

Vortrag Straßenausbaubeitragsrecht bei der Stadtverwaltung in Varel am 05.05.2010

Allgemeine Vorbemerkungen

- Straßenausbaubeitragssatzung der Gemeinde/Stadt Wiesmoor 14.03.1963
Neufassung 19.12.1974
1. Änderung 19.06.1976
Neufassung 01.01.1980
1. Änderung 14.06.1982
Neufassung 14.04.1986
Neufassung 17.12.2002
1. Änderung 13.12.2004
- Seit über 30 Jahren werden Veranlagungen durchgeführt. Die meisten Beitragserhebungen erfolgten in den 80er und 90er Jahren. In den 80er Jahren war der Ortsteil Marcardsmoor Schwerpunkt bei den Beitragserhebungen. Hervorzuheben sind hierbei die Ausbaumaßnahmen Zweite Reihe/Tunger Weg sowie Poststraße und Ebereschenweg. Auch in den Ortsteilen Wiesederfehn - Hopelser Weg sowie im Ortsteil Voßbarg - Zwischenberger Weg wurden größere Maßnahmen durchgeführt. Im Ortsteil Mullberg ist der Ausbau der Bentstreeker Straße und die dazugehörige Beitragsveranlagung hervorzuheben.
- Hinweis auf besondere Probleme mit den Landwirten; insbesondere fehlende Akzeptanz im Hinblick auf frühere Wegebaurücklagen in den selbständigen Gemeinden sowie Zahlung von Beiträgen für Straßen, die kaum in Anspruch genommen wurden.
- In den 80er und 90er Jahren hat es sehr viele Verwaltungsstreitverfahren gegeben, die teilweise auch beim Oberverwaltungsgericht in Lüneburg geführt wurden. Seit Mitte der 90er Jahre hat die Prozessfreudigkeit der Wiesmoorer Bürger merklich nachgelassen.

1. Was ist eine beitragsfähige Maßnahme?

Beitragsfähige Maßnahmen sind die Herstellung, Erweiterung, Verbesserung und Erneuerung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen (sogenannte öffentliche Einrichtungen). Während die Tatbestandserkmale Herstellung, Erweiterung klar sein dürften, sind die Unterschiede zwischen einer Verbesserung und der Erneuerung fließend. So ist z. B. bei der Erneuerung der Fahrbahn ein Unterbau mit Decke erforderlich, auch der Aufwand für notwendige Erhöhungen und Vertiefungen einschließlich der Anschlüsse an andere Straßen sowie Aufwendungen und Ersatzleistungen wegen Veränderung des Straßenniveaus sind beitragsfähig. Als Abgrenzung zu einer Instandhaltungsmaßnahme setzt die Beitragserhebung für eine Erneuerung voraus, dass zum einen die betreffende Anlage verschlissen ist, das heißt, sich in einem schadhafte Zustand im Sinne einer Erneuerungsbedürftigkeit befindet, und zum anderen, dass die übliche Nutzungszeit abgelaufen ist, die bei bestimmungsgemäßer Nutzung und ordnungsgemäßer Unterhaltung und Instandsetzung der betreffenden Straße erfahrungsgemäß zu erwarten ist. Zu letzterem gibt es keine allgemein ver-

bindliche Zeitspanne; für eine gewöhnliche Straße ist aber eine übliche Lebensdauer von mindestens ca. 25 Jahren anzusetzen. Eine laufende Instandsetzung und Erneuerung einer Straße sind in ihrer Zielrichtung sehr ähnlich. Instandsetzung ist ein Sammelbegriff für Arbeiten, die deutlich über das Ausmaß einer Unterhaltungsmaßnahme hinaus gehen, aber noch keine Erneuerung darstellen, etwa eine Oberflächenbehandlung, eine Erneuerung lediglich von Deckschichten in voller Fahrbahnbreite oder die Spurrinnenbeseitigung in größeren zusammenhängenden Längen. Um Erneuerung geht es hingegen bei der vollständig neuen Erstellung der Anlage oder der grundlegenden Sanierung der abgängigen Teileinrichtung. Der Vorteil der Erneuerung besteht darin, dass eine abgängige Teileinrichtung durch eine neue ersetzt wird.

