

**– Ausschussvorlage INA 20/58 –  
– öffentlich –**

**Stellungnahmen der Anzuhörenden zur schriftlichen Anhörung  
des Innenausschusses**

**Gesetzentwurf  
Fraktion DIE LINKE  
Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessi-  
schen Kommunen  
– Drucks. [20/8771](#) –**

1.	Dr. Ernst Niemeier, Ökonom, Fachjournalist Wirtschaftsdienst	S. 1
2.	Rechtsanwalt Dr. Wolfgang Fichte	S. 6
3.	Hessischer Rechnungshof	S. 17
4.	Haus & Grund Hessen	S. 20
5.	Bürgerinitiative Lohra	S. 24
6.	Bürgerinitiative Trubenhausen (Großalmerode)	S. 40
7.	Willi Heß, ehemaliger Stadtverordneter Stadt Heuchelheim	S. 50
8.	Vereinigung liberaler Kommunalpolitiker, Landesverband Hessen e. V. (VLK)	S. 57

**Dr. Ernst Niemeier**  
**Dipl.-Volkswirt**

**21465 Wentorf** bei Ham burg, 27. 9. 2022  
**Bergedorfer Weg 4**  
**Tel. 040-720 75 00**  
**Email: ernst.niemeier@t-online.de**

**Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE im Hessischen Landtag zur Aufhebung von Straßenausbaubeiträgen in den hessischen Kommunen**

Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen, die der Gesetzentwurf ablehnt, muss dringend beendet werden, weil die verfassungsrechtlich bedingten abgabenrechtlichen Gleichbehandlungsvoraussetzungen für eine Beitragserhebung nicht gegeben sind; weil es die verwaltungsrechtlich konstruierten Sondervorteile für Grundstückseigentümer nicht wirklich gibt. Deshalb verstößt die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen gegen die grundrechtlich geforderte abgabenrechtliche Gleichbehandlung des Art. 3 Abs. 1 GG und in der Folge auch gegen die Art. 2 und Art. 14 GG. Diese fundamentalen Gründe für die notwendige Aufhebung der Straßenausbaubeiträge sowohl in Form der einmaligen Beiträge als auch der wiederkehrenden Beiträge werden in der Begründung des Gesetzentwurfs nicht angesprochen. Ich behandle sie im ersten Abschnitt (I). Danach werden einige technische Lösungsvorschläge des Gesetzentwurfs geprüft (II).

***I. Erhebung von Straßenausbaubeiträgen verstößt gegen die grundgesetzlich geforderte abgabenrechtliche Gleichbehandlung***

1. Die für eine Beitragserhebung zwingend notwendigen Sondervorteile der Grundstückseigentümer als Beitragszahler gibt es nicht wirklich. Die von den Verwaltungsrechtlern konstruierten Vorteile sind sachlich-logisch fehlkonstruiert.
2. Das einer Beitragserhebung zugrunde liegende verfassungsrelevante Äquivalenzprinzip (auch Vorteilsprinzip genannt) ist auf die Straßenerneuerung gar nicht anwendbar, weil kommunale Straßen „öffentliche Güter“ sind, deren Eigenschaft auch darin besteht, dass eine individuelle Vorteilszurechnung nicht möglich ist. Finanziert werden müssen öffentliche Güter aus dem Steueraufkommen.
3. Die Fehlentwicklung der Verwaltungsrechtsprechung, die Straßenausbaubeiträge rechtfertigt, beruht auf deren sachlicher Unzuständigkeit und ihrer Unkenntnis der ökonomischen Grundlagen. Das führt zu einer Missachtung der verfassungsrelevanten finanzwissenschaftlichen Regeln und Prinzipien, die von der fachlich zuständigen Finanzwissenschaft aufgestellt worden sind und von den juristisch für diese Fragen zuständigen Steuerrechtlern gefordert werden. Dass die Verfahren über Straßenausbaubeiträge bei den dafür nicht kompetenten Verwaltungsgerichten landen, ist Folge der willkürlichen Zuordnung der Kommunalparlamente zur Kommunalverwaltung.

**Zu 1.:** Der Beitragserhebung liegt das Äquivalenzprinzip (auch Vorteilsprinzip genannt) zugrunde, das die abgabenrechtliche Gleichbehandlung der Bürger gem. Art. 3 Abs. 1 GG sicherstellen soll. Danach ist eine Beitragserhebung nur dann erlaubt, wenn die den Beitrag zahlenden Bürger

von der öffentlichen Maßnahme einen Sondervorteil haben. Wenn es diesen Sondervorteil für sie nicht gibt und wenn trotzdem Beiträge erhoben werden, werden die Beitragszahler gegenüber den anderen Bürgern diskriminiert. Die (fachlich nicht zuständigen) Verwaltungsrechtler konstruieren vermeintliche grundstücksbezogene Sondervorteile, die es aber nicht wirklich gibt. Sie behaupten, dass die „*Inanspruchnahmefähigkeit der Straße*“ und die „*Gebrauchswertsteigerung*“ der Grundstücke – jeweils verursacht durch die Straßenerneuerung – *Sondervorteile* für die Grundstückseigentümer seien, die eine Beitragserhebung rechtfertigten.

Die *Inanspruchnahmefähigkeit der Straße* haben nach der Widmung der Straße aber alle Bürger, so dass es sich nicht um einen Sondervorteil für die Grundstückseigentümer handeln kann. Sofern damit der Anschluss des Grundstücks an das öffentliche Verkehrsnetz gemeint sein sollte, wird erstens nicht beachtet, dass die Straßenabnutzung den Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz nicht aufhebt und die Straßenerneuerung den Anschlussstatus nicht verändert. Zweitens wird nicht beachtet, dass die Straßenerneuerung nur die gute Befahrbarkeit der Straße wiederherstellt und sich nicht auf die Grundstücke auswirkt. Drittens wird übersehen – wenn man wirklichkeitsfremd unterstellt, dass die Straßenerneuerung den Status der Grundstücke verändert –, dass die Grundstückseigentümer bei der Erschließung der Grundstücke den Anschluss der Grundstücke an das öffentliche Verkehrsnetz und die damit verbundene Inanspruchnahmefähigkeit der Straße mit dem Erschließungsbeitrag „bezahlt“ haben. Die Abnutzung der Straße, die primär durch Fremdnutzer geschieht und die die Straßenerneuerung erforderlich macht, stellt dann eine Beschädigung des „gekauften“ Anschlussstatus dar. Die Straßenerneuerung beseitigt deshalb den fremd verursachten Schaden. Sie bietet den Grundstückseigentümern einen Schadensersatz, sie bietet ihnen keinen Vorteil, der eine Beitragsbelastung rechtfertigen könnte. Eine Beitragserhebung würde bedeuten, dass der Geschädigte auch noch die Wiedergutmachung zahlen müsste.

Für die alternative Vorteilskonstruktion, derzufolge die Straßenerneuerung den **Gebrauchswert des Grundstücks** steigere, gilt der gleiche Sachverhalt. Der mit dem Erschließungsbeitrag „bezahlte“ Gebrauchswert wäre durch die fremd verursachte Straßenabnutzung entwertet worden. Den Grundstückseigentümern wäre damit ein Schaden zugefügt worden, so dass die Straßenerneuerung ein Schadensersatz und kein Vorteil wäre. Dabei wird noch unrealistisch unterstellt, dass der Gebrauchswert wirklich steigt und dass er – wie das Äquivalenzprinzip es aus Gerechtigkeitsgründen fordert – konkret messbar wäre.

***Die verwaltungsrechtlich konstruierten vermeintlichen Sondervorteile für Grundstückseigentümer gibt es nicht wirklich. Deshalb ist eine Beitragserhebung, die gegen die abgabenrechtliche Gleichbehandlung verstoßen würde, nicht erlaubt.***

**Zu 2.:** Die vergeblichen Konstruktionsversuche von Sondervorteilen für Grundstückseigentümer hätten sich die Verwaltungsrechtler ersparen können, wenn sie die Erkenntnisse der fachlich zuständigen Finanzwissenschaft beachtet hätten. Denn kommunale Straßen werden von der Finanzwissenschaft als „*öffentliche Güter*“ klassifiziert (vgl. Horst C. Recktenwald: Öffentliche Güter, in: Wörterbuch der Wirtschaft, 1990, S. 438), weil – vereinfachend gesagt – eine individuelle Vorteilszurechnung nicht möglich ist. Die Verwaltungsrechtler umgehen dieses Problem, indem sie ihre Vorteilskonstruktion unzulässig an die Grundstücke in der Erschließungssituation anlehnen.

Die Straßenerneuerung wirkt sich aber entgegen den verwaltungsrechtlichen Vorteilskonstruktionen nicht auf die Grundstücke aus. Die Vorteile der Straßenerneuerung bestehen allein in der besseren Befahrbarkeit der Straße. Die Kehrseite davon ist die durch das Fahren bewirkte

Abnutzung. Die Unmöglichkeit einer Vorteilszurechnung lässt sich schon an folgenden Tatsachen erkennen. Die Nutzung der örtlichen Straßen durch Ortsfremde stellt bereits ein Problem für die individuelle Vorteilszurechnung dar. Ein unüberwindbares technisches Problem ergibt sich ferner aus der Abnutzungswirkung der Fahrzeuge, die in der vierten Potenz der Achslast geschieht. Bei der unterschiedlichen Begegnung von Fahrzeugen mit unterschiedlicher Achslast führt die Potenzwirkung je Fahrzeug zu veränderten Abnutzungswirkungen für jedes Fahrzeug. Das bedeutet, dass es praktisch unmöglich ist, die tatsächliche Abnutzung durch ein Fahrzeug und damit den gewonnenen Vorteil festzustellen. Wenn aber Vorteile individuell nicht zurechenbar sind, ist das Äquivalenzprinzip, auch Vorteilsprinzip genannt, gar nicht anwendbar.

***Da das Äquivalenzprinzip auf die Straßenerneuerung nicht anwendbar ist, dürfen Beiträge nicht erhoben werden. Öffentliche Leistungen, die eine Zurechnung individueller Vorteile nicht erlauben, müssen aus dem Steueraufkommen finanziert werden.***

**Zu 3.:** Die Verwaltungsgerichte haben die Zulässigkeit und Verfassungskonformität trotzdem immer wieder bestätigt, obwohl – wie aufgezeigt – die konstruierten Vorteile nicht wirklich Vorteile für die Grundstückseigentümer sind; obwohl diese Konstruktionen sachlich-logisch nicht haltbar sind. Deshalb stellt sich die Frage, wie diese Fehlentwicklung möglich wurde. Die Erklärung dafür ergibt sich aus der willkürlichen Zuordnung der Kommunalparlamente zur Kommunalverwaltung und aus der fachlichen Unzuständigkeit der Verwaltungsgerichte für Steuern und öffentliche Abgaben.

Die **Kommunalparlamente** sind demokratische Institutionen im politischen Prozess. Sie sind der Kommunalverwaltung vorgesetzt und nicht Teil der Kommunalverwaltung. Die **willkürliche Zuordnung der Kommunalparlamente zur Kommunalverwaltung** führt dazu, dass die **Arbeitsergebnisse der Kommunalparlamente, zum Beispiel die Straßenausbaubeitragsatzungen, im Streitfall nicht bei den eigentlich zuständigen Finanzgerichten, sondern bei den dafür nicht kompetenten Verwaltungsgerichten** landen.

Für öffentliche Abgaben sind bei den Juristen die Steuerrechtler zuständig. Die Verwaltungsrechtler haben die erforderlichen Kenntnisse der ökonomischen Grundlagen von Steuern und öffentlichen Abgaben nicht erworben. **Klaus Tipke, Nestor der deutschen Steuerrechtswissenschaft, schreibt in seinem grundlegenden Steuerrechtswerk: „Die Probleme des Subsystems ‚Steuerrecht‘ sind mit den Mitteln des allgemeinen Verwaltungsrechts nicht bewältigt worden und auch nicht zu bewältigen“** (Tipke/Lang: Steuerrecht, 12. Auflage 1989, S. 5). Der **Steuerrechtler Roman Seer** schreibt in einer späteren Auflage dieses Standardwerks: **„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“** (Tipke/Lang: Steuerrecht, 21. Auflage 2013, S. 9).

**Die vom Steuerrechtler Seer beschriebene Gefahr der fatalen Auswirkung auf den Rechtsstaat, wenn ökonomiefremd ausgebildete Verwaltungsrechtler abgabenrechtliche Urteile fällen, ist im Fall der Straßenausbaubeiträge eingetreten. Die Rechtfertigung der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen auf der Grundlage falsch konstruierter Vorteile für Grundstückseigentümer verstößt gegen die abgabenrechtliche Gleichbehandlung des Art. 3 Abs. 1 GG und damit zugleich gegen die Freiheitsrechte des Art. 2 GG und den Eigentumsschutz des Art. 14 GG. Deshalb muss sowohl die Erhebung von (einmaligen) Straßenausbaubeiträgen als auch die Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen aufgehoben werden.**

## ***II. Überprüfung technischer Lösungsvorschläge***

1. Im Artikel 2 wird unter 1b) vorgeschlagen, den § 11 Abs. 1 Satz 3 wie folgt zu ändern:

„Soweit die öffentlichen Verkehrsanlagen im Außenbereich liegen, können die Gemeinden solche Beiträge (Straßenbeiträge) nur für die Herstellung erheben“.

Mit dieser Formulierung wird der Eindruck erweckt, dass es sich bei den Beiträgen für die Herstellung von Verkehrsanlagen um die sog. Erschließungsbeiträge handelt; dass diese Erschließungsbeiträge den Straßenausbaubeiträgen gleichzusetzen sind und dass auch sie im „Innenbereich“ nicht erhoben werden dürfen.

In Wirklichkeit unterscheiden sich die Straßenbaubeiträge (besser: Straßenausbaubeiträge) und Erschließungsbeiträge fundamental. Während Straßenausbaubeiträge die Befahrbarkeit der Straßen verbessern oder wiederherstellen und individuelle Vorteile weder den Bürgern allgemein noch den Grundstückseigentümern zugerechnet werden können, liegen den Erschließungsbeiträgen konkrete Sondervorteile zugrunde. Denn die ursprüngliche Herstellung von Verkehrsanlagen, die als Erschließung bezeichnet wird, schließt Grundstücke an das öffentliche Verkehrsnetz an. Dieser Anschluss der Grundstücke an das öffentliche Verkehrsnetz, ihre neu geschaffene Erreichbarkeit über das öffentliche Straßennetz steigert den Grundstückswert. Das heißt, dass die Erschließung einen Sondervorteil für die betroffenen Grundstückseigentümer schafft und dass deshalb die Erhebung eines Beitrages auf der Grundlage des Äquivalenzprinzips berechtigt ist.

