

**Finanzierung des Straßenausbaus – Varianten der Beitragserhebung**  
**-Ausarbeitung des Gemeindevorstandes-**

**1. Grundsätzliches**

**1.1 Beitragserhebungsverpflichtung**

Bei der Beitragserhebungsverpflichtung der Gemeinde gem. § 93 (2) HGO, wonach die Gemeinde die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderliche Erträge, soweit vertretbar und geboten, aus Entgelten für ihre Leistungen (vorrangiges Deckungsmittel) und im Übrigen aus Steuern zu beschaffen hat (nachrangiges Deckungsmittel), wurden die Straßenbeiträge nach § 11 und 11a des Gesetzes über kommunale Abgaben ausgenommen.

Die Änderung bewirkt, dass eine Verpflichtung zur Erhebung von Straßenbeiträgen nicht besteht. Trotzdem besteht die haushaltsrechtliche Pflicht, den Haushalt auszugleichen, d. h. die Kommune ist verpflichtet, alle Möglichkeiten der Einnahmehbeschaffung zur Defizitvermeidung auszuschöpfen. Über den Schwerpunkt der Einnahmemöglichkeiten wurde den Kommunen jedoch eine größere Entscheidungsfreiheit eingeräumt.

**Der Straßenausbau muss finanziert werden.**

Das Geld für den Straßenausbau ist von der Kommune als zuständigem Träger der Straßenbaulast aufzuwenden und muss von ihr beschafft werden. Um diese immer wieder anfallende Aufgabe sicherzustellen, braucht die Kommune ein verlässliches Finanzierungsinstrument, unabhängig von der Kassenlage.

**1.2 Berücksichtigung der Kostensteigerung im Straßenbau bei wiederkehrenden Beiträgen**

Von der Planung einer Straßenbaumaßnahme im Haushalt, über die Ausschreibung 1-2 Jahre später, wo die Maßnahme zu den dann üblichen Preisen vergeben wird, über die Durchführung weitere 1-2 Jahre später, bis letztendlich zur Abrechnung, wenn die letzten Unternehmensrechnungen vorliegen, vergeht ein Zeitraum von 5-7 Jahren. Aus diesem Grund soll als Basis der Modellberechnungen, gem. dem Antrag der Fraktionen FWS und UWE, die abgewickelten Maßnahmen der zurückliegenden 7 Jahre herangezogen werden.

Durch die erhebliche Kostensteigerungen beim Straßenausbau muss bei der Berechnung des Beitragsausfalls von zukünftigen, geplanten Straßenausbaukosten ausgegangen werden, die weitaus

höher liegen, als die in der Vergangenheit abgerechneten bzw. aktuell berechneten Leistungen. Lagen die Kosten des Straßenausbaus pro Quadratmeter bei der Maßnahme „Seltrisa Ring“ im Jahr 2011/12 bei 106 €, errechnet sich bei der Maßnahme „Waizgätenstraße“ im Jahr 2016/17 bereits ein Quadratmeterpreis von 151 €, und heute rechnen wir bei der Maßnahme „Liebfrauenberg“ bereits mit 160 €/qm.

Legt man nur diese Kostensteigerung zu Grunde, müsste bei einer heute geplanten Maßnahme in fünf Jahren von einem Quadratmeterpreis von 200 bis 220 € ausgegangen werden. Entsprechend erfolgt die Berechnung des wiederkehrenden Straßenbeitrags bzw. der Erhöhung der Grundsteuer.

### **1.3 Ärger und Unmut der Beitragspflichtigen**

Bei Einmalbeiträgen haben die Bürger keine allzu großen Erwartungen an den Zustand der Straßen im Gemeindegebiet, d. h. die Kommune entscheidet über die Notwendigkeit, über die Reihenfolge der Straßenbaumaßnahmen nach vorliegender Klassifizierung der Straßen. Ein Unmut, dass die „eigene Straße“ nicht gemacht wird, dringt bisher nicht ins Rathaus vor.

