

**Senatsverwaltung für Stadtentwicklung**

Abteilung II (II Jur)  
Behrenstraße 42 – 10117 Berlin

Telefon: 9020-5027

Telefax: 9020-5662

E-Mail: [wolfgang.luebke@senstadt.verwalt-berlin.de](mailto:wolfgang.luebke@senstadt.verwalt-berlin.de)

**Straßenausbaubeitragsgesetz (StrABG)**

§ 1

Erhebungsgrundsatz

(1) Das Land Berlin erhebt zur teilweisen Deckung seines Aufwands und als Gegenleistung für die Verbesserung, Erweiterung und Erneuerung (Ausbaumaßnahmen) an öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen (Verkehrsanlagen) Beiträge von den Grundstückseigentümern, Erbbauberechtigten und Inhabern eines dinglichen Nutzungsrechts, denen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Verkehrsanlagen Vorteile geboten werden. Zu den Verkehrsanlagen im Sinne des Satzes 1 gehören auch unbefahrte Wohnwege.

(2) Beiträge können nur insoweit erhoben werden, als die Ausbaumaßnahmen für die Funktionsfähigkeit oder Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage erforderlich sind. Der Aufwand für die technische Herstellung ist so gering wie möglich zu halten.

# Entwurf Stand 25. Februar 2005

## § 2 Begriffbestimmungen

(1) Eine Verbesserung liegt vor, wenn sich der Zustand der Verkehrsanlage oder der Teileinrichtung nach dem Ausbau insbesondere hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung, der funktionalen Aufteilung der Gesamtfläche oder der Art der Befestigung von ihrem ursprünglichen Zustand im Zeitpunkt der erstmaligen oder nochmaligen Herstellung bzw. Erneuerung in einer Weise unterscheidet, die positiven Einfluss auf ihre Benutzbarkeit hat.

(2) Eine Erweiterung ist die räumliche Ausdehnung einer Verkehrsanlage oder einer Teileinrichtung um zusätzliche, vorher nicht Straßenzwecken dienende Flächen.

(3) Erneuerung ist die Ersetzung einer abgenutzten Verkehrsanlage durch eine neue von gleicher räumlicher Ausdehnung, gleicher funktionaler Aufteilung der Fläche und gleichwertiger Befestigungsart. Dies gilt entsprechend für Teileinrichtungen einer Verkehrsanlage.

(4) Maßnahmen der Unterhaltung und Instandsetzung, die notwendig sind, um eine Straße oder eine einzelne Teileinrichtung in einem ihrer Bestimmung entsprechenden gebrauchsfähigen Zustand zu erhalten, sind keine Ausbaumaßnahmen.

## § 3 Bauprogramm, Bürgerbeteiligung

(1) Der Umfang der Ausbaumaßnahmen richtet sich nach einem Bauprogramm, das von den für die Straßenbaulast zuständigen Stellen im Einvernehmen mit der für die Beitragserhebung zuständigen Stelle aufgestellt wird.

(2) Ein Bauprogramm kann bis zum Abschluss der Ausbaumaßnahmen geändert werden.

(3) Die Beitragspflichtigen sind rechtzeitig vor Beginn einer Ausbaumaßnahme über deren Bereich, die Art und den Umfang sowie über die Höhe der zu erwartenden Kosten und die auf das Grundstück voraussichtlich anfallenden Straßenausbaubeiträge schriftlich zu informieren. Dabei ist ihnen Gelegenheit zu geben, Stellung zu nehmen und Einwände zu äußern oder Vorschläge einzubringen. Die Beitragspflichtigen sind berechtigt, hierzu die Planungsunterlagen einzusehen. Die Behörde soll in der Regel eine Ausbauvariante aufstellen und dabei kostengünstige Alternativen benennen. Diese Informations- und Anhörungspflicht besteht auch bei einer wesentlichen Änderung des Bauprogramms. Vor der Entscheidung über die Ausbauvariante ist die Bezirksverordnetenversammlung zu befassen, bei Ausbaumaßnahmen der Hauptverwaltung der zuständige Ausschuss des Abgeordnetenhauses. § 125 des Baugesetzbuchs bleibt unberührt.

# Entwurf Stand 25. Februar 2005

## § 4 Aufwand

(1) Der sich aus der Ausführung des Bauprogramms ergebende Aufwand für

1. den Erwerb der in Anspruch genommenen Flächen,
2. die tatsächliche und rechtliche Freilegung der in Anspruch genommenen Flächen sowie
3. die Ausbaumaßnahmen an den Teileinrichtungen

- a) Fahrbahnen,
- b) Gehwege,
- c) Radwege,
- d) Gemeinsame Geh- und Radwege
- e) Parkflächen,
- f) Grünanlagen,
- g) Straßenbeleuchtung,
- h) Straßenentwässerung

wird nach den tatsächlich entstandenen Kosten ermittelt.

(2) Kosten, die nach Abschluss einer Ausbaumaßnahme für den Erwerb und die Freilegung der in Anspruch genommenen Flächen aufgewendet werden, gehören zum Aufwand, wenn ihre Höhe bis zum Zeitpunkt des Entstehens der sachlichen Beitragspflichten feststeht. Zu den Kosten für den Erwerb der in Anspruch genommenen Flächen gehört auch der Wert der aus dem Vermögen Berlins bereitgestellten Flächen im Zeitpunkt des Beginns der jeweiligen beitragsfähigen Ausbaumaßnahme. Zu den Kosten des Ausbaus gehören auch Sachaufwendungen Berlins mit dem Wert in dem Zeitpunkt, in dem sie erbracht worden sind.

(3) Wird das Niederschlagswasser von den Verkehrsanlagen nicht in einem Entwässerungsnetz leitungsgebunden abgeleitet, sondern in Mittel-, Seiten- oder Randstreifen versickert und werden diese Streifen als Grünanlagen hergestellt, so ist ein Aufwand für Entwässerungseinrichtungen nur für die unterirdischen technischen Einrichtungen gesondert zu ermitteln.

(4) Der Aufwand umfasst nicht die Kosten für Brücken, Tunnels und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen.

## § 5 Abschnittsbildung

Der Aufwand kann für Abschnitte von Verkehrsanlagen, die selbständig nutzbar und hinreichend deutlich durch einmündende Straßen oder Grenzen von Baugebieten abgrenzbar sind, gesondert ermittelt werden. Der Abschnitt tritt für die Abrechnung an die Stelle der Verkehrsanlage (§ 1 Abs. 1 Satz 1).

# Entwurf Stand 25. Februar 2005

## § 6 Kostenspaltung

(1) Der Aufwand kann für

1. den Erwerb der in Anspruch genommenen Flächen,
2. die Freilegung der in Anspruch genommenen Flächen,
3. die Ausbaumaßnahmen an den einzelnen Teileinrichtungen nach § 4 Abs. 1 Nr. 3

gesondert ermittelt werden. Eine solche Kostenspaltung kann in beliebiger Reihenfolge vorgenommen werden. Die Verkehrsanlagen oder Teileinrichtungen müssen jedoch für die Beitragspflichtigen bereits nutzbar sein.

(2) Die Kostenspaltung kann auch auf einen bestimmten Abschnitt bezogen werden.

(3) Die Kostenspaltung ist auch für einseitig hergestellte Teile von Teileinrichtungen nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 zulässig.

## § 7 Anteil der Allgemeinheit und umlagefähiger Aufwand

(1) In dem Umfang, in dem die Verkehrsanlage auch der Allgemeinheit zugute kommt, ist der Aufwand für die Ausbaumaßnahme von der Allgemeinheit zu tragen. Der übrige Aufwand ist von den Beitragspflichtigen zu tragen; er wird nach den Absätzen 3 bis 7 errechnet.

(2) Zuwendungen Dritter sind, sofern der Zuwendende nichts anderes bestimmt hat, vorrangig zur Deckung des Anteils der Allgemeinheit zu verwenden. Zuwendungen privater Zuwendungsgeber mindern den Aufwand für die Ausbaumaßnahme, wenn der private Zuwendungsgeber nichts anderes bestimmt hat.

(3) Der Aufwand für den Ausbau von Teileinrichtungen (§ 4 Abs. 1 Nr. 3) ist höchstens für die Breiten beitragsfähig, die sich aus den Spalten I und II der Tabellen in den §§ 8 bis 11 ergibt. Überschreitet eine Teileinrichtung die beitragsfähige Breite, so trägt Berlin den durch die Überschreitung verursachten Mehraufwand. Die beitragsfähigen Breiten sind Durchschnittsbreiten in der Verkehrsanlage oder dem Abschnitt; der Aufwand für Wendeanlagen am Ende von Stichstraßen und für Aufweitungen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen ist auch über die beitragsfähigen Breiten hinaus beitragsfähig.

(4) Der nach Absatz 3 ermittelte beitragsfähige Aufwand ist in Höhe des Vmhundertsatzes aus den Spalten III der Tabellen in den §§ 8 bis 11 als Anteil der Beitragspflichtigen umlagefähiger Aufwand.

(5) Die Spalten I der Tabellen in den §§ 8 bis 11 gelten für ausgebaute Verkehrsanlagen in beplanten und unbeplanten Kerngebieten, Gewerbegebieten, Industriegebieten und sonstigen Sondergebieten mit der Zweckbestimmung Ladengebiet oder Gebiet für Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe oder Gebiet für Messen, Ausstellungen und Kongresse oder Hafengebiet sowie

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Flächen für Ver- und Entsorgung (gewerbliche Nutzung). Die Spalten II der Tabellen in den §§ 8 bis 11 gelten für ausgebaute Verkehrsanlagen in den übrigen beplanten und unbeplanten Gebieten, die nicht in Satz 1 genannt sind (sonstige Nutzung).

(6) Erschließt eine Verkehrsanlage ganz oder in einzelnen Abschnitten auf einer Seite ein Baugebiet im Sinne des Absatzes 4 Satz 1 und auf der anderen Seite ein sonstiges Baugebiet und ergeben sich daraus unterschiedliche beitragsfähige Breiten, so gilt für die gesamte Verkehrsanlage die größere Breite.

(7) Werden von einer Verkehrsanlage nur an einer Seite baulich, gewerblich oder vergleichbar in sonstiger Weise genutzte Grundstücke erschlossen, so ist in diesem Bereich die Fahrbahn nur bis zu 6 m Breite beitragsfähig; die Teileinrichtungen Gehwege, Radwege, Parkflächen und Grünanlagen sind nur einseitig beitragsfähig.

### § 8 Anliegerstraßen

(1) Anliegerstraßen sind Straßen, die ausschließlich oder überwiegend dem Anliegerverkehr dienen. Anliegerverkehr ist Ziel- und Quellverkehr, der von den Anlieger- und Hinterliegergrundstücken ausgelöst wird. Als Anliegerstraßen gelten auch Fußgängerstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche.

(2) Fußgängerstraßen sind Straßen, die in der gesamten Breite dem Fußgängerverkehr dienen, auch wenn zeitlich begrenzt oder ausnahmsweise Fahrzeugverkehr zugelassen ist.

(3) Verkehrsberuhigte Bereiche sind Straßen, die zur Verminderung und Verlangsamung des Kraftfahrzeugverkehrs baulich besonders ausgestaltet sind, bei in der Regel niveaugleichem Ausbau dem Fußgänger- und dem Fahrverkehr dienen und besondere Aufenthaltsfunktionen haben.

(4) Die beitragsfähigen Breiten der Teileinrichtungen und die Anteile der Beitragspflichtigen betragen höchstens:

|   | I  | II                                      | III  |
|---|--|---|--|
|   | Gewerbliche Nutzung<br>(§ 7 Abs. 4 Satz 1) | Sonstige Nutzung<br>(§ 7 Abs. 4 Satz 2) | Anteil der Beitragspflichtigen<br>in v. H. |
| a) Fahrbahn                                 | 6,5 m                                      | 5,5 m                                   | 70   |
| b) Gehwege                                  | je 3,0 m                                   | je 3,0 m                                | 70   |
| c) Parkflächen<br>(Parkstreifen, Parkbucht) | 5,0 m                                      | 5,0 m                                   | 75   |
| d) Grünanlagen                              | 2,0 m                                      | 2,0 m                                   | 70   |
| e) Straßenbeleuchtung                       | ---  | ---                                     | 70   |
| f) Straßenentwässerung                      | ---  | ---                                     | 70   |

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

(5) Werden in einer Anliegerstraße keine Parkflächen hergestellt, so erhöht sich die beitragsfähige Breite der Fahrbahn nach Absatz 4 in Spalte I um 2,5 m und in Spalte II um 2,0 m, wenn in der Straße das Parken möglich ist.

(6) Werden in einer Fußgängerstraße oder in einem verkehrsberuhigten Bereich die Fahrbahn und die Gehwege als Mischfläche ausgestaltet, so beträgt die beitragsfähige Breite der Mischfläche im Sinne des Absatzes 4 Spalte I 12,5 m und im Sinne des Absatzes 4 Spalte II 11,5 m. Der Anteil der Beitragspflichtigen beträgt für alle Teileinrichtungen 70 vom Hundert.

(7) Fußgängerstraßen können zu Fußgängerbereichen zusammengefasst werden, wenn sie nach Lage und Funktion zusammenhängen. Der Fußgängerbereich tritt für die Abrechnung an die Stelle der Verkehrsanlage (§ 1 Satz 1).

### § 9

#### Haupterschließungsstraßen

(1) Haupterschließungsstraßen sind Straßen, die neben dem Anliegerverkehr und dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen, soweit sie nicht Hauptverkehrsstraßen nach § 10 Abs. 1 sind. Innerörtlicher Durchgangsverkehr ist Verkehr innerhalb von Baugebieten oder innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen.

(2) Die beitragsfähigen Breiten der Teileinrichtungen und die Anteile der Beitragspflichtigen betragen höchstens:

|  | I  | II                                      | III                                     |
|--|--|---|---|
|  | Gewerbliche Nutzung<br>(§ 7 Abs. 4 Satz 1) | Sonstige Nutzung<br>(§ 7 Abs. 4 Satz 2) | Anteil der Beitragspflichtigen in v. H. |
| a) Fahrbahn  | 7,0 m                                      | 6,5 m                                   | 50                                      |
| b) Gehwege   | je 3,0 m                                   | je 3,0 m                                | 60                                      |
| c) Radwege<br>(einschließlich Sicherheitsstreifen) | je 2,35 m                                  | je 2,35 m                               | 50                                      |
| d) gemeinsame Geh- und Radwege                     | je 3,0 m                                   | je 3,0 m                                | 50                                      |
| e) Parkflächen<br>(Parkstreifen, Parkbucht)        | je 5,0 m                                   | je 5,0 m                                | 60                                      |
| f) Grünanlagen                                     | je 2,0 m                                   | je 2,0 m                                | 50                                      |
| g) Straßenbeleuchtung                              | ---  | ---                                     | 55                                      |
| h) Straßenentwässerung                             | ---  | ---                                     | 55                                      |

(3) Werden in einer Haupterschließungsstraße keine Parkflächen hergestellt, so erhöht sich die beitragsfähige Breite der Fahrbahn nach Absatz 2 in Spalte I um 2,5 m und in Spalte II um 2,0 m je Seite, wenn in der Straße das Parken möglich ist. Werden keine Radwege hergestellt, so erhöht sich die beitragsfähige Breite

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

der Fahrbahn nach Absatz 2 in Spalte I und II um 1,60 m, wenn auf der Fahrbahn ein Radfahrstreifen angelegt wird.

