

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel der Satzung

Zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist die Stadt Halle (Saale) gesetzlich verpflichtet (§ 6 Abs. 1 KAG-LSA¹).

Die neuere Rechtsprechung wie auch zwischenzeitlich erfolgte Änderungen der gesetzlichen Grundlagen erfordern die Neufassung der bisherigen Satzung, die in einigen Teilen im Ergebnis dieser Entwicklungen starken rechtlichen Bedenken unterliegt bzw. als unwirksam anzusehen ist. Beispielhaft sei hier hingewiesen auf das Urteil des Verwaltungsgerichtes Halle vom 26. Mai 2009 (Az. 2 A 125/07 HAL), in dem ein Anliegeranteil von 40 % für Fußgängerzonen als zu niedrig und die entsprechende satzungsrechtliche Regelung als nichtig angesehen wird.

Die vorliegende Satzung orientiert sich im Aufbau an der Mustersatzung von Klausing/ Driehaus und berücksichtigt die Empfehlungen des Städte- und Gemeindebundes Sachsen-Anhalt in seiner Mustersatzung vom 15. Oktober 2002 und den Erläuterungen hierzu.

Ziel der Satzung ist es – neben der notwendigen Anpassung an die Rechtsprechung und gesetzlichen Grundlagen –, eine systematische, einheitliche und klare Regelung zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zu schaffen. Es wird ein einheitlicher Beitragsmaßstab für die Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes von Ausbaumaßnahmen auf die Beitragspflichtigen angewendet. Die Regelungen differenzieren stärker hinsichtlich der heranzuziehenden Flächen der Grundstücke, ihren möglichen Nutzungen und den jeweiligen Anliegeranteilen für die Teileinrichtungen einer Straßenkategorie.

Dadurch kann im Ergebnis dem Vorteilsprinzip besser entsprochen werden, welches der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zu Grunde liegt. Nach diesem Grundsatz ist die Höhe des Ausbaubeitrags grundsätzlich nach dem Vorteil zu bemessen, der einem Beitragspflichtigen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme einer ausgebauten Anlage entsteht.

II. Wesentliche Änderungsinhalte

Die Anliegeranteile (vgl. § 5) werden stärker differenziert und systematisch aufeinander abgestuft festgelegt. Dabei werden der durch die Rechtsprechung vorgegebene Rahmen und die zur Festlegung der einzelnen Anliegeranteile entwickelten Grundsätze berücksichtigt. Um den vom Stadtrat favorisierten Anliegeranteil bei Anliegerstraßen von 60 % zu halten (vgl. Stadtratsbeschluss vom 22. November 2006) und dennoch diesem Rahmen zu entsprechen, wurde auch für Anliegerstraßen eine Differenzierung in Teileinrichtungen (z. B. Gehweg, Beleuchtung, Entwässerung) vorgenommen, wie das bereits bisher bei den anderen Straßenkategorien der Fall war. Für diese Teileinrichtungen von Anliegerstraßen sind dem größeren Anliegervorteil entsprechend höhere Anliegeranteile vorgesehen. Neu ist auch ein höherer Anliegeranteil für selbständige Sackgassen, also für Straßen, die fast ausschließlich von den Anliegern genutzt werden.

Beitragsmaßstab ist einheitlich die Nutzungsfläche, die sich aus der Grundfläche, vervielfältigt mit entsprechenden Nutzungsfaktoren ergibt.

Die bisherige Vorverteilung des beitragsfähigen Aufwandes auf bebaubare und nicht bebaubare Grundstücke nach § 5 Abs. 1 alter Regelung entfällt aus Gründen der Praktikabilität und

¹ Kommunalabgabengesetz für das Land Sachsen-Anhalt in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Dezember 1996 (GVBl. LSA S. 405), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Änderung kommunalrechtlicher Vorschriften vom 17. Dezember 2008 (GVBl. LSA S. 452)

Rechtssicherheit (s. auch ergänzend die Erläuterungen dazu in der nachfolgenden Begründung zu den §§ 7, 8, 9).

III. Voraussichtliche Kosten und haushaltsmäßige Auswirkungen

Im Vergleich zur bisherigen Regelung sind keine Mehrkosten zu erwarten (etwa aufgrund erhöhten Verwaltungsaufwandes). Zur haushaltsmäßigen Auswirkung wird auf die Ausführungen zu den finanziellen Ausführungen verwiesen.

B. Besonderer Teil

Zur Präambel

Sie gibt die Gesetzesgrundlagen für die Satzung in aktueller Fassung wieder.

Zu § 1 (Beitragsfähige Maßnahmen)

Abs. 1

Bezeichnet den Satzungsgegenstand. Der Wortlaut orientiert sich im Vergleich zur vorhergehenden Regelung in § 1 Abs. 1 SBS 2006² weitgehend an § 6 Abs. 1 Satz 1 KAG-LSA. Statt auf § 6 Abs. 8 KAG LSA wird nun für die Regelung, wer im Sinne dieser Satzung beitragspflichtig ist, systematisch richtig auf § 13 der Satzung verwiesen. § 13 entspricht inhaltlich § 6 Abs. 8 KAG LSA.

Abs. 2

Die Regelung war zuvor in § 1 Abs. 1 SBS 2006 enthalten und wurde aus Gründen der besseren Lesbarkeit in einem eigenen Absatz gefasst.

Zu § 2 (Beteiligung der Beitragspflichtigen)

Abs. 1

Die Regelung war zuvor in § 1 Abs. 2 SBS 2006 enthalten und wird zur besseren Verständlichkeit nun separat normiert. Im Übrigen orientiert sie sich an der aktuell geltenden gesetzlichen Bestimmung in § 6d Abs. 1 KAG-LSA. Die gesetzlich eingeräumte Möglichkeit der Beitragsüberprüfung und Herabsetzung bei unterlassener Beteiligung der Beitragspflichtigen ist mit Wirkung vom 01.09.2009 entfallen³ (vgl. § 6d Abs. 1 Satz 3 ff KAG-LSA alter Fassung).

Die Satzungsreglung zur Beteiligung der Beitragspflichtigen sichert eine frühzeitige Unterrichtung und bietet den später Beitragspflichtigen die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Auf die (zusätzliche) Normierung einer weiteren Bürgerbeteiligung nach Maßgabe des § 3 Abs. 1 BauGB (vgl. alte Regelung in § 1 Abs. 2 SBS 2006) wurde verzichtet, da hier kein Mehrwert zur bereits geregelten Beteiligung der Beitragspflichtigen erkennbar ist. Die satzungsrechtlich vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung enthält – wie auch die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB – die Elemente der frühzeitigen Unterrichtung und Anhörung, insoweit lag mit der bisherigen Regelung in der Satzung eine nicht sinnvolle Doppelregelung zur Beteiligung der später Beitragspflichtigen vor.

² die bisher geltende Regelung gemäß der Satzung über die Erhebung von Beiträgen für den Ausbau von Anlagen im Bereich von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen der Stadt Halle (Saale) vom 22. Dezember 1999, zuletzt geändert durch die Zweite Änderungssatzung vom 22. November 2006.

³ gemäß Art 2 Nr. 2 des Gesetzes zur Änderung kommunalrechtlicher Vorschriften vom 17.12.2008 (GVBl. LSA S. 452)

Abs. 2

Die Regelung wurde der geänderten Bezeichnung des zu informierenden Ausschusses angepasst.