Anders sicherlich bei den wiederkehrenden Straßenbeiträgen und bei der Finanzierung des Straßenausbaus über die Grundsteuer B. Sicherlich werden die Bürger dann eine neue Straße wünschen bzw. eine Instandhaltung aller Schäden fordern, da sie schließlich alle für den Straßenausbau zahlen.

## **2. Varianten der Beitragserhebung**

Da die der Gemeinde zur Verfügung stehenden allgemeinen Mittel, z. B. Gewerbe-, Grundsteuer, Steueranteile an der Einkommens- und Umsatzsteuer, Konzessionsabgabe usw. nicht ausreichen, um den Straßenausbau zu finanzieren und eine Finanzierung aus diesen Mitteln dazu führen würde, dass Straßenbaumaßnahmen mit anderen kommunalen Aufgaben konkurrieren, z. B. Kindertagesstätten, soziale Einrichtungen oder Feuerwehr, müssen verschiedene Möglichkeiten der Finanzierung geprüft werden:

### **2.1 Variante 1: Finanzierung gemäß bestehender Straßenbeitragssatzung – Einmalbeiträge**

Das Argument „es ist ungerecht, wenn nur die Anlieger die Kosten tragen müssen, jeder aber die Straße nutzen kann“ ist nicht zutreffend. Ein beträchtlicher Anteil der Kosten des Straßenausbaus wird bereits jetzt – trotz Beitragserhebung – von der Allgemeinheit über den sogenannten Gemeindeanteil getragen. Auch Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen werden von der Kommune alleine getragen.

Bei anderen öffentlichen Einrichtungen (z. B. Freibäder, Kindertagesstätten, Wasser-, Abwasserbeiträge, Müllabfuhr usw.) werden diejenigen in besonderem Maße an den Kosten beteiligt, die auch die Vorteile erfahren.

Der Vorteil der Grundstückseigentümer liegt nicht nur darin, dass sie die Straße nutzen können, vielmehr wird eine bauliche Nutzung erst durch die Straße herbeigeführt und dadurch aus Wiesen- oder Gartenland Bauland gemacht.

Auch das Argument „die eigentlichen Nutzer, die Mieter, sollen die Kosten tragen“, ist nicht haltbar. Der Eigentümer konnte ein Mietshaus nur bauen (und die Miete vereinnahmen), weil das Grundstück durch die Straße erschlossen ist. Zudem hat auch der Vermieter lediglich einen Teil der Ausbaurkosten zu tragen, ein erheblicher Teil wird von der Kommune, d. h. der Allgemeinheit, somit auch von den Mietern und sonstigen Nutzern der Straße getragen.

Die aktuelle Straßenbeitragssatzung der Gemeinde Selters (Taunus) hat die Gemeindevertretung in ihrer Sitzung am 18.02.2014 zum 01.04.2014 beschlossen. Demnach trägt die Gemeinde

- 25% des beitragsfähigen Aufwands bei Anliegerstraßen,
- 50%, wenn die Straße überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr und
- 75%, wenn sie überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dient.
- 

Die Beitragspflicht entsteht mit der Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme.

Die Berechnung erfolgt aufgrund verschiedener Faktoren, z. B. Grundstücksgröße, Geschoszahl, Nutzung (Land-, Forstwirtschaft, Gärten, Spielplätze...).

Weiterhin wurde festgelegt, dass der Beschluss der Gemeindevertretung am 25.02.1997, generell bei wesentlichen Erneuerungen von Gemeindestraßen einen Beitragssatz von 25% für die Anlieger anzuwenden, weiterhin Bestand hat.

Die Erfahrungen mit dieser bürgerfreundlichen Regelung in den letzten Jahren sind sehr gut. Die Anlieger werden frühzeitig über geplante Maßnahmen und über die Höhe des voraussichtlichen Beitrags aufgrund von Erfahrungswerten informiert. Um hohe Einmalbelastungen zu vermeiden, wurden bereits in der Vergangenheit Stundungen angeboten und großzügig gehandhabt.