***Die Erhebung von Erschließungsbeiträgen kann für den „Innenbereich“ nicht ausgeschlossen werden, weil ihnen Sondervorteile der Grundstückseigentümer zugrunde liegen.***

2. Im Artikel 3 wird für den § 45a erstens vorgeschlagen, dass die Gemeinden für den Ausfall der Straßenausbaubeiträge auf Antrag eine pauschale Erstattung durch das Land erhalten. Dabei haben zweitens aber nur die Gemeinden ein Antragsrecht, von denen keine Solidaritätsumlage nach § 28 dieses Gesetzes erhoben wird. Drittens wird nur die Hälfte der anrechnungsfähigen Gesamtkosten als erstattungsfähig bestimmt. Viertens wird ein Härtefallfonds für den Ausgleich bereits erhobener Beiträge ab 1. Januar 2018 eingerichtet.

Die pauschale Erstattung durch das Land kann darauf hinauslaufen, dass ein Teil der Ausbaukosten aus dem Kommunalsteueraufkommen, vor allem dem Grundsteueraufkommen finanziert werden muss und also allein von den Mitgliedern der Kommune zu tragen ist. Da das kommunale Straßennetz in aller Regel aber sehr stark auch von Ortsfremden genutzt wird, ist eine Finanzierung aus dem Landeshaushalt, also aus dem allgemeinen Steueraufkommen die sachlich richtigere Lösung. Deshalb sollte der Verzicht auf die pauschale Erstattung durch eine volle Erstattung der entstandenen Kosten aus dem Landeshaushalt erwogen werden. Da die Solidaritätsumlage aus ganz anderen Gründen als denen der Straßenerneuerung eingeführt wurde, ist ein Erstattungsabschluss solcher betroffenen Gemeinden nicht zweckmäßig. Und auch die Erstattung von nur der Hälfte der entstandenen Kosten ist willkürlich. Die ab 1. Januar 2018 erhobenen Beiträge sind grundrechtswidrig erhoben worden. Deshalb ist ihre rückwirkende Erstattung zu prüfen.

***Da öffentliche Güter, die der Allgemeinheit angeboten werden, aus dem (allgemeinen) Steueraufkommen finanziert werden müssen, sind die Straßenausbaukosten nicht aus dem kommunalen Steueraufkommen, sondern voll aus dem Landeshaushalt zu finanzieren.***

## **Kritische Aufsätze zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen in wirtschafts- politischen und verwaltungsrechtlichen Fachzeitschriften**

*Ernst Niemeier:* Kommunale Straßensanierung: Steuerfinanzierung muss Beitragsfinanzierung ablösen, in: Wirtschaftsdienst, wirtschaftspolitische Zeitschrift, 93. Jg., Heft 10, Oktober 2013, S. 710 ff.

*Ernst Niemeier/Ludwig Gramlich:* (Wiederkehrende) Straßenausbaubeiträge: Karlsruhe hat entschieden, aber ist damit alles in Ordnung? In: KommJur 2/2015, S. 41 ff.

*Ernst Niemeier:* Ökonomieferne Verwaltungsrechtsprechung im öffentlichen Abgabenrecht beschädigt den Rechtsstaat, in: der gemeindehaushalt 1/2017, S. 73 ff.

*Ernst Niemeier:* Straßenausbau beiträge aus Sicht des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs – Gibt es die unterstellten Sondervorteile für Grundstückseigentümer wirklich? In: Bayerische Verwaltungsblätter, 149. Jg., 2018, S. 600 ff.

*Ernst Niemeier:* Rechtfertigung von Straßenausbaubeiträgen lehnt sich unzulässig an Grundstückerschließung an, in: PUBLICUS – Der Online-Spiegel für das Öffentliche Recht, Teil 1: August 2018, Teil 2: September 2018.

*Ernst Niemeier:* Wirklichkeitsfremde Vorteilskonstruktionen zur Rechtfertigung der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen, in: SächsVGI 5/2019, S. 117 ff.



## 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**

Tätigkeitsschwerpunkte:  
Verwaltungsrecht, Sozialrecht

**Zur Turnhalle 7  
34587 Felsberg-Gensungen**

**Tel: 05662 – 8020635/8020585  
und 0561 – 4070170  
Fax: 05662 - 8020636  
[info@rechtsanwalt-fichte.de](mailto:info@rechtsanwalt-fichte.de)  
[www.rechtsanwalt-fichte.de](http://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.<sup>1</sup> 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) Straßenbeitragsatzung 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 *Sondervorteil* 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.<sup>2</sup> 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.

---

<sup>1</sup> VG Gießen, Az. 2 K 6458/17.Gl.

<sup>2</sup> 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 Muster-satzung 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, verhält 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 unstrittig 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.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> Er soll überdies die Kommunen als seine Mitglieder vor den Verwaltungsgerichten durch seine Bediensteten vertreten.<sup>5</sup>

Die Rechtsstellung dieser „Bediensteten“<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup>

Wenn Bedienstete auf der Internetseite des HSGB<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> Dem Geschäftsführer obliegt „die Anstellung, Beförderung und Entlassung der Bediensteten bis zu der Besoldungsgruppe A 9 und vergleichbaren Vergütungen

<sup>3</sup> § 1 Abs. 2 HSGB-Satzung vom 2. Februar 1977, zuletzt geändert am 24. November 2021.

<sup>4</sup> § 3 Abs. 1 Sätze 1 und 2 HSGB-Satzung.

<sup>5</sup> § 3 Abs. 1 Satz 3 Nr. 9 HSGB-Satzung.

<sup>6</sup> § 26 HSGB-Satzung.

<sup>7</sup> Beispiel: Ein ehemaliger Regierungsdirektor des Gesundheitsministeriums wird Verwaltungsleiter eines großen Krankenhauses; er erhält Beihilfe im Krankheitsfall und beamtengleiche Versorgungsbezüge.

<sup>8</sup> Vgl. <https://www.hsgb.de/Ansprechpartner> (letzter Abruf 8. Juni 2022).

<sup>9</sup> § 21 Abs. 1 HSGB-Satzung.



sowie die Regelung ihrer Anstellungs- und Dienstverhältnisse".<sup>10</sup> 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<sup>11</sup>, 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 Officialgrundsatz unterworfenen Gerichtsbarkeit nur Beteiligte, aber keine „Partei“ kennt.<sup>12</sup>

- 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 „einheitlich“ anmutende Argumentationsweise von Kommunen – vertreten durch den HSGB – und Richtern „einzudringen“ und „Misstrauen“ an der Rechtmäßigkeit 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.

---

<sup>10</sup> § 22 Abs. 2 HSGB-Satzung.

<sup>11</sup> § 24 Abs. 2 VwVfG.

<sup>12</sup> § 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 berechtigten 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 kommunalpolitische 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 Geldgänge überwachen, die Mahnungen ausbringen und ggf. ausbleibende Zahlungen betreiben 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 ordnungsgemäßigem 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 betroffene 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:

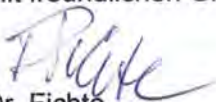
- Es wird **allerhöchste** Zeit, dass die Straßenausbaubeiträge hessenweit abgeschafft werden.
- Dabei hat *ein Aspekt* noch nirgendwo Berücksichtigung gefunden:  
Die *Streitkultur* hat sich vor dem Hintergrund der existenzbedrohenden Forderungen von Kommunen bei der Auseinandersetzung über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen deutlich negativ verändert. Bürger kämpfen gegen „den Staat“ buchstäblich um den Erhalt ihres Zuhauses und verlieren dabei – befügelt 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)



Hessischer Rechnungshof  
Postfach 10 11 08 • 64211 Darmstadt

Herrn Vorsitzenden  
des Innenausschusses  
Christian Heinz  
– o. V. i. A –  
Hessischer Landtag  
Schlossplatz 1-3  
65185 Wiesbaden

Aktenzeichen 03 PrG 01 02 30002 3/2022

Bearbeiter/in: Frau Eslem Cayir

Durchwahl: (0 61 51) 3 81 – 193

E-Mail: Eslem.Cayir  
@rechnungshof.hessen.de

Ihr Zeichen:

Schreiben vom: 21. September 2022

Datum: 24. Oktober 2022

**Nur per E-Mail an:**

[c.lingelbach@ltg.hessen.de](mailto:c.lingelbach@ltg.hessen.de)  
[m.mueller@ltg.hessen.de](mailto:m.mueller@ltg.hessen.de)

**Schriftliche Anhörung des Innenausschusses zu dem Gesetzentwurf Drucks.  
20/8771, Entwurf der Fraktion DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von  
Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen**

**hier: Stellungnahme nach § 102 Abs. 3 LHO**

Sehr geehrte Herr Heinz,

wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum o.g. Gesetzentwurf. Der Rechnungshof möchte sich wie folgt dazu äußern:

**(1)** Die einschlägigen Rechtsnormen für die Erhebung von Straßenbeiträgen in Hessen sind die §§ 11 und 11 a des „Gesetzes über kommunale Abgaben (KAG)“. Nach der „Kann-Vorschrift“ des § 11 Abs. 1 S. 2 KAG sind die Kommunen nicht verpflichtet, Straßenbeiträge in dem vom Gesetz zugelassenen Umfang zu erheben.

Daneben bestehen die Grundsätze zur Erzielung von Erträgen und Einzahlungen nach § 93 HGO. Nach ihnen ist die Erhebung von Beiträgen entlang des Äquivalenzprinzips/Gruppenäquivalenzprinzips der Erhebung von Kommunalsteuern oder gar einer Kreditfinanzierung grundsätzlich vorrangig (Grundsätze der Abgabengerechtigkeit und Subsidiarität der Steuererhebung).

Rechtsgrundlagen für das aufsichtsbehördliche Handeln wurden aufgrund der erfolgreichen Haushaltskonsolidierungen jedoch mittlerweile aufgehoben (siehe ehemals „Konsolidierungsleitlinie“ 1 i.V.m. dem sog. „Herbsterlass“<sup>2</sup>). Die damit gestärkte Kommunale Selbstverwaltung und Freiheit heißt aber auch mehr Selbstverantwortung über die kommunalen Finanzen.



**(2)** Die aktuelle Rechtslage bietet damit bereits die Möglichkeit, auf die Erhebung der Straßenbeiträge zu verzichten. Haushaltsrechtlich ist der Ergebnis- und Finanzhaushalt dennoch weiterhin auszugleichen, gemäß § 92 Abs. 4 und Abs. 5 Nr. 1 und 2 HGO. Letztlich bedeutet dies für alle Kommunen, dass der Verzicht auf Beitragseinnahmen durch die allgemeinen Finanzmittel zu decken ist. Eine finanzstärkere Kommune verzichtet wohlmöglich auf Realsteuerhebesatzsenkungen und eine finanzschwächere Kommune muss zur Refinanzierung auf Realsteuerhebesatzerhöhungen zurückgreifen oder andere Konsolidierungsmaßnahmen ergreifen. Es obliegt insofern der jeweiligen Kommune, im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverantwortung die Straßenbeiträge über die Allgemeinheit oder nach dem Verursacherprinzip zu finanzieren.

**(3)** Ökonomische Überlegungen sprechen gegen eine Substituierung der Straßenbeiträge durch Kommunalsteuern. Der (gruppen-)individuelle Vorteil der Straßenertüchtigung steht bei einer Steuerfinanzierung einer Finanzierung durch die Allgemeinheit gegenüber. Damit steigt der Anreiz der Begünstigten zur Einforderung eines umfangreicheren Ausbaus von Straßen als es eigentlich erforderlich wäre, da die Allgemeinheit für die Kosten aufkommt. Damit dürften insgesamt die Straßenaufwendungen perspektivisch steigen.

Die in dem Antrag der Fraktion DIE LINKE vorgeschlagene Finanzierung bedeutet letztlich eine noch weitergehende Finanzierung über die Allgemeinheit, nämlich aller Abgabepflichtigen in Hessen. Sofern das Land die Schlüsselmasse nicht aus eigenen Mitteln aufstockt, müssten die dafür benötigten Mittel der Schlüsselmasse entzogen werden, so dass alle Kommunen für alle weiteren Bedarfe in Relation weniger Schlüsselzuweisungen erhalten würden. Eine Kommune ohne Sanierungsstau würde gewissermaßen für eine andere Kommune mit Sanierungsstau aufkommen müssen. Mit diesem Vorgehen würden für alle Kommunen Anreize geschaffen, möglichst umfangreiche Verkehrsanlagemaßnahmen durchzuführen.

**(4)** Die derzeitige Rechtslage stellt sicher, dass die hessischen Kommunen ausreichend Spielraum haben, auf Straßenbeiträge zu verzichten oder statt hoher einmaliger Straßenbeiträge andere Formen der Beitragserhebung zu beschließen (wiederkehrende Straßenbeiträge oder einmalige Straßenbeiträge mit erhöhten Gemeindeanteilen). Vor dem Hintergrund der gewünschten kommunalen Selbstverwaltung begrüßt der Hessische Rechnungshof dieses Wahlrecht. Nach Auffassung des Hessischen Rechnungshofs stellt die aktuelle Rechtslage in der Regel keine unzumutbare Belastung der Abgabepflichtigen dar. Schließlich dürfen Straßenbeiträge nur bei wesentlicher Verbesserung der Straßen erhoben werden und nicht bei reinen Instandhaltungsaufwendungen (z.B. neuer Straßenbelag). Gerade bei wenig befahrenen Straßen in Wohngebieten kommt es nur

rund alle 40 bis 50 Jahre zu einer solchen grundhaften Sanierung. Das KAG enthält zudem Regelungen zu Ratenzahlungen (§ 11 Abs. 12 KAG), Stundung und Erlass (§ 4 KAG i.V.m. §§ 222, 227 AO). Die Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen (WIBank) gewährt den hessischen Kommunen im Auftrag des Landes seit dem 1. April 2021 zinslose Kommunaldarlehen, wenn diese ihren Bürgerinnen und Bürgern Ratenzahlungen im Zusammenhang mit einmaligen Straßenbeiträgen einräumen.

