



**Bund der Steuerzahler
Niedersachsen und Bremen e.V.**

Straßenausbaubeiträge in Niedersachsen

-

Eine Bestandsaufnahme im Frühjahr 2021

Bund der Steuerzahler Niedersachsen und Bremen

Ellernstraße 34, 30175 Hannover

www.steuerzahler-niedersachsen-bremen.de

niedersachsen-bremen@steuerzahler-nub.de

Bearbeitung:

Jan Vermöhlen, M.Sc. Economics

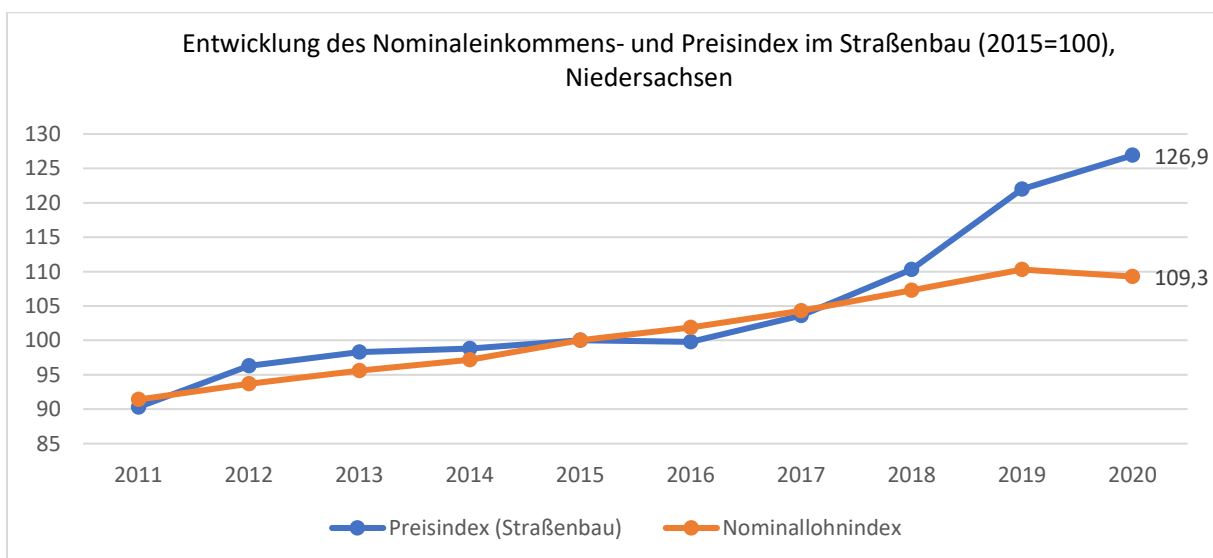
Hannover, im April 2021

Straßenausbaubeiträge in Niedersachsen – Eine Bestandsaufnahme im Frühjahr 2021

1. Vorbemerkungen

1.1. Ausgangslage und Vorgehen

Kaum ein Thema erhitzt die Gemüter in den niedersächsischen Kommunen dauerhaft so sehr wie das Thema Straßenausbaubeiträge. Hiervon zeugen die zahlreichen Bürgerinitiativen, die sich in den vergangenen Jahren vielerorts mit dem Ziel gegründet haben, die Straßenausbaubeiträge lokal oder landesweit abzuschaffen. Die gesellschaftliche Akzeptanz für die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist zunehmend verloren gegangen, denn nicht selten erreichen die von den Kommunen versendeten Beitragsbescheide fünf- oder in Ausnahmefällen sogar sechsstellige Euro-Beträge. Außerdem können die Betroffenen keinerlei Einfluss auf die direkte Bauausführung und somit die Kostengestaltung nehmen. Sie bleiben außen vor, wodurch die Akzeptanz der Beiträge leidet. Die zunehmende Ablehnung ist wohl auch darauf zurückzuführen, dass sich die Preise im Straßenbau in den vergangenen Jahren wesentlich dynamischer entwickelt haben als die Einkommen der Bürger. Während sich Preise und Einkommen bis zum Jahr 2017 ähnlich entwickelt haben, stiegen die Straßenbau-Preise seit 2018 deutlich und zunehmend schneller als die Einkommen. Im Vergleich zum Jahr 2015 lag der Preisindex im Straßenbau im Jahr 2020 bereits bei 126,9 während der Nominallohnindex im selben Jahr bei 109,3 lag. Rechnerisch müssten Grundstückseigentümer also einen immer größeren Anteil ihrer Einkommen für zukünftige Straßenausbauleistungen zurücklegen.



