



# Herbstveranstaltung H + G Göttingen e. V.

13. November 2019

## Straßenausbaubeiträge - Finanzierung in Göttingen.

## Eckpunkte/ derzeitiger Sachstand (1) :

- Lt. Dt.StGB besteht bundesweit ein Investitionsstau von **38 Mrd. EUR** bezügl. der kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Dies verdeutlicht die Bedeutung der Straßenausbaubeiträge.
- In Göttingen betragen die durchschnittlichen **Einnahmen** aus Straßenausbaubeiträgen **1,03 Mio. EUR/ Jahr**.
- Die durchschnittlichen **Ausgaben** für beitragsfähige Straßenausbaumaßnahmen belaufen sich auf **2,19 Mio. EUR/ Jahr**.
- Die Anlieger tragen mithin mit etwas weniger als der Hälfte des Gesamtaufwandes zu den Kosten der Straßenausbaubeiträge bei (**rd. 47 %**).

## Eckpunkte/ derzeitiger Sachstand (2) :

- Die bisherige Satzungs-Regelung sieht ein sehr differenziertes Instrumentarium vor, um auf die konkreten Vorteilslagen der jeweils betroffenen Grundstücke abstellen zu können. Die Beteiligung der Eigentümer bewegt sich – je nach Funktion der Straße und je nach Teileinrichtung – **zwischen 30 % und maximal 75 %** der beitragsfähigen Kosten.
- Dabei kommt der höchste Anteilssatz (75%) praktisch kaum zur Anwendung („Anliegerstraßen, die ausschließlich oder deutlich überwiegend dem Anliegerverkehr dienen“) – also Straßen, die kaum vom sonstigen öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen werden. Dies trifft im Stadtgebiet nur auf wenige Straßen in entsprechend ruhiger Wohnlage zu.
- Im Falle von **Durchgangsstraßen** hingegen belaufen sich die Anteilssätze je nach Teileinrichtung auf lediglich **zw. 30 % und 50 %** - durchschnittlich rd. 40 % (Plesseweg gemittelt rd. 45 %).

# Aktuelle Rechtslage

- **Am 02.11.19 sind div. Änderungen in Kraft getreten. Wesentliche Inhalte:**
  - Im Bedarfsfall können die **Zahlungsfristen auf bis zu 20 Jahre** ausgedehnt werden. Hierfür gilt auch ein neuer Stundungszinssatz („*bis zu 3 % über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 BGB*“ ) – damit nähert sich der Landesgesetzgeber einem marktgerechteren Zins.
  - Die Beitragspflichtigen sind möglichst frühzeitig zu informieren.
  - Zuschüsse Dritter können angerechnet werden (sofern die Satzung dies vorsieht)
  - Der umlagefähige Aufwand kann reduziert werden (sofern die Satzung dies vorsieht)
- **Die Verwaltung prüft derzeit die sich hieraus ergebenden Handlungsbedarfe.**

Nds. GVBl. Nr. 18/2019, ausgegeben am 1. 11. 2019

**Gesetz**  
zur Änderung des Niedersächsischen  
Kommunalabgabengesetzes und anderer Gesetze  
und zur Flexibilisierung von Straßenausbaubeiträgen

Vom 24. Oktober 2019

Der Niedersächsische Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

**Änderung des Niedersächsischen  
Kommunalabgabengesetzes**

Das Niedersächsische Kommunalabgabengesetz in der Fassung vom 20. April 2017 (Nds. GVBl. S. 121) wird wie folgt geändert:

1. Es wird der folgende neue § 6 b eingefügt:

„§ 6 b

Ergänzende Bestimmungen  
für Beiträge für Verkehrsanlagen

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

(2) Tiefenmäßige Begrenzungen sowie Eckgrundstücksvergünstigungen sind zulässig.