2. Begriff der öffentlichen Einrichtung

Zum Begriff Straßenausbau gehört zu allererst die Erklärung des Anlagebegriffs im straßenbaubeitragsrechtlichen Sinne. Die inhaltliche Übereinstimmung des straßenbaubeitragsrechtlichen Anlagebegriffs mit dem erschließungsbeitragsrechtlichen Anlagebegriff gilt nur insoweit als der Gegenstand der Betrachtung also der Straßenkörper identisch ist, d. h. für Anbaustraßen und für unbefahrbare Wohnwege. Sie kann schon dort nicht gelten, wo eine Straße oder ein Weg nur vom Straßenbaubeitragsrecht, nicht aber auch vom Erschließungsbeitragsrecht erfasst wird, etwa im Falle von Außenbereichsstraßen einschließlich der Wirtschaftswege. Ferner fehlt es an einer inhaltlichen Übereinstimmung des Anlage- bzw. Einrichtungsbegriffs, wenn spezifische straßenbaubeitragsrechtliche Grundsätze eine Abweichung vom erschließungsbeitragsrechtlichen Anlagebegriff aufdrängen. Das ist insbesondere der Fall, wenn eine Hauptstraße und eine von ihr abzweigende weniger als 100 m lange und deshalb erschließungsbeitragsrechtlich regelmäßig unselbständige Sackgasse wegen ihrer unterschiedlichen Funktion einer anderen straßenbaubeitragsrechtlichen Kategorie zuzurechnen sind, beispielsweise die Hauptstraße als überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienende Verkehrsanlage (mit einem nach der einschlägigen Beitragssatzung relativ hohen Gemeindeanteil und entsprechend geringem Anliegeranteil am beitragsfähigen Aufwand) und die Sackgasse als Anliegerstraße (mit relativ hohem Anlieger- und einem entsprechend geringen Gemeindeanteil am beitragsfähigen Aufwand) einzustufen ist. In einem solchen Fall zerfällt die an sich einheitliche Straße aus Sicht des Straßenbaubeitragsrechts in zwei selbständig öffentliche Anlagen bzw. Einrichtungen. Gleiches gilt, wenn wesentliche Straßenstrecken verschiedene Straßentypen (beispielsweise einerseits Anliegerstraße und andererseits Straße mit starkem innerörtlichen Verkehr zuzuordnen sind, wenn jede der Teilstrecken mehr als 100 m lang ist und mindestens 1/5 der Ausdehnung der gesamten Verkehrsanlage ausmacht. Für die Beantwortung der Frage, ob eine Straße eine einzelne Verkehrsanlage ist oder aus mehreren Anlagen besteht, kommt es regelmäßig nicht auf eine einheitliche Straßenbezeichnung an. Vielmehr ist, ausgehend von einer natürlichen Betrachtungsweise, maßgeblich auf das Erscheinungsbild der Verkehrsanlage (z. B. Straßenführung, Straßenbreite, Straßenlänge, Straßenausstattung, Zahl der erschlossenen Grundstücke), die Verkehrsfunktion sowie vorhandene Abgrenzungen (Kreuzung, Einmündung), die eine Verkehrsfläche augenfällig als eigenständiges Element des Straßennetzes erscheinen lassen, abzustellen, d. h. auf den Gesamteindruck, den die jeweiligen tatsächlichen Verhältnisse einem unbefangenen Beobachter vermitteln.

3. Unterscheidung Innen- und Außenbereich

Innenbereichsstraßen sind solche, die entweder im Geltungsbereich eines Bebauungsplangebietes liegen oder dem sogenannten unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen sind. Alle anderen Straßen sind grundsätzlich dem Außenbereich zuzuordnen. Spannend wird es allerdings, wenn Teilstrecken einer beitragspflichtigen Anlage sowohl im Innenbereich als auch im Außenbereich liegen. Nach der Rechtsprechung beginnt bzw. endet eine öffentliche Einrichtung immer dort, wo sie in den Außenbereich eintritt bzw. zur Innerortsstraße wird. In solchen Fällen hat das sonst maßgebliche tatsächliche Erscheinungsbild der Anlage keine ausschlaggebende Bedeutung mehr, da straßenausbaubeitragsrechtlich dem Umstand Rechnung getragen werden muss, dass verschiedene Straßentypen (einerseits Innerortsstraße andererseits Außenbereichsstraße) für die unterschiedlichen Anliegeranteile gelten, bestehen. Eindeutig ist diese Rechtsprechung für Straßen am Ortsende, wenn die Straße endgültig in den Außenbereich tritt. Ob sie auch Geltung haben kann, wenn eine 1.000 m lange Straße im Ortskern nur streckenweise im Außenbereich liegt (etwa 2 x 410 m im Innenbereich 180 im Außenbereich) ist für das Straßenausbaubeitragsrecht noch nicht richtungsweisend entschieden worden.