### § 10 Hauptverkehrsstraßen

(1) Hauptverkehrsstraßen sind Straßen, die neben dem Anliegerverkehr und neben dem innerörtlichen Durchgangsverkehr überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen.

(2) Die beitragsfähigen Breiten der Teileinrichtungen und die Anteile der Beitragspflichtigen betragen höchstens:

|  | I  | II                                      | III                                     |
|--|--|---|---|
|  | Gewerbliche Nutzung<br>(§ 7 Abs. 4 Satz 1) | Sonstige Nutzung<br>(§ 7 Abs. 4 Satz 2) | Anteil der Beitragspflichtigen in v. H. |
| a) Fahrbahn  | 7,0 m                                      | 6,5 m                                   | 25                                      |
| b) Gehwege   | je 3,0 m                                   | je 3,0 m                                | 50                                      |
| c) Radwege<br>(einschließlich Sicherheitsstreifen) | je 2,35 m                                  | je 2,35 m                               | 25                                      |
| d) gemeinsame Geh- und Radwege                     | je 3,0 m                                   | je 3,0 m                                | 40                                      |
| e) Parkflächen<br>(Parkstreifen, Parkbucht)        | je 5,0 m                                   | je 5,0 m                                | 50                                      |
| f) Grünanlagen                                     | je 2,0 m                                   | je 2,0 m                                | 40                                      |
| g) Straßenbeleuchtung                              | ---  | ---                                     | 45                                      |
| h) Straßenentwässerung                             | ---  | ---                                     | 45                                      |

(3) Werden in einer Hauptverkehrsstraße keine Parkflächen hergestellt, so erhöht sich die beitragsfähige Breite der Fahrbahn nach Absatz 2 in Spalte I und II um 2,5 m je Seite, wenn in der Straße das Parken möglich ist. Werden keine Radwege hergestellt, so erhöht sich die beitragsfähige Breite der Fahrbahn nach Absatz 2 in Spalte I und II um 1,60 m, wenn auf der Fahrbahn ein Radfahrstreifen angelegt wird.

### § 11 Unbefahrbare Wohnwege

(1) Unbefahrbare Wohnwege sind selbständige öffentliche Straßen, die aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbar sind.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

(2) Die beitragsfähigen Breiten der Teileinrichtungen und die Anteile der Beitragspflichtigen betragen höchstens:

|                                | I / II                                | III                                     |
|--------------------------------|---------------------------------------|---|
|                                | Alle Nutzungen<br>(§ 7 Abs. 4 Satz 2) | Anteil der Beitragspflichtigen in v. H. |
| a) Gehwege                     | 4,0 m                                 | 75                                      |
| b) gemeinsame Geh- und Radwege | 4,0 m                                 | 75                                      |
| c) Straßenbeleuchtung          | ---                                   | 70                                      |
| d) Straßenentwässerung         | ---                                   | 70                                      |

### § 12

#### Verteilung des umlagefähigen Aufwands

Der umlagefähige Aufwand wird auf die Grundstücke, auf die sich die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Verkehrsanlage vorteilhaft auswirkt (erschlossene Grundstücke), nach dem Verhältnis ihrer Flächen (§ 13) unter Berücksichtigung der Art und des Maßes der Nutzung durch einen Nutzungsfaktor (§§ 14 und 15) verteilt.

### § 13

#### Grundstücksfläche

Als Grundstücksfläche ist die Fläche maßgebend, die

1. in einem Bebauungsplan als Bauland festgesetzt ist,
2. ohne planungsrechtliche Festsetzung bei zulässiger baulicher oder gewerblicher Nutzung innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile liegt,
3. bei Grundstücken im Außenbereich baulich, gewerblich oder für die öffentliche Ver- oder Entsorgung genutzt werden darf,
4. nur untergeordnet baulich genutzt wird oder genutzt werden darf wie bei Friedhöfen, Kleingärten, Sport-, Zelt- oder Badeplätzen,
5. bei land- oder forstwirtschaftlicher Nutzung die Hofstelle sowie die für den Bodenertrag genutzten Flächen umfasst.

Treffen für ein Grundstück mehrere Tatbestände zu, so gilt Satz 1 für die jeweiligen Grundstücksteile entsprechend.

### § 14

#### Nutzungsfaktor

(1) Die nach § 13 maßgebende Grundstücksfläche wird mit dem Nutzungsfaktor nach den folgenden Absätzen vervielfacht. Bei Grundstücksteilen im Sinne von § 13 Satz 2 gilt der Nutzungsfaktor für den jeweiligen Grundstücksteil.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

(2) Der Nutzungsfaktor beträgt  
bei einer Bebaubarkeit mit einem Vollgeschoss 1,0  
und erhöht sich bis einschließlich zum achten Vollgeschoss  
je weiteres Vollgeschoss um 0,5,  
darüber hinaus je weiteres Vollgeschoss um 0,25.

(3) Ist die Zahl der Vollgeschosse für ein Grundstück im Bebauungsplan unterschiedlich festgesetzt, so ist die höchstzulässige Zahl maßgebend.

(4) Ist die Zahl der Vollgeschosse im Bebauungsplan nicht festgesetzt, so gilt  
1. bei einer festgesetzten Gebäudehöhe diese geteilt durch 3,  
2. bei einer festgesetzten Baumassenzahl diese geteilt durch 3,5,  
3. bei einer festgesetzten Baumasse diese geteilt durch die Grundstücksfläche,  
danach geteilt durch 3,5  
als Zahl der Vollgeschosse, wobei eine Bruchzahl ab 0,5 aufgerundet wird.

(5) Überschreitet die Zahl der tatsächlich vorhandenen Vollgeschosse diejenige der zulässigen, so ist die größere Zahl maßgebend. Dabei zählen Garagengeschosse, auch in Untergeschossen, mit. Satz 1 gilt entsprechend, wenn die zulässige Baumasse, Baumassenzahl oder die zulässige Gebäudehöhe überschritten wird. Ist die Zahl der Vollgeschosse wegen der Besonderheit des Gebäudes nicht feststellbar, ist die bauliche Anlage nicht nach Vollgeschossen gegliedert oder enthält sie keine Vollgeschosse, so gilt die Gebäudehöhe geteilt durch 3 als Zahl der Vollgeschosse.

(6) Bei nicht bebaubaren Grundstücken, die gewerblich genutzt werden können, und bei Grundstücken oder abgrenzbaren Grundstücksteilen, auf denen sich Kirchen oder vergleichbare Versammlungsstätten anerkannter Glaubensgemeinschaften befinden, sind zwei Vollgeschosse zugrunde zu legen.

(7) Bei Grundstücken, auf denen nur Garagen oder Stellplätze zulässig oder vorhanden sind, ist je Parkgeschoss ein Vollgeschoss zugrunde zu legen.

(8) Ist das Maß der Nutzung nicht durch einen Bebauungsplan festgesetzt, so gilt für die Bebaubarkeit im Sinne des Absatzes 1 die Zahl der Vollgeschosse, die auf den Grundstücken der näheren Umgebung überwiegend vorhanden sind, mindestens die auf dem Grundstück tatsächlich vorhandenen. Absatz 5 Satz 4 ist anzuwenden.

(9) Der Nutzungsfaktor beträgt  
1. bei Grundstücken nach § 13 Satz 1 Nr. 4 0,5,  
2. bei Grundstücken mit gartenbaulicher Erzeugung, sofern die baulichen Anlagen mehr als nur einen untergeordneten Teil der Betriebsfläche einnehmen, 1,0  
3. bei Grundstücken oder Grundstücksteilen, auf denen sich landwirtschaftliche Hofstellen oder Ställe oder Scheunen befinden, 1,0,  
4. bei Grundstücken oder Grundstücksteilen, die land- oder forstwirtschaftlich für den Bodenertrag genutzt werden, 0,2.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

### § 15

#### Zuschlag für bestimmte Arten der Nutzung

Der Nutzungsfaktor nach § 14 wird jeweils um 1,0 erhöht

1. bei Grundstücken in Kerngebieten, in Gewerbegebieten, in Industriegebieten und sonstigen Sondergebieten mit der Zweckbestimmung Ladengebiet oder Gebiet für Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe oder Gebiet für Messen, Ausstellungen und Kongresse oder Hafengebiet, sowie bei Grundstücken für die Ver- und Entsorgung,
2. bei Grundstücken, bei denen ohne Festsetzung einer Nutzungsart die vorhandene oder zulässige Nutzung einem der in Nummer 1 genannten Baugebiete entspricht,
3. bei sonstigen Grundstücken, die gewerblich in ähnlicher Weise genutzt werden, z. B. mit Büro-, Verwaltungs-, Post-, Bahn-, Krankenhaus- und Schulgebäuden, wenn diese Nutzung überwiegt. Ein Überwiegen ist anzunehmen, wenn in der Mehrzahl der Geschosse ganz oder teilweise eine dieser Nutzungen stattfindet.

### § 16

#### Gegenstände und Entstehen der Beitragspflichten

(1) Der Beitragspflicht unterliegen die Grundstücke, auf die der umlagefähige Aufwand nach § 12 zu verteilen ist, einschließlich der Grundstücke im Eigentum des Landes Berlin.

(2) Die Beitragspflichten entstehen, wenn nach dem Abschluss der Arbeiten zur Erfüllung des Bauprogramms der Aufwand feststellbar ist.

(3) Ist das Bauprogramm geändert worden, so entstehen die Beitragspflichten mit der Änderung, wenn das geänderte Bauprogramm erfüllt und der Aufwand feststellbar ist.

(4) Im Falle der Abschnittsbildung oder der Kostenspaltung entstehen die Beitragspflichten, wenn die Entscheidung nach § 5 oder § 6 vorliegt und der Aufwand nach dem Abschluss der Arbeiten in dem Abschnitt oder an der Teileinrichtung feststellbar ist.

### 17

#### Beitragsschuldner

(1) Beitragsschuldner ist, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheids Eigentümer des Grundstücks ist. Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, so tritt der Erbbauberechtigte an die Stelle des Eigentümers; ist das Grundstück mit einem dinglichen Recht zur baulichen Nutzung belastet, so tritt der Nutzungsberechtigte an die Stelle des Eigentümers. Bei Wohnungs- und Teileigentum oder Wohnungs- und Teilerbbaurecht sind die Eigentümer oder Erbbauberechtigten nur entsprechend ihrem Miteigentumsanteil oder Erbbaurechtsanteil Beitragsschuldner.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

(2) Ist in dem nach § 16 maßgebenden Zeitpunkt das Land Berlin Eigentümer eines Grundstücks und ist das Grundstück nicht mit einem Erbbaurecht oder einem dinglichen Recht zur baulichen Nutzung belastet, gilt das Land Berlin insoweit als Beitragsschuldner; die Beitragsschuld gilt als nicht erloschen.

(3) Ist das Grundstück mit Rückübertragungsansprüchen belastet, so tritt der Verfügungsberechtigte an die Stelle des Eigentümers als Beitragsschuldner. § 3 Abs. 3 des Vermögensgesetzes ist anzuwenden.

(4) Mehrere Beitragsschuldner sind Gesamtschuldner.

### § 18 Öffentliche Last

Der Beitrag ruht als öffentliche Last auf dem Grundstück. § 17 Abs. 1 Satz 2 und 3 gelten entsprechend.

### § 19 Ungeklärte Eigentumsverhältnisse

Ist der Eigentümer eines ehemals staatlich verwalteten Grundstücks oder sein Aufenthalt nicht festzustellen, so ist die Erhebungsfrist bis zur Bestellung eines Vertreters nach § 11 b des Vermögensgesetzes gehemmt. § 33 des Erschließungsbeitragsgesetzes ist entsprechend anzuwenden.

### § 20 Fälligkeit und Zahlung des Beitrags

Der Beitrag wird einen Monat nach der Bekanntgabe des Beitragsbescheids fällig.

### § 21 Billigkeitsmaßnahmen

(1) Zur Vermeidung einer unbilligen Härte kann der Beitrag insgesamt, teilweise oder durch Bewilligung von Ratenzahlungen gestundet werden. Dem Antrag auf Stundung soll entsprochen werden, wenn die Zahlungsverpflichtung bei Fälligkeit für den Beitragspflichtigen eine in persönlichen wirtschaftlichen Gründen liegende unbillige Härte darstellen würde. Die Stundung soll drei Jahre nicht überschreiten.

Der Beitrag wird zinslos gestundet, solange Grundstücke als Kleingärten im Sinne des Bundeskleingartengesetzes genutzt werden.

(2) Es kann auch zugelassen werden, dass der Beitrag in Form einer Rente mit höchstens zehn Jahresleistungen zu zahlen ist. Der jeweilige Restbetrag ist mit mindestens 2 vom Hundert über dem Basiszinssatz nach § 247 Absatz 1 BGB zu verzinsen. Eine vorzeitige Tilgung ist zulässig. Die Jahresleistungen stehen wiederkehrenden Leistungen im Sinne des § 10 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung gleich.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

(3) Von der Erhebung des Beitrags kann im Einzelfall ganz oder teilweise abgesehen werden, wenn dies zur Vermeidung einer unbilligen Härte geboten ist. Bei mehrfach erschlossenen Grundstücken wird der Beitrag nur zu zwei Dritteln erhoben.

### § 22 Verfahren

Bei der Erhebung des Straßenausbaubeitrags sind die Vorschriften des Dritten Abschnitts des Erschließungsbeitragsgesetzes (EBG) vom 12. Juli 1995 (GVBl. S. 444) in der jeweils geltenden Fassung entsprechend anzuwenden.

### § 23 Ablösung

(1) Es kann vereinbart werden, dass ein Straßenausbaubeitrag vor dem Entstehen der Beitragspflicht abgelöst wird. Der Ablösungsbetrag richtet sich nach der voraussichtlichen Höhe des Beitrags im Zeitpunkt des Vertragsschlusses.

(2) In dem Ablösungsvertrag sind die beitragsfähige Ausbaumaßnahme (§ 1) und die Grundstücksfläche, auf die sich der Ablösungsbetrag bezieht (§ 13), zu bezeichnen.

### § 24 Verwaltungsvorschriften

Die für das Bauwesen zuständige Senatsverwaltung erlässt die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

### § 25 Übergangsvorschrift

Straßenausbaubeiträge werden erstmalig für die beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen erhoben, bei denen die Beteiligung der Beitragspflichtigen nach § 3 Abs. 3 und das Ausschreibungsverfahren für die Bauleistungen nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen haben.