Zu § 3 (Umfang des beitragsfähigen Aufwandes)

Die Regelungen entsprechen im Wesentlichen den vorherigen Regelungen in § 2 SBS 2006 mit folgenden Änderungen:

Durch die Formulierung „Beitragsfähig ist *insbesondere* der Aufwand für...“ ist nun sichergestellt, dass die nachfolgende Aufzählung der Nrn. 1 bis 9 nicht als abschließend zu verstehen ist.

Die Regelung in Nr. 1 stellt nun ergänzend klar, dass nur der Aufwand für den Erwerb (einschließlich der Erwerbsnebenkosten) der *für die Herstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung der öffentlichen Verkehrsanlagen* benötigten Grundstücke beitragsfähig ist.

In den Regelungen zu den Nrn. 3 bis 6 wurde, orientiert an § 6 Abs. 1 Satz 1 KAG-LSA, neben dem Aufwand zur Herstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung zusätzlich möglicher Aufwand für die *Anschaffung* von Verkehrsanlagen oder Teilen davon ergänzt.

Der Klarstellung dient auch die Regelung der Nr. 7, wonach der Aufwand für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für durch beitragsfähige Maßnahmen verursachte Eingriffe in Natur und Landschaft gleichfalls beitragsfähig ist. Dabei hat die Stadt ein Wahlrecht, wie sie den Beitrag erhebt. Sie könnte diese Kosten auch gemäß § 135a BauGB gesondert von den Beitragspflichtigen erheben. Aus verwaltungsökonomischen Gründen ist jedoch die Einbeziehung in den beitragsfähigen Aufwand für den Straßenausbau sinnvoll, da in diesem Fall nur ein einheitlicher Kostenbeitragsbescheid erstellt wird⁴.

Zur Rechtssicherheit und der ständigen Rechtsprechung folgend⁵ wird in Nr. 9 klargestellt, dass auch der Aufwand für die Fremdfinanzierung beitragsfähiger Maßnahmen ebenfalls beitragsfähig ist. Bisher fehlte eine entsprechende Regelung in der Satzung.

Zu § 4 (Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes)

Abs. 1

Die Regelung entspricht der vorherigen Regelung in § 3 Abs. 1 SBS 2006 und der Regelung des § 6 Abs. 3 Satz 1 KAG-LSA. Die Ergänzung um den Ansatz des Verkehrswertes bei der Bereitstellung stadteigener Grundstücke ist systematisch erforderlich, da der Stadt durch die Bereitstellung solcher Grundstücke keine tatsächlichen Aufwendungen entstehen, der Wert der Grundstücke aber dennoch beitragsfähigen Aufwand darstellt (vgl. § 3 Nr. 1).

Abs. 2

Die Regelung entspricht inhaltlich der vorherigen Regelung in § 3 Abs. 3 Alt. 2 SBS 2006 und der gesetzlichen Regelung gemäß § 6 Abs. 4 KAG-LSA.

Abs. 3

Die Regelung entspricht inhaltlich der vorherigen Regelung in § 3 Abs. 3 Alt. 1 SBS 2006. Die Formulierung ist verständlicher und entspricht der gesetzlichen Regelung in § 6 Abs. 2 KAG-LSA.

⁴ vgl. auch die Erläuterungen zur Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes (SGSA) vom 15.10.2002, S. 2
⁵ vgl. Driehaus, Kommentar zum Kommunalabgabenrecht, § 8, Rd-Nr. 344 ff (39. Erg. Lfg. Sept. 2008) bzw. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 13, Rd-Nr. 12 ff (8. Aufl.)

Zu § 5 (Anteil der Stadt und der Beitragspflichtigen am Aufwand)

Abs. 1

Die Regelung ersetzt § 4 Abs. 1 SBS 2006. Sie definiert klarer, welcher Anteil des beitragsfähigen Aufwandes umlagefähig auf die Beitragsverpflichteten ist.

Abs. 2

Die Regelung legt fest, dass die Stadt Halle den Anteil der Allgemeinheit an der Nutzung der ausgebauten Anlage trägt. Zudem wird klar gestellt, dass die Stadt Halle (wie jeder andere Grundstückseigentümer auch) den Anteil nach Verteilung des umlagefähigen Aufwandes trägt, der auf ihre eigenen Grundstücke entfällt. Die Regelung stellt sicher, dass den Anliegern keine Nachteile in Form höherer Beiträge entstehen, wenn stadteigene Grundstücke an der Verteilung des Aufwandes teilnehmen.

Abs. 3

Die Regelung entspricht nunmehr § 6 Abs. 5 KAG LSA.

Für die je hälftige Anrechnung von Zuschüssen Dritter auf den Gemeinde- und Anliegeranteil am beitragsfähigen Aufwand ist darauf hinzuweisen, dass dies nur in Ausnahmefällen zum Tragen kommt, nämlich nur, wenn die Zuschüsse speziell zum Ausbau der konkreten Verkehrsanlage und mit der Möglichkeit ausgereicht wurden, dass sie auch den Anliegern zu Gute kommen können⁶. Zudem kann diese landesrechtliche Ausnahmeregelung und damit auch die darauf basierende Satzungsregelung nur für Zuschüsse gelten, die aus Mitteln des Landes Sachsen-Anhalt bzw. privater Dritter gewährt werden. Der Landesgesetzgeber kann nicht über die Verwendung öffentlicher Mittel anderer öffentlich-rechtlicher Körperschaften außerhalb des Landes Sachsen-Anhalt (z. B. des Bundes) bestimmen. Diese öffentlichen Zuschüsse, auch ohne weitere Zweckbestimmung, werden grundsätzlich zur Abdeckung des öffentlichen Gemeindeanteils verwendet, es sei denn, die Zuschussgeber haben ausdrücklich eine andere Verwendung bestimmt. Denn die Zuschussgeber können darauf vertrauen, dass ihre öffentlichen Mittel nicht zweckentfremdet zur Entlastung der Beitragspflichtigen eingesetzt werden⁷.

Abs. 4

Die Festsetzung der Anteile des beitragsfähigen Aufwandes, die auf die Stadt bzw. die Beitragspflichtigen entfallen, dienen dem Ausgleich des Vorteils, der durch die Inanspruchnahme bzw. die Möglichkeit der Inanspruchnahme einer ausgebauten öffentlichen Verkehrsanlage der Allgemeinheit bzw. den Anliegern entsteht (Vorteilsprinzip).

Dabei gilt im Grundsatz: Der Gemeindeanteil, der den Grad des wirtschaftlichen Vorteils einer Inanspruchnahmemöglichkeit durch die Allgemeinheit ausdrückt, ist umso höher, je mehr eine ausgebaute Anlage erfahrungsgemäß durch die Allgemeinheit genutzt wird bzw. genutzt werden kann. Dem gegenüber ist der mit dem Gemeindeanteil korrespondierende Anliegeranteil umso höher, je mehr die ausgebaute Anlage von den anliegenden Grundstücken genutzt wird bzw. genutzt werden kann⁸.

Die konkrete Festlegung der Anteile richtet sich nach den von der Rechtsprechung entwickelten Leitlinien. Zu berücksichtigen ist zum Einen die Verkehrsbedeutung der ausgebauten Anlage. So vermittelt eine ausgebaute Anliegerstraße den Grundstückseigentümern im Verhältnis zur Allgemeinheit deutlich mehr Vorteile, als dies bei einer ausgebauten Hauptverkehrsstraße der Fall ist. Zum Anderen ist die Aufteilung der Anteile auch abhängig davon, welche Teileinrichtung der Verkehrsanlage ausgebaut wurde. So bringt der Ausbau der Fahrbahn der Allgemeinheit in der Regel größere Vorteile als der Ausbau des Gehweges, der mehr den Interessen der Anlieger dient. Deshalb ist zur vorteilsgerechten Festlegung der Anteile eine nach Straßenart und Teileinrichtung differenzierte Regelung in der Satzung erforderlich. Die Höhe des Anteilssatzes

⁶ Urteil des OVG LSA vom 28.02.2005 (4 L 233/01) und insoweit auch Driehaus, Kommentar zum Kommunalabgabenrecht, § 8, Rd-Nr. 383 f, 385 (39. Erg. Lfg. Sept. 2008)

⁷ vgl. Driehaus a. a. O.

