



**Gemeinde- und
Städtebund
Rheinland-Pfalz**

VSVI-Verkehrssymposium

„Finanzierungsmöglichkeiten bei kommunalen Straßen“

RA Gerd Thielmann
Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz



Aufgabe der Kommunen

- Straßenbaulast (LStrG, BFStrG)
- Sonstige öfftl. Aufgabe (z.B. Beleuchtung)
- Erschließungslast (§ 123 Abs. 1 BauGB)



„Fluchtwege“

- Privatstraßen der Anlieger (Ausn.)
- Übertragung der Erschließung (Erschließungsvertrag)
- PPP-Modelle (theoretisch denkbar)



Finanzierungsinstrumente

- Eigene Mittel
(überwiegend allg. steuerfinanziert)
- Staatliche Zuweisungen
- Frwlg. Unterstützungen, Sponsoring
(z.B. „Schlagloch-Patenschaften“)
- Kommunalabgabenrecht
(Steuern, Gebühren, Beiträge)



Doppelfunktion kommunaler Straßen

- **Allg. Verkehrsfunktion**
- **Erschließungsfunktion**
(-> Vermittlung der Bebaubarkeit der Anliegergrundstücke)



Gebührenfinanzierung?

- Grds. abhängig vom Umfang der tats. Nutzung
 - > „Wegezoll“ praktisch nicht umsetzbar
- Grundgebühr
 - > gemeindliche „Vignette“ für jedes Dorf?
- Zur Erinnerung:
 - über 2.200 Städte und Gemeinden in Rheinland-Pfalz!



Steuerfinanzierung?

- Erhebung einer (Zweck-) Steuer
- -> von wem?
Beschränkung auf einheimische
KFZ-Halter?
- -> zusätzliche (kommunale) KFZ-Steuer?



Beitragsfinanzierung

- Realität / Praxis heute:
- Erschließungsfunktion:
 - > Anlieger zahlen Straßenbeiträge
- Allg. Verkehrsfunktion:
 - > sonstiger Verkehr geht zulasten der Gemeinde („Gemeindeanteil“)



Beitragsfinanzierung

- Erschließungsbeitrag:
 - > erstmalige Herstellung
(Gemeindeanteil 10 %)
- Straßenausbaubeitrag:
 - > einmaliger Beitrag:
nur Anlieger an ausgebauter Straße zahlen
 - > oder wiederkehrender Beitrag (WKB):
alle Anlieger des Straßennetzes zahlen



Straßenausbaubeiträge

- Gibt es nur beim Ausbau einer Straße
 - Erneuerung
 - Erweiterung
 - Umbau
 - Verbesserung
- Nicht erfasst sind
 - laufende Unterhaltung
 - Instandsetzung



Entwicklung des WKB

1986 Einführung Kommunalabgabengesetz (KAG) 1986

2006 Änderung des KAG, Einfügung des § 10 a KAG

2014 BVerfG bestätigt die Verfassungsmäßigkeit des § 10 a
-> allerdings mit der Vorgabe der verfassungskonformen
Auslegung bei der Bildung der Abrechnungsgebiete



WKB: Verbreitung und gemachte Erfahrungen

- weitere Bundesländer (Sachsen-Anhalt, Saarland, Thüringen; Hessen und Schleswig-Holstein)
- von kleinen Gemeinden bis hin zu großen Städten wie Mainz, Ludwigshafen, Frankenthal, Pirmasens
- derzeit ca. 40 % der rheinland-pfälzischen Städte und Gemeinden
- überwiegend positive Erfahrungen



Systematik

Öffentliche Einrichtung

Einmalbeitrag

eine Straße (Verkehrsanlage)

WKB

Das gesamte Straßennetz des
Ortes oder eines Ortsteils



Systematik

Solidargemeinschaft / Zahlungspflichtige:

Einmalbeitrag

nur Anlieger der ausgebauten Straße
(Verkehrsanlage)

WKB

alle Anlieger des gesamten Straßennetzes
(Abrechnungseinheit)



Systematik

abzurechnende Maßnahme (n):

Einmalbeitrag

Ausbaumaßnahme an einer
Straße (Verkehrsanlage)

WKB

(meist mehrere/sämtliche) Ausbaumaßnahmen
in der Abrechnungseinheit



Systematik

Zeitpunkt der Belastung:

Einmalbeitrag

Heranziehung nur in großen
Zeitabständen (i. d. R. deutlich über 20 Jahre)
mit hoher einmaliger Beitragsbelastung

WKB

Jährliche Heranziehung mit
relativ geringen Beträgen



Einrichtungsbegriff / Abrechnungsgebiet

Das Abrechnungsgebiet besteht aus sämtlichen Verkehrsanlagen (insbesondere Straßen, Wege und Plätze)

- des gesamten Gemeindegebietes oder
- eines abgrenzbaren Gebietsteiles.

BVerfG:

„Großstädte oder Gemeinden mit einem nicht zusammenhängenden Gebiet“, müssen regelmäßig in mehrere Abrechnungsgebiete aufteilen.



Verschonungsregelung

Beim WKB können Grundstücke zeitlich befristet verschont werden, die in der Vergangenheit bereits gezahlt haben:

- Erschließungsbeiträge
- Vertragliche Zahlungen an Erschließungsträger
- Einmalige Straßenausbaubeiträge
- Sanierungsausgleichsbeträge



Vorteile des WKB

- Langfristige Ausrichtung
- Hohe Einmalbelastung entfällt; so kann Aufnahme von Bankkrediten meist vermieden werden
- Stattdessen Verstetigung der Beitragshöhe
- „Gerechte“ Verteilung, da alle das Straßensystem nutzen und auf dieses angewiesen sind



Vorteile des WKB

- Nach Überwindung von Übergangsproblemen größere Akzeptanz der Beitragsbelastung
- Kein Hinausschieben notwendiger Baumaßnahmen
- Kontinuität beim Straßenausbau mit positiver Folgewirkung für gemeindliche Planung und persönliche Finanzplanung
- Unmittelbare und mittelbare Verschönerung des Ortsbildes



Vorteile des WKB

- Fördern der Solidargemeinschaft
- Keine Zufallsbelastung bei Kauf und Verkauf von Grundstücken
- Weniger Probleme bei der Bestimmung des Ermittlungsraumes (Verkehrsanlage, Abschnittsbildung)
- Nur einfache Belastung bei mehrfach erschlossenen Grundstücken



Nachteile des WKB

- Abweichen vom bekannten System: Man ist gewohnt, nur für Baumaßnahmen in der „eigenen“ Straße zu zahlen
- Die individuelle Erschließungssituation bleibt weitestgehend unberücksichtigt
- Konfliktpotential in der Anfangsphase: Überzeugungsarbeit und Konfliktbewältigung zu erbringen
- Widerstand der Anwohner an klassifizierten Straßen



Nachteile des WKB

- Evtl. höhere Belastung größerer (Gewerbe-) Grundstücke
- Anspruchsdenken (Ausbau der „eigenen“ Straße)
- (nur) zu Beginn erhöhter Verwaltungsaufwand:
z.B. Bestandsaufnahme und Fortschreibung der Grundstücksdaten des gesamten Gebietes
- Gefahr, dass nicht beitragsfähiger Erschließungs- oder Unterhaltungsaufwand eingestellt wird
- Ein Zurück zu Einmalbeiträgen nur schwer möglich



.... Alles hat ein Ende

**Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!**