### § 26 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

### A. Begründung:

#### a) Allgemeines

Für die erstmalige endgültige Herstellung von öffentlichen zum Anbau bestimmten Straßen, Wegen und Plätzen sowie von unbefahrten Wohnwegen sind aufgrund von Bundesrecht Erschließungsbeiträge zu erheben. Für die spätere Verbesserung, Erweiterung und Erneuerung dieser öffentlichen Straßen werden in Berlin bisher keine Beiträge erhoben, obwohl dies in allen übrigen Bundesländern (außer Baden-Württemberg) schon seit Jahren bzw. Jahrzehnten geschieht. Dieser so genannte Straßenausbaubeitrag soll auch in Berlin erhoben werden. Er ist der Ausgleich für die Vorteile, die den Grundstückseigentümern dadurch erwachsen, dass sie eine verbesserte oder erneuerte Verkehrsanlage benutzen können.

Die Erhebung von Beiträgen und anderen öffentlichen Abgaben ist für die anderen Bundesländer in den Kommunalabgabengesetzen geregelt. Sie schreiben den Erlass einer gemeindlichen Satzung vor, in der u. a. geregelt sein muss, wie sich der Beitrag errechnet. Eine Satzung als Rechtsquelle gibt es in Berlin nicht. Als Kommunalabgabengesetz gilt in Berlin das Gesetz über Gebühren und Beiträge vom 22. Mai 1957 (GVBl. S. 516), zuletzt geändert durch Artikel II § 6 Abs. 1 des Gesetzes vom 15. April 1996 (GVBl. S. 126), das die Ermächtigungsgrundlage für den Erlass von Gebühren- und Beitragsordnungen als Rechtsverordnungen des Senats bildet. Nach § 4 dieses Gesetzes werden Beiträge "zur Deckung der Kosten für die Herstellung und die Unterhaltung der durch ein öffentliches Interesse bedingten Anlagen von den Grundstückseigentümern und Gewerbetreibenden erhoben, denen durch die Veranstaltungen besondere wirtschaftliche Vorteile erwachsen". Für die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen wären zusätzlich Beitragsordnungen zu erlassen. Das Verfahren beim Erlass von Beitragsordnungen nach § 7 des Gesetzes ist in einer Weise geregelt, dass es einer Rechtsverordnung für jede einzelne Baumaßnahme gleichkommt. Daran scheitert die Beitragserhebung in der Praxis. Die Einbeziehung der Gewerbetreibenden in den Kreis der Beitragsschuldner bereitete zusätzlich Probleme für die Abgrenzung der Vorteile unter den Grundstückseigentümern, Gewerbetreibenden und der Allgemeinheit. Angesichts dessen bedarf es als Rechtsgrundlage für die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen eines besonderen Straßenausbaubeitragsgesetzes, in dem die Vorschriften eines Kommunalabgabengesetzes und einer Satzung zusammengefasst werden.

Als Art der Abgabe kommt eine Steuer nicht in Betracht. Nach dem Subsidiaritätsprinzip sollen Steuern zur Deckung der Ausgaben erst erhoben werden, wenn die Erhebung von speziellen Entgeltabgaben wie Gebühren und Beiträgen nicht in Betracht kommt (so z. B. § 3 Abs. 2 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 - GV. NRW. S. 712 -, zuletzt geändert durch Art. 74 des Gesetzes vom 25. September 2001 - GV. NRW. S. 708 -, ebenso § 3 Abs. 2 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Brandenburg in der Fassung vom 15. Juni 1999 - GVBl. I S. 231, zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Juni 2004 - GVBl. I S. 272) -. Obwohl dieses Subsidiaritätsprinzip nicht ausdrücklich in eine landesrechtliche Vorschrift Berlins aufgenommen worden ist, gilt es doch allgemein als finanzpolitischer Grundsatz.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Für die anderen Bundesländer ist das Subsidiaritätsprinzip in den Gemeindeordnungen vorgeschrieben. So heißt z. B. § 75 Abs. 2 der Gemeindeordnung für das Land Brandenburg in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Oktober 2001 (GVBl. I S. 154), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 17. Dezember 2003 (GVBl. I S. 298, 303) unter der Überschrift "Grundsätze der Einnahmebeschaffung":

"(2) Sie (*die Gemeinde*) hat die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Einnahmen, 1. soweit vertretbar und geboten, aus speziellen Entgelten für die von ihr erbrachten Leistungen, 2. im übrigen aus Steuern, zu beschaffen."

Zu der wortgleichen Vorschrift der Gemeindeordnung in Nordrhein-Westfalen hat das OVG Münster im Urteil vom 7. September 1989 - 4 A 698/84 - (DÖV 1990, S. 615) entschieden:

"Die Gemeinden sind gemäß § 63 Abs. 2 GO (*jetzt § 76 Abs. 2*) verpflichtet, ihre Einnahmemöglichkeiten aus speziellen Entgelten für die von ihnen erbrachten Leistungen auszuschöpfen, bevor sie Steuern erheben; dieser Grundsatz erfährt nur dann eine Einschränkung, wenn und soweit die Erhebung spezieller Entgelte nicht vertretbar und geboten ist."

Die Erhebung des Straßenausbaubeitrags ist durch das Subsidiaritätsprinzip im Rahmen der Einnahmebeschaffungsgrundsätze geboten.

Die Subsidiarität der Steuer war in Preußen schon seit dem 1. April 1895 in § 2 Abs. 1 Satz 1 des pr. Kommunalabgabengesetzes (KAG) vom 14. Juli 1893 (GS. S. 152) normiert. Unter der Überschrift "Schranken des Steuererhebungsrechts" hieß es dazu:

"(1) Die Gemeinden dürfen von der Befugnis, Steuern zu erheben, nur insoweit Gebrauch machen, als die sonstigen Einnahmen, insbesondere aus dem Gemeindevermögen, aus Gebühren, Beiträgen und vom Staate oder von weiteren Kommunalverbänden den Gemeinden überwiesenen Mitteln zur Deckung ihrer Ausgaben nicht ausreichen."

Dem Steuererhebungsrecht wurde dem gemäß eine subsidiäre Rolle zugewiesen (vgl. Surén, Gemeindeabgabenrecht der ehemals preussischen Gebiete, 1950, Anm. 2 zu § 2).

Das pr. KAG wurde in Berlin durch das Gesetz über Gebühren und Beiträge abgelöst. Es ist nicht ersichtlich, warum das Subsidiaritätsprinzip nicht ausdrücklich in dieses Gesetz aufgenommen worden ist. Möglicherweise hielt man dies seinerzeit deshalb nicht für erforderlich, weil dieses Prinzip als allgemeiner Grundsatz ohnehin Geltung beansprucht (vgl. in diesem Sinne etwa Birk in Driehaus, Kommunalabgabenrecht, Loseblattsammlung, § 3 Rnr. 23).

Der Vorrang des Beitrags vor der Steuer wird im Übrigen durch den Gleichheitsgrundsatz des Art. 3 GG auch verfassungsrechtlich begründet. Im Gegensatz zu den übrigen Steuerzahlern sollen die Beitragspflichtigen die ihnen als Anliegern gewährten besonderen Vorteile nachträglich abgelten, die vorher auf Kosten der Allgemeinheit (aus dem Haushalt) finanziert worden sind. Sowohl als Folge der Erschließung als auch als Folge der Ausbaumaßnahme besteht eine Ungleichheit zwischen den Anliegern und der Allgemeinheit, so dass der Steuerzahler nur mit dem über den Anliegervorteil hinausgehenden Rest belastet

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

werden darf. Die Ungleichheit besteht mit Blick auf die abgabenrechtlichen Konsequenzen auch darin, dass Gegenleistungen feststellbar sind und zugeordnet werden können.

Der Beitrag kommt als Abgabenart deshalb in Betracht, weil er eine Gegenleistung für eine bestimmte Leistung des Straßenbaulastträgers darstellt, aus der sich Vorteile ergeben. Im Gegensatz zur Gebühr ist es nicht erforderlich, dass die ausgebaute Einrichtung tatsächlich in Anspruch genommen wird. Der Vorteil besteht bereits in der Möglichkeit der Inanspruchnahme, mit der den Anliegern „Gebrauchsvorteile“ gegenüber der Allgemeinheit vermittelt werden und der sich damit ergebenden (abstrakten) Besserstellung gegenüber der Allgemeinheit. Nicht entscheidend hingegen ist eine sich im Einzelfall konkret ergebende Nützlichkeit und ein als solcher bezifferbarer Vermögenszuwachs (OVG Münster, Urteil vom 28. Juli 1988 - 2 A 842/87, Driehaus, a. a. O., § 8 Rnr. 271). Auch ist nicht das subjektive Empfinden eines Beitragspflichtigen entscheidend. Der Vorteil besteht als systemimmanente Zwangsläufigkeit.

Für die erstmalige Herstellung von beitragsfähigen Erschließungsstraßen sind Erschließungsbeiträge nach den §§ 127 ff des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359), zu erheben. Ist jedoch eine erstmalig hergestellte Straße derart verschlissen, dass sie z. B. erneuert werden muss, kann der Aufwand für diese Baumaßnahme nicht mehr durch Erschließungsbeiträge, sondern nur durch Beiträge nach diesem Gesetz gedeckt werden. Das damit gekennzeichnete Verhältnis zwischen Erschließungs- und Straßenausbaubeiträgen wurde vor dem Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes durch § 15 des pr. Fluchtliniengesetzes und § 9 des pr. Kommunalabgabengesetzes begründet.

Eine Besonderheit ist allerdings mit Blick auf die östlichen Bezirke Berlins und West-Staaken zu beachten. Dort schließt § 242 Abs. 9 BauGB für Straßen oder Teile von Straßen, die vor dem 3. Oktober 1990 nach einem technischen Ausbauprogramm oder nach den örtlichen Ausbauepflogenheiten fertiggestellt worden sind, eine Erhebung von Erschließungsbeiträgen selbst dann aus, wenn der Zustand dieser Straßen seinerzeit nicht den Anforderungen an eine endgültige Herstellung im Sinne des Erschließungsbeitragsrechts entsprochen hat. Bei einem Ausbau der betreffenden Straßen oder Teilen von Straßen sollen Beiträge nach diesem Straßenausbaubeitragsgesetz erhoben werden.

Bei Abschluss des Einigungsvertrages sind die Vertragspartner davon ausgegangen, dass in den neuen Ländern einschließlich der östlichen Bezirke Berlins an die Stelle des Erschließungsbeitrags der Straßenausbaubeitrag treten sollte. In der BT-Drucksache 13/6392 (S. 76) heißt es zur Begründung der Nummer 82, durch die § 246 a Abs. 4 BauGB mit Wirkung vom 1. Januar 1998 in das allgemeine Überleitungsrecht für die Erschließung in § 242 BauGB als Absatz 9 übernommen werden sollte: "Für nachträgliche Ausbaumaßnahmen kommt die Erhebung von Beiträgen nach dem Kommunalabgabenrecht der Länder in Betracht. Diese Überleitungsregelungen begründen die entscheidende Weichenstellung für die Abgrenzung der Anwendungsbereiche von bundesrechtlichen Erschließungsbeitragsrecht einerseits und landesrechtlichen Straßenausbaubeitrags andererseits." Für die neuen Bundesländer sind Straßenausbaubeitragsrechtliche Vorschriften ausnahmslos in den Kommunalabgabengesetzen enthalten.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

### b) Einzelbegründung

#### 1. Zu § 1:

Absatz 1 enthält den Erhebungsgrundsatz. Es wird nicht in die Entscheidung der Verwaltung gestellt, ob sie einen Straßenausbaubeitrag erhebt oder nicht. Wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, besteht eine gesetzliche Pflicht zur Erhebung. Aus dem Vorrang des Bundesrechts vor dem Landesrecht (Art. 31 GG) folgt, dass der landesrechtliche Straßenausbaubeitrag erst erhoben werden kann, wenn der bundesrechtliche Erschließungsbeitrag bereits erhoben worden war oder nicht mehr erhoben werden kann.

Ausbaumaßnahmen im Sinne dieses Gesetzes sind die Verbesserung, die Erweiterung und die Erneuerung von Verkehrsanlagen.

Der Begriff der „Verkehrsanlage“ ist nicht identisch mit dem der „Erschließungsanlage“ nach § 127 BauGB. Er beschränkt sich auf die Verkehrsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BauGB, jedoch mit dem Unterschied, dass auch Verkehrsanlagen, die in der Straßenbaulast Berlins stehen und (z. B. im Außenbereich) nicht zum Anbau bestimmt sind, der Beitragspflicht unterliegen. Die Sammelstraßen und die selbständigen Parkflächen (vgl. § 127 Abs. 2 Nr. 3 und 4 BauGB) bleiben unberücksichtigt, weil der Kreis der durch diese Anlagen begünstigten Grundstücke auch generalisierend nicht hinreichend eindeutig bestimmt werden kann. Das gilt gleichermaßen für die ebenfalls in § 127 Abs. 2 Nr. 2 BauGB aufgeführten Fußwege mit einer Verbindungsfunktion zwischen Baugebieten.

Obwohl alle Personen und damit die Allgemeinheit die Möglichkeit der Inanspruchnahme einer ausgebauten Verkehrsanlage haben, sollen Beiträge nur von denen erhoben werden, denen wegen ihrer unmittelbaren Beziehung zur Verkehrsanlage ein besonderer Vorteil zuwächst (Gebrauchsvorteil). Eine derartige unmittelbare Beziehung zu der Verkehrsanlage haben die Anlieger und die Hinterlieger, deren Grundstücke von der Verkehrsanlage aus zugänglich sind oder erschlossen werden, weil sie den besonderen und unmittelbaren Gebrauchsvorteil genießen.

Das sind also zunächst die Eigentümer der (bevorzugten) Grundstücke. Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht oder einem dinglichen Nutzungsrecht belastet, stehen die so berechtigten Personen wie sonst die Grundstückseigentümer in der unmittelbaren Beziehung zur Verkehrsanlage. Sie haben mit dem Erbbaurecht oder dem dinglichen Recht zur baulichen Nutzung mit einem Eigenheim ein qualifiziertes Rechtsverhältnis zur Verfügung, mit dem das normale Grundstückseigentum überlagert ist. Diese Personen sollen deshalb anstelle der Eigentümer beitragspflichtig sein. In Übereinstimmung damit bestimmt § 17 den jeweiligen Beitragsschuldner. Mit der Berücksichtigung des dinglichen Nutzungsrechts (im Sinne des Art. 233 § 4 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch) wird dabei übereinstimmend mit dem § 134 Abs. 1 Satz 3 BauGB den besonderen Rechtsverhältnissen der früheren DDR Rechnung getragen.

Die Vorteile der Allgemeinheit werden durch einen von der Stadt Berlin zu tragenden sogenannten Gemeindeanteil abgedeckt. Der Anliegeranteil wird

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

gegen den Gemeindeanteil und nach Maßgabe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme der ausgebauten Straße durch die Gruppe der Anlieger einerseits und die Allgemeinheit andererseits abgegrenzt (siehe dazu §§ 7 ff).