⁸ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 34, Rd-Nr. 6 ff (8. Aufl.)

für jede Straßenkategorie bzw. Teileinrichtung muss sich in das System der für die anderen Straßenkategorien bzw. Teileinrichtungen gewählten Anteilsätze einfügen. Die Anteilsätze müssen in diesem System zur Sicherung der Gleichbehandlung plausibel abgestuft und hinreichend stimmig zueinander sein.⁹

In Auswertung der Rechtsprechung sind zudem bestimmte Mindestanteile nicht zu unterschreiten. So wird für Anliegerstraßen ein Anliegeranteil von mindestens 60 % gefordert, soweit diese Straßen überwiegend von den Anliegern und in geringerem Maß durch die Allgemeinheit genutzt werden. Bei den Einrichtungen der Straßenbeleuchtung ist für innerörtliche Straßen ein Anteil von 50 % nicht zu unterschreiten¹⁰.

Ausgehend von diesen Prämissen war eine vorteilsgerechte Festlegung der Anliegeranteile vorzunehmen. Dabei halten sich die festgelegten Anteile innerhalb der Bandbreiten, die sich im Straßenausbaubeitragsrecht im Lauf der Zeit durch die Rechtsprechung herausgebildet haben¹¹. Als Entscheidungshilfe wurden auch die in den genannten Mustersatzungen vorgesehenen Richtwerte genutzt.

Zu bedenken sind in diesem Zusammenhang auch die Folgen eines zu niedrigen Ansatzes von Anliegeranteilen. Zum Einen besteht bei Unterschreitung o. g. Mindestsätze die Gefahr, dass Gerichte, wie in der Vergangenheit bereits geschehen¹², die Satzung als rechtswidrig und nichtig beanstanden.

Zum Anderen werden durch zu niedrige Ansätze (z. B. bei Anliegerstraßen) zwar die dort betroffenen Anlieger geschont, jedoch die übrigen Bürger der Stadt entsprechend belastet, da die Einnahmeausfälle über sonstige Steuern und Abgaben kompensiert werden müssen. Dies widerspricht aber dem oben genannten Vorteilsprinzip, da diese dann indirekt für den Gemeindeanteil aufkommen, obwohl sie bzw. die Allgemeinheit insgesamt keinen oder nur einen geringen Vorteil von der ausgebauten Straße (z. B. Anliegerstraße) haben.

Bei einer Änderung einzelner Anliegeranteile im Rahmen der Beschlussfassung zu dieser Satzung ist darüber hinaus zu beachten, dass sich dies wegen der vorteilsgerechten Abstufung auf das gesamte abgestimmte System der Anliegeranteile auswirkt, das in diesem Fall entsprechend angepasst werden muss.

Die Tabelle (s. Anlage) zeigt die festgelegten Anliegeranteile im Vergleich zur vorherigen Regelung.

Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 (Anliegerstraßen)

Der Anliegervorteil ist hier im Vergleich zu Haupterschließungs- und Hauptverkehrsstraßen am höchsten. In der Rechtsprechung für angemessen gehalten wird für eine typische Anliegerstraße¹³ ein Anliegeranteil von etwa 75 %¹⁴. Mindestens aber muss der Anliegeranteil den Gemeindeanteil deutlich übersteigen, etwa 60 % soll er nicht unterschreiten (s. oben). Durch den Stadtratsbeschluss vom 22. November 2006 wurde ein Anliegeranteil in Höhe von 60 % festgelegt.

Dadurch verbleibt eine Bandbreite in Höhe von nur 10 % für eine im obigen Sinne vorteilsgerechte Abstufung innerhalb dieser Straßenkategorie, da für Anliegerstraßen der obere Grenzwert durch den Anliegeranteil in Höhe von 60 %, der untere durch den Anliegeranteil für die Straßenbeleuchtung in Höhe von 50 % markiert wird. Um dennoch eine vorteilsgerechte nachvollziehbare Abstufung unter Beachtung der durch die Rechtsprechung entwickelten Leitlinien und des genannten Stadtratsbeschlusses vornehmen zu können, wurde daher auch für die Stra-

⁹ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 34, Rd-Nr. 14 ff (8. Aufl.)

¹⁰ richterlicher Hinweis VG Halle, Az. VG 2 A 231/04 HAL vom 05.10.2006

¹¹ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 34, Rd-Nr. 17 ff (8. Aufl.)

¹² vgl. aktuell Urteil des VG Halle vom 26. Mai 2009 (Az. 2 A 125/07 HAL) für den Anliegeranteil bei Fußgängerzonen

¹³ für nicht typische Anliegerstraßen wären dann Einzelfallregelungen nach § 5 Abs. 5 zu treffen

¹⁴ vgl. Beschluss des OVG LSA vom 19.02.1998 (B 2 S 141/97) und Urteil des VG Halle vom 28.08.2006 (2 A 196/04 HAL) mit Hinweis auf weitere gerichtliche Entscheidungen, ergänzend auch die Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes)

ßenkategorie „Anliegerstraße“ eine Differenzierung in Teileinrichtungen vorgenommen, wie das nach alter (und neuer) Regelung bereits für die Straßenkategorien „Haupterschließungsstraßen“ und „Hauptverkehrsstraßen“ der Fall ist. Auch die Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes sieht für Anliegerstraßen eine solche Differenzierung vor.

Für die Fahrbahnen (und weitere Teileinrichtungen, s. o. g. Tabelle in der Anlage) wurde der vom Stadtrat beschlossene Satz in Höhe von 60 % beibehalten. Bei Radwegen ist erfahrungsgemäß davon auszugehen, dass der Vorteil der Inanspruchnahmemöglichkeit dem von Fahrbahnen vergleichbar ist, da Radwege von der Allgemeinheit in einem Maße genutzt werden, das eher der Inanspruchnahme von Fahrbahnen als der von Gehwegen entspricht.¹⁵

Für die weiteren Teileinrichtungen wurde zur vorteilsgerechten Abstufung eine moderate Erhöhung der einzelnen Anliegeranteile ausgehend von dem als Basis festgelegten Anliegeranteil in Höhe von 60 % für die Fahrbahn/ den Radweg vorgenommen. Bei kombinierten Rad- und Gehwegen ist der Anliegervorteil durch die mögliche Nutzung als Gehbahn höher als bei reinen Radwegen. Dem entsprechend ist ein Anliegeranteil in Höhe von 65 % sachgerecht. Den größten Vorteil zieht ein Anlieger bei Anliegerstraßen aus dem Ausbau von Gehwegen, Parkflächen, Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung (hier u. a. Schutz vor Spritzwasser, Pfützen, Wasserlachen, eindringendes Wasser auf Privatgrundstücke), da dieser Ausbau in weit überwiegendem Maß den Anliegern zu Gute kommt¹⁶. Gehwege und Parkplätze werden in Anliegerstraßen hauptsächlich durch die Anlieger/ Besucher und sonstige mit den Anliegern in Beziehung stehende Nutzer, nicht aber durch die Allgemeinheit genutzt. Dies gilt dann auch für die Straßenbeleuchtung und die Straßenentwässerung. Hier ist dann ein Anliegeranteil in Höhe von 70 % angemessen.