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

(4) Die Kommune kann auf Antrag zulassen, dass der Beitrag für Verkehrsanlagen in Form einer Rente gezahlt wird. Der Antrag ist vor Fälligkeit des Beitrages zu stellen. Will die Kommune die Zahlung des Beitrages in Form einer Rente zulassen, so stellt sie durch Bescheid fest, dass der Beitrag in höchstens 20 Jahresleistungen zu entrichten ist. In dem Bescheid sind die Höhe der Jahresleistungen und der Zeitpunkt ihrer jeweiligen Fälligkeit zu bestimmen. Der jeweilige Restbetrag kann jährlich mit bis zu 3 Prozent über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs verzinst werden. Der beitragspflichtige kann den jeweiligen Restbetrag jederzeit ohne weitere Zinsverpflichtung tilgen. Die Jahresleistungen sind wiederkehrende Leistungen im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 3 Halbsatz 2 des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung. Bei Veräußerung des Grundstücks oder des Erbaurechts wird der Beitrag in voller Höhe des Restbetrags fällig. Die Sätze 1 bis 8 gelten für Vorausleistungen entsprechend. Die Befugnis, gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit den dort genannten Vorschriften der Abgabenordnung auch in weiteren Fällen Beiträge zu stunden, bleibt unberührt.“

2. Der bisherige § 6 b wird § 6 c und wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 3 wird nach der Verweisung „§ 6“ die Angabe „in Verbindung mit § 6 b“ eingefügt.

b) In Absatz 5 wird der bisherige Satz 3 durch die folgenden neuen Sätze 3 und 4 ersetzt:

„Die Kommunen können durch Satzung regeln, dass Zuschüsse Dritter von dem nach Absatz 3 zugrunde gelegten jährlichen Investitionsaufwand abgezogen werden, soweit der Zuschussgeber nichts anderes bestimmt hat. Trifft die Kommune keine Regelung nach Satz 3, so gilt § 6 Abs. 5 Satz 5 entsprechend.“

c) In Absatz 7 Satz 1 Nr. 2 wird nach der Verweisung „§ 6“ die Angabe „in Verbindung mit § 6 b“ eingefügt.

d) Absatz 8 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird nach der Angabe „nach § 6“ jeweils die Angabe „in Verbindung mit § 6 b“ eingefügt.

bb) In Satz 2 wird nach der Verweisung „§ 6 Abs. 1 Satz 1“ die Angabe „in Verbindung mit § 6 b“ eingefügt.

cc) In Satz 3 wird die Verweisung „§ 6“ durch die Verweisung „§ 6 b“ ersetzt.

3. § 20 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.

b) Es wird der folgende Satz 2 angefügt:

„§ 6 b Abs. 3 findet auf Maßnahmen an Verkehrsanlagen, mit deren Durchführung vor dem 1. Mai 2020 begonnen wird, keine Anwendung.“

Artikel 2

**Änderung des Niedersächsischen  
Kommunalverfassungsgesetzes**

In § 111 Abs. 5 Satz 3 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 24. Oktober 2019 (Nds. GVBl. S. 300), wird das Wort „Straßenausbaubeiträgen“ durch die Worte „Beiträgen für Verkehrsanlagen“ ersetzt.

Artikel 3

**Änderung des Niedersächsischen  
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**

§ 4 Abs. 3 des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 27. März 2014 (Nds. GVBl. S. 79), geändert durch Gesetz vom 18. April 2018 (Nds. GVBl. S. 50), wird wie folgt geändert:

1. Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.

2. Es wird der folgende Satz 2 angefügt:

„Satz 1 Nr. 1 findet keine Anwendung auf Beiträge für Verkehrsanlagen nach § 6 in Verbindung mit § 6 b des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) sowie auf wiederkehrende Beiträge für Verkehrsanlagen nach § 6 c NKAG, wenn die Beitragssatzung für die Verwendung der Zuschüsse Dritter eine Regelung nach § 6 b Abs. 1 Satz 2 NKAG oder nach § 6 c Abs. 5 Satz 3 NKAG vorsieht.“

Nds. GVBl. Nr. 18/2019, ausgegeben am 1. 11. 2019

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Hannover, den 24. Oktober 2019

**Die Präsidentin des Niedersächsischen Landtages**

Gabriele Andretta

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

**Der Niedersächsische Ministerpräsident**

Stephan Weil

# Belastung für den Einzelnen

- Für normale Hausgrundstücke werden regelmäßig Beiträge im niedrigen 5-stelligen Bereich anfallen - Beiträge für das klassische kleine Siedlungshaus dürften sich sogar zumeist eher im vierstelligen Bereich bewegen.
- Höhere Beiträge ergeben sich nur selten und betreffen – so die Erfahrungen der letzten 12 Jahre – ausschließlich Eigentümer von größeren Wohnanlagen, die gewerblich tätig sind (oder vergleichbaren Gewerbeimmobilien).