Absatz 2 stellt klar, dass Beiträge nur für den in der jeweiligen Situation erforderlichen Umfang erhoben werden dürfen und verpflichtet zugleich die planenden Stellen, bestehende Planungs- und Gestaltungsspielräume zur Kostenreduktion zu nutzen. Die Vorschrift trägt damit dem Grundsatz der Erforderlichkeit Rechnung. Dieser Grundsatz gilt ganz allgemein im kommunalen Beitragsrecht (OVG Koblenz, Urteil vom 10. November 1981 - 6 A 282/80). Er beruht letztlich darauf, dass eine sparsame und wirtschaftliche Haushaltsführung insbesondere dort zwingend ist, wo das gemeindliche Handeln Beitragspflichten auslöst. Das gilt für die Erforderlichkeit der Baumaßnahme sowie für die Erforderlichkeit der entstandenen Kosten. Allerdings begründet dieser Grundsatz lediglich eine oberste Grenze und lässt der Verwaltung einen (notwendigen) Ermessensspielraum. Er bedeutet mithin nicht, dass eine Ausbaumaßnahme unerlässlich sein muss (vgl. OVG Schleswig, Beschluss vom 4. April 2001 - 2 M 24/01). Trotz der systemimmanenten Geltung wird der Grundsatz wie in § 129 BauGB für den Erschließungsbeitrag auch für den Straßenausbaubeitrag ausdrücklich benannt.

2. zu § 2:

Verbesserungen (Absatz 1) werden die häufigsten Ausbaumaßnahmen sein. Eine Verbesserung liegt vor, wenn sich der Zustand der Verkehrsanlage oder der Teileinrichtung nach dem Ausbau in irgendeiner Hinsicht insbesondere hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung, der funktionalen Aufteilung der Gesamtfläche oder der Art der Befestigung) von ihrem ursprünglichen Zustand im Zeitpunkt der erstmaligen oder (letzten) nochmaligen (zweiten) Herstellung bzw. Erneuerung in einer Weise unterscheidet, die positiven Einfluss auf ihre Benutzbarkeit hat (ständige Rechtsprechung, statt vieler vgl. OVG Münster, Urteil vom 25. Oktober 1983 - 2 A 1283/82 -, KStZ 1984/114, Beschluss vom 18. Februar 1988 - 2 A 2764/85 - KStZ 1988/151; Driehaus, Kommunalabgabenrecht, Loseblattsammlung, § 8 Rnr. 301). Die Verbesserung ist dabei im verkehrstechnischen Sinne zu verstehen, d. h. nach Ausbau muss die Verkehrsanlage bzw. Teileinrichtung besser geeignet sein, ihrer bestimmungsgemäßen Funktion zu dienen. Das ist z. B. dann der Fall, wenn die Sicherheit und Ordnung auf der Straße oder ihre Leistungsfähigkeit erhöht wird. Eine Verbesserung des Wohnumfeldes, der Wohnqualität oder der Qualität von Arbeitsplätzen ist nicht ausschlaggebend. Bei der Beurteilung, ob eine Verbesserung gegeben ist, sind stets die einzelnen Teileinrichtungen für sich zu betrachten. Werden z. B. in eine Fahrbahn Schikanen eingebaut, bedeutet dies für die Fahrbahn keine Verbesserung im beitragsrechtlichen Sinn. Wird jedoch der Gehweg zu Lasten der Fahrbahn verbreitert, ist die Verbreiterung des Gehweges durch die verkehrstechnische Begünstigung des Fußgängerverkehrs eine Verbesserung. Auch die Herstellung bisher nicht vorhandener Teileinrichtungen innerhalb einer bestehenden Verkehrsanlage, z. B. von Radwegen, fällt daher unter den Tatbestand der Verbesserung. Der für eine Erneuerung (siehe unten) erhebliche Zeitablauf ist für eine Verbesserung nicht maßgeblich, da die Verbesserung keine Abnutzung der Verkehrsanlage voraussetzt.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Eine Erweiterung (Absatz 2) ist die räumliche Ausdehnung (Verbreiterung) einer Verkehrsanlage oder einer Teileinrichtung um zusätzliche, vorher nicht Straßenzwecken dienenden Flächen. Der neue Straßenteil bedarf keiner förmlichen Widmung, da - wie § 3 Abs. 6 BerlStrG deutlich macht - bei einer Verbreiterung die zusätzliche Fläche als durch die Verkehrsübergabe gewidmet gilt.

Für eine Erneuerung (Absatz 3) ist Voraussetzung, dass eine abgenutzte Verkehrsanlage oder Teileinrichtung von Grund auf neu (nochmalig) hergestellt wird und dadurch in einen im Wesentlichen der ursprünglichen Anlage vergleichbaren Zustand versetzt wird (vgl. statt vieler OVG Münster, u. a. Urteil vom 12. Oktober 1978 - II A 319/76 - OVG 33, 277, und vom 4. Juli 1986 - 2 A 1761/85). Solange durch laufende Unterhaltung und Instandsetzung die Funktionsfähigkeit einer Verkehrsanlage erhalten werden kann, können Beiträge für eine Erneuerung nicht erhoben werden (vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 6. Aufl., § 32 Rnr. 14). Bei der Prüfung, ob eine Verkehrsanlage oder eine Teileinrichtung erneuerungsbedürftig ist, steht dem Straßenbaulastträger ein Einschätzungsermessen zu (ständige Rechtsprechung, u. a. OVG Münster, Urteil vom 3. Mai 1974, OVG 29, 286 = KStZ 1974/234). Das Ermessen ist an der üblichen Nutzungsdauer zu orientieren (Driehaus, a. a. O., § 32 Rnr. 20). Insoweit kommen Erfahrungswerte in Betracht, die Anhaltspunkte für die Entscheidung im Einzelfall bieten.

Die Erneuerung einer Verkehrsanlage deutlich vor Ablauf der üblichen Nutzungsdauer als Beseitigung eines „aufgestauten Reparaturbedarfs“ ist grundsätzlich nicht beitragsfähig (u. a. OVG Münster, Urteil vom 18. Dezember 1979 - II A 1751/78). Der Straßenbaulastträger ist daher auch aus fiskalischen Gründen verpflichtet, seine Verkehrsanlagen laufend zu unterhalten.

Absatz 4 stellt lediglich klar, dass Maßnahmen der laufenden Unterhaltung und Instandsetzung keine (beitragsfähigen) Ausbaumaßnahmen sind. Zur laufenden Unterhaltung und Instandsetzung zählen alle Maßnahmen, die notwendig sind, um eine Straße oder eine einzelne Teileinrichtung in einem ihrer Bestimmung entsprechenden gebrauchsfähigen Zustand zu erhalten, die also der Erhaltung des bestehenden Zustands dienen (vgl. BayVGh, Urteil vom 28. Juli 1975 - 19 IV 72 - BayVBl. 1976 S. 16 - sowie Driehaus, a. a. O., § 32 Rnr. 2). Diese vergleichsweise unbedeutenden Maßnahmen, wie etwa die Behebung kleinerer Schäden, z. B. das Ausbessern von Schlaglöchern, lösen folglich keine Beitragspflicht aus. Es sollen lediglich Ausbaumaßnahmen größeren Umfangs und größerer Intensität, die die Grenze von Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen überschreiten, durch Beiträge teilweise refinanziert werden.

### 3. Zu § 3:

Das Bauprogramm ist die Grundlage für jede Ausbaumaßnahme. Es nennt die Verkehrsanlage, die ausgebaut werden soll, den Bereich, die Art und den Umfang der Maßnahme. Es trifft weitere Aussagen über den Anlass der Ausbaumaßnahme (Zustand der Straße, Verkehrsbedeutung, Art der Verkehrsanlage im Sinne der §§ 8 bis 11), dafür notwendigen Grunderwerb, Freilegungsarbeiten, Ziel und Zweck der Ausbaumaßnahme.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Das Bauprogramm ist für jede Ausbaumaßnahme an einer Verkehrsanlage aufzustellen. Werden mehrere Ausbaumaßnahmen an verschiedenen Teileinrichtungen zeitlich und technisch zusammengefasst, so ist das Bauprogramm insgesamt aufzustellen. Wenn z. B. zunächst nur ein Gehweg (einseitig) hergestellt werden soll, ist durch das Bauprogramm eine Aussage zu treffen, ob auch ein zweiter Gehweg zu dieser Teileinrichtung gehört.

Über die Art, den Umfang und den Zeitpunkt der Herstellung entscheidet der Träger der Straßenbaulast ausschließlich nach § 7 Abs. 2 BerlStrG. Das Straßenausbaubeitragsgesetz und insbesondere das nach § 3 aufzustellende Bauprogramm erteilt selbst keinen Auftrag, eine Ausbaumaßnahme zu planen oder durchzuführen. Das Bauprogramm dient aber der frühzeitigen Klärung sämtlicher finanziellen und baulichen Voraussetzungen für die Verwirklichung einer Ausbaumaßnahme, insbesondere aber auch als Grundlage für die Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 3.

Als für die Straßenbaulast zuständige Stellen kommen z. Z. in Betracht

bei den Bezirksämtern

- das Tiefbauamt für Baumaßnahmen nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 Buchstaben a bis e und g,
- das Naturschutz- und Grünflächenamt für Baumaßnahmen nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe f
- und das Bezirksamt Mitte für Baumaßnahmen nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 g,

bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

die Abteilung Tiefbau- X - für Baumaßnahmen nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 Buchstaben a bis g,

die Berliner Wasserbetriebe, Abteilung Kanäle, für Baumaßnahmen nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe h.

Die Berliner Wasserbetriebe sind Träger der Straßenbaulast für die Straßenentwässerungseinrichtungen gemäß § 29 e Abs. 3 des Berliner Wassergesetzes in der Fassung vom 3. März 1989 (GVBl. S. 605), zuletzt geändert durch Gesetz vom 9. Oktober 2003 (GVBl. S. 498).

Für die Aufstellung des Bauprogramms ist weder ein besonderes Verfahren noch eine bestimmte Form vorgesehen. Es ist ein Geschäft der laufenden Verwaltung. Das Einvernehmen zwischen den für die Straßenbaulast zuständigen Stellen und der Beitragsbehörde dient der Verfahrensbeschleunigung sowie der Vermeidung von Unstimmigkeiten; es erfordert eine frühzeitige Kontaktaufnahme. Werden bei einer Ausbaumaßnahme für mehrere Teileinrichtungen mehrere Stellen als Baulastträger tätig, wird in der Regel die für die (letzten) Arbeiten an der Straßendecke zuständige Stelle die Federführung für das gesamte Bauprogramm übernehmen.

Den (voraussichtlich) Beitragspflichtigen wird in Absatz 3 ein Informations- und Beteiligungsrecht eingeräumt. Damit sollen ihre Interessen ausdrücklich einbezogen werden. Die in § 1 Abs. 2 genannte Beschränkung der Ausbaumaßnahmen auf das Erforderliche wird auf diese Weise verfahrensmäßig untermauert. Eine entsprechende Beteiligung ist vor Beginn einer

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Ausbaumaßnahme sowie bei einer wesentlichen Änderung des Bauprogramms durchzuführen. Eine wesentliche Änderung des Bauprogramms ist anzunehmen, wenn der Bereich oder die Art oder der Umfang der Ausbaumaßnahme grundlegend geändert (erweitert oder eingeschränkt) werden sollen.

Den Trägern der Straßenbaulast wird eine rechtzeitige und umfassende Informationspflicht auferlegt, die zur Folge hat, dass den (voraussichtlich) Beitragspflichtigen die Möglichkeit gewährt wird, sich zu der Ausbaumaßnahme bzw. dem Bauprogramm zu äußern. Die Äußerungen in Anregung oder Kritik sind in die Entscheidung über die Ausbaumaßnahme einzubeziehen. Diese Beteiligung ist ein Angebot an die Betroffenen, verpflichtet diese umgekehrt nicht, sich zu äußern.

Die Beteiligung muss regelmäßig durch schriftliche Information erfolgen. Dabei sollen Art und Umfang der beabsichtigten Straßenausbaumaßnahme dargestellt und die geschätzten Kosten benannt werden. Zudem sollen den in Betracht kommenden Beitragspflichtigen die sich auf dieser Planungsgrundlage zu errechnenden voraussichtlichen Straßenausbaubeiträge mitgeteilt werden.

Die weitere Durchführung des Beteiligungsverfahrens kann im Übrigen jederzeit den örtlichen und praktischen Erfordernissen angepasst und im richtigen Verhältnis zur Straßenausbaumaßnahme auch auf andere Weise durchgeführt werden, wenn dabei die inhaltliche Information aller Beteiligten sichergestellt ist. So können die Vorschläge und Anregungen beispielsweise in einem gemeinsamen Erörterungstermin oder auch in Einzelgesprächen besprochen und bewertet werden. Ob einzelne Vorschläge berücksichtigt oder nicht angenommen werden, kann dem Einwender auch schriftlich mitgeteilt und begründet werden.

Bei den Straßenausbaumaßnahmen sollen die Planungs- und Gestaltungsspielräume genutzt werden (vgl. Begründung zu § 1 Abs. 2). Die Aufstellung einer Ausbauvariante kann sich z. B. auf die Querschnittsgestaltung der Verkehrsanlage beziehen, wird aber nicht in allen Fällen erforderlich oder sinnvoll sein (z. B. hinsichtlich der Befestigung im Rahmen der Fahrbahnerneuerung). Die Entscheidung muss die Behörde treffen.

Die Befassung der Bezirksverordnetenversammlung erfolgt in Ausfüllung ihrer Aufgaben nach § 12 BezVG, wonach die Bezirksverordnetenversammlung die Grundlinien der Verwaltungspolitik des Bezirks bestimmt und die Führung der Geschäfte des Bezirksamts kontrolliert. Schon vor der Befassung mit dem Bauprogramm wird regelmäßig die Bezirksverordnetenversammlung über beabsichtigte Ausbaumaßnahmen informiert sein, weil sie über die Investitionsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Haushaltsplan zu beschließen hat. Bei Ausbaumaßnahmen der Hauptverwaltung soll der zuständige Ausschuss des Abgeordnetenhauses beteiligt werden.

#### 4. Zu § 4:

§ 4 bestimmt die Kostenfaktoren, die den Aufwand als Grundlage für den Straßenausbaubeitrag bilden. Der Aufwand wird nach tatsächlich entstandenen Kosten ermittelt. Dies entspricht den Grundsätzen der Klarheit und Wahrheit behördlichen und haushaltsmäßigen Handelns. Die Zusammenhänge zwischen

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

der qualitativen Ausführung einer Ausbaumaßnahme, den dadurch entstehenden Kosten und den Vorteilen aus dem Ausbau sind auf diese Weise ablesbar.

Alle tatsächlich aufgewendeten Kosten für die in § 4 genannten Vorgänge und Ausbaumaßnahmen bilden insgesamt den Aufwand.