Neu aufgenommen ist, der Rechtsprechung folgend, ein individueller Anliegeranteil für sog. niveaugleiche Mischflächen. Dabei handelt es in der Regel um verkehrsberuhigte Bereiche, z. B. allgemein als „Spielstraßen“ bezeichnete Bereiche (StVO, Verkehrszeichen Nr. 325, 326). Diese Mischflächen sind differenziert zu betrachten, da sie gegenüber Fahrbahnen mit oder ohne gesonderte Gehwege deutlich unterschiedliche Verkehrsfunktionen aufweisen¹⁷. So dürfen diese Bereiche im Gegensatz zur sonstigen Verkehrsfläche in der ganzen Fläche von Fußgängern und für Kinderspiele genutzt werden. Darin ist ebenfalls ein erhöhter Vorteil für die Anlieger zu sehen, der die Festlegung eines Anliegeranteiles in Höhe von 65 % rechtfertigt.

Abs. 4 Satz 2

Diese neu aufgenommene Regelung zu „selbständigen Sackgassen“ ist systematisch im Zusammenhang mit den Festlegungen zu den Anliegeranteilen für Anliegerstraßen und deren Teileinrichtungen zu sehen, da es sich um Anliegerstraßen (in spezieller Ausprägung) handelt. Nur aus redaktionellen Gründen ist diese spezielle Regelung als Satz 2 den einzelnen Nrn. des Satzes 1 nachgestellt.

„Selbständig“ in diesem Zusammenhang bedeutet, dass diese Sackgassen straßenausbaubeitragsrechtlich (bzw. erschließungsbeitragsrechtlich) eine separate Verkehrsanlage darstellen und separat abgerechnet werden. Ob eine Sackgasse eine solche selbständige Verkehrsanlage darstellt, richtet sich grundsätzlich nach dem Gesamteindruck der zu beurteilenden Anlage. Nicht selbständig im straßenausbaubeitragsrechtlichen Sinn sind z. B. „Sackgassen“, die den Eindruck einer bloßen Zufahrt vermitteln und nur als ein „Anhängsel“ einer anderen Straße erscheinen. In der Regel als unselbständig zu qualifizieren sind nach der Rechtsprechung jedenfalls Sackgassen, die nicht abknicken und weniger als 100 m lang sind.¹⁸

Bei selbständigen Sackgassen ist davon auszugehen, dass alle Teileinrichtungen nahezu ausschließlich von den dortigen Anliegern und deren Besuchern genutzt bzw. fast alle Nutzungen

¹⁵ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 34, Rd-Nr. 17 ff (8. Aufl.)

¹⁶ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 34, Rd-Nr. 20 (8. Aufl.)

¹⁷ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 34, Rd-Nr. 12 ff (8. Aufl.)

¹⁸ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 35, Rd-Nr. 27, § 12, Rd-Nr. 14 ff (8. Aufl.)

(sonstige Verkehre) durch die Anlieger verursacht werden. Der Vorteil eines Ausbaus einer solchen Verkehrsanlage für die Allgemeinheit ist vernachlässigbar. Für diese Straßenkategorie ist daher die Festlegung eines gesonderten Anliegeranteiles im Vergleich zu den sonstigen Festlegungen der Anliegeranteile bei Anliegerstraßen in Höhe von 80 % durchaus angemessen.

Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 (Haupterschließungsstraßen)

Im Vergleich zu Anliegerstraßen sind die Anliegeranteile entsprechend niedriger anzusetzen. Die Festlegung eines Anliegeranteils für die Fahrbahn in Höhe von 40 % ist angemessen. Für die Festlegung der auf diesem „Basiswert“ vorteilsgerecht abgestimmten Anliegeranteile für Radwege, Gehwege und kombinierte Rad- und Gehwege sowie Mischverkehrsflächen gilt das zu Anliegerstraßen Ausgeführte entsprechend. Auch bei dieser Straßenkategorie ist davon auszugehen, dass Gehwege, Parkflächen, Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung überwiegend von den Anliegern genutzt werden. Hinsichtlich der Straßenbeleuchtung für innerörtlichen Straßen wird ergänzend auf den genannten richterlichen Hinweis verwiesen. Bei Parkflächen wird auch bei dieser Straßenkategorie davon ausgegangen, dass der Vorteil für die Anlieger den für die Allgemeinheit deutlich überwiegt. Diese Parkflächen werden im Regelfall weniger vom Durchgangsverkehr, sondern von den Anliegern genutzt. Die Festlegungen entsprechen den Empfehlungen der genannten Mustersatzungen (soweit vergleichbar).

Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 (Hauptverkehrsstraßen)

Dem höheren Vorteil der Allgemeinheit entsprechend ist für diese Straßenkategorie eine weitere Abstufung erforderlich.

Bei der Festlegung des im Vergleich zu den Mustersatzungen am unteren Grenzwert festgelegten Anliegeranteils für die Fahrbahn in Höhe von 20 % wurde berücksichtigt, dass im Vergleich zu kleineren Städten und Gemeinden der Anteil des Durchgangsverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen höher ist. Nach der oben beschriebenen Systematik ist für Radwege der Vorteil vergleichbar dem für die Inanspruchnahme der Fahrbahn anzusetzen. Bei kombinierten Rad- und Gehwegen ist der Anliegervorteil wegen der Möglichkeit der Gehbahnbenutzung wieder etwas höher zu gewichten. Für reine Gehwege, Beleuchtung, Entwässerung und Parkflächen ist auch bei Hauptverkehrsstraßen mindestens von einer gleichwertigen Inanspruchnahme zwischen Allgemeinheit und Anliegern auszugehen. Auch hier wurden die Empfehlungen der Mustersatzungen orientierend herangezogen.

Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 (Fußgängerzone)

Nach der Rechtsprechung liegt der angemessene Anliegeranteil zwischen über 50 % bis etwa 75 %. Der bisherige Anliegeranteil in Höhe von 40 % wird vom Verwaltungsgericht Halle in seinem Urteil vom 26. Mai 2009 (Az. 2 A 125/07 HAL) als nichtig angesehen. Bei einer Fußgängerzone handelt es sich um eine dem privaten und geschäftlichen Verkehr dienende Fläche, bei der die Fußgängerströme überwiegend durch die an diese Fläche angrenzenden gewerblich genutzten Grundstücke und durch die Platznutzung selbst verursacht werden. Der dadurch verursachte Zielverkehr ist grundsätzlich dem Anliegerverkehr zuzuordnen.

Das schließt den Besuch auswärtiger Kunden ein, selbst durch eine Bushaltestelle ausgelöste Passantenströme sind dem Anliegerverkehr zuzuordnen.¹⁹ Dies berücksichtigend, ist der in Höhe von 55 % festgelegte Anliegeranteil im unteren Bereich angesiedelt und angemessen, auch wenn gegenüber der vorherigen Regelung eine deutliche Steigerung um 15 Prozentpunkte erfolgt. Er entspricht den Empfehlungen der Mustersatzungen.

Abs. 4 Satz 1 Nr. 5 (nicht befahrbare Wohnwege).

Diese sind nach ihrer Zweckbestimmung und Inanspruchnahmemöglichkeiten Gehwegen in Anliegerstraßen vergleichbar. Deshalb ist die Festlegung eines Anliegeranteils in gleicher Höhe (70 %) gerechtfertigt.