4. Wann gilt eine Anlage als hergestellt bzw., wann entsteht die sachliche Beitragspflicht?

Der Begriff "endgültigen Herstellung", wie er im Zusammenhang mit dem Entstehen der sachlichen Beitragspflicht im Straßenausbaubeitragsrecht gebraucht wird, unterscheidet sich elementar vom Begriff der "endgültigen Herstellung" im Erschließungsbeitragsrecht. Während dieser Begriff im Erschließungsbeitragsrecht (§ 133 Abs. 2 BauGB) als Herstellung im Rechtssinne zu qualifizieren ist, weil die Herstellungsmerkmale nach § 134 Abs. 2 BauGB in der Erschließungsbeitragssatzung festzulegen sind, ist der Begriff im Straßenausbaubeitragsrecht als Herstellung im tatsächlichen Sinne zu verstehen. Denn das NKAG verlangt - im Gegensatz zum BauGB - nicht, dass die Gemeinde etwa die Herstellungsmerkmale in der Straßenausbaubeitragssatzung als Rechtsnorm festzulegen hat. Die "Herstellungsmerkmale" einer nach Straßenausbaubeitragsrecht zu beurteilenden beitragsfähigen Maßnahme ergeben sich vielmehr aus dem für die jeweilige Maßnahme bestehenden Bauprogramm. In diesem Zusammenhang kommt wiederum dem in der Satzung gewählten Anlagenbegriff besondere Bedeutung zu: Wird der enge auf die einzelne Erschließungsanlage abstellende Anlagenbegriff gewählt, so ist als Anlage stets die gesamte einheitliche einzelne Anlage zu verstehen mit der Folge, dass es bei Maßnahmen, die sich nur auf Teileinrichtungen oder Abschnitte beziehen einer wirksamen, ausdrücklichen Kostenspaltung bzw. Abschnittsbildung bedarf. Wird dagegen der weit gefasste Anlagenbegriff gewählt, so bleibt es dem jeweiligen Bauprogramm überlassen, im konkreten Fall die Anlage, die Gegenstand einer beitragsfähigen Maßnahme sein soll, zu definieren.

Um feststellen zu können, wann eine Maßnahme "endgültig" fertiggestellt, "fertiggestellt", "beendet" oder "abgeschlossen" ist, kommt es neben dem Begriff der "Anlage" wesentlich auf den Inhalt des Bauprogramms für die konkrete abzurechnende Maßnahme an. Eine - wie auch immer abzugrenzende - beitragsfähige Maßnahme ist naturgemäß erst dann abgeschlossen bzw. fertiggestellt, wenn die Vorgaben des

Bauprogramms (bei Änderung des Bauprogramms während der Bauphase gilt das Bauprogramm in seiner letzten, gültigen Fassung) vollständig erfüllt sind. Erst durch den programmgemäßen Abschluss der Maßnahme ist diese beendet. Solange ein einmal aufgestelltes Bauprogramm noch nicht erfüllt ist, die beitragsfähige Maßnahme damit also noch nicht abgeschlossen ist, kann das Bauprogramm jederzeit geändert werden, und zwar in der Form, in der es ursprünglich festgelegt wurde. Dies bedeutet, dass z. B. für den Fall, dass es ursprünglich durch ausdrücklichen Beschluss des Rates festgelegt wurde, nun auch ein ausdrücklicher Ratsbeschluss für eine wirksame Änderung des Bauprogramms erforderlich ist. Das Bauprogramm muss sich jedoch nicht zwingend aus einem Ratsbeschluss ergeben, sondern kann auch durch andere Gremien ja sogar formlos durch die Verwaltung beschlossen werden. Möglicherweise wird es auch erst durch Unterlagen der Gemeinde oder durch den Abschluss von Verträgen deutlich erkennbar.

Ist aber ein einmal festgelegtes Bauprogramm (auch in einer geänderten Fassung) erst einmal erfüllt, die damit verfolgte Maßnahme also tatsächlich beendet, so hat eine im Anschluss daran erfolgte weitere Änderung des Bauprogramms keinen beitragsrechtlichen Einfluss. Am Beispiel erläutert werden die Folgen schnell deutlich.

Die A-Straße soll als reine Erneuerungsmaßnahme eine neue Fahrbahndecke als Schwarzdecke (wie bisher auch) einschließlich Unterbau erhalten. Diesen Inhalt hat das von der Gemeinde festgelegte ursprüngliche Bauprogramm.