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen

Dabei ist die tatsächliche Höhe der Beiträge für die Grundstückseigentümer im Vorhinein häufig unkalkulierbar, was eine entsprechende Vorsorge zusätzlich erschwert. Rentnerhaushalte sind hiervon besonders betroffen, da die Sanierung der Straße häufig 30 bis 40 Jahre nach der erstmaligen Erschließung des Wohngrundstücks erfolgt.

Stark betroffen sind auch junge (Neu-)Eigentümer, die gerade erst in die Finanzierung ihrer Wohnimmobilie eingestiegen sind und in der Regel auf keinerlei Rücklagen zurückgreifen können. Auf die Leistungsfähigkeit der betroffenen Grundstückseigentümer kann bei der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen in der Regel jedoch kaum Rücksicht genommen werden, auch wenn einige niedersächsische Kommunen ihren Spielraum bei der Gewährung von Stundungsmöglichkeiten großzügig auslegen – gegen entsprechende Verzinsung.

Erschwerend kommt hinzu, dass es für die Eigentümer im Einzelfall nicht nachzuvollziehen ist, warum ausgerechnet sie zu Beiträgen herangezogen werden, während dies bei Freunden und Verwandten in der Nachbargemeinde oder bei Anliegern von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen nicht der Fall ist. Hierzu trägt auch der bei der Beitragserhebung unterstellte „wirtschaftliche Vorteil“ eines Straßenausbaus bei, der sich für den individuellen Fall nicht in Euro-Beträgen quantifizieren lässt und der sich logischerweise weder zwischen Eigentümern in den verschiedenen Kommunen noch in Abhängigkeit vom Straßenbaulastträger unterscheiden dürfte.

Unter der gegenwärtigen Rechtslage haben nicht zuletzt auch die Verwaltungsmitarbeiter und gewählten Volksvertreter in den Rathäusern zu leiden, die sich der ständig aufflammenden Diskussion um die Straßenausbaubeiträge und infolgedessen vereinzelt sogar öffentlichen Anfeindungen ausgesetzt sehen. Eine einheitliche und für alle Städte und Gemeinden praktikable Regelung könnte hier Abhilfe schaffen. Dabei sollte die sehr unterschiedlich ausgeprägte finanzielle Leistungsfähigkeit der einzelnen Kommunen Berücksichtigung finden.

Den finanziell gesunden Städten und Gemeinden steht aufgrund der sogenannten „Kann-Bestimmung“ im niedersächsischen Kommunalabgabengesetz bereits die Möglichkeit offen, von einer Erhebung der Straßenausbaubeiträge abzusehen. Kommunen mit angespannter oder gar defizitärer Haushaltslage wird dieser Weg seitens der Kommunalaufsicht hingegen regelmäßig versperrt. Für die Bürger ist es also reiner Zufall, ob sie in einer Kommune leben, die sich die Abschaffung finanziell leisten kann, oder ob sie wegen der vorherrschenden Haushaltssituation zur Zahlung von Anliegerbeiträgen herangezogen werden müssen. Das sorgt für Frust.

Die Frage, ob es dem Gesetzgeber mit den beiden Novellen des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes in den Jahren 2017 (Einführung wiederkehrender Beiträge)¹ und 2019 (Einführung verschiedener Möglichkeiten zur Beitragserleichterung)² gelungen ist, den Kommunen ein wirkungsvolles und flächendeckend anwendbares Instrumentarium zur spürbaren Entlastung von Grundstückseigentümern und zur Befriedung der Situation vor Ort an die Hand zu geben, soll der vorliegende Beitrag untersuchen.