Der Verwaltungsaufwand ist überschaubar, da lediglich eine Maßnahme betrachtet und abgerechnet wird. Die Anzahl der Bescheide an die Beitragspflichtigen ist entsprechend gering.

Insgesamt ist die Zahl der Widersprüche in der Vergangenheit sehr gering. Aufgrund der begrenzten Anzahl der Beitragspflichtigen (Anlieger einer Straße) ist die Zahl der möglichen Widersprüche generell überschaubar.

Die Einzahlungen bei dieser Variante sind, da sie aufgrund tatsächlicher Kosten ermittelt werden, zweckgebunden für den Straßenausbau.

## **2.2 Variante 2: Finanzierung über wiederkehrende Beiträge**

Bei der Berechnung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen ist zunächst ebenfalls festzulegen, wieviel Prozent der Kosten von der Kommune getragen werden. Weiterhin werden ebenfalls, wie bei den Einmalbeiträgen, verschiedene Faktoren berücksichtigt. Darüber hinaus muss die Gemeinde in verschiedene Abrechnungsgebiete eingeteilt werden.

Der wiederkehrende Straßenbeitrag ist eine Kalkulation (Problematik s. o.) und ändert sich z. B. in einem 5-Jahres-Turnus. Auch sind die Beiträge in den verschiedenen Abrechnungsgebieten innerhalb der Gemeinde Selters (Taunus) nicht gleich. Da sicher nicht in jedem Jahr in jedem Abrechnungsgebiet eine Straße neu ausgebaut wird, kann es sein, dass die Anlieger in einem Gebiet Beiträge zahlen, in einem anderen nicht.

Grundstücke, die in den letzten Jahren zu Erschließungsbeiträgen nach dem Bundesbaugesetz oder zu Kosten für die erstmalige Herstellung von Straßen aufgrund der Straßenbeitragssatzung herangezogen wurden, werden nicht sofort beitragspflichtig. Für sie gilt eine sogenannte Überleitungs- oder Verschonungsregelung. Diese gilt ab dem Zeitpunkt der seinerzeitigen sachlichen und persönlichen Beitragspflicht für 25 Jahre. Erst mit Ablauf dieser Frist ist auch für diese Grundstücke ein wiederkehrender Straßenbeitrag zu zahlen. Mit dieser Regelung will der Gesetzgeber eine Doppelbelastung vermeiden, dies zieht jedoch nach sich, dass die Allgemeinheit deren Anteil mitträgt (siehe hierzu gesonderte Ausführungen unter 4.).

Der Verwaltungsaufwand ist wesentlich größer als bei den Einmalbeiträgen, da Maßnahmen über z.B. fünf Jahre betrachtet und berechnet werden. Nach fünf Jahren sind wiederum die Maßnahmen der kommenden fünf Jahre zu kalkulieren sowie Überschüsse bzw. Defizite der vergangenen fünf Jahre auszugleichen. Die Anzahl der Beitragspflichtigen (Grundstückseigentümer eines Abrechnungsgebietes) ist groß.

Es muss eine Klassifizierung der Straßenbeiträge für Anliegerstraßen, innerörtliche und überörtliche Durchgangsstraßen erfolgen.

Für die wiederkehrenden Straßenbeiträge müsste ein externes Büro eingeschaltet werden, das die Beiträge ermittelt. Dies ist im Detail nicht durch die Verwaltung in der jetzigen personellen Ausstattung zu leisten.

Die Gemeinden haben mit der Richtlinie für das Verfahren zu Ausgleichsleistungen nach dem Gesetz zum pauschalen Ausgleich der Kosten bei der Einführung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen (Kostenausgleichsrichtlinie) die Möglichkeit, für die erstmalige Einführung oder die Umstellung auf wiederkehrende Beiträge einen finanziellen Ausgleich zu erhalten. Dies gilt für die Fälle, wenn die Satzung über die Erhebung wiederkehrender Straßenbeiträge nicht vor dem 1. Januar 2018 in Kraft getreten ist.