Mit freundlichen Grüßen

**Nowak**  
**Karsten**  
Digital  
unterschrieben von  
Nowak Karsten  
Datum: 2022.10.24  
12:03:22 +02'00'

(Dr. Karsten Nowak)

  
Digital unterschrieben  
von Balk Joerg  
Datum: 2022.10.24  
14:50:13 +02'00'

(Jörg Balk)

Haus & Grund Hessen, Grüneburgweg 64, 60322 Frankfurt am Main

An den  
Innenausschuss des Hessischen Landtags  
Schlossplatz 1-3  
65183 Wiesbaden

**Haus & Grund Hessen**  
Landesverband der Hessischen Haus-,  
Wohnungs- und Grundeigentümer e.V.

Per **E-Mail** an: [c.lingelbach@ltg.hessen.de](mailto:c.lingelbach@ltg.hessen.de)  
und [m.mueller@ltg.hessen.de](mailto:m.mueller@ltg.hessen.de)

Ihr Zeichen	I 2.2
Ihre Nachricht vom	20.09.2022
Unsere Zeichen	St/Eh
Datum	02.11.2022

## Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Heinz,  
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme

zu dem

### **Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen**

bedanken wir uns.

Die privaten Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer in Hessen verfügen über rund 2,5 Millionen Wohnungen, also über mehr als 85,4 % des gesamten hessischen Wohnungsbestandes. Sie investieren jährlich über 7,1 Milliarden Euro in ihre hessischen Immobilien. Unter Berücksichtigung der positiven Beschäftigungseffekte in weiteren Branchen sichern oder schaffen diese Investitionen jährlich rund 135.000 Arbeitsplätze in Hessen.

Private Vermieter sorgen für sichere Bestandsmieten – die Miethöhe bei ihnen liegt im Durchschnitt 2,76 % unter der örtlichen Vergleichsmiete. In zwei von drei Mietverhältnissen

bei privaten Vermietern findet im laufenden Mietverhältnis keine Mieterhöhung statt. 23,9 % der Mietverhältnisse laufen seit mehr als 10 Jahren ohne Mieterhöhung, in 22,6 % wird ausschließlich bei einem Mieterwechsel die Miete erhöht.

Haus & Grund Hessen ist mit über 65.000 Mitgliedern und 80 angeschlossenen Ortsvereinen der mit Abstand größte Vertreter der privaten Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer in Hessen.

Die Mitglieder in unseren Ortsvereinen sind damit im Wesentlichen die unmittelbar Zahlungspflichtigen von Straßenbaubeiträgen.

### **Einleitung**

Die in 2018 verabschiedete Reform des Gesetzes über kommunale Abgaben (KAG) sowie der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) bezüglich der Straßenbeiträge hat dazu geführt, dass heute ca. 180 Kommunen in Hessen keine Beiträge mehr erheben – darunter 25 Kommunen, die zuvor wiederkehrende Beiträge hatten. Etwa 45 Kommunen erheben derzeit wiederkehrende Straßenbeiträge und ca. 25 haben die Beitragssätze zugunsten der betroffenen Anlieger geändert. Trotz einer formellen Entscheidungsfreiheit der Kommunen (Kann-Bestimmung) und trotz Gesetzen wie einem Starke-Heimat-Hessen-Gesetz werden in den übrigen ca. 170 Kommunen unverändert Einmalbeiträge erhoben.

Eine Rechtsgrundlage, die es einer Kommune ermöglicht, rechtmäßig Straßenbeiträge in Höhe von jeweils ca. 100.000 € und mehr von einem Bürger zu erheben, wie z.B. in Eichenzell, Battenberg und Bad Arolsen geschehen, und die sogar zum Zwangsverkauf der Immobilie führen kann, muss fehlerhaft sein. Da die aktuellen Preissteigerungen insbesondere beim Tiefbau voll durchschlagen werden, ist bei den Straßenbeiträgen zukünftig mit einer noch höheren Belastung zu rechnen. Die Betroffenen in diesen Fällen sind oft einkommensschwache Rentner oder junge Familien, die sich durch diese finanzielle Überforderung in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht sehen. Auch die Möglichkeit der Ratenzahlung statt einer Einmalzahlung oder wiederkehrende Beiträge ändern hieran oftmals nichts. Gerade Rentner mit geringerem Einkommen erhalten kaum noch einen Kredit.

Die Erhebung von Straßenbeiträgen in Hessen ist zutiefst ungerecht, wirkt unsozial und ist kontraproduktiv.

### **Gesamtbeurteilung**

Haus & Grund Hessen begrüßt den Gesetzentwurf zur vollständigen Abschaffung von Straßenbeiträgen in allen hessischen Kommunen.

### **Im Einzelnen**

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb für gemeindliche Straßen lediglich die anliegenden Grundstückseigentümer herangezogen werden sollen, wenn doch allen Bürger die Benutzung dieser Straßen offensteht. Schließlich hat jeder Straßennutzer etwas von funktionsfähigen Straßen, vor allem der vorbeifahrende Verkehr und nicht nur die jeweiligen Anwohner. Die

zufällige Lage des Grundstücks sorgt dafür, ob und wann ein Eigentümer von der Abgabe betroffen ist.

Die im KAG vorgesehene Möglichkeit der Kommunen, von den Grundstückseigentümern Straßenbeiträge zu erheben ist antiquiert und nicht mehr zeitgemäß. Zurückgehend auf das Preußische Fluchtliniengesetz von 1875 kann, anders als bei Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, in den Gemeinden der Eigentümer des anliegenden Grundstücks für den Ausbau der Straße herangezogen werden. Dies ist bereits deshalb ungerechtfertigt, da viele Eigentümer bereits für die erstmalige Erschließung nach §§ 127 ff. Baugesetzbuch (BauGB) die Straßen über Erschließungsausbaubeiträge zu 90% mitfinanziert haben. Das Eigentum daran verpflichtet die Kommunen zur Erhaltung mit eigenen Mitteln.

Zudem sind Eigentümer beim Kauf ihres Grundstücks gezwungen, die ohnehin schon in Hessen übermäßig hohe Grunderwerbsteuer zu entrichten, bevor sie dauerhaft über die Grundsteuer Erhalt und Ausbau der Gemeindeinfrastruktur mitfinanzieren. Es ist nicht zu rechtfertigen, dass diese Anlieger zusätzlich noch für die Sanierung zur Kasse gebeten werden. Straßen sind Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge, die im allgemeinen Staatshaushalt finanziert werden muss.

Auch die im Jahre 2012 eingeführte Möglichkeit für Kommunen, wiederkehrende Straßenbeiträge einzuführen um hohe einmalige Beträge zu vermeiden, hat weder zu einer größeren Akzeptanz in der Bevölkerung geführt, noch etwas an der sachlichen Ungerechtigkeit der Beitragsart geändert. Zudem ist die Einführung der wiederkehrenden Beiträge derart mit rechtlichen und tatsächlichen Schwierigkeiten verbunden, dass derzeit lediglich etwa 45 Kommunen der 422 hessischen Gemeinden, das sind 10,7 % aller Gemeinden, die Straßenbaubeiträge erheben, von der Möglichkeit wiederkehrender Beiträge Gebrauch machen. Bei den kommunalen Entscheidungsträgern hat sich inzwischen Ernüchterung breitgemacht, da nicht nur Auswahl und Abgrenzung des Beitragsgebiets kompliziert und rechtlich angreifbar sind, sondern auch der bürokratische Aufwand für die Ermittlung der Beiträge durch die Kommunen, trotz eines Landeszuschusses im Falle der Umstellung zu wiederkehrenden Beiträgen, einen nicht unerheblichen Teil der Einnahmen verschlingt.

Zudem gibt es weiterhin eklatante Unterschiede in den Beitragssätzen für die Abrechnungsgebiete und Unstimmigkeiten bei der Festlegung des Gemeindeanteils.

Insbesondere die derzeit bestehenden „Kann-Vorschriften“ in §§ 11, 11a KAG stellen keine hinreichend klare Regelung dar und führen zu einer negativen Wettbewerbssituation, in der finanzschwache Kommunen regelmäßig weiterhin Beiträge erheben. Gleichzeitig verschärft sich die Ungleichheit der Lebensverhältnisse gegenüber wohlhabenderen Kommunen, die keine Straßenbeiträge erheben, weiter.

In der Bevölkerung fehlt es an Akzeptanz für den seit der letzten Reform entstandenen Flickenteppich in den Städten und Gemeinden (mit keinen Beiträgen, Einmalbeiträgen, reduzierten Einmalbeiträgen und wiederkehrenden Beiträgen). Da in den größeren Städten zumeist noch nie Straßenbeiträge erhoben wurden, führt dies zudem zu einer offensichtlichen Benachteiligung ländlicher Regionen, vorwiegend in Mittel- und Nordhessen.



Nach wie vor entstehen neue Bürgerinitiativen, die sich berechtigterweise dagegen wehren, dass die Grundstückseigentümer in den Städten und Gemeinden zu den unterschiedlichsten Straßenbeiträgen herangezogen werden. Dadurch ist eine Gerechtigkeitslücke entstanden.

Das Beispiel anderer Bundesländer die ganz auf die Erhebung von Straßenbeiträgen verzichten, schafft ausgleichende Lebensverhältnisse indem wie bspw. in Baden-Württemberg und Bayern die Kommunen über den kommunalen Finanzausgleich mit dem Land einen Verkehrsausgleich erhalten. Daher besteht kein Bedarf die Beiträge zu erheben. Wichtig wäre es, die Kommunen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ausreichend zu stärken, damit sie den Aufgaben der kommunalen Selbstverwaltung auch in angemessener Weise nachkommen können.

Schließlich würde durch eine Abschaffung von Straßenbeiträgen ein Beitrag zur Sicherung der Bestandsmieten geleistet werden. Da die Erhebung der Straßenbeiträge keine Modernisierungsmieterhöhung rechtfertigt, könnten Vermieter durch die enormen Kosten veranlasst werden, über eine Anpassung der Mieten nachzudenken. Dies gilt es von vornherein abzuwenden.

### Zusammenfassung

- Straßenbaubeiträge können sich existenzbedrohend auf Eigentümer auswirken.
- Durch bereits gezahlte Erschließungsbeiträge entsteht eine Doppelbelastung.
- Wiederkehrende Beiträge lösen nicht das Problem der ungerechten Belastungsverteilung und sind wirtschaftlich nicht sinnvoll.
- „Kann-Vorschriften“ bei Straßenbeiträgen führen zu negativen Wettbewerbssituationen und sind keine klare Regelung.
- Finanzausgleich in anderen Bundesländern bereits Praxis.
- Aufhebung der Straßenbaubeiträge trägt zur Sicherung der Bestandsmieten bei.

Wir bitten unsere Anregungen bei den Beratungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Christian Streim  
Vorsitzender



Younes Frank Ehrhardt  
Geschäftsführer

Gerhard Höfler  
Gladenbacher Straße 49  
35102 Lohra

Lohra, d. 05.11.2022

An den

**Innenausschuss des Hessischen Landtags**  
**Schlossplatz 1-3**  
**65183 Wiesbaden**

**Schriftliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf Drucksache 20/8771, Ausschussvorlage INA 20/58**

Ursprünglich waren ein Kurzprofil, sowie die Anlagen 01 – 27, mit 15 Bildern vorgesehen. Wegen der erheblichen Datenmengen wurden Anlagen und Bilder der schriftlichen Stellungnahme nicht beigelegt. Die fehlenden Anlagen können bei Bedarf schriftlich angefordert und per E-Mail übermittelt werden. Anlagen und Bilder dienen als Tatsachenbeweis.

**Einführung**

Straßenausbaubeiträge stellen eine erhebliche Last für die Haus- und Grundbesitzer dar. Die Sanierung von kommunalen Straßen ist kein neues Problem bei den Haus- und Grundbesitzern. Straßenausbaubeiträge führen zu sozialen Härtefällen. Bei älteren Menschen führen sie unter Umständen in den Ruin. Sie erhalten keine Bankkredite mehr und haben als Altersvorsorge in das Haus investiert. Bei möglichen Bankkrediten wird eine Grundschuld eingetragen, welche letztlich auch zum Eigentumsverlust führen kann. Straßenausbaubeiträge belasten Grundstückseigentümer ohne tatsächliche Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit. Die fehlende Einnahme der Kommunen sollte das Land kompensieren.

Unabhängig davon, dass Straßenbeiträge Ländersache sind, wird zwischen den einzelnen Bundesländern auf Bundesebene schon gegen den Gleichheitsgrundsatz verstoßen. Verschiedene Länder erheben keine Straßenbeiträge, obwohl ihnen Finanzmittel aus dem Länderfinanzausgleich von Hessen zufließen. Hierzu zählen Stadtstaaten wie Berlin und Hamburg. In Baden-Württemberg wurden nie Straßenbeiträge erhoben. Die Mehrzahl der anderen Bundesländer schaffte in der Zwischenzeit die Straßenausbaubeiträge auf Landesebene ab. Hier wird eine Gleichheitsverletzung auf Bundesebene begründet, obwohl Straßenausbaubeiträge Ländersache sind.

Straßenausbaubeiträge sind ein komplexes Themengebiet, mit einer Vielzahl zu berücksichtigender Gesetze, Vorschriften und Urteilen, welche durch Bund, Land, Kommunen, HSGB, Gerichten und Versorgern geprägt werden. Wobei die Rechte der Grundstückseigentümer letztlich eine untergeordnete Rolle spielen. Per Gesetz, Satzung oder Gerichtsurteil, werden die Rechte der Grundstückseigentümer in einem erheblichen Maße eingeschränkt. Letztlich soll die Ausarbeitung eines Rechtsanwaltsbüros, dessen Inhaber gleichzeitig Verwaltungsdirektor im HSGB ist, bei den „Berechnungen der einmaligen endgültigen Straßenausbaubeiträge“, maßgeblich sein. Diese Ausarbeitung wird von den Gerichten als Bezugsgröße angenommen, obwohl vielfach rechtsfehlerhaft. Ein Grund mehr sich den Ländern anzuschließen, die keine Straßenausbaubeiträge erheben. In einem erheblichen Maß trägt die Aufhebung der Straßenausbaubeiträge zu einer Verringerung von Klagen und einem Abbau der Verwaltung bei. Die Zustimmung der Bürger für den Rechtsstaat wächst.