Aus der Abhängigkeit der Ausbaumaßnahmen von dem Bauprogramm folgt, dass die Kosten für den Erwerb und die Freilegung der in Anspruch genommenen Flächen (Absatz 1 Nr. 1 und 2) nur zusammen mit Kosten für Ausbaumaßnahmen an mindestens einer Teileinrichtung nach Nummer 3 entstehen können; sie werden gemeinsam in die Berechnung eingestellt, wenn nicht eine Kostenspaltung (§ 6) durchgeführt wird. Die Ausbaumaßnahmen nach Nummer 3 können in unterschiedlicher Kombination durchgeführt werden. Als Kosten rechtlicher Freilegung kommen z. B. Entschädigungen für die vorzeitige Auflösung von Mietverträgen in Betracht.

Mit der Herstellung eines Radweges kann eine Erneuerung des Gehweges verbunden sein. Wenn die Erneuerung des Gehweges keine eigenständige Ausbaumaßnahme ist, gehören die Kosten für die Anpassung des Gehweges an den Radweg zur Ausbaumaßnahme am Radweg. Gleiches gilt für die anderen Teileinrichtungen. Werden bei Gehwegen, Radwegen und Parkflächen (Seiten-)Trennstreifen als Schutzstreifen angelegt, so gehören sie als Bestandteile zu den jeweiligen Teileinrichtungen.

Zwischen Gehwegen im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe b und unbefahrten Wohnwegen im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 2 wird begrifflich eindeutig unterschieden. Gehwege sind flächenmäßige Bestandteile des Straßenkörpers (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 Buchstabe b BerlStrG), während unbefahrte Wohnwege nach der Definition des § 11 Abs. 1 selbständige öffentliche Verkehrsanlagen für den Fußgängerverkehr sind.

Während der (Verkehrs-)Wert der aus dem Vermögen Berlins bereitgestellten Flächen bereits bei Beginn der Maßnahme feststeht, wenngleich er nachträglich ermittelt wird (Absatz 2 Satz 2), können die Erwerbskosten oder Entschädigungen für andere Flächen erst später vereinbart oder festgesetzt werden. Da die Beitragspflichten nach dem Abschluss der Ausbaumaßnahme mit dem Eingang der letzten Unternehmerrechnung entstehen, bestimmt Absatz 2 Satz 1, dass nur diejenigen Kosten für den Erwerb und die Freilegung in den Aufwand einbezogen werden, die bis zum Zeitpunkt des Entstehens der Beitragspflichten verbindlich vereinbart worden sind (Grundstückskaufvertrag).

Zu den Sachaufwendungen nach Absatz 2 Satz 3 gehören z. B. Baumaterial, Bepflanzung und dgl. Nicht zum Aufwand gehören jedoch Personalkosten eigener Dienstkräfte Berlins für Bauleitung und sonstige allgemeine Verwaltungskosten.

Grünanlagen im Sinne dieses Gesetzes sind begrünte Flächen als unselbständiger Teil der Verkehrsanlage (Straßenbegleitgrün). Dies ist in Absatz 1 Nr. 3 Buchst. f) klargestellt, der die Grünanlage als Teileinrichtung der Verkehrsanlage aufführt. Die Grünanlagen können als Mittel-, Seiten- oder Randstreifen ausgeführt sein. Sie können eine Doppelfunktion haben, indem sie neben der Begrünung auch der Sammlung des Regenwassers von der Verkehrsanlage dienen. Wird das Regenwasser nicht lediglich eingeleitet und versickert, sondern nach der Einleitung und Rückhaltung unterirdisch abgeleitet, so sind technische

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Einrichtungen erforderlich. Für diesen Fall ordnet Absatz 3 nur die zusätzlichen Kosten für die technischen Einrichtungen den Entwässerungseinrichtungen zu. Die Herstellungskosten sollen nicht auf die beiden Teileinrichtungen Entwässerung und Grünanlage aufgeteilt werden.

Absatz 4 lehnt sich an die vergleichbare Regelung des § 128 Abs. 3 BauGB zum Erschließungsbeitrag an.

### 5. Zu § 5:

Die Abschnittsbildung kann einer zeitnahen Kostenerstattung dienen, wenn sich eine Ausbaumaßnahme über einen größeren Zeitraum erstreckt. Mit dem Bezug auf die "Verkehrsanlage" (vgl. § 1) geht das Gesetz von dieser Funktion aus. Dabei kommt es z. B. nicht auf den einheitlichen Straßennamen an, sondern auf die einheitliche Verkehrsfunktion. Mit der Abschnittsbildung darf eine Straße deshalb nicht zerstückelt werden. Ein Abschnitt muss die Funktionen einer Verkehrsanlage selbständig erfüllen können und nach sachlichen Kriterien abgegrenzt werden.

Es wird nicht Gegenstand einer Abschnittsbildung sein, wenn in einer Straße nur innerhalb eines Bereichs von einer Kreuzung zur anderen die Fahrbahn erneuert werden muss, in anderen Bereichen dagegen Unterhaltungsmaßnahmen ausreichen. In diesem Falle wäre die (bereichsweise) Erneuerung der Fahrbahn eine Ausbaumaßnahme für die gesamte Verkehrsanlage.

### 6. Zu § 6:

Eine weitere Möglichkeit, die Beiträge in zeitlicher Nähe zur Ausbaumaßnahme zu erheben, bietet die Kostenspaltung. Wenn das Bauprogramm z. B. die Erneuerung mehrerer Teileinrichtungen vorsieht, zunächst aber nur einzelne davon erneuert werden, können die fertiggestellten Teileinrichtungen im Wege der Kostenspaltung gesondert abgerechnet werden. Die restlose Erfüllung des Bauprogramms braucht dann nicht abgewartet zu werden. Voraussetzung der Beitragserhebung aufgrund einer Kostenspaltung ist aber immer, dass die Verkehrsanlage oder der Teilabschnitt bereits benutzbar sind.

Absatz 2 gestattet auch eine Kombination der Kostenspaltung mit der Abschnittsbildung.

### 7. Zu § 7:

Verkehrsanlagen dienen immer auch der Allgemeinheit. Deshalb bestimmt Absatz 1 Satz 1, dass ein Anteil für die Allgemeinheit außer Ansatz bleibt. Der Vorteil aus der Inanspruchnahme der Verkehrsanlagen durch die Allgemeinheit kommt in der Beteiligung der Allgemeinheit an den tatsächlichen Kosten der Verkehrsanlagen zum Ausdruck.

Der Anteil der Allgemeinheit ist die Differenz zwischen dem nach tatsächlichen Kosten zusammengestellten Aufwand (§ 4 Abs. 1) und dem auf die begünstigten Grundstücke entfallenden Aufwand, der als umlagefähiger Aufwand bezeichnet wird (Absatz 3). Diese Differenz ergibt sich im ersten Berechnungsschritt aus

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

dem Abzug des Anteils, der bei den einzelnen Teileinrichtungen über die festgelegten beitragsfähigen Breiten der flächenmäßigen Teileinrichtungen hinausgeht (sogenannte Überbreiten), und im zweiten Berechnungsschritt aus einem weiteren Abzug des Anteils der Allgemeinheit. Aus der Verteilung des umlagefähigen Aufwands ergibt sich der auf das einzelne Grundstück entfallende Beitrag. Dieses Berechnungsverfahren ist in § 7 Abs. 2 bis 6 in Verbindung mit den §§ 8 bis 11 geregelt.

Absatz 2 regelt, wie Zuwendungen Dritter angerechnet werden.

Ob sie den Kostenanteil der Allgemeinheit oder den umlagefähigen Aufwand mindern, hängt von der Bestimmung des Zuwendenden ab. Bestimmt der Zuwendende es nicht anders, so ist davon auszugehen, dass die Zuwendungen von öffentlichen Zuwendungsgebern (EU, Bund, Land usw.) zunächst den Anteil der Allgemeinheit decken und damit den Haushalt Berlins entlasten sollen. Auf die Höhe des Beitrags wirken sie sich erst aus, wenn der Zuwendungsbetrag größer als der bei Berlin verbleibende Anteil ist (Satz 1).

Etwas anderes gilt gemäß Absatz 2 Satz 2 lediglich für private Zuwendungen, bei denen der Zuwendungsgeber keine besondere Bestimmung getroffen hat. In diesen Fällen wird die private Zuwendung von dem (Gesamt-) Aufwand abgezogen. Anschließend wird der verbleibende Aufwand gemäß § 7 Abs. 1 auf den Anteil der Allgemeinheit und den umlagefähigen Aufwand verteilt.

Die tatsächlichen Breiten der Teileinrichtungen in einer Verkehrsanlage oder einem Abschnitt können unterschiedlich sein. Geringere Überschreitungen werden zumeist durch entsprechende Unterschreitungen aufgefangen. Die beitragsfähigen Breiten sollen deshalb Durchschnittsbreiten sein. Im Bereich von Wendeanlagen, Kreuzungen und Einmündungen sind die tatsächlichen Mehrbreiten stets beitragsfähig (Absatz 3 Satz 3).

Absatz 5 Satz 1 legt fest, welche Nutzungsarten von der in den Spalten I der Tabellen in den §§ 8 bis 11 genannten "gewerblichen Nutzung" erfasst werden. Das sind die Nutzungen, von denen aus die Verkehrsanlagen in erhöhtem Maße beansprucht werden. Den in Absatz 5 genannten Gewerbegebieten entsprechen die beschränkten Arbeitsgebiete, den Industriegebieten entsprechen die reinen Arbeitsgebiete nach dem Baunutzungsplan. Alle übrigen Nutzungsarten werden mit dem Begriff "sonstige Nutzung" zusammengefasst und fallen in die Spalten II der Tabellen in den §§ 8 bis 11. Ist die Nutzungsart nicht durch einen Bebauungsplan festgesetzt, ist das jeweils zutreffende Gebiet aus der tatsächlichen Nutzung des Gebiets zu bestimmen.

Bei unterschiedlichen Baugebieten im Sinne der Spalten I und II an einer Verkehrsanlage ist nach Absatz 6 die größere Breite für den Anteil der Beitragspflichtigen maßgebend, weil die Verkehrsanlage beiden Nutzungskategorien in gleicher Weise dient. Die Grundstücke mit "sonstiger Nutzung" werden dennoch nicht benachteiligt, da im Rahmen der Verteilung die größere Breite durch den so genannten Artzuschlag für die gewerbliche Nutzung nach § 15 kompensiert wird.

Einseitig erschließende Straßen (Absatz 7) verlaufen z. B. entlang der Gewässer, Wälder oder Äcker. Unter diese Regelung fallen auch Straßen, die um größere Plätze herum verlaufen. Eine nur auf einer Straßenseite hergestellte Parkfläche ist auch dann beitragsfähig, wenn sie auf der dem Bauland gegenüberliegenden Seite hergestellt wird. Die Fahrbahnbreite von 6 m entspricht 2 Fahrspuren mit 3

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

m Breite (kein Begegnungsfall), da die Zufahrt zu einem Grundstück regelmäßig aus beiden Richtungen ermöglicht wird. Sie soll auch landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausreichend Verkehrsraum gewährleisten.

### 8. Zu §§ 8 bis 11:

Im Straßenausbaubeitragsrecht ist für die Ermittlung des umlagefähigen Aufwands eine Differenzierung nach Straßenarten, abhängig von der Verkehrsbedeutung, und Teileinrichtungen erforderlich, in der sich das Verhältnis zwischen den Vorteilen widerspiegelt, die der Allgemeinheit auf der einen und den Beitragspflichtigen (Anliegern) auf der anderen Seite durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme geboten werden. Nach diesem auch in § 7 Abs. 1 aufgenommenen Grundsatz, wird die erforderliche Differenzierung in den §§ 8 bis 11 vorgenommen. Zunächst wird jede Straßenart definiert. Diese Definitionen stellen nur die straßenausbaubeitragsrechtlichen Begriffsbestimmungen dar und sind jeweils an der tatsächlichen Inanspruchnahme orientiert. Eine Einteilung in bestimmte Bauklassen etwa nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen - RStO 86 (ergänzte Fassung 1989) - (vgl. Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes vom 9. Oktober 1998 - ABl. S. 4599) ist ungeeignet, weil die Zuordnung zu einer Bauklasse von der Art und dem Umfang der Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge bestimmt würde. Auch die Darstellungen im Flächennutzungsplan und im Stadtentwicklungsplan Verkehr können nicht herangezogen werden, da sie jeweils ein planerisches Konzept verfolgen, das keine Bezüge zum beitragsrechtlichen Vorteil hat. Vergleichbares gilt für die Straßenkategorien nach dem Berliner Straßengesetz (§ 18 BerlStrG), denn die öffentlichen Straßen werden hier zwar nach ihrer Verkehrsbedeutung, jedoch nach planungsrechtlichen Erfordernissen in verschiedene Straßengruppen eingeteilt (vgl. Begründung zum Berliner Straßengesetz Drs. 13/3641).

Während die beitragsfähigen Breiten der einzelnen Teileinrichtungen bei den verschiedenen Straßenarten weitgehend gleich sind, differieren die Anteile der Beitragspflichtigen entsprechend ihren jeweiligen Vorteilen erheblich. Diese Differenzierung ist gemäß dem dargestellten Grundsatz notwendig, weil bei der Vorteilsabwägung das Maß der zu erwartenden Inanspruchnahme einer ausgebauten Teileinrichtung durch die Allgemeinheit einerseits und die Beitragspflichtigen (Anlieger) andererseits für jede Straßenart gesondert gegenüberzustellen ist.

Die beitragsfähigen Breiten der flächenmäßigen Teileinrichtungen orientieren sich dabei an den unteren Werten für eine exemplarische Durchschnittsstraße je Straßenart, auf der Grundlage der entwurfstechnischen Regelwerke, Richtlinien und Empfehlungen für die Planung und den Entwurf öffentlicher Straßen. Für Berlin sind dies die verbindlich eingeführten Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95), für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93), für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 91) sowie für Radverkehrsanlagen (ERA 95). Letztere bildeten auch eine wesentliche Grundlage für die Neufassung der Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 11. Dezember 1998.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Parkflächen (Parkstreifen, Parkbuchten) sind regelmäßig baulich gesondert angelegt. Die beitragsfähigen Breiten berücksichtigen auch das Schräg- oder Senkrechtparken. Parkflächen können aber auch in Abhängigkeit der konkreten Ausbaumaßnahme aus stadtgestalterischen Gründen als gesondert ausgewiesene Flächen baugleich der Fahrbahn ausgestaltet sein. Dann erhöhen sich die beitragsfähigen Breiten der Fahrbahnen nach § 8 Abs. 5, § 9 Abs. 3 und § 10 Abs. 3 als der Ersatz für fehlende Parkflächen. Die Zusatzbreiten sind auch gerechtfertigt, wenn das Parken verkehrsrechtlich nur zum Teil auf der Fahrbahn zulässig ist. Das ist selbst dann der Fall, wenn das Parken zeitlich eingeschränkt oder mit Parkschein erlaubt ist. Bei der Differenz der beitragsfähigen Breiten zwischen den Spalten I und II wird berücksichtigt, dass in gewerblich genutzten Gebieten ein Parkbedürfnis für LKW besteht. Die bloße nachträgliche Markierung einer Parkmöglichkeit innerhalb der Fahrbahn aufgrund einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung allein ist keine Ausbaumaßnahme im Sinne dieses Gesetzes.