Aufgrund der Anzahl der Beitragspflichtigen ist die Zahl der möglichen Widersprüche groß.

Die Einzahlungen sind zweckgebunden und dürfen ausschließlich für die geplanten Straßenbaumaßnahmen verwendet werden.

### **2.3 Variante 3: Finanzierung über eine erhöhte Grundsteuer**

Da beim Straßenausbau als auch bei der Grundsteuer jeweils die Eigentümer abgabepflichtig sind, liegt eine Verbindung nahe. Hier gilt es zu bedenken:

1. Bei einer Finanzierung über eine erhöhte Grundsteuer entfällt der Ertrag über die Auflösung der Sonderposten (siehe gesonderte Ausführungen).
2. Da die Grundsteuer über die Nebenkostenabrechnung auf die Mieter umgelegt werden kann, führt die Erhöhung der Grundsteuer zu einer Mehrbelastung der Mieter.
3. Bei der Grundsteuer sind öffentliche Grundstücke befreit, z. B. Sportplätze, Kirchen, Verwaltungsgebäude, Schulen usw. Gerade diese großen Grundstücke würden freigestellt und zu einer Mehrbelastung für Grundstücke mit wohnlichen oder gewerblichen Nutzung führen.

Der Messbetrag für die Grundsteuer B liegt derzeit bei 365%. Eine Anhebung um 10%Punkte bedeutet Mehreinnahmen von 18.000 €. Aus heutiger Sicht würde für einen geplanten Straßenausbau in Höhe von jährlich z.B. 400.000 € bei einem Anliegerbeitrag von

- 25% eine Erhöhung der Grundsteuer um 55 %Punkte,
- 50% eine Erhöhung der Grundsteuer um 111%Punkte und
- 75% eine Erhöhung der Grundsteuer um 166%Punkte

notwendig werden, das bedeutet ein Grundsteuermessbetrag anstatt heute 365%, von 420, 476 bzw. 531%.

Bei der Veranlagung entsteht kein höherer Verwaltungsaufwand, jedoch könnte aufgrund der Anzahl der Steuerpflichtigen die Zahl der Widersprüche groß sein und zu einem höheren Verwaltungsaufwand führen.

Die Grundsteuer ist nicht zweckgebunden, sondern fließt in den allgemeinen Haushalt. Der beabsichtigte Straßenausbau ist nicht sichergestellt.

#### Annahme:

Seitens der Gemeinde Selters (Taunus) ist ein Haushalt mit einem positiven ordentlichen Ergebnis geplant. Der Finanzmittelfluss aus laufender Verwaltungstätigkeit beträgt - inkl. einer Erhöhung der Grundsteuer B für Straßenbaumaßnahme - 1.000.000 €. Die ordentliche Tilgung an Darlehen beträgt 700.000 €, so dass 300.000 € für Investitionen, auch Straßenbau, als Deckung (Minderung der Kreditaufnahme) herangezogen werden können.

Im laufenden Jahr werden jedoch aufgrund unterschiedlicher Gründe 300.000 € weniger Steuern vereinnahmt, so dass die ursprünglich für die fehlenden Straßenbeiträge gedachte Erhöhung der Grundsteuer lediglich den Haushaltsausgleich abfangen, nicht jedoch für Investitionen genutzt werden kann. Die 300.000 € fehlen für Investitionen und der Straßenausbau wäre lediglich durch Erhöhung der Kreditaufnahme realisierbar oder müsste zurückgestellt werden.

### **3. Sonderposten**

Bei Variante 3 würden keine zweckgebundenen Straßenbeiträge (Sonderposten) erhoben. Somit findet nach Aktivierung (Fertigstellung einer Straße) keine Auflösung von Sonderposten statt.