Gegen alle Grundsätze des Straßenausbaubeitragsrecht wird bei dem Gehwegausbau Landesstraße 3048, Ortsdurchfahrt Lohra, verstoßen. So werden die Flurstücke nicht mehr nach wirtschaftlicher Einheit und Eigentümeridentität zusammengelegt. Abschnittsbildungen werden nicht nach örtlich erkennbaren Gegebenheiten oder rechtlichen Gesichtspunkten (Bebauungspläne) zusammengefasst. Die Verwaltungsgerichte beziehen sich nicht mehr auf den Gesetzestext, sondern bilden Urteile, die Bezug nehmen auf bereits vorher gefällte Urteile und Beschlüsse, welche einer genaueren rechtlichen Prüfung nicht Stand halten. Die Verjährungsfrage wird missachtet. Grundrechtsverletzungen wurden begangen. Erneute gesetzliche Veränderungen sind Placebos und bringen vermutlich keine wirkliche Verbesserung. Deshalb die Abschaffung.

### **Verkehrsanlagen, Baulastträger, Verantwortlichkeiten, Verkehrsbedeutung, Verkehrsbelastung, Beitragsanteile**

Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist verfassungswidrig. Sie verstoßen gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung des Art. 3 Abs. 1 GG, gegen die Eigentumsgarantie in Art. 14 GG, gegen das rechtliche Gehör nach Art. 103 Abs. 1 GG sowie gegen das Rechtsstaatsprinzip in Art. 20 Abs. 1 GG. Das betrifft die Verteilungsregelung, die es erforderte, eine vorteilsgerechte Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes im Abrechnungsgebiet der Landesstraße 3048, Ortsdurchfahrt Lohra sicherzustellen.

Seiner Eigentümerversantwortung für Gehweganlagen an klassifizierten Straßen entzieht sich das Land Hessen durch das Hessische Straßengesetz. Eigentümer der Gehweganlagen in den Ortsdurchfahrten ist das Land Hessen. Daher auch die Staffelung bei den Zuwendungen 25/50/75 Prozent im KAG. Wobei ein überörtlicher Verkehr mit 75% Beitragsanteil des Baulastträgers bei den Ortsdurchfahrten, nach der Verkehrsbedeutungstrennung zwischen Fahrbahn und Gehweg, auf den Gehweganlagen von klassifizierten Straßen nicht mehr hergestellt werden kann. Daraus resultiert die Zuwendung des Landes Hessen von 50% auf Gehweganlagen an klassifizierten Straßen.

Mit Spaltung der Verkehrsanlage in Fahrbahn und Gehweganlage wird je nach Verkehrsbedeutung die Zuwendung durch das Land für Gehweganlagen von 75% auf 50% abgesenkt, da auf Gehwegen von klassifizierten Straßen innerörtlich nur noch Durchgangsverkehr oder Anliegerverkehr vorherrschen kann. Daher die Zuwendung an die jeweilige Kommune von 50%, als Eigentumsbeitrag. Das ist eine Ersparnis von 25% für das Land Hessen. Außer Acht gelassen werden bei der Zuwendungsabsenkung die Verkehrsbelastungen, welche von der Fahrbahn über den Gehweg auf die jeweiligen Grundstücke übergehen. Bei der Beitragsdifferenzierung wird nur noch auf die jeweilige Verkehrsbedeutung der Teilanlage Fahrbahn oder Gehweg abgestellt. Die Verkehrsbelastungen bleiben außen vor. Verkehrsbelastungen sind: Lärm, nicht nur hervorgerufen vom Motor, sondern auch durch den Antriebsstrang, das Geräusch von Reifen und Fahrbahn, Umströmungslärm hervorgerufen von Turbulenzen in der Luftströmung, Emissionen durch Abgase und aufgewirbelten Staub, der sich in einem erhöhten Maße auf Fassaden und Fenster niederschlägt. Die Schneeräumung in den Wintermonaten. Durch die hohe Geschwindigkeit des Schneepfluges, wird teilweise bis zu einer Höhe von 4 Meter verschmutzter salzhaltiger Schneematsch gegen die Hauswände geworfen. Mehr oder weniger trifft dieses auch für den Lkw-Verkehr zu. Beschädigungen an der Grundstücksumfriedung durch verunfallte Fahrzeuge.

Hier einen Kausalzusammenhang der Verkehrsbelastungen auf die Grundstücke der Anlieger abstreiten zu wollen ist schlichtweg falsch. Die Verkehrsbelastungen gehen auf die Grundstücke der Anlieger über. Deshalb ist auch eine durch Urteil herbeigeführte Argumentation, jeweils der Teileinrichtung (Fahrbahn/Gehweg) eine andere Verkehrsbedeutung zuzuordnen falsch und führt nur dazu für das Land Hessen eine Zuwendungsverringerung zu erreichen.

Würde die Logik „allein die Verkehrsbedeutung entscheidet über den Gemeinde- bzw. Landesteil“ zutreffen, müssten das Bundesimmissionsschutzgesetz und die Straßenverkehrsordnung geändert oder abgeschafft werden. Bei den Luftmessstationen machen die Verkehrsbelastungen auch nicht an den Gehweganlagen halt, sondern sie gehen über die Gehweganlage, auf die Grundstücke der Anlieger, sowie den jeweiligen Orts- oder Stadtteil über. Aus diesem Grund wurden, nach der Straßenverkehrsordnung, Umweltzonen eingeführt.

Die Aufspaltung der Verkehrsanlage in Fahrbahn und Gehweganlage geht aus dem **Urteil V OE 1/79** hervor und bedarf dringend der Revision. Das Urteil ist gleichzeitig mit Urteil **V OE 38/79** ergangen, eine **Veröffentlichung erfolgte nicht**. Unter Punkt 2 ist ausgeführt:

*„Die Bestimmung des nach § 11 Abs. 3 KAG außer Ansatz zu lassenden Teils des Aufwandes kann für die einzelnen Teileinrichtungen einer Straße unterschiedlich je nach Verkehrsbedeutung der Teileinrichtung erfolgen.“*

**Ebenfalls stand der Artikel des HSGB, Nr. 7/8, Juli/August 1983, welcher in der Hessischen Städte- und Gemeindezeitung veröffentlicht ist, nie dem Bürger zur Verfügung.** Die

Rechtsgrundlagen der ergangenen Urteile blieben also lange verborgen und stoßen bei dem Bürger auf Verständnisprobleme und keinerlei Akzeptanz. Bürgerinformation und Bürgerinformationsgesetz sind wohl hier nicht in Einklang zu bringen. Durch das Urteil werden gerechte Straßenausbaubeiträge verhindert. Klimaleugnern wird Tür und Tor geöffnet. Das Urteil ist in der Zwischenzeit durch die Wissenschaft überholt. Profiteur sind der HSGB, der sozusagen die Funktion des Juristen für Lohra übernommen hat und die Kommunen, welche noch auf einmalige Straßenausbaubeiträge bestehen. Diese erhalten durch die bisherige Zuwendungspraxis unrechtmäßig Beiträge in Höhe von 25% zuviel auf Gehwegenanlagen an klassifizierten Straßen, welche die Grundstückseigentümer zu tragen haben. Der fiskalische Grundsatz, dass Gebühren und Beiträge nicht zu Mehreinnahmen führen dürfen, ist auf den Kopf gestellt. Es handelt sich hierbei nicht um eine Steuer, die frei verwendet werden kann.

Mit dem Urteil werden nicht mehr die **tatsächlichen Verkehrsbelastungen beachtet, sondern es wird nur auf die Verkehrsbedeutung der Teileinrichtung abgestellt.** Dieses führt zu Verwerfung in Widmungsfragen.

Paragraf 11 KAG, Abs. 1, spricht von Beiträgen für Umbau und Ausbau von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen (Verkehrsanlagen). Hier wird die Verkehrsanlage in seiner Gesamtheit gesehen. Eine Aufspaltung nach Teileinrichtungen (Fahrbahn/Gehweg) ist nicht vorgesehen und wäre auch falsch, da sie zu Lasten der Grundstückseigentümer gehen. Die Mindestsätze 25/50/75 %, wurden nicht nur durch die Straßenbeitragsatzung der Gemeinde Lohra als Regelsätze übernommen. Diese Differenzierung dient der vorteilsgerechten Bemessung des mit dem Beitrag abzugeltenden Vorteils der Anlieger, die er durch diese Erneuerung der Verkehrsanlage erhält, im Verhältnis zum Vorteil der Allgemeinheit.

Denn genau nach dieser Staffelung richten sich auch die Zuwendungshöhen an die Kommune. Die Kommune erhält also eine Zuwendung für den Teil ihrer Aufwendung den sie nicht anders abdecken kann. Nur die Auslegung durch die Verwaltungsgerichte hat sich inzwischen geändert. Die Zuwendungen werden - im erlebten Fall Lohra - durch einen offensichtlichen Betrug erlangt und den Vorausleistungspflichtigen mit Hilfe der Verwaltungsgerichte vorenthalten. Hierzu zählt, dass die Urkunde des Zuwendungsbescheides und der Antrag in keiner Phase eines Vorausleistungsverfahrens vorgelegt wurde, aus dem die Verkehrsbedeutung der Verkehrsanlage hervorgeht. **Der Förderantrag der Beklagten, der nach § 167 Abs. 1 VwGO, § 421 ZPO vorzulegen ist, und Auskunft über die Verkehrsbedeutung geben kann, wurde bis zum heutigen Tag nicht vorgelegt.** Es liegt eine Urkundenunterdrückung vor. Dem rechtlichen Gehör wurde nicht genüge getan. Verkannt mit dem Beschluss 5 A 1918/15 Z hat der Hess. VGH den Ziel- und Quellverkehr. Aus dem Bebauungsplan „An der Bahn“ geht hervor, dass die Verkehrsanlage L3048, OD, Lohra nicht Bestandteil der Sondernutzungsfläche „Busbahnhof Neue Mitte ist“. Ergo entstehen auch keine Ziel- und Quellverkehre, es liegt ein reiner innerörtlicher



Durchgangsverkehr auf der Gehweganlage vor. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof führt in dem Beschluss 5 A 1918/15 Z, auf der Seite 5 des Beschlussumdruckes, das folgende aus:

*„Ob die Beklagte einen Anspruch auf den gewährten Zuschuss hatte, berührt die Rechtmäßigkeit der streitigen Vorausleistungsbescheide nicht, sondern könnte allenfalls zur Rechtswidrigkeit der Zuschussgewährung führen, weshalb es dahinstehen kann, ob die Beklagte der Verkehrsbedeutung der Gehwege gegenüber staatlichen Behörden korrekt angegeben hat.“*

Mit diesem Satz übersieht der Hessische Verwaltungsgerichtshof, dass die Kommune gegenüber den Beitragspflichtigen eine **Garantenstellung** und **Garantenpflicht** hat, welche sich aus der **besonderen Amtsstellung** der Kommune ergibt. Der Beitragspflichtige kann keine Zuwendung beim Land Hessen beantragen. Einen Antrag auf Zuwendung muss die Kommune stellen. Dieser kann gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nur gestellt werden, wenn die Voraussetzungen für einen innerörtlichen Durchgangsverkehr vorliegen. Auf Grund der Garantenstellung ist die Zuwendung an die Beitragspflichtigen weiter zu geben. Denn dem Gesetzgeber war bei der Verabschiedung des GVFG klar, dass die Zuwendung des Zuschusses nicht nur der Gemeinde, sondern auch den Straßenbeitragspflichtigen dient. Mit dem Zuschuss soll der „Endgültig zu tragende Aufwand der Gemeinde“ abgedeckt werden. Die Kommune hat jedoch keinen „Endgültig zu tragenden Aufwand“. 50% werden durch das Land als Eigentümer der Gehweganlage und die restlichen 50% durch die Anlieger abgedeckt. Den Kommunen wird hier zu Unrecht einen Gewinn von 25% verschafft, indem die Beitragsberechtigten 75% der Verkehrsanlage Gehweg zu tragen haben. Nach § 41 Abs. 4 (3) HStrG sind für Gehwege und Parkplätze die Gemeinden Träger der Straßenbaulast. Der Träger der Straßenbaulast ist nicht gleichzusetzen mit dem Eigentümer der Verkehrsanlage, der eine Widmung für die Verkehrsanlage verfügt.

Rechnet die Kommune einen Anliegerverkehr ab, entsteht zwangsläufig ein Betrugstatbestand zwischen Land und Bund. Verantwortlich für den Finanzmittelverbleib ist das Land Hessen, welches die Zuwendungsmittel vom Bund an die Kommunen weiterreicht. Eine Kontrollfunktion der ausgegebenen Finanzmittel, die nach dem GVFG auf Grund des innerörtlichen Durchgangsverkehrs beantragt wurden, wird durch das Land Hessen nicht vorgenommen. Sonst würde keine Mehrbelastung der Beitragspflichtigen entstehen. Zur Einstellung eines Strafverfahrens wurde ins Feld geführt, dass die Finanzmittel des Bundes durch das Land Hessen ergänzt werden. Eine reine Schutzbehauptung, denn die Mittel sind getrennt, wie der Zuwendungsbescheid für Lohra, vom 02.12.2011 aufzeigt. Nach fast 10 Jahren, in der Verhandlung zu den „Endgültigen Bescheiden“, vor dem Verwaltungsgericht Gießen, am 10.11.2021, wurde der Zuwendungsbescheid in der mündlichen Verhandlung vorgelegt und ausgehändigt. Aufschluss hierüber gibt das Sitzungsprotokoll mit den Aktenzeichen 2 K 4228/20, GI – 2 K 33/21. GI und 2 K 209/21. GI. Eine Akteneinsicht und Stellungnahme zu dem Zuwendungsbescheid vor der Verhandlung waren nicht gegeben. Obwohl in der Klagebegründung 2 K 209/21 ausdrücklich auf Einsichtnahme in den Zuwendungsantrag und Zuwendungsbescheid, sowie der Rechnungen gebeten wurde. Trotz

des Begehrens wurde eine Akteneinsicht nicht gewährt. Auch heute zeigt die Förderliste vom 20.09.2022 eine getrennte Ausweisung von Bund- und Landesmittel auf.

Ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen schon deshalb, weil das Urteil grob fehlerhaft ist, weil es den Grundsatz rechtlichen Gehörs gemäß Artikel 103 Abs. 1 GG missachtet hat. Darin liegt gleichzeitig ein Verfahrensmangel, der ursächlich für die fehlerhafte Entscheidung geworden ist. Rechtliches Gehör im Sinne von Artikel 103 Abs. 1 GG bedeutet nicht nur, dass das Gericht die Parteien hört, sondern dass es ihr Vorbringen inhaltlich würdigt und bei der Urteilsfindung berücksichtigt, nicht im Sinne einer Gefolgschaft für das Vorbringen, aber im Sinne einer argumentativen Auseinandersetzung. Mit der Aushändigung des Zuwendungsbescheids in der mündlichen Verhandlung wurde dem rechtlichen Gehör nicht genüge getan.

