.

[11] § 24 Abs. 2 VwVfG.

[12] § 63 VwGO; für das Verwaltungsverfahren: § 13 VwVfG.

Nach der Rechtsprechung des BVerfG ist das der Behörde durch § 29 Abs. 3 Satz 2 VwVfG (ähnlich in der AO) eingeräumte Ermessen zur Überlassung der Akten bei anwaltlicher Vertretung in der Regel so auszuüben, dass die Akten in die Räumlichkeiten der Bevollmächtigten versandt werden.

Dennoch wird von den Kommunen in Bezug auf die Transparenz des Verwaltungshandelns „gemauert". Auch dem Verwaltungsgericht werden – wenn überhaupt – lediglich unbeglaubigte Kopien einzelner Rechnungen von Leistungserbringern vorgelegt, in denen dazu noch von dem die Arbeiten leitenden Ingenieurbüro herumgestrichen worden ist und Korrekturen vorgenommen worden sind. Beweiswert kommt solchen Kopien nicht zu; ja es fehlt sogar an einer berichtigten Rechnung, die nach den Korrekturen anzufordern gewesen wäre. Auf die durch Streichungen etc. entwerteten Rechnungen (Urkunden i. S. des Gesetzes) hätte gar nicht gezahlt werden dürfen. Abgesehen hiervon fehlen regelmäßig alle Unterlagen, die von der Beschlussfassung im Magistrat oder Gemeindevorstand über die Auftragsvergabe und Beauftragung der Gewerke bis über geführte Korrespondenz mit Firmen und Anliegern den Verfahrensablauf plausibel machten.

Dies alles führe ich an, um das enorme Streitpotential aufzuzeigen, das mit der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen verbunden ist. Die Verfahren, die jetzt fast ausschließlich bei den erstinstanzlichen Verwaltungsgerichten anhängig sind, harren darauf, über die Berufungsinstanz zum Bundesverwaltungsgericht und möglicherweise zum Gemeinsamen Senat der Obersten Gerichtshöfe des Bundes und/oder zum Bundesverfassungsgericht zu gelangen. Denn einen Sondervorteil der Anlieger, die bereits die Kosten der Erschließung ihres Grundstücks durch den Bau der Straße gezahlt haben, zu begründen, ist den Instanzgerichten bisher nicht überzeugend gelungen; der vermeintliche „Vorteil" wird vielmehr in allen Entscheidungen schlicht vorausgesetzt.

Dass insbesondere die Verwaltungsakten unter „Verschluss" gehalten werden, weckt den Verdacht, dass auch kommunal*politische* Gesichtspunkte hierfür eine Rolle spielen.

Bei einer Info-Veranstaltung zu Straßenausbauvorhaben in einem Ortsteil von Wolfhagen, bei der es um den Ausbau genau einer Straße ging, hinterfragten die betroffenen Anwohner das Finanzierungsmodell so eindringlich, dass der Bürgermeister schließlich zugeben musste, an dem angeblich durch die Erneuerung der Kanalisation erforderlich gewordenen Ausbau dieser Straße zu „verdienen". Denn die Kanalsanierung wurde durch einen Landeszuschuss gefördert – und bei der nunmehr (angeblich) erforderlich gewordenen Erneuerung der Fahrbahn wurden die Anlieger hälftig (zu 50 %, weil örtliche Durchgangsstraße) „zur Kasse gebeten".
Unterm Strich machte die Kommune hierdurch mehrere 10.000 € gut.

Die Ungereimtheiten und Ungerechtigkeiten, die mit der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen verbunden sind, ließen sich noch über Seiten fortführen.

Ich beschränke mich darauf, hier noch einmal stichpunktartig die Nachteile für den Bürger wiederzugeben, wobei die Nachteile für die Kommunen nicht unerwähnt bleiben sollen: Denn allein das Vorhalten von Bediensteten, die die Bescheide erstellen, bei der zu gewährenden Ratenzahlung über 20 Jahre die Geldeingänge überwachen, die Mahnungen ausbringen und ggf. ausbleibende Zahlungen beitreiben müssen, sind nach Berechnungen Dritter so kostenintensiv, dass zumindest ein Großteil der erzielten Einnahmen hierfür ausgegeben werden muss. Dabei sind die Planungskosten und Nebenkosten, die nicht umgelegt werden dürfen, noch nicht berücksichtigt.
Dass Straßen ohne Belastung der Anlieger – kostenneutral – in ordnungsgemäßem Zustand gehalten werden können, zeigt das – publizierte – Beispiel von Rednitzhembach. Ist dies aber generell möglich, dürfte jeder Rechtsgrund für die Erhebung von Beiträgen ohnehin fraglich sein.