Radwege sind ebenfalls regelmäßig baulich gesondert angelegt. Darauf stellen die beitragsfähigen Breiten ab. Bei einer konkreten Ausbaumaßnahme können aus Gründen der Verkehrssicherheit statt gesonderter Radwege auch Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ausgestaltet sein. Der Radfahrstreifen führt in der Regel zu einem breiteren Ausbau der Fahrbahn, als er für den reinen Kraftfahrzeugverkehr erforderlich wäre. Es ist deshalb berechtigt, die beitragsfähige Breite der Fahrbahn als Ersatz für den fehlenden gesonderten Radweg zu erhöhen (§ 9 Abs. 3 Satz 2 und § 10 Abs. 3 Satz 2). Die bloße nachträgliche Markierung eines Radfahrstreifens innerhalb der Fahrbahn aufgrund einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung allein ist keine Ausbaumaßnahme im Sinne dieses Gesetzes.

Gemeinsame Geh- und Radwege sind durchgängig einheitlich befestigt und werden straßenverkehrsbehördlich angeordnet (StVO Zeichen 240).

Grünanlagen als Bestandteile der Verkehrsanlagen (Straßenbegleitgrün) werden überwiegend als Mittel- oder sonstige Trennstreifen ausgebildet. Bei den Breiten der Grünanlagen werden mögliche Baumpflanzungen berücksichtigt. Einzelne Baumscheiben innerhalb einer Verkehrsanlage gelten nicht als Grünanlage, sondern sind bei den Gehwegen zu berücksichtigen (vgl. AV Geh- und Radwege).

Überschreitet die tatsächliche Breite einer Teileinrichtung ihre beitragsfähige Breite, so wird nach dem Verhältnis dieser Breiten aus ihrem tatsächlichen Aufwand ein beitragsfähiger Aufwand ermittelt. Folglich muss das Verhältnis des tatsächlichen Aufwands zum beitragsfähigen Aufwand mit demjenigen der tatsächlichen Breite zur beitragsfähigen Breite identisch sein.

Die Teileinrichtungen Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung sind ihrer Funktion nach auf die tatsächliche Breite der Verkehrsanlage ausgerichtet und daher nicht flächenmäßig begrenzt.

Die Anteile der Beitragspflichtigen orientieren sich an den bundesweiten und durch Rechtsprechung anerkannten Vergleichsgrößen.

Hinsichtlich der Gehwege und Parkflächen überwiegen regelmäßig die Anliegervorteile, während sich bei Fahrbahn und auch Radwegen mit der Verkehrsbedeutung der Straße die Vorteile zugunsten der Allgemeinheit

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

verschieben. Der Ausbau von Straßenbeleuchtung und -entwässerung kommt in besonderem Maße dem Fußgängerverkehr zugute. So ist der Kraftfahrzeugverkehr wegen seiner eigenen Beleuchtung weniger auf die Straßenbeleuchtung angewiesen als der Fußgängerverkehr (VGH Kassel, Beschluss vom 21. März 1997 - 5 TG 2505/96 - HSGZ 1998, 26). Bei unzureichenden Entwässerungsverhältnissen wird der Fußgängerverkehr in ungleich stärkerem Maße durch Pfützen, Wasserlachen und Spritzwasser behindert und beeinträchtigt als der Kraftfahrzeugverkehr. Der Anliegeranteil für Straßenbeleuchtung und -entwässerung orientiert sich daher an dem Anliegeranteil für die Gehwege. Grünanlagen können die funktionale Aufteilung der Teileinrichtungen untereinander verbessern, was sich positiv auf den Verkehrsablauf auswirkt, d. h. sie haben verkehrstechnische Trennfunktion (OVG Münster, Urteil vom 17. Dezember 1992 - 2 A 2308/90). Die Vorteile der Anlieger und der Allgemeinheit sind hier in etwa gleichwertig. In Abhängigkeit der Verkehrsbedeutung überwiegen jedoch in Anlieger- und Haupterschließungsstraßen naturgemäß die Vorteile der Anlieger.

### 9. Zu § 8:

Die Definition der Anliegerstraßen (Absatz 1 Satz 1) schließt nicht aus, dass auch in gewissem Umfang durch einmündende Straßen bedingter Durchgangsverkehr stattfinden kann. Fußgängerstraßen (auch Fußgängerzonen) und verkehrsberuhigte Bereiche sind in den Absätzen 2 und 3 definiert; sie werden gesetzlich den Anliegerstraßen zugeordnet (Satz 3).

Da Anliegerstraßen ausschließlich oder überwiegend dem Anliegerverkehr dienen, muss sich dieses Übergewicht der Vorteile auch in einem Übergewicht bei den Anteilen der Beitragspflichtigen niederschlagen (Absatz 4 Spalte III). Parkflächen und Grünanlagen sind nicht je Seite, sondern insgesamt bis zu 5 m bzw. zu 2 m beitragsfähig. Für Parkflächen bedeutet dies z. B. entweder einseitig 5 m (Schräg- oder Senkrechtparken) oder beidseitig 2,5 m (Längsparken). Der Aufwand für den Ausbau von Radwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen ist in Anliegerstraßen nicht beitragsfähig. Ein Radweg bzw. ein gemeinsamer Geh- und Radweg wird in einer Anliegerstraße überwiegend nicht erforderlich sein. Ein Grund, dass er dennoch erforderlich sein kann, wäre seine Zugehörigkeit zu einer weiträumigen Fahrrad-Route. Dann wäre der Anteil der Allgemeinheit am Verkehrsaufkommen der Radfahrer ohnehin deutlich höher als bei den übrigen Verkehrsarten in der Anliegerstraße, so dass auch in diesem Falle die Kosten bei der Allgemeinheit (Berlin) verbleiben.

Bei Mischflächen (Absatz 6) kommen als weitere Teileinrichtungen lediglich noch die Straßenbeleuchtung und -entwässerung in Betracht, weil Parkflächen und Grünanlagen keine Voraussetzung für die Ausgestaltung der Mischfläche sind. Die Breiten ergeben sich aus der Summe der Höchstbreiten für Fahrbahn und Gehwege.

Die Möglichkeit der Zusammenfassung von Fußgängerstraßen (-zonen) zu Fußgängerbereichen ist vergleichbar mit der Bildung einer Einheit mehrerer Erschließungsanlagen im Sinne des § 130 Abs. 2 Satz 3 BauGB.

### 10. Zu § 9:

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Bei Haupterschließungsstraßen kommt in nicht unerheblichem Umfange zu dem Anliegerverkehr der innerörtliche Durchgangsverkehr und der überörtliche Durchgangsverkehr hinzu. Wegen der Abgrenzung zu den Hauptverkehrsstraßen ist nur noch eine Definition für den innerörtlichen Durchgangsverkehr notwendig. Dieser stellt sich in mehr oder weniger ausgeprägten Binnenverkehrsbeziehungen zwischen Gebieten unterschiedlicher Größe dar, die eine gewisse Konzentration gleichartiger Nutzungen (Wohnen, Nahversorgung, Gemeinbedarf), gemeinsame Einrichtungen oder bestimmte - zentrale - Nutzungen aufweisen. Die Größen und Grenzen derartiger Quartiere sind regelmäßig aus der örtlichen Situation heraus durch ihre städtebauliche (geschichtliche) Entwicklung bestimmbar. Das Maß der Nutzung tritt dabei in den Hintergrund.

### 11. Zu § 10:

Da Hauptverkehrsstraßen überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen dienen, haben die Beitragspflichtigen entsprechend größere Vorteile nur an den Gehwegen, Parkflächen und Grünanlagen. Eine Hauptverkehrsstraße liegt in der Regel vor, wenn sie im Entwurf eines Verkehrsentwicklungsplans für die Region Berlin dargestellt ist. Insbesondere sind es auch die Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen.

### 12. Zu § 11:

Unbefahrbare Wohnwege sind aus rechtlichen (z. B. mangels Widmung für den Kraftfahrzeugverkehr) oder tatsächlichen (z. B. mangels hinreichender Breite) Gründen mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbare Verkehrsanlagen. Sie können als öffentliche Straßen insbesondere im komplexen Wohnungsbau der östlichen Bezirke vorkommen. In den westlichen Bezirken sind sie grundsätzlich Privatwege und werden deswegen von diesem Gesetz nicht erfasst. Die Anteile der Beitragspflichtigen sind vergleichbar mit denen der Anliegerstraßen, weil Fußgängerdurchgangsverkehr nur unbedeutend stattfindet.

Ein Aufwand für Straßenentwässerungseinrichtungen kann nur berechnet werden, wenn das auf den Wohnweg fallende Regenwasser tatsächlich über Kanäle abgeleitet wird und nicht in den angrenzenden privaten Vorgärten versickert.

### 13. Zu §§ 12 bis 15:

Für die Verteilung des umlagefähigen Aufwands bieten sich aus den Verteilungsmaßstäben des § 131 Abs. 2 BauGB die Grundstücksfläche in einer Verbindung mit der Art und dem Maß der baulichen oder sonstigen Nutzung an.

Nach dem Erschließungsbeitragsgesetz ist der umlagefähige Aufwand nach dem sogenannten Geschossflächenmaßstab zu verteilen; die Art der Nutzung wird zusätzlich berücksichtigt. Dieser Maßstab führt zwar zu einem hohen Grad der Beitragsgerechtigkeit, ist aber wegen seines Aufwands bei der Ermittlung in der Praxis schwer anzuwenden. Außerdem würde für die östlichen Bezirke Berlins wegen des Fehlens planungsrechtlicher Festsetzungen ein Ersatzmaßstab (Fiktion

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

der Geschossfläche) benötigt. Die erwartete Zahl der Veranlagungsfälle für Straßenausbaubeiträge wird im Vergleich zu den Erschließungsbeiträgen größer sein und sich auch auf die Innenbezirke erstrecken. Deshalb soll der Verteilungsmaßstab möglichst einfach sein. Des Weiteren ist die Geschossfläche ein typischer planungsrechtlicher Begriff. Seine Verwendung als Verteilungsmaßstab ist beim Erschließungsbeitrag gerechtfertigt, weil die bauliche oder gewerbliche Nutzung im Sinne des § 133 BauGB von der gesicherten Erschließung abhängt (vgl. §§ 30, 34 BauGB). Demgegenüber kommt es beim Straßenausbaubeitrag nicht auf die Erschließung, sondern auf die Nutzungsvorteile durch die verbesserte oder erneuerte Verkehrsanlage an.

Nach den Satzungsmustern der kommunalen Spitzenverbände wird bundesweit überwiegend eine Kombination aus der Grundstücksfläche und der Zahl der Vollgeschosse als Verteilungsmaßstab verwendet.

### 14. Zu § 12:

Als Verteilungsregelung wurde eine Kombination aus der Grundstücksfläche und der Zahl der Vollgeschosse festgelegt. Diese Werte sind leicht zu ermitteln. Der Maßstab entspricht der Empfehlung der kommunalen Spitzenverbände.

Erschlossene Grundstücke im Sinne dieses Gesetzes sind die, auf die sich die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Verkehrsanlage vorteilhaft auswirkt. Das sind regelmäßig die selben Grundstücke, die im Erschließungsbeitragsrecht nach § 131 Abs. 1 BauGB als erschlossen gelten. Der Verteilungsraum ist jedoch nicht identisch. Darüber hinaus sind z. B. auch Grundstücke zu berücksichtigen, die ganz oder teilweise im Außenbereich liegen. Deshalb wird zur Verdeutlichung gegenüber dem Erschließungsvorteil der unterschiedliche Vorteilsgesichtspunkt aus § 1 Satz 1 hier wiederholt. Auch ein für Erschließungszwecke im weiteren Sinne verwendetes Grundstück (z. B. Pumpwerk, Trafo-Station) ist bei der Verteilung zu berücksichtigen, weil die Art seiner Nutzung der baulichen oder gewerblichen Nutzung vergleichbar ist. Das Gesetz bezieht damit jeden rechtmäßigen Gebrauch eines Grundstücks in den Vorteilsausgleich ein. Ausgenommen sind dagegen die Grundflächen von Erschließungsanlagen im Sinne des § 123 Abs. 2 BauGB oder des § 127 Abs. 2 BauGB, da diese aufgrund ihrer öffentlichen Zweckbestimmung einer Nutzung für andere als Erschließungszwecke entzogen sind.

### 15. Zu § 13:

Die Grundstücksfläche wird überwiegend mit der Fläche des Grundstücks im Sinne des bürgerlichen Rechts (Buchgrundstück) übereinstimmen. Es kann aber auch (nur) die Fläche sein, auf die sich z. B. ein dingliches Nutzungsrecht im Sinne des § 286 Abs. 1 des Zivilgesetzbuchs der DDR bezieht. Die Grundstücksfläche reicht grundsätzlich bis an die Grenze der Verkehrsanlage heran. Als solche gilt vorrangig die festgesetzte Straßenbegrenzungslinie, andernfalls die Ausbau- bzw. Widmungsgrenze.

Im Geltungsbereich eines Bebauungsplans ist nach Satz 1 Nummer 1 die als Bauland festgesetzte Fläche maßgebend. Sie ist regelmäßig aus dem Bebauungsplan ersichtlich. Bauland sind die Grundstücksflächen im Sinne des §

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

19 Abs. 3 der Baunutzungsverordnung, d. h. die Flächen, für die ein Baugebiet (§§ 2-11 BauNVO) festgesetzt ist, und zwar überbaubare und nichtüberbaubare Grundstücksfläche. Bauland sind auch Teilflächen mit Bindungen für Bepflanzungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB, Flächen mit besonderem Nutzungszweck nach § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB, weiterhin Flächen für den Gemeinbedarf und Stellplatzflächen.

Enthält der Bebauungsplan keine Festsetzungen zum Bauland oder besteht kein Bebauungsplan, bestimmt Satz 1 Nummer 2 die maßgebliche Grundstücksfläche in den Bereichen, in denen das Grundstück innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile im Sinne des § 34 BauGB liegt (sog. unbeplanter Innenbereich). Zunächst kommt es darauf an, dass ein Grundstück baulich oder gewerblich genutzt werden darf. § 34 BauGB gewährt grundsätzlich einen Bauanspruch. Ausgenommen sind lediglich Flächen, die wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit oder wegen ihrer besonderen Zweckbestimmung einer Bebauung entzogen sind. Bei einer zulässigen Nutzung ist die Grundstücks(teil)fläche maßgebend, die innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile im Sinne des § 34 BauGB liegt. Es kommt nicht nur auf die Fläche an, auf der sich ein Vorhaben nach der Stellung der Gebäude im Sinne des § 34 BauGB einfügen würde; alle zum Grundstück gehörenden und mit ihm nutzbaren Flächen, vergleichbar den nichtüberbaubaren Grundstücksflächen im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, haben einen Nutzungsvorteil und werden deshalb erfasst.