### **Förderung nach GVFG nur bei verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen**

Liegt die Antragsvoraussetzung für einen „innerörtlichen Durchgangsverkehr“ nicht vor, können die Kommunen keine Zuwendung beantragen. Die Kommunen haben die verbleibenden 25 % selber zu tragen. Dieses war dem Gesetzgeber schon bei der Verabschiedung des GVFG klar. Mit dem GVFG will der Gesetzgeber nicht jede beliebige Straße in den Gemeinden finanzieren. Dieses hat er in § 2 seiner Förderrichtlinien zum Ausdruck gebracht. Nach § 2 (1) 1.a) GVFG können die Länder Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern bei **verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsanlagen (Stand: 31.08.2015, zwischenzeitlich geändert)**.

Mit Zuwendungsantrag durch die Kommune, welcher auf Grundlage des GVFG beruht, liegt für die Gehweganlagen an klassifizierten Straßen ein innerörtlicher Durchgangsverkehr vor. Wäre dieses nicht der Fall, dann könnte nach dem GVFG keine Zuwendung erfolgen. Die Kommunen stellen einen Antrag, der nach einem Prüfverfahren, mit dem Ergebnis eines „innerörtlichen Durchgangsverkehr“ abgeschlossen wird. Nur auf Grund dessen erhält sie eine Zuwendung, da das Land Hessen Eigentümer der gesamten Verkehrsanlage ist.

Das Land Hessen hat sicherzustellen, dass die Zuwendungen nach dem GVFG bei den Beitragspflichtigen ankommen, die den Beitragspflichtigen auf Grund der Verkehrsbelastungen zugestanden werden, anstatt dafür zu sorgen, dass den Kommunen ein finanzieller Vorteil verschafft wird.

Dreh- und Angelpunkt, oder Ausgangspunkt des Betrages, sind die jeweiligen Berechnungen der Vorausleistungsbescheide. In den Berechnungen werden nach § 11 Abs. 4 die Mindestsätze nach der Verkehrsbedeutung und nicht mehr nach den Verkehrsbelastungen der Verkehrsanlage festgelegt. Ebenso werden die Zuwendungsvoraussetzungen für einen innerörtlichen Durchgangsverkehr missachtet. Die Berechnungen für die Vorausleistungsbescheide führte in diesem Fall das Rechtsanwaltsbüro Rösch aus. Hier wird

der „innerörtliche Durchgangsverkehr“ auf Grund von aktueller Rechtsprechung in nur noch „Anliegerverkehr“ umgewandelt. Eine Einsichtnahme in den Zuwendungsbescheid ist dort erfolgt. Die Kenntnis der entsprechenden Rechtsgrundlagen wird dort bestätigt. Auch sind dadurch die Voraussetzungen einer Zuwendung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bekannt. Eine Zuwendung für den Anliegerverkehr kann nicht in Anspruch genommen werden. Also liegt ein bewusster Betrug vor. Mit Hilfe des Verwaltungsgerichtes Gießen wurde eine Einsichtnahme in den Antrag auf Zuwendung und dem Zuwendungsbescheid unterbunden und nicht ermöglicht, aus dem klar die Verkehrsbedeutung der Verkehrsanlage hervorgeht. Erst in dem Verfahren vom 10.11.2021, wurde der Zuwendungsbescheid während der Verhandlung vorgelegt. Die Motive liegen klar auf der Hand. Nur beachtete das Verwaltungsgericht offensichtlich nicht die Rechte der beitragspflichtigen Kläger. Ebenfalls scheint der Hessische Verwaltungsgerichtshof damit Schwierigkeiten zu haben, da ein Revisionsverfahren nicht zugelassen wurde. Die Staatsanwaltschaft Gießen verschleppte das daraufhin angestregte Strafverfahren 404 JS 18594/18 über ein Jahr, um dann mitzuteilen, dass das Ursprungsverfahren an die StA Marburg abgegeben wurde und das Strafverfahren gegen den Verwaltungsrichter mangels Tatverdacht eingestellt worden sei. Das abgetrennte Verfahren wurde ebenfalls eingestellt. Mittlerweile liegt auch in dem Musterverfahren des Beschwerdeführers ein Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vor. Dieser trägt das Aktenzeichen 5 A 1918/15 Z. Mit dem Beschluss wird eine Revision nicht zugelassen. In einem erheblichen Maß wurde hier das rechtliche Gehör nicht beachtet.

Das Land Hessen aber wird keine Rückforderung vornehmen, da es bei der Prüfung des Antrages auf Zuwendung zu dem Schluss gekommen ist, dass es sich bei der grundhaften Gehwegerneuerung um eine Verkehrsanlage handelt, die für den „innerörtlichen Durchgangsverkehr“ bestimmt ist. Eine tatsächliche Kontrolle, in welcher Form die Kommune mit den Anliegern und Beitragsberechtigten abrechnet, wird nicht vorgenommen und unterbleibt. In diesem Fall kann sich auf die Kommune nicht auf die kommunale Selbstverwaltung berufen. Es tritt ein Vermögensschaden bei den Beitragspflichtigen und Anliegern ein. Die Zuwendungsmittel werden durch die Kommune zu Unrecht in Anspruch genommen. Das Land Hessen will diese unrechtmäßige Praxis offensichtlich nicht abstellen. Ein Unrechtsgefühl liegt nicht vor. Die geschilderte zweifelhafte Vorgehensweise ist offensichtlich den kommunalen Spitzenverbänden bekannt, da sie regelmäßig die Kommunen in derartigen Angelegenheiten vor Gericht vertreten.

Um es noch einmal zu verdeutlichen:

**Die Finanzmittel des Bundes sind zweckgebunden für die jeweilige Gehweganlage. Werden diese Finanzmittel von den Anliegern ergänzt ist die Überbezahlung in Gänze zurück zu zahlen, da die Antragsvoraussetzungen nicht vorliegen. Ebenfalls sind Mittel von einem Dritten Aktenzeichen: K 16 – TH 25234 Auskunft § 4 GVFG, Bundesministerium für Verkehr, zu beachten.**

Verwaltungsgerichte verschaffen hier zu Unrecht der Gemeinde einen finanziellen Vorteil. Hier muss grundsätzlich über die Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte nachgedacht werden. Zu diesem haben die Städte- und Gemeindebünde in einem erheblichen Maße beigetragen. Dieses Verhalten ändert das Wertesystem in der Bundesrepublik Deutschland. Der Wille des Bundesgesetzgebers ist hier eindeutig, er will nicht jede beliebige Verkehrsanlage in den Gemeinden fördern und der endgültig zu tragende Aufwand der Gemeinde liegt bei 50% für den „innerörtlichen Durchgangsverkehr“. Soweit zu einer gerechten Staffelung, diese ist nicht mehr gegeben und nur noch Blendwerk. Sie wird aufrechterhalten, um zwischen Bund, Land und den Kommunen die Zuwendungshöhe abzugrenzen, aber nicht um den Bürger letztlich zu dienen. Sie hat eine reine Alibifunktion und dient zur Beruhigung des Gewissens. Auch dieses ist falsch.

### **Konfliktpunkt Abschnittsbildung**

Zum Urteil des Verwaltungsgerichtes Gießen. Mit Urteil vom 22. September 2015, Aktenzeichen 2 K 1314/14.GI, wird folgender Sachverhalt festgeschrieben. Auf Blatt 12 der Urteilsbegründung führt Dr. Krekel aus:

*„Die von der Beklagten vorgenommene Abschnittsbildung ist nach Überzeugung des Gerichts ebenfalls nicht zu beanstanden. Grundsätzlich ist es Sache der Beklagten, zu entscheiden, ob sie bei einer einheitlichen Maßnahme Abschnitte bildet und wo die entsprechenden Abschnitte beginnen und enden, sofern es hierfür sachliche Kriterien gibt.“*

Bei der Abschnittsbildung sind die Abschnitte nach örtlich erkennbaren Merkmalen ausschließlich oder nach rechtlichen Gesichtspunkten zu bilden. Dieser Sachverhalt hat seinen Niederschlag im § 11 Abs. 3, des Gesetzes über kommunale Abgaben (KAG) gefunden. In den Urteilen sollten die entsprechenden Gesetze ihren Niederschlag finden. Dieses ist hier nicht der Fall. Die Wortschöpfung „sachliche Kriterien“ greift also nicht. Auch dem Vertreter des Hess. Städte- und Gemeindebundes war dies bekannt. Zumal der §11 Abs. 3 auf Betreiben der Städte- und Gemeindebünde in die Gesetze der Bundesländer eingefügt wurde. Gerade die Vermeidung von Willkür ist aber der Grund dafür, dass die Rechtsprechung und nunmehr auch der Wortlaut von § 11 Abs. 3 KAG eine entweder topographische markante Abgrenzung verlangt oder eine rechtliche Abgrenzung. An beiden fehlt es hier. Da der Verwaltungsrichter eindeutig von der Rechtsnorm abgewichen ist, hätte dieser die Abweichung von der Rechtsnorm begründen müssen. Der Gesetzestext lässt eine Abweichung nach „sachlichen Kriterien“ (alt/neu) nicht zu. Die Begründung nach „sachlichen Kriterien“ führt zur Willkür. Ebenfalls ist die „örtliche Zäsur“, bei der Verfahrensablehnung Schöck, bezüglich der Vorausleistungsbescheide, durch den Hess.VGH, nicht rechtens.

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 unververtretbare 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.

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. Die einheitliche Maßnahme der Abschnittsbildungen wird in dem Urteil des Verwaltungsgerichtes Gießen, Aktenzeichen 2 K 1314/14.GI festgestellt.

Wenn ich „sachliche Kriterien“ zum Maßstab bei den Straßenausbaumaßnahmen annehme, dürfen auch Sackgassen nicht mehr in die Verrechnungsmasse einfließen. Auch dort finden vielfach keine Baumaßnahmen statt, kommen aber auf Grund ihrer Abhängigkeit zu dem davor liegenden Straßenzug mit in die Verrechnungsmasse. So ließe sich die Aufzählung der Ungerechtigkeiten noch weiter fortführen. Allein schon aus diesem Grund gehören der § 11 und 11a aus dem Hess. KAG ersatzlos gestrichen.

### **Konfliktpunkt Verjährungsfristen in Verbindung mit Abschnittsbildungen**

Schließlich sind die Beitragsansprüche verjährt. Nach § 4 Abs. 1 Nr. 4 b KAG gelten die Vorschriften der Abgabenordnung entsprechend. Danach tritt Festsetzungsverjährung für eine Abgabenschuld 4 Jahre nach Entstehung des Abgabentatbestandes ein. Bezogen auf Straßenbeiträge ist an den Fertigstellungszeitpunkt der Verkehrsanlage anzuknüpfen.

Der Grund, warum die Beklagte hiervon abgewichen ist, liegt auf der Hand: Da die Schlussrechnung für den 2. Bauabschnitt vom 16.12.2013 datierte, der 1. Bauabschnitt

bereits am 24.08.2012 fertiggestellt wurde, konnte eine Umlegung der Kosten auf die Anlieger, nur „gerettet“ werden, wenn man die drei Bauabschnitte im Nachhinein zu einem einzigen Vorhaben verschmilzt. Denn der 3. Bauabschnitt wurde erst am 13.07.2015 schlussabgerechnet. Es ist nicht angängig, mit einem derartigen Trick aus der Fertigstellung des 3. Bauabschnitts eine Fertigstellung der Gesamtmaßnahme zu zaubern. Wollte man dieses Verfahren billigen, bedeutete dies nichts anderes, als die Einführung der Willkür in das Verwaltungshandeln einer Kommune. Aus dem Urbescheid der Zuwendung ergeben sich die Stichtage für jeden einzelnen Zuwendungsbescheid, jeweils der 31.12.12/13 und 14. Die Stichtage sind in Übereinstimmung mit den jeweiligen Bauzeitpunkten.

Zur Verjährungsfrage muss einmal auf die Tatbestandsmerkmale der Abschnittsbildung zurückgegriffen werden. Diese ergeben sich aus dem Hess.KAG. Um Willkür zu vermeiden, an örtlich erkennbaren Merkmalen oder rechtlichen Gesichtspunkten. Flurstücksgrenzen sind eben nicht örtlich erkennbar. Der Gleichheitsgrundsatz, nach dem für alle Abschnitte ein einheitliches Abrechnungsmodell vorliegen muss, ergibt sich nicht aus dem Hess.KAG, sondern ist aus dem Grundgesetz abzuleiten. Jedenfalls hat die Gemeindevertretung Lohra, am 03.11.2011, mit dem Beschluss der Vorlage 48/2011, eine Abschnittsbildung vollzogen. Es liegt ein rechtsgültiger Abschnittsbeschluss zu den einzelnen Bauabschnitten vor. Diese sind einzeln und nicht in der Gesamtheit abzurechnen.

Bei der Akteneinsicht wurde der Kläger in seinen Grundrechten beschnitten. Eine Akteneinsicht bestand lediglich eine Einsichtnahme für den 2. BA. Eine Gesamtbaumaßnahme hätte bedeutet, dass auch Akteneinsicht für den 1. und 3. BA bestand. Dieses ist jedoch nicht der Fall. Mit Schreiben vom 17. Februar 2014 teilt Bürgermeister Gaul dem Kläger mit:

*„Da der künftige Buswendplatz im dritten Bauabschnitt liegt, Sind Sie als Anlieger und Verfahrensbeteiligter des zweiten Bauabschnittes insoweit nicht beschwert, so dass sich hierzu eine Stellungnahme erübrigt“.*

**Beweis:** Schreiben vom 17.02.2014

Mit dem Schreiben wird zum Ausdruck gebracht, dass eine Akteneinsicht für den 1. und 3. Bauabschnitt nicht besteht. Der Kläger wurde und ist bei einer Gesamtbaumaßnahme in seinen Grundrechten beschnitten. Deutlich wird dieses bei den Vorausleistungsbescheiden und Endgültigen Bescheiden.