Der Bürger (Anlieger) sieht sich mit folgenden Widrigkeiten konfrontiert:

- Vielfach existenzbedrohende Kosten, die allenfalls in Raten und / oder nach Kreditaufnahme getragen werden können, z.T. aber auch den Verkauf der Immobilie zur Folge haben.
- Vom Streitwert abhängige Rechtsverfolgungskosten, die oftmals das Budget des – nicht rechtsschutzversicherten – Bürgers sprengen.
- Die Tatsache, dass die Kommunen und selbst das Verwaltungsgericht hierauf „baut". Denn rd. 85 bis 90 % der Betroffenen können sich wegen der damit verbundenen Kostenlast gar nicht erst zur Wehr setzen.
- Die Verwaltungsgerichte entscheiden nach einem einmal vorgegebenen Muster eingedenk der Tatsache, dass im Berufungsverfahren noch erhöhte Gebühren für das Gericht und – den hier obligatorischen – Anwalt anfallen.
- Ein Sondervorteil der Straßenerneuerung für Anlieger, die bereits Erschließungskosten gezahlt haben, gegenüber dritten Straßenbenutzern lässt sich nicht begründen.
- Durch grundhafte Straßenausbauten im Zuge der – subventionierten – Kanalerneuerungen wird letztlich auf Kosten der Anlieger das „Staatssäckel" saniert.
- Um die die Bürger von der Wahrnehmung ihrer Rechte zusätzlich abzuhalten, gehen die Kommunen – ermuntert (oder genauer gesagt: angehalten) durch den HSGB – dazu über, nunmehr Beitragsbescheide nicht nur für betroffen e Grundstücke, sondern für jedes (Anlieger-) Flurstück zu erlassen.
- In den Kommunen herrscht mittlerweile ein Klima von Verdruss, Missgunst und teilweise kaum verhohlener Feindseligkeit. Damit, dass ich als Anwalt der Betroffenen das – ausgesprochene – „rote Tuch" der Stadtverwaltung bin, kann ich leben. Dass Magistratsmitglieder nur deswegen gegen die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge stimmen, weil Sie oder nahe Angehörige bereits „gezahlt" haben, stößt hingegen auf völliges Unverständnis.

Fazit meiner Ausführungen ist:

- Es wird **allerhöchste** Zeit, dass die Straßenausbaubeiträge hessenweit abgeschafft werden.
- Dabei hat *ein Aspekt* noch nirgendwo Berücksichtigung gefunden:
  Die *Streitkultur* hat sich vor dem Hintergrund der existenzbedrohenden Forderungen von Kommunen bei der Auseinandersetzung über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen deutlich negativ verändert. Bürger kämpfen gegen „den Staat" buchstäblich um den Erhalt ihres Zuhauses und verlieren dabei – beflügelt durch fehlerhafte Bescheide und Intransparenz des Verwaltungshandelns bei gleichzeitiger Aushöhlung des Akteneinsichtsrecht – jede Achtung vor der kommunalen Selbstverwaltung. Kommunalbedienstete werden als „Feind" wahrgenommen, Behördenleiter und Magistrats- oder Gemeinderatsmitglieder, die das System der Beitragserhebung verteidigen, als selbstsüchtige „Verräter" es eigenen Volkes.
  „Punkten" kann hingegen ein Bürgermeister (z.B. der Gemeinde Lohfelden), der öffentlich verkündet, dass Frieden und Zusammenhalt der Bürger in der Gemeinde einen höheren Stellenwert haben, als die (zweifelhafte) Mehrung des kommunalen Haushalts auf deren Kosten.
- Nach alledem sollte erwogen werden, inwieweit eine Regelung möglich ist, dass auch diejenigen, die bereits zu solchen Beiträgen herangezogen werden, diese – zumindest zum Teil – erstattet erhalten.
- Jedenfalls die Bürger, die sich in den zahlreichen offenen Klageverfahren gegen die Beitragsbelastung wehren, sollten in den Genuss der Neuregelung kommen.

Zum Schluss noch ein Wort zu wiederkehrenden Beiträgen:
Hier gibt es Kommunen (Beispiel: Großalmerode), die ihr Stadtgebiet in genau zwei Zonen (Innenstadt und ein Außenbereich) teilen. Wenn aber der gesamte Innenstadtbereich eine einzige Zone ist, dann handelt es sich meiner Meinung nach nicht mehr um einen Beitrag, sondern um eine – verdeckte – Steuer. Denn dann wird jeder Bürger dieses Gebiets – unabhängig von vermeintlichen Vorteilen – in gleicher Weise zu der Abgabe herangezogen.

Für Rückfragen und ergänzende Erläuterungen stehe ich jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Fichte
(Rechtsanwalt)