Nachdem die Planungsunterlagen vorliegen und die Auftragsvergabe an die Baufirma erfolgt ist, entschließt sich die Gemeinde, die Fahrbahndecke der Gestaltung der anderen Fahrbahnen in dem Baugebiet anzupassen und statt der Schwarzdecke nun ein Verbundsteinpflaster zu wählen.

Die Baumaßnahmen werden am 2. April mit der vollständigen Durchführung beendet und die Maßnahme am 5. April abgenommen. In der Sitzung des Gemeinderats am 10. April beschließt dieser, die Straße im Rahmen eines Anschlussauftrags an die Baufirma noch mit einem einseitigen Gehweg zu versehen. Die Bauarbeiten beginnen schon am 16. April. In diesem Fall wäre die Änderung des Bauprogramms von der ursprünglich als Schwarzdecke ausgelegten Fahrbahn auf die Ausführung in Verbundsteinpflaster bei der Aufwands- und Beitragsermittlung für diese Maßnahme zu berücksichtigen, nicht aber der nachgeschobene Ausbau des Gehweges. Denn diese Änderung bzw. Ergänzung des Bauprogramms ist erst erfolgt, nachdem das Bauprogramm, welches nun der Erneuerung der Fahrbahndecke (zwar in der ergänzenden Fassung - Verbundsteinpflaster statt Schwarzdecke) umfasste, bereits verwirklicht war.

Bei der Bestimmung des Zeitpunkts, an dem das Bauprogramm erfüllt war, ist aber nicht etwa auf das Entstehen der sachlichen Beitragspflicht abzustellen (denn das Entstehen der sachlichen Beitragspflicht bedingt noch die Erfüllung weiterer Voraussetzungen), sondern allein darauf, ob das Bauprogramm tatsächlich in technischer Hinsicht erfüllt ist. Dies setzt regelmäßig eine Abnahme der Baumaßnahme voraus. Ist dies der Fall, aber z. B. die sachliche Beitragspflicht deshalb noch nicht entstanden, weil der Aufwand aufgrund noch fehlender Unternehmerrechnungen noch nicht endgültig ermittelt werden kann, so ist das Bauprogramm erfüllt. Alle nach diesem Zeitpunkt (aber unter Umständen noch vor Entstehung der sachlichen Beitragspflicht)

vorgenommenen Änderung des Bauprogramms sind beitragsrechtlich für diese konkrete Maßnahme nicht mehr zu berücksichtigen.

Wird in der Satzung der enge auf die einzelne Erschließungsanlage abstellende Anlagenbegriff gewählt, so ist das Bauprogramm zwar nicht für die räumliche Abgrenzung der Maßnahme maßgeblich, wohl aber für die Gestaltung der Maßnahme. Diese Beschränkung der Maßgeblichkeit des Bauprogramms auf die Gestaltung hat zur Folge, dass die sachliche Beitragspflicht (wenn nicht ausdrücklich eine wirklich wirksame Abschnittsbildung vorgenommen wurde) frühestens mit der Fertigstellung aller vom Bauprogramm umfassten Teileinrichtung in der ganzen Länge der Anlage entstehen kann.

Dies bedeutet aber nicht, dass alle vom Bauprogramm erfassten Teileinrichtungen auch in gleicher Ausstattung und Breite ausgebaut sein müssen. Solange die Breite der jeweiligen Teileinrichtungen (z. B. eines Gehweges) die funktionsgerechte Benutzung gewährleisten, ist nach Auffassung des OVG Lüneburg eine einheitliche Abrechnung auch unter Vorteils Gesichtspunkten unbedenklich. Parkstreifen können auch dann allen Anliegern zugerechnet werden, wenn sie sich nicht über die volle Länge der Anlage erstrecken.

Da die sachliche Beitragspflicht die Entstehung der Beitragslast sowohl dem Grunde nach als auch der Höhe nach umfasst, kann sie erst entstehen, wenn der als Grundlage für die weiteren Veranlagungsverfahren zu ermittelnde maßgebliche Aufwand feststeht.

Dies ist regelmäßig erst dann der Fall, wenn die letzte Unternehmerrechnung eingegangen ist.