Den Beweis, dass nie an einer Verschmelzung zu einem Bauabschnitt gedacht wurde, zeigt die Einladung zur Anliegerversammlung von Dienstag, den 20. November 2012. Es waren nur die Anlieger des 2. BA am 05. Dezember 2012 ab 19.00 Uhr ins Bürgerhaus Lohra /Gruppenraum geladen. Als ein Teilnehmer des 3. BA erschien, wurde er von Bürgermeister Gaul aus dem Verhandlungssaal gebeten oder sprichwörtlich hinausgeworfen.

**Beweis:** Einladung zur Anliegerversammlung 2. Bauabschnitt



Es folgte ein zweites Schreiben am 11. Juni 2013 bezüglich eines Beweissicherungsverfahrens. Die Anliegerinformation galt auch hier nur für den grundhaften Gehwegausbau L 3048 Lohra, 2. Bauabschnitt 2013.

**Beweis:** Anliegerinformation 2. Bauabschnitt 2013

Der Vorausleistungsbescheid vom 12. November 2013 trägt den folgenden Text:

*„Vorausleistungsbescheid auf die spätere Heranziehung zu Straßenbeiträgen gemäß § 11 Hess.KAG (Vorausleistung gem. § 11 (10) Hess.KAG) für den um- und Ausbau der Nebenanlagen der Erschließungsanlage „L 3048“, 2. Bauabschnitt, „Gladenbacher Straße“ (Ab „Roseggerstraße“ bis „In der Pitz“) der Gemeinde Lohra, Ortsteil Lohra.*

Eindeutig ist hier Bezug genommen auf den 2. Bauabschnitt.

Dass eine einheitliche Abrechnung für die gesamte Verkehrsanlage nicht vorgesehen war, zeigt der § 11 Abs. 10 auf. Vorausleistungen können unabhängig vom Baufortschritt und von der Absehbarkeit der Fertigstellung bis zur Höhe des voraussichtlichen endgültigen Beitrags ab Beginn der beitragsfähigen Maßnahme erhoben werden. Die Vorausleistung ist auf die endgültige Beitragsschuld anzurechnen, auch wenn die Vorausleistende oder der Vorausleistende nicht beitragspflichtig ist. Dies gilt auch, wenn eine überschüssige Vorausleistung zu erstatten ist. Die Satzung kann Bestimmungen über die Ablösung des Beitrags im Ganzen vor Entstehen der Beitragspflicht treffen. Die Vorausleistungsbescheide hätten sich über die gesamte Verkehrsanlage erstrecken müssen und nicht nur über einen Teil. Eindeutig liegt hier eine Abschnittsbildung vor, die auch so zur Endabrechnung kommen muss.

Der Endgültige Bescheid trägt folgenden Text:

*„Endgültiger Bescheid über die Heranziehung zu einmaligen Straßenbeiträgen gemäß § 11 Hess.KAG (Vollheranziehung) für den Um- und Ausbau der Gehwege der Verkehrsanlage „L 3048, OD Lohra“, ab Beginn der Ortslage, ab dem Weg auf Flur 5, Flurstück 482, bis zum Ende des Ausbaubereichs bei der Einbahnstraße, Flurstück 82/6, der Gemeinde Lohra, Ortsteil Lohra“*

Der Endgültige Bescheid bezeichnet hier eine ganz andere Örtlichkeit und ist mit anderen Kosten belastet. Eine Anhörung oder Stellungnahme zu der gesamten Örtlichkeit wurde verweigert. Dem Recht wird an dieser Stelle nicht genüge getan. Es liegt eine Grundrechtsverletzung von einem erheblichen Ausmaß vor. Der Kläger ist in seinen Grundrechten verletzt.

### **Bebauungsplan, Sondernutzungsflächen, innerörtlicher Durchgangsverkehr statt Ziel- und Quellverkehr**

Um noch einmal auf den Buswendeplatz, oder die Sondernutzungsfläche „Neue Mitte“ zurückzukommen. Das Hessische Straßengesetz wurde rechtsfehlerhaft angepasst. Auskunft hierüber gibt der Bebauungsplan „**An der Bahn**“. Vorausgegangen ist hier eine Bauleitplanung. Dort gaben staatliche, halbstaatliche und private Stellen nach dem Baugesetzbuch eine schriftliche Anhörung ab. Mit dem Beteiligungsverfahren sollen dessen Interessen gewahrt werden. Die Bauleitplanung hat allen Gemeindevorstandsmitgliedern vorgelegen und ist von der Gemeindevertretung beschlossen wurde. Einzelne Ausführungen hierzu sind unbekannt. Aber der Bebauungsplan ist das Ergebnis der Bauleitplanung und dieser ist bekannt. Unter Planzeichen sind die Verkehrsflächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB angegeben. Die Straßenbegrenzung stellt eine grüne Linie dar, die Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung von der Straßenführung abgrenzt. Die Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung sind also nicht Bestandteil der Verkehrsanlage 3048, OD Lohra. Hier handelt es sich um den späteren Busbahnhof „Neue Mitte“. Mit dieser Aussage hat das Land Hessen die Widmung der Verkehrsanlage L 3048, einschließlich der Verkehrsbedeutung vorgenommen. Das Land Hessen ist Eigentümer der gesamten Verkehrsanlage, einschließlich der Gehweganlage. Die Widmung einer Verkehrsanlage ist untrennbar an die Eigentümerschaft gebunden. Sinn ist, dass das Land nicht für spätere Straßenbaulasten des Busbahnhofes aufkommen muss. Eine Widmung einer Verkehrsanlage kann nur der Eigentümer vornehmen und damit auch die Verkehrsbedeutung bestimmen. Hier wird untrennbar auf die gesamte Verkehrsanlage der L 3048 Bezug genommen einschließlich der Gehweganlage.

**In dem Bebauungsplan an der Bahn ist festgesetzt, dass die Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung nicht Bestandteil der Verkehrsanlage L 3048 sind. Damit liegt kein Ziel- und Quellverkehr vor.**

Liegen kein Ziel und Quellverkehr vor, entsteht ein innerörtlicher Durchgangsverkehr. Eine Vielzahl von Lohras Gehweganlagen laufen auf die Verkehrsanlage der L 3048 und deren Gehweganlage auf. Um es mit aller Deutlichkeit zu sagen, nur hierrüber ist letztlich der Busbahnhof zu erreichen. Der vom Hessischen VGH geforderte Sonderfall ist gegeben, auf den Gehweganlagen findet ein reiner innerörtlicher Durchgangsverkehr zu dem Busbahnhof statt, welcher den Anliegerverkehr bei weitem übertrifft. Die Widmung Busbahnhof erfolgte auf Gemeindeebene.

### **Überlastete Justiz – Ortsverwechslung – falsche und unvollständige Bauabrechnungen**

In dem Urteil 2 K 209/21.GI ist eine Ortsverwechslung gegeben und führt zu einem falschen Ergebnis. Das Sackende Bahnhofstraße zweigt nicht von der Marburger Straße ab. Es ist der natürliche Verlauf der Bahnhofstraße. Die Bahnhofstraße beginnt 200 Meter früher an der

Einmündung Lindenstraße. An dieser Stelle geht die Marburger Straße in die Bahnhofstraße über. Die getroffene Aussage zeigt wohl die Überforderung des Verwaltungsrichters. Somit werden die Grundstücke nicht in die Verrechnungsmasse mit einbezogen, obwohl ein Städtebaulicher Vertrag vorliegt.

Wegen der komplexen Sachlage, die Leerrohrverlegung für Lichtwellenleiter, Ziel- und Quellverkehr, Abschnittsbildung und herausgelassene Flächen aus der Verrechnungsmasse, wurde bereits in dem Verfahren Schöck eine Kammer angeregt. Der Beschluss lautet: „Der Rechtsstreit wird nach § 6 Abs. 1 VwGO dem Einzelrichter zur Entscheidung übertragen, Aktenzeichen 2 K 1314/14 GI. Einzelrichter ist der Berichterstatter“ In dem Verfahren 2 K 209/21.GI wurde eine Kammer ebenfalls abgelehnt. Um alle Punkte zu erörtern wurde die Verhandlungszeit zu kurz angesetzt. In dieser Situation brachte sich der Vorsitzende Richter wohl selbst. Dem rechtlichen Gehör wurde nicht Rechnung getragen.

Neben Zuwendungsantrag und Zuwendungsbescheid wurden die Rechnungen zur Prüfung angefordert. In dem Urteil 2 K 209/21. GI sind die Berechnungen zu den Leerrohren einfach falsch. Insgesamt waren 3 verschiedene Baufirmen tätig. Es handelte sich um die Firma Geissler, Jakob & Weigel sowie Hinterlang. Die Firma Hinterlang fehlt bei der Aufstellung, was zu einer Verminderung von über 200 Meter, bei Befüllung und Pflasterung führt. Bei dem Sachverhalt geht es nicht nur um dem reinen Kabelgraben, sondern auch um die Baustelleneinrichtung und Räumung, Verkehrsregelung- und Sicherung. Hierunter fallen auch teure Gehwegbrücken, die nur auf Grund der Tiefe von 1,10 Meter bei der Kabelverlegung benötigt wurden. Über dem Kabelgraben fehlt noch die Verfüllung bis zum Pflasteraufbau. In der Verhandlung am 10.11.2021 wurden durch Uz. die Berechnungen bei einer gemeinsamen Baudurchführung von Hessen Mobil übergeben. Anhand der dortigen Skizze waren die Bauteile ersichtlich die für die Leerrohrverlegung herausgenommen werden mussten. Kosten über den Aushub fehlen gänzlich. Hierüber geben die zahlreichen Fotoaufnahmen bei der Leerrohrverlegung Aufschluss. Angefallen sind im 3. Bauabschnitt Asphaltarbeiten mit Asphalt-Tragschicht und -Deckschicht. Nichts dazu ist in dem Urteil zu finden. Wenn ich schon als Vorsitzender Richter eine Berechnung vornehme sollten diese auch der Richtigkeit entsprechen. Der im Urteil herausgerechnete Preis für Verfüllung und Pflasterung beträgt damit zusammengerechnet 10.217,98 Euro. Mit Umsatzsteuer 12.159,39 Euro. Dieser Betrag steht in einem krassen Missverhältnis zu der Beschlussvorlage 48/2011 mit 135.000,00 Euro. Außerdem wurden hier keine Ausführungen und Aussagen über eine Zuwendung getroffen. Diese liegen gänzlich im Dunkeln. Die Kommune hat hier eine Garantenstellung gegenüber den Beitragspflichtigen und somit eine Bringschuld. Der Beitragspflichtige ist hierüber zu informieren.

## Zweifel an der Rechtsprechung

Erste Zweifel an der bisherigen Rechtsprechung zu den Straßenausbaubeiträgen tauchten auf, als am 24.05.2012, die Anlieger der Kreisstraße 49 (**K 50, K 49 falsche Ortsangabe**), Ortsdurchfahrt Seelbach, eine Postwurfsendung über die geänderten Anliegerbeiträge bekamen. Darin wurde Bezug genommen auf einen Artikel in der HSGZ 1983, Seite 295 folgend, dass man gemäß der Rechtsprechung des Hessischen Verwaltungsgerichtshof gezwungen sei die Anliegerbeiträge auf 75% aufzustocken. Wobei hier schon die Rechtmäßigkeit der Maßnahme angezweifelt werden kann.

Bei dem Adressaten handelt es sich um einen unbestimmten Personenkreis, der von einem Verwaltungsakt informiert werden sollte. Die Zustellung, ob dieser mit der Postwurfsendung erreicht wurde, ist mehr oder weniger ein Glücksfall. Bei den Anliegern handelt es sich aber um einen genau definierten Personenkreis, der persönlich von dem Verwaltungsakt in Kenntnis zu setzen ist. Eine Rechtsbehelfsbelehrung fehlt.

Inhaltlich ist die getroffene Aussage falsch. Es wurden Mittel aus dem GVFG verwendet. Wobei als Rechtsgrundlage die HSGZ 1983, Seite 295 folgend, aufgeführt wird. Ein Beitragspflichtiger wird angeführte Rechtsgrundlage nicht finden, da die Zeitung nur den Kommunen zugänglich ist. Rechtswidrig dagegen ist das Verhalten der Kommune. Sie verändert den Zweck der Zuwendungsmittel aus dem GVFG, welche auf Grund eines innerörtlichen Durchgangsverkehrs vom Bund, über das Land, erlangt wurden. Zweck der Förderung ist nicht Anliegerverkehr. Die Mittel also, mit dem das Land als Eigentümer der Verkehrsanlage, mit seinem Anteil zur Differenzierung eines innerörtlichen Durchgangsverkehrs beiträgt. Das geht aus der Petition Listmann hervor. Aus Gleichheitsgründen erhält jede Kommune eine Zuwendung von 50%. Wobei es gleich ist, ob bei der Kommune eine Straßenbeitragsatzung besteht oder nicht.

## Fazit

Das Land Hessen erhält als Eigentümer von Verkehrsanlagen (Landstraßen), Finanzierungsmittel vom Bund über das GVFG. Mit dem GVFG will der Bundesgesetzgeber nicht jede beliebige Straße in den Gemeinden finanzieren. Dieses hat er in § 2 seiner Förderrichtlinien zum Ausdruck gebracht. Nach § 2 (1) 1.a) GVFG können die Länder Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern bei **verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsanlagen**. Der Regelsatz beträgt 50%, auf innerörtliche Verkehrsanlagen, einschließlich der Gehweganlage, mit dem das Land seinen Eigentumsanteil bei der Differenzierung der vorteilsgerechten Bemessung zu leisten hat. Die anderen 50% trägt der Beitragspflichtige. Diese Differenzierung dient der vorteilsgerechten Bemessung des mit dem Beitrag abzugeltenden Vorteils der Anlieger, die er durch diese Anlage erhält, im Verhältnis zum Vorteil der Allgemeinheit.

Seiner Führsorgepflicht und Garantenstellung gegenüber den Beitragspflichtigen und Anliegern kommt das Land Hessen nicht nach, indem durch das Hessische Straßengesetz die vorteilsgerechte Bemessung abgeschmolzen wird, die Kommunen begünstigt werden und der Beitragspflichtige ein Mehr von 25% an der Verkehrsanlage zu tragen hat, indem die Verkehrsbedeutung mit Trennung der Verkehrsanlage in Teileinrichtung Gehweg und Fahrbahn vorgenommen wird. Bleibt diese Abschmelzung weiterhin bestehen, sind die Antragsvoraussetzungen gegenüber dem Bund falsch. Nach wie vor ist das Land Eigentümer der Verkehrsanlage, obwohl die Straßenbaulast den Kommunen übertragen wurde. Eine Widmung der Verkehrsanlage nimmt das Land Hessen vor. Die Straßenwidmung ist ein Verwaltungsakt, der über die Netzknotenpunkte erfolgt. Am Ende der Widmung durch das Land Hessen befindet sich die Rechtsbelehrung.