Satz 1 Nummer 3 bezieht sich auf Grundstücke im Außenbereich. Im Gegensatz zum Erschließungsbeitragsrecht werden Grundstücke, die im Außenbereich liegen, vom Straßenausbaubeitragsrecht erfasst. Für diese Grundstücke kann es anders als im Geltungsbereich eines Bebauungsplans oder im Innenbereich nicht auf die zulässige Nutzung ankommen, weil der Außenbereich im Grundsatz von Bebauung freigehalten werden soll. Gleichwohl ist unter den Voraussetzungen des § 35 BauGB im Einzelfall eine bauliche oder gewerbliche Nutzung zulässig. Das können privilegierte Vorhaben nach § 35 Abs. 1 Nr. 3 bis 7 BauGB (z.B. ortsgebundene gewerbliche Betriebe wie Kiesgruben oder Standorte für die Wasserwirtschaft) oder sonstige Vorhaben nach § 35 Abs. 2 BauGB (z.B. Ausflugs-gaststätte) sein. Ein Grundstück, das in dieser Weise genutzt wird, erfährt die gleichen Vorteile wie ein im Innenbereich oder beplanten Gebiet liegendes Grundstück. Zugrunde gelegt wird ebenso wie bei Nummer 1 und 2 die gesamte Fläche, für die diese Nutzung zugelassen ist.

Satz 1 Nummer 4 erfasst Grundstücke, die planungsrechtlich Grünflächen sind, aber aufgrund ihrer Nutzung auf die Verkehrsanlagen angewiesen sind und von ihnen Vorteile haben. Deshalb ist es geboten, auch diese Grundstücke in den Kreis der bevorteilten Grundstücke einzubeziehen. Nummer 4 erfasst alle Nutzungen der genannten Art unabhängig davon, ob sie in einem Bebauungsplan festgesetzt sind, im unbeplanten Innenbereich oder im Außenbereich liegen.

Satz 1 Nummer 5 bezieht sich auf die Landwirtschaft im Sinne des § 201 BauGB und auf die Forstwirtschaft, unabhängig davon, ob dafür Flächen im Bebauungsplan festgesetzt sind oder nicht. Zur Landwirtschaft gehören insbesondere der Ackerbau, die Wiesen- und Weidewirtschaft, die Tierhaltung mit überwiegend eigener Futtererzeugung, die gartenbauliche Erzeugung, der Erwerbsobstbau, Tierhaltung, bei der das Futter nicht überwiegend auf den zum Betrieb gehörenden landwirtschaftlich genutzten Flächen erzeugt werden kann, sind keine landwirtschaftlichen, sondern Gewerbebetriebe. Bei land- und

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

forstwirtschaftlichen Betrieben sind die Hof(Betriebs)stelle mit den Wirtschaftsgebäuden und die für den Bodenertrag genutzten Flächen wie Acker, Weide, Obstanbau oder Wald grundstücksmäßig oftmals nicht getrennt. Deshalb wird die gesamte Grundstücksfläche zugrunde gelegt. Die notwendige Differenzierung geschieht über den Nutzungsfaktor nach § 14.

### 16. Zu § 14:

Die Berücksichtigung des Maßes der Nutzung gemäß dem Grundsatz des § 12 soll durch die Zahl der Vollgeschosse erreicht werden. Dieser so genannte Vollgeschossmaßstab zeichnet sich durch seine Praktikabilität und Durchschaubarkeit aus; er ist ein zulässiger und empfehlenswerter Maßstab (ständige Rechtsprechung, vgl. u. a. OVG Münster, Urteil vom 5. Februar 1980 - 2 A 922/79 - OVGE 34, 293). Die Grundstücksfläche wird deshalb mit einem durch die Zahl der Vollgeschosse bestimmten Nutzungsfaktor kombiniert.

Die Staffelung des Nutzungsfaktors soll die mit der Zahl der Vollgeschosse verbundenen baulichen Nutzungsmöglichkeiten und somit die Vorteile differenziert berücksichtigen. Der Nutzungsfaktor soll deshalb nicht einheitlich linear steigen, sondern bei einer Bebaubarkeit mit einem Vollgeschoss mit 1,0 beginnen, danach bis zum achten Vollgeschoss um 0,5 und darüber hinaus mit jedem weiteren Vollgeschoss um 0,25 steigen. Der Nutzungsvorteil erfährt ab dem achten Vollgeschoss eine deutliche Zäsur, die in der städtebaulichen Entwicklung Berlins begründet ist, nicht vernachlässigt werden darf und dazu berechtigt, den Nutzungsfaktor ab dem achten Vollgeschoss vermindert zu erhöhen.

Die innerstädtische Bebauung weist überwiegend einen fünfgeschossigen Altbaubestand aus. Neubauten innerhalb dieser Gebiete orientierten und orientieren sich zur Lückenschließung an der Traufhöhe der Altbauten, wodurch sie infolge der geringeren Geschosshöhen in der Regel sieben bis acht Vollgeschosse aufweisen. Eine höhere Bebauung erfordert spezifische planungsrechtliche Festsetzungen, die u. a. wegen der Berücksichtigung bauordnungsrechtlicher Abstandsflächen nur über größere Grundstücksflächen zu erreichen ist. Der Nutzungsvorteil, der sich mit der höheren Bebauung ergibt, wird durch Berücksichtigung der größeren Grundstücksfläche nach § 12 erfasst. Eine lineare Staffelung der Nutzungsfaktoren mit +0,5 über das achte Vollgeschoss hinaus, würde zu einer unverhältnismäßigen Verschiebung zu Lasten der hochgeschossig bebauten Grundstücke führen, die bei großen Grundstücksflächen gleiche oder nur geringfügig höhere Geschossflächen - und daraus resultierend letztendlich auch die Zahl der Wohneinheiten - aufweisen. Bei stark unterschiedlicher Bebauung, z. B. an den Randgebieten der Großsiedlungen (BBR, Märkisches Viertel), wird die Belastung daher gleichmäßiger zwischen hoch- und niedergeschossig bebauten Grundstücken verteilt. Bei gleichmäßiger Bebauung innerhalb eines Abrechnungsgebietes wird auch die Belastung gleichmäßig verteilt.

Die Bestimmung der Anzahl der Vollgeschosse geht von der Festsetzung im Bebauungsplan aus (Absatz 2). Grundsätzlich gilt die Höchstzahl der festgesetzten (zulässigen) Vollgeschosse (Absatz 3), es sei denn, die Zahl der tatsächlich vorhandenen, z. B. in Befreiungs- und Ausnahmefällen ist größer

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

(Absatz 5). Eine zugelassene, d. h. genehmigte aber noch nicht verwirklichte Bebauung ist stets eine zulässige. Für die Bestimmung des Begriffs der Vollgeschosse ist § 2 Abs. 4 der Bauordnung für Berlin in der Fassung vom 3. September 1997 (GVBl. S. 421, 512), zuletzt geändert durch Artikel XLV des Gesetzes vom 16. Juli 2001 (GVBl. 260) maßgebend. Sie lautet: „Vollgeschosse sind Geschosse, deren Deckenoberkante im Mittel mehr als 1,40 m über die festgelegte Geländeoberfläche hinausragt und die über mindestens zwei Drittel ihrer Grundfläche eine lichte Höhe von mindestens 2,30 m haben. Ein gegenüber den Außenwänden des Gebäudes zurückgesetztes oberstes Geschoss (Staffelgeschoss) und Geschosse im Dachraum sind nur dann Vollgeschosse, wenn sie die lichte Höhe gemäß Satz 1 über mindestens zwei Drittel der Grundfläche des darunter liegenden Geschosses haben.“

Ist die Zahl der Vollgeschosse nicht festgesetzt, enthält Absatz 4 die notwendigen Umrechnungsfaktoren. Nr. 1 orientiert sich an der durchschnittlichen Geschosshöhe unter Einbeziehung von Altbauten. Der Umrechnungsfaktor in Nr. 2 und 3 entspricht § 21 Abs. 4 BauNVO.

Fehlen planungsrechtliche Festsetzungen, so wird für den Nutzungsfaktor ebenfalls auf die Zahl der Vollgeschosse abgestellt. Über den Bestand hinausgehende zusätzliche Vollgeschosse, die auch im unbeplanten Bereich zulässig sein können, müssen nach dem Gebot der Beitragsgerechtigkeit erfasst werden. Deshalb legt Absatz 8 die Zahl der Vollgeschosse zugrunde, die in der näheren Umgebung überwiegend vorhanden ist. Nähere Umgebung ist räumlich der Bereich, der für die Beurteilung des Einfügens von § 34 Abs. 1 BauGB maßgebend ist. Mindestens sind die auf dem Grundstück tatsächlich vorhandenen Vollgeschosse zugrunde zu legen; dies gilt insbesondere im Außenbereich, in dem eine Bebauung der näheren Umgebung in aller Regel fehlt.

Grundstücke, für die nur eine untergeordnete bauliche Nutzung zulässig ist, werden im Ergebnis wie "halbgeschossig" bebaubare Wohngrundstücke behandelt (Absatz 9 Nr. 1). Dies gilt sowohl für planungsrechtliche Festsetzungen sowie für tatsächliche Nutzungen im unbeplanten Innenbereich und im Außenbereich. Diese Grundstücke sind typischerweise besonders großflächig und lösen - bezogen auf die Grundstücksfläche - einen vergleichsweise geringen Ziel- und Quellverkehr aus. (vgl. Driehaus, Kommunalabgabenrecht, Loseblattsammlung, § 8 Rnr. 458).

Absatz 9 Nr. 2 bis 4 bestimmt die Nutzungsfaktoren bei land- oder forstwirtschaftlicher Nutzung. Dabei knüpft Nummer 2 an die unterschiedliche Behandlung gartenbaulicher Erzeugung im Baugesetzbuch an. Soweit bei solchen Betrieben die bebaute Fläche (vor allem Gewächshäuser) nur einen untergeordneten Teil der gesamten Betriebsfläche einnimmt, sind die Betriebe wie sonstige landwirtschaftliche Betriebe nach § 35 Abs. 1 Nr. 1 BauGB generell privilegiert. Nimmt die bebaute Fläche mehr als nur einen untergeordneten Teil ein, wird der Betrieb von dem eigenständigen Tatbestand des § 35 Abs. 1 Nr. 2 BauGB erfasst und unterliegt damit dem Vorbehalt einer planerischen Steuerung. Solche Betriebe werden von Nummer 2 erfasst. Wegen der größeren baulichen Nutzung ist ein Nutzungsfaktor wie eingeschossig berechtigt, zumal die effektive Gebäudehöhe durchaus noch größer sein kann.

Landwirtschaftliche Hofstellen mit Ställen und Scheunen werden bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwands nicht gemeinsam mit den Acker- oder

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Weideflächen berücksichtigt. Sie sind vielmehr Baugrundstücke, werden aber unabhängig von der tatsächlich ggf. höheren Bebauung nur mit dem Faktor für die Bebaubarkeit mit einem Vollgeschoss berücksichtigt (Absatz 9 Nr. 3). Das gleiche gilt für Grundstücksteile, auf denen sich nur Ställe oder Scheunen befinden. Die im engeren Sinne landwirtschaftlich, nämlich für den Bodenertrag genutzten Flächen wie Acker, Weide, Obstanbau oder Wald sind in der Regel sehr groß und werden deshalb nur mit dem Faktor 0,2 berücksichtigt.

Das Produkt aus der Grundstücksfläche und den Faktoren des Absatzes 1 ergibt die Verteilungsmenge, mit der ein Grundstück - ohne Berücksichtigung der Nutzungsart - bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwands berücksichtigt wird.

### 17. Zu § 15:

Der Verteilungsgrundsatz aus § 12 verlangt, dass die Art der Nutzung zusätzlich berücksichtigt wird. Demgemäß wird für die in § 15 aufgezählten Nutzungsarten der Faktor um 1,0 erhöht. Eine weitergehende Differenzierung des Faktors 1,0 nach den Gebietskategorien (vgl. etwa § 17 Abs. 1 der Baunutzungsverordnung) würde die Praktikabilität beeinträchtigen. Die Gebietsarten entsprechen denen des § 7 Abs. 4 Satz 1, die dort und in den Tabellen der §§ 8 bis 11 unter "gewerbliche Nutzung" zusammengefasst sind.

### 18. Zu § 16:

Der Beitragspflicht unterliegen alle Grundstücke, die eine durch ihre räumliche Nähe zur ausgebauten Straße qualifizierte Möglichkeit der Inanspruchnahme haben (vgl. § 12). Diese Vorschrift entspricht den üblichen Regelungen in anderen Bundesländern.

Zu den Grundstücken als Gegenstände der Beitragspflichten sollen auch im Eigentum Berlins stehende Grundstücke gehören. Das Entstehen des Straßenausbaubeitrags weicht damit von der weitgehend üblichen Regelung z. B. beim Erschließungsbeitrag ab. Beim Erschließungsbeitrag entsteht nämlich die Beitragspflicht für ein gemeindeeigenes Grundstück zunächst nicht, weil Gläubiger und Schuldner die gleiche Person ist (Konfusion). Erst mit dem Übergang des Eigentums auf einen Dritten entsteht die Beitragspflicht. Der neue Eigentümer würde mit einem Bescheid zum Beitragsschuldner werden. Die nach § 16 vorgesehene Regelung soll demgegenüber alle Beitragspflichten gleichzeitig abstrakt und in unveränderlicher Höhe entstehen lassen. Dadurch soll auch für landeseigene Grundstücke ein konkretes Beitragsschuldverhältnis nach § 17 ermöglicht werden.

Voraussetzung für eine Abrechnung ist der Abschluss der beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen, wozu auch bindend die Abnahme gehört, sowie die Kenntnis über die entstandenen Kosten. Absatz 2 knüpft deshalb hieran das Entstehen der Beitragspflichten. Der Aufwand ist grundsätzlich feststellbar mit dem Eingang der letzten Unternehmerrechnung. Dieser Zeitpunkt ist maßgebend für die Verteilung des umlagefähigen Aufwands. Die Beitragspflichten entstehen für die von einer Verkehrsanlage erschlossenen Grundstücke alle gleichzeitig.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Da der Straßenausbaubeitrag an den Begriff der Verkehrsanlage in ihrer Gesamtheit anknüpft (§ 1 Satz 1), muss das Entstehen der Beitragspflichten auch bestimmt sein, wenn Ausbaumaßnahmen nur in Teilbereichen ausgeführt werden. Sind die Ausbaumaßnahmen lediglich auf bestimmte Teilstrecken oder auf bestimmte Teileinrichtungen beschränkt, so muss das im Bauprogramm (§ 3) festgelegt sein; insoweit bedarf es keiner über Absatz 2 hinausgehenden Regelung. Über eine Abschnittsbildung und/oder eine Kostenspaltung innerhalb des Bauprogramms wird dagegen erst zu entscheiden sein, wenn sich die Arbeiten zur vollständigen Verwirklichung des Bauprogramms verzögern. Absatz 4 lässt die Beitragspflichten entweder mit der Entscheidung oder, wenn im Zeitpunkt der Entscheidung noch Arbeiten im Gange sind, mit der Berechenbarkeit des Aufwands entstehen und macht so deutlich, dass die Beitragspflichten beim Vorliegen der beiden Voraussetzungen, nämlich der Entscheidung und der Berechenbarkeit des Aufwands, entstehen.