Die Auflösung von Sonderposten wird analog den Abschreibungen auf die Nutzungsdauer einer Straße (25 Jahre) verbucht und mindert somit den Aufwand aus Abschreibungen. Somit verschlechtert sich der Ergebnishaushalt während der Laufzeit, und die Gemeinde Selters (Taunus) muss, um einen Ausgleich des Haushaltes zu erreichen, die fehlenden Auflösungen von Sonderposten zusätzlich erwirtschaften.

Beispiel:

	Straßenbaukosten	Anliegerbeiträge	
	560.000 €	140.000 €	
	↓	↓	
	Jährl. Abschreibungen	Jährl. Aufl. von Sonderposten	SALDO Ergebnis
Varianten 1+2	-22.400 €	5.600 €	-16.800 €
Variante 3	-22.400 €	0 €	-22.400 €

Die 5.600 € aus den Auflösungen von Sonderposten müssten somit jedes Jahr zusätzlich erwirtschaftet werden, um einen Haushaltsausgleich herbeizuführen, über die Laufzeit gesehen, also 140.000 € zusätzlich.

#### 4. Überleitungs- oder Verschonungsregelung

Die Überleitungs- und Verschonungsregelung, die bei den wiederkehrenden Straßenbeiträgen vorgesehen ist, ist durchaus berechtigt, haben doch die Anlieger einer in den letzten 25 Jahren durchgeführten Straßenbaumaßnahme ihren einmaligen Anliegerbeitrag bereits gezahlt.

Es ist jedoch problematisch, diese Verschonungszeiträume rechtssicher in dem jeweiligen Abrechnungsgebiet festzulegen, da die Straßenzüge z. B. nicht immer komplett ausgebaut wurden. Eine jährliche Betrachtung rückschauend über einen Zeitraum von jeweils 25 Jahren ist schwierig und nur unter sehr großem Aufwand umzusetzen und birgt die Gefahr, dass die Bescheide –trotz Bearbeitung nach bestem Wissen- juristisch angreifbar sind. Die Herausnahme eines Teils der veranlagten Fläche führt zu neuen Berechnungsgrundlagen und in der Folge zur Korrektur der Veranlagung.

Weiterhin sind die Flächen der Neubaugebiete, die zu Erschließungskosten veranlagt wurden, aus dem Abrechnungsgebiet zu rechnen. Werden diese Flächen und die Flächen der von der Verschonungsregelung betroffenen Grundstücke aus den Abrechnungsgebieten herausgerechnet, ist der wiederkehrende Straßenbeitrag für die „verbleibenden“ beitragspflichtigen Bürger höher.

#### 5. Klassifizierung der Straßen

Mit dem am 7. Juni 2018 in Kraft getretenen Gesetz zur Neuregelung der Erhebung von Straßenbeiträgen hat der Gesetzgeber eine Beitragserhebungspflicht der Gemeinden für Straßenbeiträge ausgeschlossen, die Gemeinden haben also die Entscheidungsfreiheit, ob sie einmalige bzw. wiederkehrende Straßenbeiträge erheben oder ob die Straßen bei einem Verzicht auf Beitragserhebung mit anderen Mitteln saniert werden.

Den Gemeinden wurde jedoch nicht überlassen, auf eine Klassifizierung der Straßen zu verzichten. Im § 11 (4) KAG heißt es:

Bei einem Umbau und Ausbau von Verkehrsanlagen (...) bleiben bei der Bemessung des Beitrages mindestens 25 Prozent des Aufwands außer Ansatz, wenn diese Einrichtungen überwiegend dem Anliegerverkehr dienen, mindestens 50 Prozent, wenn sie überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienen und mindestens 75 Prozent, wenn sie überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen.