*„Gegen die vorstehend genannte Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Wilhelmstraße 10, 65185 Wiesbaden, schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen. Der Widerspruch muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Er sollte einen bestimmten Antrag und eine Begründung enthalten.“*

Nach § 4 Abs. 3 Hess. Straßengesetz ist

*„Die Widmung der Landesstraßen und der Kreisstraßen ist im Staatsanzeiger für das Land Hessen, die der übrigen Straßen in ortsüblicher Weise öffentlich bekannt zu machen. Im Falle des § 2 Abs. 1 Satz 2 erfolgt die Bekanntmachung der Verkehrsübergabe durch den Träger der Straßenbaulast.“*

Durch die Nichtführung eines Straßenverzeichnisses durch die Kommune, welches sich auch auf die Gehwegenanlagen der klassifizierten Straßen beziehen müsste, wird die Klagemöglichkeit im Vorfeld genommen. Die Kommunen haben nie Straßenverzeichnisse auf Grund der Verkehrsbedeutung erstellt und veröffentlicht. Es ist dem Recht nicht genüge getan. Durch die Übertragung der Straßenbaulast an die Kommune entsteht an klassifizierten Straßen, auf Grund der Verkehrsbedeutung, die Widmung Anliegerverkehr. Dieser Sachverhalt wird durch die Abschnittsbildungen zementiert. Eine Zuwendung von Bund, über das Land, steht der Kommune bei Anliegerverkehr nicht mehr zu. Träger der Straßenbaulast ist laut Hessischen Straßengesetz die Kommune. Das Grundrecht auf Klage wird hierdurch genommen.

Das Land Hessen hat nur dann einen Rechtsanspruch auf Bundesmittel, wenn ein innerörtlicher Durchgangsverkehr vorliegt. Das geht aus dem Beschluss 4 B 49.02 des Bundesverwaltungsgerichts hervor.

Die Begriffe „**dienen**“ und „**zu dienen bestimmt**“ stehen **gleichberechtigt** nebeneinander. Nur wenn das Land Hessen auf Gehwegenanlagen an klassifizierten Straßen ein „zu dienen bestimmt“ annimmt stehen Bundesmittel für einen innerörtlichen Durchgangsverkehr zur

Verfügung. Andernfalls wäre die Erlangung und Verwendung von Bundesmittel rechtswidrig. Das Land muss sich hier den Vorwurf des Betruges gefallen lassen.

Bei einem Abschmelzen der Differenzierung von 50%, welche das Land Hessen, auf Grund der vorteilsgerechten Bemessung zu tragen hat, entsteht nur noch Anliegerverkehr auf den Gehwegen an klassifizierten Straßen. Für Anliegerverkehr stehen keine Bundesmittel bereit. Die Kommunen müssten die 25% aus eigener Tasche bezahlen, obwohl das Land Hessen Eigentümer der Gehwegenanlagen ist. Die Zuwendung des Landes Hessen, an die Kommune, beruht ausschließlich auf dem Eigentümeranteil des Landes und ist damit untrennbar an überörtlichen und innerörtlichen Durchgangsverkehr gebunden. Eine Absenkung auf Anliegerverkehr führt unweigerlich zum Verlust der Zuwendung.

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 20/8771 gut geeignet.

Mit freundlichen Grüßen



Gerhard Höfler



Holger Helmerich

Über der Welsebach 12

37247 Großalmerode

Sprecher der BI Trubenhausen

E-Mail: [hmhelmerich@gmx.de](mailto: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 wiederkehrenden 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 Ermessens Fehlgebrauch 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 m<sup>2</sup> großes Grundstück, welches mit Faktor 1.25 berechnet und einem 20% Gewerbezuschlag belastet wird, hinzukommen zwei Grundstücke von jeweils ca. 1000 m<sup>2</sup>, 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 m<sup>2</sup> 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 Trubenhäusern 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 ausgebauten Straße, die nun abgerechnet werden soll, galt schon in 2007 als nicht fertig gestellt sowie als verschlissen und sollte nach der Erschließungsbeitragsatzung 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 Trubenhäuser“**

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 fünfstelligen Beitragsforderungen schon zu dieser Zeit in Gemeinden deutlich geworden waren. Von 42 Gemeinden, die eine wiederkehrende Straßenbeitragsatzung 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 Straßenausbaaufwand 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 Bundesverfassungsurteil 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



**Willi Heß**Im Vogelsang 27  
35452 HEUCHELHEIMTel.: 0641 / 61679  
E-Mail: KzbWilli@t-online.deAn den  
Innenausschuss des Hessischen Landtags  
Schlossplatz 1 – 365183 WIESBADEN**Bezug: Gesetzentwurf Fraktion DIE LINKE**  
**„Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen“**  
**Drucksache: 20/8771 vom 05.07.2022****Betreff: Schriftliche Anhörung** gemäß Aufforderungsschreiben des Vorsitzenden des  
Innenausschusses vom 20.09.2022

## Stellungnahme

12. November 2022

### Inhaltliche Stichworte:

*Kurzvita, Vorbemerkung, Grundlage und Realität, Bemerkung zu Kommunen, Situation der Beitrags-Kommunen, Analyse, Unwissen, Hessischer Rechnungshof, Verwaltungs-Auswüchse, Hessische Flickversuche, kommunale Folgerungen, Zusammenfassung, Empfehlung, Appell, Fazit.*

### > Kurzvita:

79 Jahre alt, Beruf: Maschinenbaumeister, Arbeits- u. Betriebswirtschaft, Projektmanagement, einige Jahre Gemeindevertreter, Erfahrungen mit den Straßenbeiträgen und anderen kommunalen Gegebenheiten.

### > Vorbemerkung:

Strabs = Kurzwort für Straßenbeiträge(Satzungen).

Auf Stellungnahmen zu den diversen Paragraphen aus HGO, KAG, u. ä., für Straßenbeiträge verzichte ich, die kennen die Gesetzesexperten besser. Ich beschränke mich darauf, die negativen Folgen der immer noch vorhandenen bürgerfeindlichen und Kommunalfinancen belastende Straßenbeitrags-Satzungen darzustellen und einen machbaren Lösungsweg aufzeigen.

### > 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 zu Wilhelms Zeiten 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 logisch, dass nur diese Besitzer kommunale Straßen mitbezahlten. Da war auch der sogenannte „geldwerte Vorteil“ für die Anliegergrundstücke noch verständlich.**--> Heute ist die generelle Situation und die Straßennutzung doch total anders und gar nicht mehr vergleichbar ! <--**

Bisher hat man den Eindruck, dass diese heutige Lage der Hessischen Landesregierung immer noch nicht aufgefallen ist. Und falls doch, sind ausweichende Hinweise auf eine aktuelle Finanzlücke bei den Kommunen oder beim Land, die die Strabs-Abschaffung angeblich nicht ermöglichen; leider nur bequeme Ausreden.

**Wenn andere Bundesländer, die von Hessen finanziell gestützt werden, ihre Strabs landesweit abschaffen konnten, dann läuft hier in Hessen einiges falsch !!!**

Leidtragende dieser „Strabs-Verteidigungshaltung“ sind zuerst die Kommunen, denen man mit der „freiwilligen“ Strabs-Erhebung den „Schwarzen Peter“ zugeschoben hat und ihnen damit einen Freibrief für die weitere Abzocke der jeweiligen Anlieger gegeben hat. Garniert noch mit der neuen, angeblich gerechteren Missgeburt „Wiederkehrende Strabs“ als Alternative.

Dieses „Verwaltungsmonster“ WK-Strabs ist ein typisches Beispiel für die Erkenntnis:

**„Ein politischer Kompromiss verhindert nicht nur die richtige Lösung eines Problems, sondern schafft dafür fast immer ein neues, noch teureres Problem !“**

**| Zwischenfazit:**

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

**> Vorbemerkung zu den Kommunen:**

**Allen hessischen Kommunen, die die Strabs nie hatten oder in den letzten Jahren abgeschafft, haben, kann man nur mit Hochachtung gratulieren.**

Sie haben ihrer Bevölkerung viele Sorgen genommen, ihrer Verwaltung viel Ärger erspart, viel Kosten und Aufwand vermieden durch den Wegfall komplizierter Strabs-Berechnungen, Beitragseinzug und sachlich fragwürdigen Rechtsstreitigkeiten.

Zwischeninfo für den Landtag:

Zu den rechtlichen Auseinandersetzungen wegen den Strabs, ist allen Landtagsmitgliedern hoffentlich bekannt, dass zuvorderst der Hessische Städte- und Gemeindebund, ein

**„Hilfsverein der Kommunen gegen ihre eigene Bevölkerung“ ist !**

Die angeblich neutralen HSGB-Bürgervorträge zu der Strabs-Problematik sind so einseitig pro Strabs, egal welche Art, dass es schon peinlich wirkt. Diese Einseitigkeit, zum Beispiel, bei der Rechtsvertretung, ist in der HSGB-Satzung klar nachlesbar.

**> 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 finanziellen 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 können die Satzung nicht so genau kennen. Bei uns weiß das nur der Bürgermeister.)
- **Falschaussagen und auch Unkenntnis des Bürgermeisters,**  
(Die Strabs-Abschaffung spart kaum Verwaltungskosten, bedingt höhere Grundsteuer B.)

- Bedenken der Finanzverwaltung vor großem Einnahmeverlust,  
(Wir brauchen die Beiträge, das Geld fehlt uns. Der Aufwand dafür ist halt so.)
  - Anlieger: Die Gemeinde interessiert sich für unsere Situation doch gar nicht,  
(Jahrelang haben sie nichts gemacht, wir sollen jetzt die Straße neu zahlen, egal wie.)
- Resignation bei den Anliegern: Die da oben machen doch, was sie wollen, u. a.

### **> Bei der Analyse der Strabs-Gemengelage stellt man 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! Manchmal werden Zahlen behauptet, die schon gleich als Utopie erkennbar sind. Zu Fragen nach Belegen, heißt's schon mal, dafür habe die Verwaltung keine Zeit!

Projektrechnungen, also eine vollständige Abrechnung einer Baumaßnahme, werden selbst dem Gemeindevorstand, geschweige denn der -Vertretung gar 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 als Neutraler angibt, dass die Kommune im Jahr 2018 lt. eigener Meldung an die Hessische Statistik xxx.xxx Euro Konzessionen für ihre Straßen eingenommen hat, fallen Gemeindevertreter oft aus allen Wolken. Das habe man ja nicht gewusst, usw.

**Frägt man weiter, warum diese von den Straßen ja selbst verdienten Konzessionseinnahmen nicht zweckgebunden auch für die Straßenunterhaltung eingesetzt werden, anstelle über eine Erhöhung der Grundsteuer B zu diskutieren, ist „Funkstille“ bei den Verantwortlichen.**

- 3) Auch der gerne behauptete komplette Verlust der Beitragseinnahmen der Anlieger bei einer Strabsabschaffung lässt sich einfach widerlegen: **Mögliche Beitragseinnahme minus Konzessionseinnahme minus eingesparter Verwaltungsaufwand = eff. „Fehlbetrag“.** Real „fehlen“ nur etwa 40 - 50 % des angeblichen Fehlbetrags. Bei den im Brustton der Überzeugung beklagten drohenden Verluste lt. den Bürgermeistern, denkt man manchmal:

**Bürgermeister mögen rechnen können,  
aber man muss bei ihnen auch mit Allem rechnen!**

- 4) Eine periodische Straßeninstandhaltung wird oft von den Bürgermeistern behauptet, von der Bevölkerung aber heftig bestritten, mit Hinweis auf die gemeindlichen Buckelpisten und Flickereien auf verschiedenen Straßen. Tatsache ist dann, ein fundiertes Instandhaltungskonzept gibt's gar nicht und die Bauabteilung verlässt sich auf die „Schlagloch-Meldungen“ der Bevölkerung.
- 5) Hervorgerufen werden Flickenteppiche und vorzeitiger Verschleiß der Straßen durch schlecht verschlossene Aufbrüche durch die Versorgungsbetriebe, die Kommune selbst, usw

**Warum ?: Mangelhafte bzw. gar keine fachliche Überwachung seitens der kommunalen Bauabteilungen! An diesem Zustand hat sich in den hessischen Kommunen seit Jahrzehnten nichts geändert !**

**Ein Beleg:** Der **Hessische Rechnungshof beklagte schon 1998 (!)** die schludrige Handhabung bzw. Einhaltung der vereinbarten Konzessionsverträge. (Siehe: *Sechsdreißigste Vergleichende Prüfung „Konzessionsabgaben“ unter rechnungshof-hessen.de*)

Nur zwei Passagen daraus, im schönsten Beamtendeutsch verfasst, sollten den Landtag und alle Kommunalverwaltungen mal aufwecken und heftig zu denken geben. (Zitat):

- a) *Zur Regelung, die Straßen und Gehwege wieder so herzustellen, wie sie vor der Baumaßnahme waren, ist anzumerken, dass der Zustand in aller Regel **nicht wieder** herbeigeführt wird. ... Eine Erstattung für die Wertminderung des öffentlich befestigten Verkehrsraums ... ist durchweg **nicht** vorzufinden!*
- b) *Die Kosten der Folgeschäden können später dank hessischem Kommunalabgabengesetz einfach auf die Anlieger abgewälzt werden.(!) Dazu wartet man lang genug ab und beschließt dann die „grundhafte Straßenerneuerung“. (Ende.)*

Während die juristische Vertragsseite kaum Wünsche offen lässt, wird die Praktik der Bauarbeiten meist mit dem dehnbaren Begriff „fachgerechter Verfüllung“ nach VOB oder sonstigen Richtlinien-Nennungen, mehr pauschal behandelt.

Und so sehen die Straßen in den Kommunen auch aus.