### 19. Zu § 17:

Für das persönliche Beitragsschuldverhältnis ist nicht der Zeitpunkt des Entstehens der sachlichen Beitragspflichten nach § 16, sondern der Zeitpunkt der Bekanntgabe des Bescheids maßgebend. Absatz 1 Satz 3 erfasst klarstellend auch das Wohnungs- und Teileigentum auf einem Erbbaurecht.

Für ein Grundstück, das im Zeitpunkt des Entstehens der Beitragspflicht nach § 16 im Eigentum Berlins steht, wird in Absatz 2 ausdrücklich geregelt, dass keine Konfusion eintritt (vgl. hierzu BGH, Beschluss vom 18. April 2000 - III ZR 194, 99 - ZfBR 2000, 495, 497). Dies hat zur Folge, dass eine Vermögensstelle der Berliner Verwaltung zwar keinen förmlichen Beitragsbescheid erhält, wohl aber eine Mitteilung, wann und in welcher Höhe für das Grundstück ein Straßenausbaubeitrag entstanden war. Die Vermögensstelle muss dann selbst entscheiden, ob und wie sie den Straßenausbaubeitrag auf Mieter oder Pächter - je nach Vertragslage - abwälzt oder bei Veräußerung im Kaufpreis berücksichtigt. Die Nutzer der landeseigenen Grundstücke nehmen nämlich die Straßen gleichermaßen in Anspruch und veranlassen in entsprechendem Umfang die Straßenbaulast Berlins. Folglich entspricht diese Regelung - im Vergleich mit dem Erschließungsbeitrag - eher dem Wesen des Straßenausbaubeitrags.

Der Verfügungsberechtigte nimmt die Rechte des Eigentümers wahr, solange das Eigentum im Grundbuch nicht bereinigt ist. Es ist gerechtfertigt, ihn nach Absatz 3 an die Stelle des Eigentümers als Beitragsschuldner treten zu lassen, weil er für den Fall, dass er selbst nicht als Eigentümer bestätigt wird, einen Erstattungsanspruch gegen den Eigentümer hätte (§ 3 Abs. 3 des Vermögensgesetzes). Seine Person ergibt sich allgemein aus gesetzlichen Vorschriften.

Die Regelung der gesamtschuldnerischen Haftung entspricht der des Erschließungsbeitragsrechts in § 134 Abs. 1 BauGB.

### 20. Zu § 18:

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Die Bestimmung des Straßenausbaubeitrags als öffentliche Last entspricht der Regelung beim Erschließungsbeitrag in § 134 Abs. 2 BauGB.

### 21. Zu § 19:

Mit § 19 Satz 1 soll verhindert werden, dass im Zeitraum vor der Vertreterbestellung eine Anspruchsverjährung eintritt. Die Ermächtigung zur Datenerhebung ohne Kenntnis der Betroffenen (§ 33 EBG) soll auch gegenüber dem Vertreter gelten.

### 22. Zu § 20:

Die Fälligkeit - ein Monat nach der Bekanntgabe des Beitragsbescheids - entspricht der Regelung beim Erschließungsbeitrag nach § 135 Abs. 1 BauGB.

### 23. Zu § 21:

Die Bestimmungen über die Stundung (Absatz 1) und über die Verrentung (Absatz 2) lehnen sich an die Regelungen beim Erschließungsbeitrag nach § 135 Abs. 2, 3 und 4 Satz 3 BauGB an. Im übrigen sind infolge der Verweisung in § 22 die Verfahrensvorschriften des Erschließungsbeitragsgesetzes anzuwenden.

Während sich der Zinssatz bei der Stundung nach den §§ 27 und 30 EBG bestimmt, bestimmt sich der Zinssatz bei der langfristigen Verrentung in Anlehnung an die Ausführungsvorschriften zu § 59 der Landeshaushaltsordnung nach dem Basiszinssatz nach § 247 Absatz 1 BGB. Dies soll einen dem Geldmarkt angemessenen Zinssatz sicherstellen.

Eine unbillige Härte ist gegeben, wenn die Erfüllung der Zahlungspflicht eine persönliche wirtschaftliche Härtesituation zur Folge hätte. Dies ist regelmäßig gegeben, wenn der Beitragspflichtige aufgrund seiner Zahlungsverpflichtung in der Bewahrung und Bewirtschaftung seines Grundbesitzes gefährdet würde. Eine über drei Jahre hinausgehende Stundung ist im Ausnahmefall zur Abwendung einer unbilligen Härte zulässig, wenn die Beitragsschuld im Grundbuch zugunsten des Landes Berlin gesichert wird.

Eine teilweise Stundung der Beiträge aus Billigkeitsgründen ist insbesondere auch in den Fällen geboten, in denen die tatsächliche bauliche Ausnutzung des beitragspflichtigen Grundstücks von der bei der Beitragsbemessung zugrunde gelegten (der planungsrechtlich zulässigen) Bebauung erheblich abweicht.

Die Regelung über den völligen oder teilweisen Erlass (Absatz 3 Satz 1) lehnt sich an die Regelung beim Erschließungsbeitrag nach § 135 Abs. 5 Satz 1 BauGB an.

Von mehreren Verkehrsanlagen erschlossene Grundstücke (Absatz 3 Satz 2): Eine Ermäßigung der Straßenausbaubeiträge wie im Erschließungsbeitragsrecht kommt leider nicht in Betracht.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

Beim Erschließungsbeitrag besteht der Vorteil in dem, was die Herstellung der Erschließungsanlage für die bauliche oder gewerbliche Nutzung des Grundstücks hergibt (BVerwG, Urteil vom 10. Juni 1981 – 8 C 15.81). Die gesicherte Erschließung ist die Voraussetzung für die Zulässigkeit der baulichen oder gewerblichen Nutzung eines Grundstücks (§§ 30, 34 BauGB). Sie wird regelmäßig mit einer Erschließungsanlage erreicht; eine mehrfache Erschließung führt nicht zum doppelten Vorteil, weshalb eine Eckermäßigung zulässig ist. Demgegenüber besteht der Vorteil beim Straßenausbaubeitrag in der Möglichkeit, die ausgebaute Verkehrsanlage zu benutzen (Gebrauchsvorteil). Dieser Vorteil besteht zu jeder der Verkehrsanlagen, er kommt dem Eigentümer eines Eckgrundstücks im allgemeinen ebenso zu wie den übrigen Anliegern. Deshalb ist eine allgemeine und undifferenzierte Vergünstigungsregelung beim Straßenausbaubeitrag nicht zulässig (vgl. statt vieler OVG Münster, Urteil vom 21. April 1975 – II A 769/76 – OVGE 31, 58).

Eine Vergünstigungsregelung hat umverteilende Wirkung zu Lasten der übrigen Beitragspflichtigen. Sie ist deshalb nur gerechtfertigt, wenn der auszugleichende Vorteil durch die ausgebaute Verkehrsanlage im Verhältnis zu den anderen Beitragspflichtigen geringer ist. Ein geringerer Vorteil kann nur angenommen werden, wenn die ausgebaute Verkehrsanlage durch die abzurechnende Ausbaumaßnahme eine Ausstattung erhalten hat, die eine andere das Grundstück bevorteilende Verkehrsanlage bereits besitzt (vgl. u. a. OVG Münster, Urteil vom 1. Juni 1977 – II A 1475/75 – KStZ 1977, 219; OVG Magdeburg, Beschluss vom 3. Mai 2000 – B 2 S 481/99). Dass der Vorteil für den Eigentümer geringer ist, weil er bereits eine besser ausgestattete Verkehrsanlage benutzen konnte, mag im Einzelfall zutreffen. Im Regelfall hat die weitere nun gleichwertig ausgestattete Verkehrsanlage für ihn den gleichen Nutzungsvorteil wie für die anderen Anlieger der Straße auch, weshalb es für eine Umverteilung keine Rechtfertigung gibt. Deshalb raten alle neueren Mustersatzungen der Bundesländer und die Literatur von einer Ermäßigung ab (vgl. z. B. Mustersatzungen Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, NRW; Driehaus, Kommunalabgabenrecht, Loseblattsammlung, § 8 Rnr. 481 ff).

Aus Gründen der Billigkeit wird dennoch eine Absenkung der auf das Grundstück entfallenden Beiträge auf 2/3 zu Lasten des Landes Berlin für mehrfach erschlossene Grundstücke festgesetzt, weil der Nutzungsvorteil beim Ausbau mehrerer Straßen sich für das Grundstück in der Regel nicht entsprechend erhöht. Oftmals wird ein mehrfach erschlossenes Grundstück in seinen Nutzungsbeziehungen und in der von ihm ausgehenden Nutzungsintensität nur zu einer (von mehreren) Straßen im Vergleich zu anderen Anliegern gleichwertig sein. Selbst in dem Fall, dass ein Grundstück zu mehreren vorbeiführenden Straßen Nutzungsbeziehungen haben sollte, wird sich die Nutzungsqualität und -quantität eher teilen als kumulieren.

Weil bei von mehreren Verkehrsanlagen erschlossenen Grundstücken der volle Ausbaubeitrag unbillig wäre, wird aus Gründen der Billigkeit zu Lasten des Landes Berlin auf ein Drittel der Straßenausbaubeiträge verzichtet. Es ist sachlich geboten und mit dem Vorteils- und Entgeltlichkeitsprinzip vereinbar, dass im Wege der Billigkeit und zu Lasten des Landes jeweils ein Drittel des Beitrags erlassen wird.

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

### 24. Zu § 22:

Die Verweisung auf die Verfahrensvorschriften des Erschließungsbeitragsgesetzes dient der Vereinheitlichung für die vergleichbare Materie des Straßenausbaubeitrags. Sie bewirkt jedoch nicht, dass § 135 BauGB (vgl. § 27 und § 32 EBG) Anwendung findet. Das Straßenausbaubeitragsgesetz ist demgegenüber Lex Specialis.

### 25. Zu § 23:

Die Ablösung einer noch nicht entstandenen Beitragspflicht durch Zahlung eines Pauschalbetrages kann im besonderen Interesse der Beitragspflichtigen liegen, weil z. B. ein für die nähere Zukunft absehbarer Straßenausbaubeitrag in der Finanzierung eines aktuellen Bauvorhabens (noch) nicht berücksichtigt werden könnte. Durch die Vereinbarung eines Ablösungsbetrages würde dieser Beitrag quasi vorgezogen werden können. Für den Beitragspflichtigen bietet sich damit auch ein hohes Maß an Rechtssicherheit. Die Ablösung kann als ein Mittel der Vorfinanzierung auch im Interesse Berlins liegen. Der Verfahrensweg über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag hat sich in anderen Bundesländern hinreichend bewährt. Im Gegensatz zu einer durch Leistungsbescheid zu verlangenden Vorauszahlung entsteht bei der Ablösung wegen des beiderseitigen Einvernehmens kein weiterer Verwaltungsaufwand. Die Maßnahme, für die ein Ablösungsbetrag vereinbart werden soll, muss nach Umfang und Zeitpunkt weitgehend konkret absehbar sein. Mit der Zahlung des Ablösungsbetrages ist der Beitragsanspruch erfüllt.

### 26. Zu § 24:

Wegen der sachlichen Nähe zum Erschließungsbeitrag und des ähnlich hohen Schwierigkeitsgrades ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auch für das Straßenausbaubeitragsrecht zuständig. Es wäre nicht vertretbar, die weitgehend gleiche Materie auf verschiedene Verwaltungen zu verteilen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird zum Erlass von Verwaltungsvorschriften für den Straßenausbaubeitrag ermächtigt.

Der Erschließungsbeitrag wird, auch als Gegenstand des Städtebaurechts, wegen seiner historischen Entwicklung aus dem Anliegerbeitrag in Berlin von den Tiefbauämtern bearbeitet. Innerhalb der bezirklichen Organisation der Bauverwaltung ergeben sich auch für den Straßenausbaubeitrag keine Zweifel, soweit die Bezirksämter für die Straßenbaulast nach § 7 BerlStrG zuständig sind. Bei der Erhebung des Erschließungsbeitrags hat sich ihre alleinige Zuständigkeit auch bewährt, wenn sie für Teile der Straßenbaulast oder ihre Durchführung (Straßenbeleuchtung, Straßenentwässerung) selbst nicht zuständig waren. Eine Änderung der Zuständigkeit für die Straßenbaulast soll sich auch künftig auf die alleinige Zuständigkeit der Tiefbauämter für die Erhebung des Straßenausbaubeitrags nicht auswirken.

Nach der derzeitigen Geschäftsverteilung des Senats liegt das Straßenrecht in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Die Aufgaben aus der Straßenbaulast verteilen sich z. Z. auf die bezirklichen Tiefbauämter, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - X für die Straßen im Zentralen Bereich

## Entwurf Stand 25. Februar 2005

und Straßen 1. Ordnung -, sowie die Berliner Wasserbetriebe für die Durchführung der Straßenentwässerung.

27. Zu § 25:

Für Ausbaumaßnahmen, die beim Inkrafttreten dieses Gesetzes abgeschlossen waren, kann ein Straßenausbaubeitrag nicht mehr erhoben werden. Aus verfassungsrechtlichen Gründen ist es nicht zulässig, eine öffentliche Abgabe für einen in der Vergangenheit abgeschlossenen Tatbestand zu erheben. Bei Inkrafttreten des Gesetzes noch nicht abgeschlossene Ausbaumaßnahmen bleiben beitragsfrei. Straßenausbaubeiträge werden allein für die beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen erhoben, bei deren Festlegung die Beitragspflichtigen gemäß den Regeln dieses Gesetzes beteiligt worden sind. Nur für solche Ausbaumaßnahmen sollen die Beitragspflichtigen bezahlen. Demzufolge muss ein Bauprogramm (§ 3 Abs. 1) aufgestellt und eine Beteiligung (§ 3 Abs. 3) durchgeführt worden sein. Der Beginn des Ausschreibungsverfahrens markiert den Beginn der Ausbaumaßnahme. Die Beitragspflichten entstehen, wenn die Arbeiten abgeschlossen sind und der Aufwand feststellbar ist.

28. Zu § 26:

Der Tag nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin ist der frühestmögliche Zeitpunkt für das Inkrafttreten ohne Rückwirkung.