#### 6. Modellrechnungen

##### Maßgabe:

Straße 10 m breit, 200 m lang, Verkehrsfläche 2.000 qm, Kosten pro qm 200 € = **400.000 €**

erschlossene Grundstücke: 20.000 qm,

davon: 2.000 qm 3-geschossig ((Nutzungsfaktor 1,5),

2.000 qm 2-geschossig (Nutzungsfaktor 1,25),

Rest 16.000 qm 1-geschossig (Nutzungsfaktor 1,0)

Messzahl: 3.000 + 2.500 + 16.000 = 21.500

### 6.1 Einmalige Straßenbeiträge - Modell Selters (Taunus) 75% Gemeindeanteil

geschätzte Kosten 400.000 €  
 - Anteil Gemeinde 75% 300.000 €  
 Anliegerbeitrag 25% 100.000 € : Messzahl 21.500 = 465 €

Grundstück	Nutzungs- faktor	Berechnungsfläche	Messzahl x Faktor	Straßenbeitrag -einmalig-	40 Bescheide
500 qm 1-geschossig	1,0	500	4,65 €	2.325 €	
500 qm 2-geschossig	1,25	625	5,81 €	2.905 €	
500 qm 3-geschossig	1,5	750	6,98 €	3.490 €	

Durch das Gesetz vom 24.05.2018 hat das Land Hessen die Möglichkeit einer 20-jährigen Ratenzahlung auf Antrag ohne Nachweis eines berechtigten Interesses eingeräumt.

### 6.2 Wiederkehrende Straßenbeiträge – 1 Jahr 75% Gemeindeanteil

#### Maßgabe:

Straße 10 m breit, 200 m lang, Verkehrsfläche 2.000 qm, Kosten pro qm 200 € = **400.000 €**

Abrechnungsgebiet: 200.000 qm, 400 Grundstücke,

davon: 2.000 qm 3-geschossig ((Nutzungsfaktor 1,5),

2.000 qm 2-geschossig (Nutzungsfaktor 1,25),

Rest 196.000 qm 1-geschossig (Nutzungsfaktor 1,0)

Messzahl: 3.000 + 2.500 + 196.000 = 201.500

geschätzte Kosten 400.000 €  
 - Anteil Gemeinde 75% 300.000 €  
 Beitrag für Abrechnungsgebiet 25% 100.000 € : Messzahl 201.500 = 0,496 €

Grundstück	Nutzungs- faktor	Berechnungsfläche	Messzahl x Faktor	Straßenbeitrag -einmalig-	400 Bescheide Vorauszahlung + 400 Bescheide Abrechnung
500 qm 1-geschossig	1,0	500	0,496 €	248 €	
500 qm 2-geschossig	1,25	625	0,620 €	310 €	
500 qm 3-geschossig	1,5	750	0,744 €	372	

### 6.3 Wiederkehrende Straßenbeiträge – 5 Jahre 75% Gemeindeanteil

#### Maßgabe: wie vor

geschätzte Kosten 400.000 €  
 - Anteil Gemeinde 75% 300.000 €  
 Beitrag für Abrechnungsgebiet 25% 100.000 € : Messzahl 201.500 = 0,496 €  
 über 5 Jahre 0,099 €

Grundstück	Nutzungs- faktor	Berechnungsfläche	Messzahl x Faktor	Straßenbeitrag - jährl. 5 Jahre	
500 qm 1-geschossig	1,0	500	0,099 €	49,50 €	400 Bescheide Vorauszahlung
500 qm 2-geschossig	1,25	625	0,124 €	62,00 €	+
500 qm 3-geschossig	1,5	750	0,149 €	74,50 €	400 Bescheide Abrechnung

Werden zwei Straßenbaumaßnahmen in einem Abrechnungsgebiet innerhalb von 5 Jahren geplant, sind diese zusammen zu kalkulieren, es ändern sich entsprechend die Kosten, in der Folge auch die jährlich wiederkehrenden Straßenbeiträge.

Weitere Berechnungen auf Basis der in Selters (Taunus) abgewickelten bzw. geplanten Straßenbaumaßnahmen zu den drei Varianten: siehe Anlage 1.