**Dieser eklatante Nachteil für die Kommune ist kaum bekannt.**

***Neben der realen „Nichtüberwachung“ der Straßenaufbrüche der Konzessionsnehmer fallen die schlecht verhandelten Verträge mit den Versorgern bezüglich Vorgehen und Verpflichtungen bei Straßenaufbrüchen sehr negativ auf.***

***Obwohl dies bei allen Straßen gilt, egal ob klassifiziert (B, L oder K) oder Ortsstraße, scheinen Hilfen für bessere Verträge der Kommunen, das Land nicht zu interessieren.***

- 6) Die Anlieger werden mit **teils mit 5-stelligen Beitragsforderungen** konfrontiert, die bei manchen, oft älteren Mitmenschen den Ruin bedeuten können. Die mögliche Aufteilung auf 20 Jahresraten „erfreuen“ bestimmte die späteren Erben. Vor allem belastet der fehlende Beitrag die Gemeindekasse, die diese Fehlbeträge ja vorfinanzieren muss. Weiter verursachen sie zusätzlichen Verwaltungsaufwand, mindestens im Finanzbereich. **Irgendwelche Landeskredite als Ausgleich sind nicht mehr als ein weiterer „Flickschuster-Rettungsversuch“, der vom Land selbst verursachten Auswüchse der Straßenbeitragsregelungen.**
- 7) Ein paar sehr fragwürdige Punkte der Einmal-Strabs-Satzung sind hier noch zu beleuchten.
  - a) Die Angaben von 25, 50 oder 75% Gemeindeanteil je nach Straßenart sind, auch wenn manche Kommunen andere Sätze gewählt haben, völlig aus der Luft gegriffen. Die üble Folge für die Anlieger ist, dass damit die allgemeine, öffentliche Straßenabnutzung rechtlich angeblich komplett abgegolten sei. **Ob das der jeweiligen örtlichen Realität entspricht, interessiert weder die Kommune, noch ein Verwaltungsgericht.** Letzteres prüft und entscheidet nur, ob die Regelung verfassungsrechtlich in Ordnung ist oder nicht. **Die realen Folgen dieser willkürlichen Bestimmungen müssen dann die Anlieger ausbaden.**
  - b) Ähnlich verhält es sich bei der Veranlagungsfläche und den diversen Nutzungsfaktoren. Sie sollen eine möglichst „gerechte Kostenverteilung“ auf die unterschiedlichen Anliegersituationen herbeiführen. Dass diese Kompliziertheit zu etlichen Fehlern in der Kostenzuordnung führt und viel Aufwand erfordert, ist gar nicht selten.
  - c) Ein weiterer Streitpunkt ist die weltfremde Behandlung der sogenannten Eck-Grundstücke. Da wird eine „2/3 Zahlungsvergünstigung“ (??) von der **gleichen Art** der anliegenden Straßen abhängig gemacht, obwohl die Anschlussmöglichkeit des Grundstücks an zwei Straßen mit der Straßen-Art gar nichts zu tun hat, falls sie geländemäßig real möglich ist. **Wo bleibt da die Gleichbehandlung laut Grundgesetz?**

Dazu und zu dem berüchtigten „**geldwerten Vorteil**“, den ein Grundstück „automatisch“ durch die Straßenerneuerung hätte, möchte ich hier zwei fragwürdige, weil weltfremd, verwaltungsgerichtliche Ansichten zum Besten geben:

*„Der durch den Straßenausbaubeitrag ausgeglichene Sondervorteil des Grundstückseigentümers besteht in der rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeit der Zufahrt oder des Zugangs zu einer öffentlichen Verkehrsanlage.“*

*Und das sächsische OVG hatte 2018 befunden: „Sofern ein Grundstück wegen eines vom Grundstückseigentümer selbst errichteten Hindernisses (Gebäude, Zaun, Mauer) nicht betreten werden kann, liegt ein beitragsrechtlicher Vorteil vor, solange es ein vernünftig denkender Eigentümer in der Hand hat, das Hindernis unter zumutbarem Aufwand zu beseitigen!“*

Merke: Vernünftiges Denken von Verwaltung oder Regierung ist hier nicht gefordert.

*Abgesehen davon, dass bisher kein Gericht den Betrag eines „geldwerten Vorteils“ beziffern konnte, wird nach dem ersten Urteil, das (fiktive) Vorhandensein mit allen möglichen juristischen Spitzfindigkeiten aber bestätigt.*

*Nach dem zweiten Urteil könnte es einem Eckgrundstückbesitzer passieren, dass er an beiden Straßen voll bezahlen müsste, obwohl er an der zweiten Straße nur dann einen Zugang hätte, wenn er sein an dieser Grenze stehendes Haus oder Stützmauer abreißen würde.*

*Solche und manche andere Stilblüten sind Folge der total überflüssigen Straßenbeiträge. Anders gesagt, die Strabs sind ein „Arbeitsbeschaffungsprogramm“ für Anwälte und die Verwaltungsjustiz. Die dafür „verbratenen“ Gelder fehlen natürlich für den Straßenbau.*

- 8) Ein besonderes „Foul“ der Landesregierung gegen die privaten Anlieger ist die Festlegung, dass ein Landeszuschuss für eine Straßenerneuerung nicht den Gesamtaufwand reduziert, sondern zweckgebunden „nur“ den öffentlichen Kommunalanteil !

Wenn dieser bei einer Straßenbaumaßnahme lt. Satzung 50 % sein soll und das Land... Land dafür 20 % des Anteil, = 10 % des Gesamtbetrags, als Zuschuss zahlt, muss die Kommune nur noch 40 % zahlen.

*Das Ergebnis: „Angestiftet“ vom Land und vom Verwaltungsgericht bestätigt (!), verstößt die Kommune gegen ihre eigene Satzung, die 50 % ja explizit vorschreibt. Das erfüllt m. E. den Tatbestand des Betrugs an den Anliegern und gehört daher vor ein Zivilgericht.*

- 9) Für eine Abschaffung der Strabs wird oft lautstark eine lückenlose Gegenfinanzierung von den Bürgermeistern gefordert, zum Beispiel durch Erhöhung der Grundsteuer B.

Dass zwischen Strabs und Grundsteuer absolut kein zwingender Zusammenhang besteht, dazu hatte die Landesregierung selbst schon um 2018 ermittelt, dass Kommunen diesen Steuersatz weit überwiegend aus völlig unterschiedlichen anderen Gründen erhöhen. Selbst die Steuergesetzgebung kennt da keine Abhängigkeit, und die kennt viele.

*Ein typisches Beispiel von Falschinformation der meist ehrenamtlichen Gemeindevertretung und der Öffentlichkeit lieferte aktuell der Bürgermeister der Gemeinde Reiskirchen; Landkreis Gießen, der bei der Vorlage des Haushaltsplanes 2023 für die Erhöhung der Grundsteuer B um 40 Punkte die Abschaffung der Strabs verantwortlich machte.*

*Betrachtet man die Situation genauer, stellt man fest, dass Reiskirchen mind. 272.400 € Straßeneinnahmen (Strom- u. Gaskonzession) erwartet, die für Kabel, - Telekom, u. a., sind da noch nicht dabei, während die 40 Punkte mehr Grundsteuer zusätzlich nur 150.000 € einbringen würden. Wenn andererseits aber gut 800.000 € mehr Personalkosten gegenüber 2022 geplant werden müssen, dann merkt auch der Dümme, dass die Behauptung des Bürgermeisters falsch ist.*



Der wahre Hintergrund ist, dass die Gemeindevertretung 2019 die Strabs-Abschaffung gegen den Willen des Bürgermeisters beschlossen hatte und sich auch nicht von den „Wiederkehrenden“ überzeugen ließ, die der „Nachbar-Bürgermeister“ heftig als das „Ei des Kolumbus“ propagierte. Die damalige Gemeindevertretung hatte gemerkt, was für ein „Trojanische Pferd“ ihnen untergejubelt werden sollte.

In Kenntnis dieser Tatsachen erscheint die Behauptung des Bürgermeisters eher ein „Nachtreten“ gegen die Gemeindevertretung zu sein. Mal sehen, ob diese sich das gefallen lässt.

## > Kommunale Folgerungen:

### 1) Auch wenn´s die Kommunaloberen überhaupt nicht gerne hören:

**Es sind Märchen, dass die**

- **Strabs-Abschaffung zum finanziellen Desaster einer Kommune führt oder die**
- **Kommunen ein EINNAHME-Problem hätten.**

**Richtig ist:**

Alle Kommunen ohne Strabs haben das Gegenteil bewiesen. Keine musste beim Land Sonderzuschüsse wegen der „Strabs-Abschaffungs-Verluste“ fordern.

Tatsache ist aber, die Kommunen haben ein **A U S G A B E - Problem !**

Jeder halbwegs realistisch denkende Mensch kann und wird nicht mehr Geld ausgeben, als er einnimmt ! Warum halten es die kommunalen Entscheider nicht genau so ?

Vorschlag:

Auch wenn´s schwer fällt, die Verabschiedung von einem liebgewordenen „Bürgermeister-Prestige-Objekt“, das angeblich dringend gebraucht wird und eine Korrektur der Prioritäten geplanter Investitionen, reduzieren ein Haushaltsloch schon ganz erheblich, eventuell ganz.

### 2) 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, bezahlt auch“,** umgewandelt in: **„Wiesbaden bestellt, Kommune bezahlt Du !“**

### 3) Also, liebe Bürgermeister: „Sie hocken doch in allen möglichen Gremien (Dienstvers., HSGB, usw.) gemeinsam zusammen. Da müsste es doch möglich sein, endlich mal geschlossen Rückgrat gegenüber Wiesbaden zu zeigen, um die wesentlich bessere Ausstattung des kommunalen Finanzausgleichs zu erreichen. Sie sollten es auch schaffen, dass die überflüssige „Abzweigung“ der Gewerbesteuerabgabe aus Ihrer Kasse beendet wird, 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 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.**

Deshalb sind die bisherigen halbherzigen und ungenügenden „Straßenhilfsprogramme“ und Sonstige in einem einzigen „Infrastrukturtopf“, dem „kommunalen Finanzausgleich“ zu integrieren.

Die mit der bisherigen Verzettelung verschwendeten Steuergelder kann man nur grob schätzen, ein zweistelliger Millionenbetrag dürfte da nicht zu hoch gegriffen sein. Ohne diese jährliche Geldvernichtung könnten einige Straßen mehr saniert werden!

**Das Wiesbadener „Sich-weg-ducken“ vor den kommunalen Problemen muss endlich aufhören !**

### **> Appell und Empfehlung an den Landtag:**

Sehr geehrte Landtagsabgeordnete,

parteilpolitische Rücksichtnahme anstatt sachlicher Entscheidung, ist nie die richtige Lösung. Orientieren Sie sich bitte an der tatsächlichen Notwendigkeit.

Wie fand schon Albert Einstein heraus:

**„Probleme löst man nie mit der Denkweise, mit der sie verursacht wurden“ !**

Machen daher bitte dem ganzen „Straßenbeitrags-Unfug“ und der Belastung der Kommunen und der Bevölkerung ein Ende.

Stimmen Sie dem „Abschaffungsantrag“ der Fraktion „Die Linke“ ausnahmsweise generell zu, auch wenn der Antrag nicht aus Ihrer Partei kam.

Lehnen Sie aber den „separaten Sonderausgleichsfond“ ab, schon weil dieser auch zusätzliche Umsetzungs- und Verwaltungskosten nach sich zieht, die dem Straßenbau nur wieder fehlen würden.

Beschließen Sie stattdessen einen Änderungsantrag, der den ja vorhandenen Topf des kommunalen Finanzausgleichs des Landes um die jährlich 70 Mill. Euro erhöht.

Beauftragen Sie die Landesregierung in einem separaten Antrag, für die Kommunen klare Kriterien für die sachlich besseren Konzessionsbedingungen bei Straßenaufbrüchen vorzugeben und diese dem Landtag zum Beschluss vorzulegen. Darin muss gesetzlich auch bestimmt werden, dass die Kommunen „schlechte“ Konzessionsverträge vorzeitig kündigen dürfen.

**Sorgen Sie mit Ihrer Entscheidung dafür, dass zukünftig das Land Hessen seinen heute notwendigen finanziellen Verpflichtungen an der kommunalen Infrastruktur und der Daseinsvorsorge für die hessische Bevölkerung gerecht wird.**

Freundliche Grüße

*Willi Heß*

Dem Vorsitzenden  
des Innenausschusses  
Schloßplatz 1 – 3

65183 Wiesbaden

Wiesbaden, 14.11.2022

Per E-Mail: [c.lingelbach@ltg.hessen.de](mailto:c.lingelbach@ltg.hessen.de)  
[m.mueller@ltg.hessen.de](mailto:m.mueller@ltg.hessen.de)

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

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Vereinigung liberaler Kommunalpolitiker- Landesverband Hessen- VLK Hessen e.V.  
dankt für die Möglichkeit, zur schriftlichen Stellungnahme zu o.g. Gesetzentwurf:

Als Vereinigung liberaler Kommunalpolitiker nehmen wir die kommunale Selbstverwaltung sehr ernst.  
Deshalb sollen die Kommunen selbst entscheiden, ob sie Straßenbeiträge erheben oder nicht.  
Dies stärkt die kommunale Selbstverwaltung und wird den Örtlichkeiten in der jeweiligen Kommune  
am ehesten gerecht.

Aus unserer Sicht ist daher die geltende Rechtslage, mit dem von der FDP Fraktion eingebrachten Gesetz  
aus dem Jahr 2018, der richtige Weg. Die generelle Abschaffung der Straßenausbaubeiträge halten wir  
nicht für zielführend und können deshalb den o.g. Gesetzentwurf nicht befürworten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
Heinrich Vesper  
Kommunalreferent

Vereinigung liberaler  
Kommunalpolitiker  
Landesverband Hessen

**VLK-Hessen e. V.**  
Adolfsallee 11  
65185 Wiesbaden  
Tel. (06 11) 9 99 06-0  
Fax (06 11) 9 99 06-35  
info@vlk-hessen.de  
www.vlk-hessen.de

**Landesvorsitzender**  
Erster Stadtrat  
Michael Schußler  
Tel. (0 61 06) 6 93-13 45  
Fax (0 61 06) 6 93-33 44  
michael.schuessler@rodgau.de

**Bankverbindung**  
IBAN DE32 5019 0000 0301 3317  
03  
BIC FFVBDEFF

**VLK-Bundesverband**  
Zu den Brodwiesen 63  
34431 Marsberg  
Tel. (0 29 92) 33 14  
Fax (0 32 22) 3 74 56 22  
brendel@vlk-bundesverband.de  
www.vlk-bundesverband.de