¹ Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes und anderer Gesetze vom 2. März 2017. Veröffentlicht im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt (Nds. GVBl.) Nr. 4/2017.

² Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes und anderer Gesetze und zur Flexibilisierung von Straßenausbaubeiträgen vom 24. Oktober 2019. Veröffentlicht im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt (Nds. GVBl.) Nr. 18/2019.

In einem ersten Schritt werden die hierfür benötigten Begrifflichkeiten definiert und voneinander abgegrenzt. Außerdem werden die Voraussetzungen für die Möglichkeit zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen sowie deren inhaltliche Begründung dargestellt (Abschnitt 1.2.). Anschließend erfolgt ein kurzer Überblick über die Handhabung von Straßenausbaubeiträgen und deren Verbreitung in den Bundesländern (Abschnitt 2). Der dritte Abschnitt widmet sich gezielt den Straßenausbaubeiträgen in Niedersachsen und geht dabei auf die Inhalte der beiden NKAG-Novellen ein (Abschnitte 3.1 und 3.2). Inwieweit die darin beschlossenen Erleichterungen bereits zur Anwendung kommen, soll eine vom Bund der Steuerzahler Niedersachsen und Bremen durchgeführte Umfrage unter den beitrags erhebenden Kommunen klären. Die Ergebnisse der Umfrage finden sich in Abschnitt 3.3 wieder. Der vierte Abschnitt beinhaltet eine kritische Würdigung der Ergebnisse sowie Handlungsempfehlungen.

1.2. Definition, Abgrenzung und Voraussetzungen

Der *Straßenausbaubeitrag* ist eine Abgabe, die von den Städten und Gemeinden von den anliegenden Grundstückseigentümern einer Straße erhoben wird, um sie an der Finanzierung verschiedener Maßnahmen des Straßenbaus und der Straßenentwässerung an einer bereits bestehenden Straße zu beteiligen. Typische Anwendungsfälle sind die grundlegende Erneuerung der Straße, eine Verbesserung des Straßenausbaustandards oder die Erstellung von zusätzlichen Einrichtungen zur Entwässerung, Bürgersteigen oder Straßenlaternen. Gesetzliche Grundlage für die Erhebung der Straßenausbaubeiträge sind die jeweiligen Kommunalabgabengesetze der Bundesländer – in Niedersachsen etwa das *Niedersächsische Kommunalabgabengesetz (NKAG)*.

Hiervon unberührt sind die regelmäßig und sachgerecht von der Kommune zu erbringenden *Instandhaltungsarbeiten* – etwa das Ausbessern von Schlaglöchern. Diese sind aus den regulären Haushaltsmitteln der Kommune zu finanzieren.³ In der Praxis führt dies regelmäßig zu Streitigkeiten zwischen Anliegern und Kommunen. Häufig steht dabei der Vorwurf im Raum, die Kommune habe ihre Instandhaltungspflicht vernachlässigt, um die Kosten der Sanierung im Rahmen eines Straßenausbaus auf die Anlieger abzuwälzen.

Ebenfalls deutlich von den Straßenausbaubeiträgen abzugrenzen sind die sogenannten *Erschließungsbeiträge*, die bei der erstmaligen Erschließung eines Grundstücks bzw. der erstmaligen Erstellung einer Straße erhoben werden und deren gesetzliche Grundlage das Baugesetzbuch (BauGB), ein Bundesgesetz, bildet. Im Gegensatz zu den Straßenausbaubeiträgen stoßen diese kaum auf Ablehnung.