# Entgegengesetzte Diskussion – Ausweitung der Abrechnungstatbestände

- Das „Institut für Wirtschaft“/ Köln regt aktuell an, auch **für die Erstellung von Bushaltestellen** Anwohnerbeiträge zu erheben; in einigen Lagen könnten durch eine gute ÖPNV-Anbindung die Quadratmeterpreise um bis zu 500 Euro steigen.
- Die Stadt Göttingen unterstützt diesen Vorstoß derzeit nicht - insbesondere, weil hierdurch die Akzeptanz von zusätzlichen Bushaltestellen sinken würde.



# Argumente für Straßenausbaubeiträge (1) :

- **Lastenteilung zwischen Allgemeinheit und Grundstückseigentümern:**
  - Gerade durch die Straßenausbaubeitragssatzung wird eine sachgerechte Kostenteilung zwischen Kommune und Anliegern gewährleistet.
  - Hierbei wird auf die konkreten Vorteilslagen der jeweils betroffenen Grundstücke abgestellt.
  - Die Anlieger zahlen – entgegen der häufig verwendeten Darstellung in der öffentlichen Diskussion – den Straßenausbau nur zum Teil.



## Argumente für Straßenausbaubeiträge (2) :

- **Vorteilslage:**

- Straßenausbaubeiträge betreffen (nur) diejenigen Grundeigentümer, die **in besonderer Weise von der Inanspruchnahmefähigkeit der Verkehrsanlage** abhängig sind. (*Anspruch der Grundeigentümern auf den sog. „Anliegergebrauch“*) - diese Grundeigentümer sind aus dem Kreis der Allgemeinheit hervorgehoben. [*Zur Erläuterung kann folgende Betrachtungsweise dienen: Würde eine Kommune eine verschlissene Straße nicht ausbauen, so könnten die anliegenden Grundstücke irgendwann nicht mehr erreicht werden; der Grundstückswert würde sinken.*]
- Eine (anteilige) Kostenbeteiligung der Anlieger erscheint daher geboten und sachgerecht.

## Argumente für Straßenausbaubeiträge (3) :

- **Soziale Gerechtigkeit/ Generationengerechtigkeit:**
  - Eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge käme nicht allen Bürgern gleichermaßen zugute, sondern bewirkt einzig eine Entlastung der Grundstückseigentümer.
  - Der Einnahmefall wäre aber letztendlich – über Steuermittel - von allen Steuerzahlern zu kompensieren.
  - Generationengerechtigkeit: ein Verzicht auf die Beiträge – und die daraus resultierende Kreditaufnahme – entlastet die Grundeigentümer zu Lasten künftiger Generationen.
  - Sofern eine Kompensation über die Grundsteuer erfolgt: Damit wird die Belastung vom Eigentümer auf den Mieter verlagert.
  - Eine – wie auch immer ausgestaltete – Stichtagsregelung wird immer zu ungerechten Ergebnissen führen.

# Resümee

## **Durch eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge**

- a) sind sie auf eine Gegenleistung des Landes angewiesen,**
- b) erhöht sich die Gefahr, dass Straßenausbaumaßnahmen nicht an den technischen Notwendigkeiten, sondern nach Kassenlage ausgerichtet werden,**
- c) verlieren die Kommunen eine wichtige Einnahmequelle.**

# Ein Appell zum Abschluss

- **Falls eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge erfolgen sollte, dann sollte der Landesgesetzgeber eine entsprechende Regelung treffen und die Kommunen nicht – wie bisher – mit der oft schwierigen Diskussion „alleine“ lassen.**
- **Dies auch deshalb, weil dann das Land zur Kompensation verpflichtet wäre (derzeit dürfte bei vielen Kommunen eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge schon aufgrund der Haushaltslage nicht in Betracht kommen)**



**Vielen Dank für  
Ihre  
Aufmerksamkeit.**