

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -		Datum 15.04.2015
Dezernat VI	Amt FB 62	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich

**I N F O R M A T I O N**

**I0112/15**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	28.04.2015	nicht öffentlich
Stadtrat	07.05.2015	öffentlich

Thema: Zeitnahe und rechtssichere Erhebung von Straßenausbaubeiträgen

Der Stadtrat hat am 8. Dezember 2014 mit Beschluss-Nr. 239-008(VI)14 zum Änderungsantrag DS0231/14/17 („Haushaltsplan 2015 – Ertragssicherung im Dezernat VI“) zur DS0231/14 beschlossen:

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt ein Konzept vorzulegen, wie die im Bereich des Dezernates VI anfallenden Einnahmen (zum Beispiel Straßenausbaubeiträge) zeitnah und rechtssicher realisiert werden können. Hierzu zählt gegebenenfalls auch die zeitweise Umsetzung des entsprechenden Personals. Das Konzept soll dem Stadtrat bis zum II. Quartal 2015 vorlegt werden.“

Hierzu wird Folgendes dargestellt:

Seit 2011 wird jährlich (I0078/11, I0096/12, I0318/12, I0061/14) in einer jeweils aktualisierten Offenen lfd. Übersicht über noch nicht endausgebaute Verkehrsanlagen und voraussichtlich realisierbare Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen durch ggf. mögliche Abschnittsbildungen und Kostenspaltungen bzw. bei Abrechnung nach Fertigstellung (im Weiteren „Übersicht“ genannt) informiert.

Die aktuelle Übersicht ist in der Anlage enthalten.

Die Verwaltung geht auf dieser Basis auch schon unabhängig von o.g. Beschluss bei der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zu deren zeitnaher und rechtssicherer Realisierung nach folgendem Konzept und folgenden differenzierten Kategorien und Verfahrensweisen vor:

I. Komplett ausgebaute Verkehrsanlagen

In der o.g. Übersicht sind die Verkehrsanlagen, die komplett ausgebaut wurden und bei denen zur Abrechnung weder eine Abschnittsbildung noch eine Kostenspaltung erforderlich ist, nicht enthalten. Jährlich werden ca. 10 Beitragserhebungsmaßnahmen, die aus komplett ausgebauten Verkehrsanlagen resultieren, zusätzlich zu den Beitragserhebungsmaßnahmen aus o.g. Übersicht durchgeführt.

Für komplett ausgebaute Verkehrsanlagen werden die Beitragserhebungen ohnehin innerhalb der zwingenden Festsetzungsverjährungsfrist von 4 Jahren realisiert. Die Festsetzungsverjährungsfrist beginnt mit dem Ende des Jahres zu laufen, in dem für die komplett ausgebaute Verkehrsanlage die sachliche Beitragspflicht entstanden ist. Die sachliche Beitragspflicht entsteht im Regelfall mit der Beendigung der straßenbaulichen Maßnahmen, d.h. mit dem Eingang der letzten Unternehmerrechnung bei der Stadt.

## II. Ausgebaute Teillängen und/oder Teileinrichtungen von Verkehrsanlagen, bei denen eine Beitragserhebung nach Kostenspaltung und/oder Abschnittsbildung ohne weiteren Ausbau möglich ist

Der Ausbau von Teillängen und/oder Teileinrichtungen einer Verkehrsanlage führt ohne weitere Voraussetzungen nicht zum Entstehen von sachlichen Beitragspflichten. Erst wenn die für eine Kostenspaltung und/oder Abschnittsbildung erforderlichen beitragsrechtlichen Voraussetzungen (wie z.B. Beendigung der straßenbaulichen Maßnahmen in der Teillänge und/oder Teileinrichtung der Verkehrsanlage und Eingang der Unternehmerrechnung) vorliegen und über die Kostenspaltung und/oder Abschnittsbildung ein Beschluss gefasst wurde, entsteht für die ausgebaute Teillänge und/oder Teileinrichtung dieser Verkehrsanlage die sachliche (Teil-)Beitragspflicht.

Mit Entstehen dieser (Teil-)Beitragspflichten beginnt dann auch hier die Festsetzungsverjährung von 4 Jahren zu laufen und innerhalb dieses Zeitraums erfolgt dann insoweit auch die Erhebung der Straßenausbaubeiträge durch die Stadt.