¹⁹ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 34, Rd-Nr. 24 (8. Aufl.) mit entsprechenden Rechtsprechungsnachweisen

Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 (Wirtschaftswege)

Diese Straßenkategorie ist neu aufgenommen. Dabei handelt es sich um gemeindeeigene Wege, die vornehmlich der Zufahrt zu land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken dienen, aber auch von Dritten, wie Fußgängern, Radfahrern und Wanderern gelegentlich in Anspruch genommen werden können. Nach § 6 KAG-LSA besteht auch für diese Wege die Möglichkeit der Beitragserhebung. Voraussetzung ist aber u. a. eine entsprechende satzungsrechtliche Regelung²⁰. Da die Allgemeinheit solche Wege erfahrungsgemäß nur in geringerem Maß benutzt, ist die Festlegung eines Anliegeranteiles in Höhe von 75 % angemessen. Dieser Wert liegt im Rahmen der Empfehlungen und der Rechtsprechung²¹.

Abs. 4 Satz 1 Nr. 7 (selbständige Grünanlagen)

Der Anliegeranteil bleibt unverändert.

Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 (selbständige Parkanlagen)

Der Vollständigkeit halber war auch diese Straßenkategorie zu ergänzen. Die Höhe des Anliegeranteils bewegt sich im Vergleich zu der Mustersatzung des SGSA an der unteren Grenze.

Abs. 5

Diese Regelung ermöglicht eine Einzelfallregelung für atypische Fälle, bei der eine Bemessung der Beiträge nach den Anliegeranteilen des Abs. 4 nicht vorteilsgerecht wäre. Sie entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung des § 15 Abs. 1 SBS 2006, wurde aber systematisch hier eingefügt. § 15 Abs. 2 SBS 2006 mit der Möglichkeit, Aufwand im Einzelfall per Sondersatzung vom auf die Beitragspflichtigen zu verteilenden Aufwand auszuschließen, entfällt ersatzlos. Der hier angesprochene unangemessene Mehraufwand oder Aufwand wegen einer räumlichen Überdimensionierung der öffentlichen Verkehrsanlage kann schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit (weil nicht erforderlich) nicht auf die Beitragspflichtigen verteilt werden.

Zu § 6 (Beitragsmaßstab)

Die Regelung legt den Maßstab für die Verteilung des umlagefähigen Aufwandes für die durch den Ausbau bevorteilten Grundstücke fest und entspricht inhaltlich § 6 Abs. 1 SBS 2006.

Die Nutzungsfläche der Grundstücke als Verteilungsmaßstab ergibt sich aus der heranzuziehenden Grundstücksfläche (bestimmt durch § 7 Abs. 3 und 4), vervielfacht durch die festgelegten Nutzungsfaktoren (je nach Nutzungsmöglichkeit § 8 oder § 9).

Zu §§ 7, 8, 9 (Grundstück, beitragspflichtige Fläche, Nutzungsfaktoren)

Vorbemerkungen:

Jede zulässige Grundstücksnutzung ist in den straßenausbaubeitragsrechtlichen Vorteilsausgleich einzubeziehen. Die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten (z. B. innerstädtisches Wohnen im Vergleich zur landwirtschaftlichen Nutzung) beeinflussen die Inanspruchnahmefähigkeit ausgebauter Anlagen und ziehen unterschiedliche Vorteilslagen für die einzelnen Grundstücke bzw. Teilflächen von Grundstücken nach sich.

Die Satzung bestimmt systematisch getrennt, differenziert nach den möglichen Einzelnutzungen und den sich daraus ergebenden Vorteilen für die Möglichkeit der Inanspruchnahme einer ausgebauten Verkehrsanlage Nutzungsfaktoren.

§ 7 bestimmt dementsprechend nach den Nutzungsmöglichkeiten, welche Flächen oder Teilflächen von Grundstücken im Sinne der Satzung als baulich oder gewerblich nutzbar (Abs. 3) bzw.

²⁰ vgl. Driehaus, Kommentar zum Kommunalabgabenrecht, § 8, Rd-Nr. 246, 289 (39. Erg. Lfg. Sept. 2008), Beschlüsse des OVG LSA vom 19.02.1998 (B 2 S 141/97) und vom 07.05.1999 (B 2 S 188/99)

²¹ vgl. Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes und Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 34, Rd-Nr. 23 (8. Aufl.) mit entsprechenden Rechtsprechungsnachweisen

als in sonstiger Weise nutzbar (Abs. 4) gelten. Sonstige Nutzungsmöglichkeiten im Sinne der Satzung sind dabei zum Einen der baulichen bzw. gewerblichen Nutzbarkeit vergleichbare Nutzungen (z. B. Friedhöfe, Campingplätze, Dauerkleingärten, vgl. § 7 Abs. 4 Nr. 1), zum Anderen die Nutzbarkeit in anderer Weise (z. B. Außenbereichsgrundstücke, land- oder forstwirtschaftliche Nutzung, vgl. § 7 Abs. 4 Nr. 2).

§ 8 legt dann die Nutzungsfaktoren für baulich und gewerblich nutzbare Grundstücke im Innenbereich und § 9 die Nutzungsfaktoren für die übrigen Grundstücke fest.

Im Grundsatz gilt (wie bisher) bei der Festlegung der Nutzungsfaktoren der in ständiger Rechtsprechung bestätigte sog. „Vollgeschossmaßstab“. Die Nutzungsfaktoren werden (wie bisher) im Grundsatz vorrangig nach der möglichen (zulässigen) Nutzung und dem daraus entstehenden Vorteil aus der Möglichkeit der Inanspruchnahme einer ausgebauten Anlage bemessen. Die zulässige Nutzung eines Grundstückes ergibt sich z. B. aus den Festlegungen eines Bebauungsplanes, einer Satzung nach § 34 Abs. 4 BauGB oder aus dem Rahmen der umliegenden Bebauung bei unbeplanten im Zusammenhang bebauten Ortsteilen. Kann die zulässige Nutzung auf dieser Grundlage nicht hinreichend bestimmt werden oder ist die Ermittlung im Einzelfall mit unangemessen hohem Verwaltungsaufwand verbunden oder sind Grundstücke tatsächlich „stärker“ genutzt (z. B. sind tatsächlich mehr Geschosse vorhanden, als der Bebauungsplan vorgesehen hat), so bemessen sich die Nutzungsfaktoren (ausnahmsweise) anhand der tatsächlichen Gegebenheiten.

Das bisherige System der Vorverteilung des beitragsfähigen Aufwandes entfällt. Nach § 5 Abs. 1 alter Regelung war der Vorteil für z. B. nur landwirtschaftlich nutzbare Grundstücke von vorneherein nur halb so hoch zu bemessen wie der Vorteil für baulich oder gewerblich nutzbare Grundstücke. Deshalb wurde der umlagefähige Aufwand vor der Verteilung auf die einzelnen Grundstücke im Verhältnis der einfachen Frontlänge der landwirtschaftlich nutzbaren Grundstücke und der doppelten Frontlänge der baulich oder gewerblich nutzbaren Grundstücke aufgeteilt.