Dagegen ist es für das Entstehen der sachlichen Beitragspflicht nicht erforderlich, dass bereits die Zuweisung und Zuschüsse Dritter, die ausschließlich zur Deckung des von der Gemeinde zu tragenden Anteils am Aufwand für die Maßnahme bestimmt sind, endgültig feststehen. Da diese Zuschüsse sich nicht beitragsmindernd auswirken, weil sie den umlegungsfähigen Aufwand nicht verändern, ist die Kenntnis deren genauer Höhe auch nicht Voraussetzung für die Beitragsermittlung und damit für das Entstehen der sachlichen Beitragspflicht.

5. Veranlagung von landwirtschaftlichen Grundstücken, Hofstellen

Die Veranlagung von landwirtschaftlichen Grundstücken/Hofstellen war in der Vergangenheit äußerst problematisch, da in den alten Beitragssatzungen vorteilsgerechte Verteilungsmaßstäbe fehlten. Hintergrund hierfür war, dass die "Macher" dieser Satzungsmuster überwiegend nur Ballungsräume in ihrem Fokus und sich beitragsrechtliche Problemstellungen in ländlich strukturierten Kommunen schwer vorstellen konnten. Durch das ständig weiterentwickelte Beitragsrecht ist mittlerweile diese Problematik erkannt worden und somit auch in den neueren Satzungsmustern berücksichtigt. Grundsätzlich ist es so, dass die Vorteilsverhältnisse von eingeschossig bebauten Grundstücken in beplanten Bereichen oder im unbeplanten Innenbereich und landwirtschaftlich genutzten Grundstücken im Verhältnis 1 : 20 oder 1 : 30 angenommen werden. Ausgehend von diesen Vorteilsverhältnissen können Nutzungsfak-

toren ermittelt und gegebenenfalls ausdifferenziert werden. Ich verweise hier insbesondere auf den § 7 unserer Beitragssatzung, wo die Nutzungsfaktoren für Grundstücke mit sonstiger Nutzung festgelegt worden sind.

6. Gemeindeanteil, Möglichkeiten und Grenzen

Der festgelegte Gemeindeanteil muss den Vorteil widerspiegeln, der der Allgemeinheit im Verhältnis zur Gruppe der Grundstückseigentümer durch die Möglichkeit, die ausgebaute Anlage in Anspruch zu nehmen, geboten wird. Entscheidend ist, in welchem Maße die ausgebaute Straße von den Anliegern einerseits und der Allgemeinheit andererseits in Anspruch genommen wird. Je mehr die ausgebaute Anlage erfahrungsgemäß von der Allgemeinheit benutzt wird, desto höher ist der Wert des der Allgemeinheit vermittelten Vorteils zu bemessen und desto höher muss dementsprechend der Gemeindeanteil sein. Umgekehrt muss der Eigentümeranteil (Anliegeranteil) umso höher sein, je mehr die ausgebaute Anlage erfahrungsgemäß von den Eigentümern der anliegenden Grundstücke genutzt wird. Innerhalb dieses Rahmens steht der Gemeinde ein gewisser Einschätzungsspielraum zu, weil eine sichere Prognose über das Verhältnis der wahrscheinlichen Inanspruchnahme der ausgebauten Anlage und damit der Werte der der Allgemeinheit einerseits und den Eigentümern andererseits durch deren Inanspruchnahmemöglichkeit gebotenen Vorteile nicht möglich ist.

Es obliegt dem Satzungsermessen der Gemeinde festzulegen, nach welchen Straßentypen zu unterscheiden ist. Dabei kann sie sich aus Gründen der Praktikabilität auf relativ grobe Unterscheidungen beschränken. Im wesentlichen wird hierbei auf Anliegerstraßen, Innerortsstraßen und Hauptverkehrsstraßen unterschieden. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf § 4 unserer Straßenausbaubeitragssatzung.

Die Zuordnung zu einer in der Ortssatzung der Gemeinde vorgesehenen Straßenkategorie hat sich an ihren wesentlichen, für die Straße insgesamt bedeutsamen und sie überwiegend charakterisierenden Merkmalen auszurichten, wobei von der Funktion der Straße im Gesamtverkehrsnetz der Gemeinde auszugehen ist, wie sie durch ihre Lage, die Art der Ausgestaltung und die Belastung ihre Ausprägung gefunden hat. Dabei sind Lage, Ausgestaltung und Verkehrsbelastung allerdings nur Indizien, sie können zur Verkehrsfunktion und damit letztlich ausschlaggebenden tatsächlichen Verkehrsbedeutung der Straße im Widerspruch stehen.