## 7. Kosten bei Variante 2

- Büro für die detaillierte erstmalige Erfassung der Grundstücke
- Erfassung der Verkehrsanlagen
- rechtssichere Ermittlung der Abrechnungsgebiete
- Softwareanschaffung und -pflege
- Personalkosten
  - für die laufende Fortschreibung und Änderung der Softwaredaten (z. B. Eigentümerwechsel)
  - für die laufende Fortschreibung und Änderung der Grundstücksdaten (z. B. Umbauten) und Verkehrsanlagen (z.B. Zustand nach Winterfrost)
- zusätzliche jährliche Portokosten für die Vielzahl der Bescheide

## 8. Fazit

Die Finanzierung des Straßenausbaus über die Grundsteuer B ist zwar die Variante mit dem geringsten Verwaltungsaufwand, jedoch die ungerechteste Möglichkeit. Die Allgemeinheit zahlt den „Anliegeranteil“ alleine, auch die alleinstehende Person mit geringem Einkommen, die kein Wohneigentum hat, bekommt die Mehrbelastung auf die Miete umgelegt. Die Grundstückseigentümer werden geschont.

Der Ertrag aus der Auflösung der Sonderposten, der bei dieser Variante entfällt, müsste ebenfalls über die Grundsteuer vereinnahmt werden, d. h. die „Anliegerbeiträge“ würden sich nochmals um diese Punkte erhöhen.

Weiterhin sind die kalkulierten Einzahlungen für den Straßenbau nicht zweckgebunden. Der Straßenbau muss mit weiteren „sozialen“ Investitionen konkurrieren und ist nicht sichergestellt.

Außerdem hat das Bundesverfassungsgericht die Verfassungswidrigkeit der heutigen Einheitswerte festgestellt, auf deren Grundlage sich die Grundsteuer B errechnet. Es sollten also zunächst neue Modelle der Einheitswerte entwickelt werden.

Bei der Finanzierung des Straßenausbaus über wiederkehrende Straßenbeiträge ist der Verwaltungsaufwand der drei betrachteten Varianten am größten, die Berechnung der Straßenbeiträge ist nur durch die Unterstützung eines externen Büros zu leisten und die Zahl der Widersprüche, die ebenfalls in der Verwaltung bearbeitet werden müssen, wird auf ein Vielfaches ansteigen.

Bei dieser Variante sind die Einzahlungen aus Straßenbeiträgen zweckgebunden, was den Straßenausbau sicherstellt. Es muss eine Klassifizierung der Straßenbeiträge für Anliegerstraßen, innerörtliche und überörtliche Durchgangsstraßen erfolgen.

Da die wiederkehrenden Straßenbeiträge nicht über die Nebenkostenabrechnung den Mietern in Rechnung gestellt werden kann, tragen hier die Grundstückseigentümer eines Abrechnungsgebietes die Kosten.

Die Gemeinde Selters (Taunus) finanziert den Straßenausbau zurzeit über einmalige Straßenbeiträge. Mit dieser Variante wurden in den letzten Jahren nur positive Erfahrungen gemacht. Der Verwaltungsaufwand ist überschaubar. Die Anlieger werden nur zu 25% der Ausbaurkosten herangezogen, unabhängig ob Anliegerstraße oder innerörtlicher oder überörtlicher Durchgangsverkehr. Auch hier können die Kosten nicht auf die Mieter umgelegt werden.

Auch bei dieser Variante sind die Einzahlungen aus Straßenbeiträgen zweckgebunden, was den Straßenausbau sicherstellt. Auch hier muss eine Klassifizierung der Straßenbeiträge für Anliegerstraßen, innerörtliche und überörtliche Durchgangsstraßen erfolgen.

## **9. Beitrag von Prof. Driehaus, Auszug aus der Hess. Städte- und Gemeindezeitung zum Thema Straßenbeitrag**

siehe Anlage 2