Diese Regelung führt nach der neueren Rechtsprechung nicht in jedem Fall zu einer vorteilsgerechten Verteilung zwischen den verschiedenen Nutzergruppen. Insbesondere bei der Beteiligung großflächiger unregelmäßig geschnittener Außenbereichsgrundstücke mit geringen Frontlängen an der Aufwandsverteilung wird der Vorteil und entsprechend der Ausbaubeitrag bei dieser Regelung zu Lasten der anderen Grundstückseigentümer zu gering bemessen. Die Rechtsprechung sieht in diesen Fällen die Aufwandsverteilung nach dem Frontmetermaßstab für unwirksam und nichtig an²². Die neue Regelung in § 9 folgt der herrschenden Meinung in Literatur und Rechtsprechung und legt auch für diese Grundstücke differenzierte, aber gegenüber den höherwertig nutzbaren Grundstücken niedrigere Nutzungsfaktoren fest. Diese orientieren sich am erfahrungsgemäß eintretenden Vorteil, der aus der jeweiligen Nutzung und der daraus abschätzbaren Inanspruchnahme der ausgebauten Verkehrsanlage resultiert (vgl. Begründung zu § 9).

Zu § 7 (Grundstück, beitragspflichtige Fläche)

Abs. 1

Die Satzung geht (wie bisher auch), der Rechtsprechung folgend, vom bürgerlich-rechtlichen bzw. grundbuchrechtlichen Grundstücksbegriff (Buchgrundstück) aus.

Abs. 2

Jede rechtmäßige Möglichkeit der Grundstücksnutzung (auch im Außenbereich) ist straßenaus-

²² Beschluss des OVG Schleswig-Holstein vom 28.07.1999 (2 M 31/98), Urteil des OVG Lüneburg vom 30.04.1996 (9 L 1380/93) und Beschluss vom 11.09.2003 (9 ME 120/03)

baubeitragsrechtlich in den Vorteilsausgleich einzubeziehen²³.

Die Regelung trägt der unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeit von Grundstücken bzw. Grundstücksteilflächen Rechnung und differenziert zunächst grob in zwei Gruppen von Grundstücken bzw. Grundstücksteilflächen: baulich/ gewerblich nutzbare sowie Grundstücke bzw. -teilflächen mit sonstiger Nutzungsmöglichkeit. Dies ist sachgerecht, da diese sich voneinander stark unterscheidenden Nutzungsmöglichkeiten auch das Maß der möglichen Inanspruchnahme der ausgebauten Verkehrsanlage entsprechend beeinflussen. Deshalb gelten im Folgenden für diese beiden Gruppen jeweils eigene Normen der Satzung für das weitere Verfahren der Beitragsermittlung.

Die Regelungen des Abs. 1 und 2 sind offen für atypische Einzelfälle („grundsätzlich“).

Abs. 3

Die Regelung legt nach der zulässigen Nutzbarkeit bzw. im Ausnahmefall nach der tatsächlichen Nutzung differenziert die maßgebliche Grundstücksfläche fest, welche als baulich oder gewerblich nutzbar gilt. Diese Abgrenzung von den „übrigen“ Grundstücksflächen ist für die weitere Beitragsermittlung erforderlich, weil für diese Grundstücksflächen bzw. Flächenanteile dann die für diese Nutzung vorgesehenen Nutzungsfaktoren des § 8 angewendet werden.

Grundsätzlich werden die Flächen oder Teilflächen der Grundstücke als baulich oder gewerblich nutzbar angesehen, die

- im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes (§ 30 BauGB) liegen
- die innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles (Geltungsbereich des § 34 Abs. 1 BauGB) liegen,
- die innerhalb des Geltungsbereiches einer Satzung nach § 34 Abs. 4 BauGB liegen,
- die teilweise auch im Außenbereich liegen und dennoch in diesem Teil bebaut sind oder gewerblich genutzt werden.

Die Regelungen im Einzelnen dienen der Abgrenzung der verschiedenen nutzbaren Flächen oder Flächenanteile bei den dort genannten Fallgruppen von Grundstücken.

Soweit für die Flächenabgrenzung bei Grundstücken, die teils im Innen- und teils im Außenbereich liegen, Tiefenbegrenzungslinien erforderlich sind, so entspricht deren Festlegung der durchschnittlichen Tiefe der baulichen Nutzung solcher Grundstücke in den Randgebieten der Stadt Halle (Saale).

Abs. 4

Nach dieser Regelung sind alle Flächen, die im Abs. 3 nicht erfasst werden, Flächen zur sonstigen Nutzung (zum Begriff „sonstige Nutzung“ s. o.). Diese Flächen bzw. Flächenanteile unterliegen zur weiteren Beitragsermittlung den im Vergleich zur baulich/ gewerblichen Nutzbarkeit niedrigeren Nutzungsfaktoren für die sonstige Nutzung nach § 9.

²³ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 35, Rd-Nr. 14 (8. Aufl.) mit entsprechenden Rechtsprechungsnachweisen

Zu § 8 (Nutzungsfaktoren für baulich oder gewerblich genutzte Grundstücke)

Abs. 1

Festgelegt wird – wie bisher – der allgemein übliche und praktikabel zu handhabende Vollgeschossmassstab (s. oben), nach dem die Nutzungsfaktoren gebildet werden.

Die neu in die Satzung aufgenommene Definition des Vollgeschosses entspricht der früheren landesrechtlichen Regelung in der Bauordnung, auf die auch die bisherige Regelung in § 6 Abs. 3 SBS 2006 verwies. Insoweit tritt inhaltlich keine Änderung zur vorherigen Regelung ein. Die Definition war in die Satzung aufzunehmen, da nach zwischenzeitlicher Änderung der Bauordnung die Definition dort nicht eindeutig ist.

Kirchliche Gebäude werden wegen ihrer baulichen Besonderheiten – wie bisher – als eingeschossige Bauwerke behandelt.

Haben Gebäude wegen ihrer Eigenart keine Vollgeschosse im Sinne der Definition, so werden als Ersatzmaßstab Vollgeschosse anhand der Bauwerkshöhe rechnerisch ermittelt. Für Wohngebäude wird dafür für ein Geschoss die definitionsgemäße Höhe von 2,30 m angenommen. Die Geschosshöhe für Gewerbe- bzw. Industriegebäude in Höhe von 3,50 m entspricht dem üblichen bundesdeutschen Maßstab, Anhaltspunkte für eine abweichende Regelung für das Stadtgebiet der Stadt Halle bestehen nicht.

Abs. 2

Als Basis für die Festlegung der Nutzungsfaktoren ist eine mögliche Nutzung der Grundstücke als Grundnutzung festzulegen. Dies ist – wie bisher – die eingeschossige Bebaubarkeit mit Wohngebäuden im Innenbereich. Der Nutzungsfaktor für diese Nutzungsmöglichkeit wird daher mit 1,000 festgelegt und bildet als „Grundnutzungsfaktor“ die Basis für die Festlegung der weiteren Nutzungsfaktoren.

Für jedes weitere mögliche Geschoss erhöht sich dieser Faktor – wie bisher und allgemein üblich – um 0,25.

Abs. 3

Die Zahl höchstzulässiger Vollgeschosse ergibt sich vorrangig aus der entsprechenden Festsetzung des jeweiligen Bebauungsplanes (Nr. 1 a). Enthält der Bebauungsplan keine Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse, muss ggf. aus den Festsetzungen zur Höhe der baulichen Anlagen (Nr. 1 b) bzw. der Baumassenzahl (Nr. 1 c) die höchst zulässige Zahl der Geschosse fiktiv hergeleitet werden.

Die Zahl der zulässigen Geschosse wird ermittelt, indem die festgesetzte zulässige Höhe der Gebäude – wie bisher – durch die ortsübliche durchschnittliche Höhe der Geschosse geteilt und auf ganze Zahlen aufgerundet wird.