Mit der Änderung des Kommunalabgabengesetzes LSA (KAG LSA) vom 17. Dezember 2014 (GVBl. LSA S. 522) wurde erstmals mit § 13b KAG LSA eine zeitliche Obergrenze für die Erhebung von kommunalen Abgaben geregelt. Nach dieser Regelung ist eine Abgabefestsetzung nicht mehr möglich, wenn nach Eintritt der Vorteilslage über 10 Jahre vergangen sind. Für den Begriff der Vorteilslage ist im Straßenausbaubeitragsrecht auf den von der Rechtsprechung entwickelten Begriff der qualifizierten Inanspruchnahmefähigkeit der Verkehrsanlage, die im Grundsatz jeder sinnvollen und zulässigen Nutzung, nicht nur der baulichen oder gewerblichen Nutzung zugutekommt, abzustellen. Hiernach tritt die Vorteilslage ein, wenn die Verkehrsanlage technisch endgültig fertiggestellt, also insgesamt betriebsfertig ist (so insbesondere Begründung zum Gesetzentwurf zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes Bayern vom 13.1.2014 - DS 17/370, S. 13/14 unter Bezugnahme auf BayVGh, Urteil v. 14.11.2013 – 6 B 12.704; so auch OVG LSA, Urteil v. 4.12.2014 - 4 L 220/13).

Auf komplett ausgebaute Verkehrsanlagen in der Landeshauptstadt Magdeburg hat diese zeitliche Obergrenze von 10 Jahren keine Auswirkung, da hierzu ohnehin die kürzere Festsetzungsverjährungsfrist von 4 Jahren gilt, wie oben erläutert.

Bei einem Ausbau von Teillängen und/oder Teileinrichtungen von Verkehrsanlagen, bei denen eine Kostenspaltung und/oder Abschnittsbildung möglich ist und somit die Möglichkeit der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen gegeben ist, ist davon auszugehen, dass zumindest für die ausbaute Teileinrichtung und/oder die ausgebaute Teillänge eine qualifizierte (Teil-)Inanspruchnahmefähigkeit gegeben ist. Diese führt hier dann zum Eintritt der Vorteilslage für die jeweilige Teileinrichtung und/oder Teillänge der Verkehrsanlage und zum Beginn des Laufes der zeitlichen Obergrenze.

Für alle bisher in der o.g. Übersicht verbliebenen und bekannten straßenbaulichen Maßnahmen in Teileinrichtungen und/oder Teillängen von Verkehrsanlagen, bei denen eine Kostenspaltung und/oder Abschnittsbildung möglich ist (17 Fälle), wurden und werden ausweislich der o.g. Übersicht in 2014/2015 die entsprechenden Beschlüsse herbeigeführt und dann in den Jahren 2015/2016 die Beitragserhebungen durchgeführt, so dass, nachdem in den Vorjahren insoweit schon ein großer Teil abgerechnet wurde, die letzten Fälle aus dieser Kategorie erst einmal abgearbeitet wären und weder die zeitliche Obergrenze von 10 Jahren noch die Verjährungsfrist von 4 Jahren diesbezüglich ein Problem darstellt.

Bei zukünftigen weiteren möglichen Kostenspaltungen und/oder Abschnittsbildungen wird eine zeitnahe Realisierung der Beitragserhebungen in der Form angestrebt, dass je nach Arbeitsanfall und Prioritäten möglichst sogar schon in einem Zeitraum von bis zu 4 Jahren nach Beendigung der straßenbaulichen Maßnahmen die entsprechenden Beschlüsse gefasst werden sollen und die Beitragserhebungen erfolgen sollen.

III. Ausgebaute Teillängen und/oder Teileinrichtungen von Verkehrsanlagen, bei denen ohne weiteren Ausbau **keine** Kostenspaltung und/oder Abschnittsbildung und daher noch keine Beitragserhebung möglich ist

In dieser auch in der o.g. Übersicht dargestellten Kategorie sind die straßenbaulichen Maßnahmen in Verkehrsanlagen erfasst, die generell noch keine sachlichen Beitragspflichten entstehen ließen und auch noch keine Kostenspaltung/Abschnittsbildung zulassen, weil sie noch nicht entsprechend weit ausgebaut wurden.

Dies konnte etwa je nach Einzelfall darin begründet sein, dass aus Gründen der Unterhaltungspflicht nur ein Ausbau einer auch im Sinne einer Kostenspaltung/Abschnittsbildung noch unvollständigen Teillänge und/oder Teileinrichtung notwendig war, fehlende Finanzmittel einem weiteren Ausbau entgegenstanden oder unklare weitere bauliche Entwicklungen von angrenzenden Grundstücken ein Abwarten beim Ausbau erforderten.