Als Anliegerverkehr ist derjenige Verkehr anzusehen, der zu den in Anspruch genommenen Grundstücken hinführt und von ihnen ausgeht. Dieser sogenannte Ziel- und Quellverkehr hinsichtlich der angrenzenden Grundstücke ist nicht nur in Bezug auf Kraftfahrzeuge erheblich, sondern hinsichtlich aller Formen der Fortbewegung, also beispielsweise auch in Bezug auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr. Denn diese Straße dient auch diesen Verkehrsformen.

Innerortsstraßen dienen darüber hinaus zugleich dem Verkehr innerhalb von Baugebieten oder innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen. Sie sind als Erschließungsstraßen mit innerörtlicher Verkehrsbedeutung zu definieren, die zur Aufnahme des innerörtlichen Durchgangsverkehrs bestimmt sind, Ortsteile verbinden,

den Verkehr in Richtung eines anderen Ortsbereichs sammeln und deshalb die Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke stark zurücktreten lassen.

Bei den Außenbereichsstraßen werden verschiedene Typen unterschieden. So gibt es z. B. solche mit Verbindungsfunktion für den überwiegenden Durchgangsverkehr einerseits und solche mit der primären Aufgabe, die angrenzenden Außenbereichsgrundstücke zu bewirtschaften, andererseits. Außerdem hat sich die Festlegung des Gemeindeanteils/Anliegeranteils unter Zugrundelegung einer typisierenden Betrachtungsweise daran auszurichten, wie hoch der Verkehr zu den anliegenden Grundstücken (Vorteil der Anlieger) im Verhältnis zum Durchgangsverkehr (Vorteil der Allgemeinheit) ist. Der Gemeindeanteil muss den Vorteil widerspiegeln, der für die Allgemeinheit im Verhältnis zur Gruppe der Grundstückseigentümer dadurch entsteht, dass die ausgebaute Außenbereichsstraße in Anspruch genommen werden kann. Auch bei Außenbereichsstraßen muss der Gemeindeanteil vorteilsgerecht abgestuft sein, und zwar sowohl im Verhältnis der Außenbereichsstraßen zueinander als auch in deren Verhältnis zu Innerortsstraßen.

Bei Außenbereichsstraßen, bei denen Anlieger- und Durchgangsverkehr in etwa gleich stark sind oder bei denen der Durchgangsverkehr überwiegt, ist es unzulässig, den überwiegenden Teil der Beitragslast auf die Eigentümer der an die Außenbereichsstraße angrenzenden Grundstücke abzuwälzen.

Die Stadt hat sich bei der Festlegung der Gemeinde-/Anliegeranteile an der Rechtsprechung des OVG Lüneburg vom 06.06.2001 orientiert. Danach ist bei Anliegerstraßen die Vorteilsbemessung so vorzunehmen, dass der Anliegeranteil über 50 % des beitragsfähigen Aufwandes liegt. Das Gericht hat in seiner Entscheidung klargestellt, dass das Ermessen der Gemeinde bei der Bemessung der auf die Anlieger entfallenden Anteile durch das in § 6 Abs. 1 Satz 1, Abs. 5 Satz 1 NKAG niedergelegte Vorteilsprinzip begrenzt wird. Danach steht den Gemeinden im Straßenausbau-recht die Entscheidungsfreiheit darüber zu, Beiträge überhaupt zu erheben (Beitragserhebungsfreiheit). Erlässt die Gemeinde aber eine Straßenausbaubeitragssatzung steht es ihr nicht frei, die Höhe des Gemeindeanteils bzw. die des Anliegeranteils nach ihrem Ermessen - gewissermaßen unbeschränkt - festzulegen. Vielmehr ist sie dabei den Vorgaben des NKAG, insbesondere dem in § 6 Abs. 1 Satz 1, Abs. 5 Satz 1 NKAG niedergelegten Vorteilsprinzip unterworfen.

Ausgehend von diesen Kriterien ist bei der Bemessung der Anteile darauf geachtet worden, dass eine vorteilsgerechte Abstufung der einzelnen Straßentypen erfolgt.

7. Schluss

Der Erlass einer Straßenausbaubeitragssatzung und deren konsequente Anwendung kann dazu dienen, Forderungen von Ausbaumaßnahmen sowohl von Bürgern als auch einzelner Ratsherren zu regulieren.

Fazit: Auch, wenn die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen mit einem nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand verbunden ist, tragen die dadurch erzielten Einnahmen nicht unerheblich zur Entlastung des gemeindlichen Haushalts bei.