Dem vergleichbar ist die Herleitung der zulässigen Geschossezahl aus der Baumassenzahl. Der Faktor 3,5 geht auf eine Regelung der Baunutzungsverordnung 1977 (§ 17 Abs. 3 Satz 1) zur fiktiven Umrechnung einer Baumassenzahl in eine Geschossezahl zurück. Obwohl diese Regelung ab dem 27.01.1990 weggefallen ist, hält die Rechtsprechung den Umrechnungsfaktor 3,5 nach wie vor für anwendbar. Der Ortsgesetzgeber hat hier ein weites Bewertungsermessen.²⁴

Die Regelungen in Nr. 1 d, e, g und Nr. 3 entsprechen inhaltlich der vorigen Regelung (§ 6 Abs. 5 und 6 SBS 2006). Mangels einer planungsrechtlichen Grundlage, der die zulässige Geschossezahl zu entnehmen wäre, stellt die Regelung zu Nr. 3 für Grundstücke im unbeplanten Innenbereich auf die tatsächliche Bebauung des Grundstückes bzw. der Umgebung ab.

Die Regelung zu Nr. 1 f wurde neu aufgenommen. Eine fiktive Festsetzung von zwei Vollgeschossen bei einer industriellen Nutzung unbebaubarer Grundstücke im Innenbereich ist im

²⁴ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 18, Rd-Nr. 37, 38 (8. Aufl.) mit entsprechenden Rechtsprechungsnachweisen

Vergleich zur sonstigen gewerblichen Nutzung (Nr. 1 e) wegen der erfahrungsgemäß intensiveren Inanspruchnahme der Verkehrsanlage angemessen.

Die Regelung zu Nr. 2 stellt – als Ausnahme – statt auf die mögliche (zulässige) Nutzung nach den Festsetzungen eines Bebauungsplanes auf die davon abweichende tatsächliche Nutzung ab, wenn diese die Festsetzungen des Bebauungsplanes überschreitet und somit eine erhöhte Inanspruchnahme der Verkehrsanlage (einen größeren Vorteil) nahe legt.

Abs. 4

Als „Normalfall“ der Grundstücksnutzung ist – ebenfalls wie bisher – das Wohnen anzusehen. Für davon abweichende Nutzungen bzw. Nutzungsmöglichkeiten sind, inhaltlich der bisherigen Regelung entsprechend (vgl. § 6 Abs. 8 SBS 2006), Zuschläge zu erheben.

Nr. 1

Für Gebiete, in denen das Wohnen die regelzulässige bzw. vorrangige Nutzung darstellt (Wohngebiete nach den §§ 3, 4, 4a BauNVO, Dorfgebiete nach § 5 BauNVO und Mischgebiete nach § 6 BauNVO) ist dem entsprechend für im Vergleich dazu *tatsächlich* „höherwertig“, weil überwiegend gewerblich oder einer solchen Nutzung ähnlichen Weise ausgenutzte Grundstücke ein Zuschlag zu erheben. Dem wird die Regelung in Nr. 1 gerecht. Wegen der aus der höherwertigen Nutzung einzelner Grundstücke im Vergleich zu anderen (Wohn-)Grundstücken resultierenden höheren Inanspruchnahme bei gewerblicher Nutzung und entsprechend höherem Vorteil aus der ausgebauten Anlage wird der in Abs. 3 festgelegte Nutzungsfaktor in diesen Fällen mit 1,5 vervielfältigt.

Nr. 2

Im Vergleich zur Wohnnutzung stellt die in Kerngebieten (§ 7 BauNVO), Gewerbegebieten (§ 8 BauNVO), Industriegebieten (§ 9 BauNVO) und Sondergebieten (§ 11 BauNVO) andersartige und regelzulässige Nutzung für Gewerbe und Industrie eine höherwertige *Nutzungsmöglichkeit* dar, auf die tatsächliche Ausnutzung kommt es in diesem Zusammenhang nicht an (s. oben). Deshalb wird mit der Regelung zu Nr. 2 ein allgemeiner Artzuschlag für Grundstücke in solchen Gebieten erhoben. Die Vervielfältigung der in Abs. 3 festgelegten Nutzungsfaktoren mit 2,0 berücksichtigt die in diesen Gebieten zulässigen Nutzungsmöglichkeiten gegenüber der Wohnnutzung angemessen.

Zu § 9 (Nutzungsfaktoren für Grundstücke mit sonstiger Nutzung)

Durch den Wegfall der Vorverteilung (s. Vorbemerkung zu den §§ 7, 8, 9) sind für die Grundstücke mit sonstiger Nutzungsmöglichkeit (im Wesentlichen Außenbereichsgrundstücke mit land- oder forstwirtschaftlicher Nutzung, aber auch Friedhöfe, Sport- und Festplätze, Freibäder, Campingplätze und Dauerkleingarten) der Systematik der Nutzungsfaktoren nach § 8 folgend, ebenso Nutzungsfaktoren festzulegen, die der erfahrungsgemäß erfolgenden Inanspruchnahme der ausgebauten Verkehrsanlage durch die Nutzung entsprechen. Als Basis dient auch hier eine definierte Grundnutzung als typische Nutzung, deren Nutzungsfaktor in ein angemessenes vorteilsgerechtes Verhältnis zum „Grundnutzungsfaktor“ für die eingeschossige Bebaubarkeit im Innenbereich (vgl. § 8 Abs. 2) zu setzen ist.

Als typische Nutzung für Außenbereichsgrundstücke wird die Nutzung als Acker- oder Weideland angesehen. Der Umfang möglicher Inanspruchnahmen der ausgebauten Verkehrsanlage bei dieser landwirtschaftlichen Nutzung ist abhängig vom erfahrungsgemäß ausgelösten Ziel- und Quellverkehr. Ausgehend von rund 100 Inanspruchnahmen im Jahr ergibt sich ein Verhältnis von 1 : 30 zum Grundnutzungsfaktor 1,000 für die eingeschossige Bebaubarkeit im Innenbereich, dem rund 3.000 Inanspruchnahmen zu Grunde gelegt wurden (Vier-Personenhaushalt bei 8 Inanspruchnahmen täglich)²⁵. Der Nutzungsfaktor beträgt dann 0,0333, dem entspricht die

²⁵ so die nachvollziehbare und durch die Rechtsprechung bestätigte Begründung, vgl. Driehaus, Erschließungs- und

Festlegung in der Satzung gemäß Abs. 1 Nr. 2 a) bb).

Bei einer forst- und wasserwirtschaftlichen Nutzung (Abs. 1 Nr. 2 a) aa) wird dem entsprechend von 50 Inanspruchnahmen im Jahr ausgegangen (= Faktor 0,0167 oder ein Verhältnis von 1:60 zum Faktor 1,000). Der Faktor für eine gewerbliche Nutzung unbebauter Grundstücke wird mit 1,0 festgelegt (Abs. 1 Nr. 2 a) cc).

Grundflächen, die nicht baulich oder gewerblich, sondern nur vergleichbar genutzt werden oder benutzt werden können (z. B. Friedhöfe, Sport- und Festplätze, Freibäder, Campingplätze, Dauerkleingärten) werden – wie bisher – einheitlich im Innen- wie auch Außenbereich mit dem Nutzungsfaktor 0,5 in die Beitragsermittlung einbezogen (Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 b).