Für diese Verkehrsanlagen können ohne weitere zu ergreifende Maßnahmen keine Beitragserhebungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Bei diesen Verkehrsanlagen, bei denen sich die bisherigen straßenbaulichen Maßnahmen nur auf (unvollständige) Teileinrichtungen und/oder Teillängen beschränkten, die weder eine Kostenspaltung und/oder noch Abschnittsbildung zulassen, läuft mangels Entstehung einer sachlichen Beitragspflicht allerdings weder eine Festsetzungsverjährung noch die zeitliche Obergrenze von 10 Jahren, weil eine o.g. Vorteilslage noch nicht vorliegt, da eine wie oben erläuterte (Teil-)Inanspruchnahmemöglichkeit im Sinne des Beitragsrechts der Verkehrsanlage durch die anliegenden Grundstücke hier noch nicht gegeben ist.

Um diese Verkehrsanlagen möglichst weitgehend in einen Zustand zu versetzen, der eine Durchführung von Beitragserhebungsmaßnahmen erlaubt, sind gleichwohl sukzessive folgende Maßnahmen geplant:

1. Sukzessive Prüfung und Einordnung von straßenbaulichen Maßnahmen zur Komplettierung von Verkehrsanlagen bzw. Teileinrichtungen/Abschnitten in die folgenden Haushaltsjahre mit anschließender Bauausführung und Beitragserhebung:

In den Jahren 2016/17 etwa wird ausweislich der o.g. Übersicht voraussichtlich die derartige Einordnung von 14 Maßnahmen angestrebt, vorbehaltlich, dass eine Umsetzung finanziell (Haushaltsbeschluss) und tiefbautechnisch personell gesichert ist.

Für die Folgejahre ist sukzessive die Ausbaubedürftigkeit/Komplettierung/Einordnung weiterer Maßnahmen aus der o.g. Übersicht in Prüfung, in Abhängigkeit von Möglichkeit, Priorität und kurzfristiger Wirtschaftlichkeit.

Bei umfangreichen Komplettierungs-Baumaßnahmen sind im Einzelfall nicht unerhebliche finanzielle Aufwendungen notwendig, was die eigentliche Problematik darstellt.

Schon in der I0069/14 wurde - nach Änderungsantrag DS0108/13/35 vom 20.11.2013 mit Bitte an den Oberbürgermeister, zu prüfen, ob durch Umsetzung von Personal eine schnellere Abrechnung von Straßenausbaubeiträgen möglich wäre - dargestellt, dass die derzeitige personelle Ausstattung bzgl. Beitragsabrechnung im Team Beiträge als ausreichend angesehen werde und dies nicht das Problem sei.

2. Sichtung und eventuelle Änderung/Fortschreibung alter Bauprogramme für Verkehrsanlagen sowie verstärkte Berücksichtigung der Ermöglichung der Beitragsabrechnung bei Ausgestaltung zukünftiger Bauprogramme zur Realisierung von Abschnittsbildungen/Kostenspaltungen mit anschließender Beitragserhebung

#### IV. Rechtssichere Realisierung

Um die rechtssichere Realisierung von Straßenausbaubeiträgen noch zu verbessern, wird zukünftig noch mehr auf die Ausgestaltung der Bauprogramme und die Dokumentation von Alt-Zuständen geachtet werden.

In der I0215/14 erfolgten bereits Ausführungen zu zuletzt in Einzelfällen (ohne grundsätzliche Auswirkungen für die Beurteilung anderer Ausbaumaßnahmen) ergangenen Urteilen des Oberverwaltungsgerichts Sachsen-Anhalt, in denen es um die Frage ging, in welchem Umfang eine Dokumentation des Alt-Zustandes der Verkehrsanlage zu erfolgen habe und welchem Beitragsrecht straßenbauliche Maßnahmen bei fehlender oder nicht ausreichender Dokumentation zuzuordnen seien.

Dr. Dieter Scheidemann

#### Anlage

Offene lfd. Übersicht über noch nicht endausgebaute Verkehrsanlagen und voraussichtlich realisierbare Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen durch ggf. mögliche Abschnittsbildungen und Kostenspaltungen bzw. bei Abrechnung nach Fertigstellung