Für Außenbereichsgrundflächen mit Wohnbebauung, landwirtschaftlichen Hofstellen oder landwirtschaftlichen Nebengebäuden oder die bebaut und gewerblich genutzt sind, gelten Nutzungsfaktoren und Zuschläge (vgl. Abs. 1 Nr. 2 c – e), die denen bei vergleichbarer Nutzungsmöglichkeit/ Bebauung im Innenbereich entsprechen. Zur Abgrenzung dieser „höherwertig“ genutzten Teilflächen von der restlichen außenbereichstypisch genutzten Grundstücksfläche wird die für Kleinsiedlungsgebiete maßgebliche Grundstücksflächenzahl 0,2 genutzt²⁶ (vgl. § 17 Abs. 1 BauNVO, bei z. B. 100 m² mit einem Wohnhaus überbauter Grundstücksfläche ergeben sich so 500 m² als dem entsprechend genutzt anzusehender Flächenanteil).

Zu § 10 (Aufwandsspaltung)

Die Regelung entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung gemäß § 8 Abs. 1 SBS 2006.

Zu § 11 (Entstehung der Beitragspflicht)

Die Regelung zur Entstehung der sachlichen Beitragspflicht entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung gemäß § 9 SBS 2006 und der gesetzlichen Regelung in § 6 Abs. 6 Satz 1 KAG-LSA. Ergänzt wurde in Abs. 4 zur Regelung, wann eine Maßnahmen als beendet gilt und damit in der Regel die sachlichen Beitragspflichten entstehen, die weitere Voraussetzung, dass die erforderlichen Grundflächen im Eigentum der Stadt stehen müssen. Erst dann kann nach der neuen Regelung eine Maßnahme – bei Vorliegen der weiteren Voraussetzungen – straßenausbaubeitragsrechtlich als beendet gelten. Dies sichert, dass die Kosten des Grunderwerbs in jedem Fall beitragsfähig sind. Ohne diese Regelung sind nach der Rechtsprechung Grunderwerbskosten, die nach der Begründung der sachlichen Beitragspflichten (Beendigung der Maßnahme) entstehen, nicht mehr beitragsfähig.

Abs. 5 stellt klar, dass die persönliche Beitragspflicht erst mit der Bekanntgabe des Beitragsbescheides entstehen kann.

Zu § 12 (Vorausleistungen und Ablösung)

Abs. 1

Die Regelung zur Vorausleistung entspricht der gesetzlichen Regelung in § 6 Abs. 7 Satz 1 und 2 KAG-LSA und ersetzt die inhaltlich ähnliche Regelung in § 10 Abs. 1 und 2 SBS 2006. Die Aufnahme dieser Regelung in die Satzung dient lediglich zur Klarstellung der Rechtslage.

Abs. 2

Die Regelung zur Ablösung entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung in § 10 Abs. 3 und 4

Ausbaubeiträge, § 36, Rd-Nr. 8, 9 (8. Aufl.)

²⁶ vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 36, 9 (8. Aufl.)

SBS 2006. Konkretisiert wurde, auf welcher Grundlage der entstehende beitragsfähige Aufwand ermittelt werden soll. Dazu sind bereits vorliegende Unternehmerrechnungen und im Übrigen das Ausschreibungsergebnis zu berücksichtigen. Für die Verteilung des Aufwandes auf die betreffenden Grundstücke gelten die Regelungen der Satzung. Klarstellend wird ergänzt, dass ein Rechtsanspruch auf Ablösung nicht besteht.

Zu § 13 (Beitragspflichtige)

Die Regelung entspricht der gesetzlichen Regelung in § 6 Abs. 8 und 9 KAG-LSA und im Wesentlichen der bisherigen Regelung gemäß § 11 SBS 2006.

Zu § 14 (Beitragsbescheid)

Die Regelung dient – wie die bisherige Regelung – der Klarstellung. Die Festsetzung des Beitrages durch einen schriftlichen Beitragsbescheid ist gemäß § 13 Abs. 1 KAG-LSA i. V. m. §§ 155, 157 der Abgabenordnung vorgeschrieben.

Zu § 15 (Fälligkeit)

Die Fälligkeit wurde von bisher drei Monaten (§ 13 SBS 2006) in Anlehnung an die vergleichbare Regelung des § 135 Abs. 1 BauGB für Erschließungsbeiträge auf einen Monat verkürzt. Dieser Zahlungszeitraum entspricht der gängigen Praxis und den Empfehlungen in den Mustersatzungen und ist angesichts der städtischen Haushaltssituation angezeigt.

Zu § 16 (Billigkeitsregelungen)

Abs. 1 (Übergroße Wohngrundstücke)

Die gesetzliche Definition, welche Grundstücke als übergroß gelten und wie davon ausgehend eine Begrenzungsregelung in der Satzung festgelegt werden soll (vgl. § 6c Abs. 2 Satz 2 und 3 KAG-LSA), blieb unverändert. Demnach sind zur Ermittlung der Durchschnittsgröße der Wohngrundstücke in der Stadt Halle (Saale) – wie bisher – alle der Wohnnutzung dienenden Grundstücke zu berücksichtigen. In den Genuss einer Beitragsermäßigung kommen jedoch nur noch solche Wohngrundstücke, die – wie bisher – 30 % über dieser Durchschnittsgröße liegen.

Die durchschnittliche Wohngrundstückgröße beträgt nach der letzten Erhebung im Jahr 2007 1.656 m² (alt: 1.661 m²), mit der Folge, dass der volle Beitragssatz bis zu einem Flächenanteil in Höhe von 2.153 m² (130 % der Durchschnittsgröße; alt: 2.160 m²) anzuwenden ist.

Da auch die Ermäßigung des Beitragssatzes letztendlich eine Billigkeitsmaßnahme darstellt, wurde die Regelung systematisch unter die Regelungen zu möglichen Billigkeitsmaßnahmen gefasst.

Abs 2 (Eckgrundstücke)

Diese Regelung war zuvor in § 6 Abs. 2 Ziff. 2 enthalten. Bei dieser Regelung handelt es sich um eine Billigkeitsmaßnahme. Redaktionell wird diese Regelung nunmehr in § 16 eingefügt.

Abs. 3 (Stundung, Erlass)

Nach § 13 a Abs. 1 Satz 3 KAG-LSA muss die Satzung auf die Möglichkeiten der Stundung und des Erlasses von Ansprüchen aus dem Abgabeschuldverhältnis hinweisen. Die Rechtsgrundlage für solche Billigkeitsmaßnahmen bleibt aber – unabhängig von einer Regelung in der Satzung – das höherrangige KAG-LSA. Insoweit ist die ausführliche Wiedergabe des Gesetzestextes wie in der bisherigen Regelung (§ 14 SBS 2006) nicht erforderlich. § 16 Abs. 2 der Satzung gibt dem entsprechend lediglich die Regelung in § 13 a Abs. 1 Satz 1 und 2 KAG-LSA wieder.

Zu § 17 (Auskunftspflicht)

Diese neu aufgenommene Regelung dient der Klarstellung der gesetzlich geltenden Auskunftspflichten (§ 13 KAG-LSA i. V. m. § 90 AO, siehe auch §§ 15, 16 KAG-LSA) und soll insbesondere die Erhebung/ Überprüfung der relevanten Grundstücksdaten für die Beitragsberechnung sichern (sog. Anliegerstellungnahmen).

Zu § 18 (Ordnungswidrigkeiten)

Die Regelung hält sich im gesetzlichen Rahmen des § 16 Abs. 2 Nr. 2 und 3 KAG-LSA und wird auch vom Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt in seiner Mustersatzung empfohlen.

Zu § 19 (Inkrafttreten)

Keine Anmerkungen

Anlage: Straßenausbaubeitragssatzung
 Vergleich der Anteile der Beitragspflichtigen