Durch die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen können sich die Kommunen bis zu 75 Prozent der Ausbaukosten von den anliegenden Grundstückseigentümern zurückholen. Hierfür ist von den Kommunen jedoch zunächst eine entsprechende *Straßenausbaubeitragssatzung* zu erlassen. In der Satzung ist genau zu bestimmen, wer Beitragsschuldner ist, welche Maßnahmen die Beitragspflicht umfasst, welche Kostenbe-

³ Erwin Ruff: Straßenausbaubeitrag, zuletzt abgerufen: 22. April 2021.

standteile in die Beitragsberechnung einbezogen werden, wie die Kosten auf die Anliegergrundstücke umgelegt werden und welchen Kostenanteil die Kommune übernimmt.⁴

Voraussetzung und zugleich inhaltliche Begründung für die finanzielle Heranziehung der Grundstückseigentümer ist ein durch die Ausbaumaßnahme herbeigeführter und potenziell greifbarer wirtschaftlicher Vorteil der Eigentümer.⁵ Diese wirtschaftlichen Vorteile werden regelmäßig aus einem höheren Ausbaustandard der Straße oder gesteigerten Sicherheitsaspekten – wie eine bessere Beleuchtung oder ein gesonderte Bürgersteig – abgeleitet. Maßgeblich ist dabei die qualifizierte Nutzbarkeit des objektiv zu bewertenden Vorteils. Auf die subjektive Wahrnehmung durch den einzelnen Anlieger oder die Möglichkeit zu einer Quantifizierung dieses Vorteils in Euro-Beträgen kommt es dabei rechtlich nicht an.⁶

2. Straßenausbaubeiträge in den anderen Bundesländern

In den Bundesländern existieren verschiedene Regelungen zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen: Den vollständigen Verzicht auf die Möglichkeit zur Beitragserhebung, die gesetzliche Pflicht zur Erhebung (**Soll-Vorschrift**) und die Zulässigkeit der Erhebung im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung (**Kann-Regelung**).

Sieben Bundesländer (*Baden-Württemberg, Brandenburg, Bayern, Hamburg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen*) verzichten vollständig auf eine Erhebung von Straßenausbaubeiträgen. Die Kommunalabgabengesetze der Bundesländer sehen eine Erhebung nicht (mehr) vor. Dabei wurden in der Vergangenheit einzig in *Baden-Württemberg* zu keinem Zeitpunkt Straßenausbaubeiträge erhoben. Die übrigen Länder haben die Beitragserhebung in dem Zeitraum von 2012 bis 2021 abgeschafft. Hieran lässt sich bereits ein Trend zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ablesen.

Mit *Rheinland-Pfalz* und *Nordrhein-Westfalen (NRW)* halten lediglich zwei Bundesländer an einer verpflichtenden Erhebung durch die Kommunen fest (Soll-Vorschrift). Mit einem landeseigenen Förderprogramm möchte *NRW* künftig jedoch die Hälfte der kommunalen Straßenausbaubeiträge, die von den Beitragspflichtigen zu erheben sind, übernehmen. Hierdurch sollen die individuellen Zahllasten der Eigentümer gesenkt werden.⁷

In den verbliebenen Bundesländern (*Bremen, Hessen, Schleswig-Holstein, Saarland und Sachsen*) überlässt der Landesgesetzgeber die Entscheidung für oder wider die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen weitestgehend den Städten und Gemeinden. Überschuldete Kommunen oder Kommunen, die regelmäßig keine ausgeglichenen Haushalte vorweisen können, werden von der zuständigen Kommunalaufsicht jedoch

⁴ Erwin Ruff: Straßenausbaubeitrag, zuletzt abgerufen: 22. April 2021.

⁵ § 6 Absatz 1 Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz (NKAG).

⁶ VG Lüneburg, 8. September 2015, Az: 3 A 189/13 sowie BVerwG, Beschluss vom 30.07.2018 - 9 B 23.17.

⁷ Runderlass des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung – 305- 39.01.03 – 74.1 – vom 23. März 2020, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen an Kommunen zur Entlastung von Beitragspflichtigen bei Straßenausbaumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge).

häufig angehalten, die potenziell zur Verfügung stehenden Beitragseinnahmemöglichkeiten voll auszuschöpfen. Ein Verzicht auf eine Straßenausbaubeitragserhebung im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung ist den betroffenen Kommunen dann faktisch nicht möglich.

In *Schleswig-Holstein* wurde die Pflicht zur Erhebung Ende 2017 abgeschafft. Seitdem steht es den Kommunen frei, über die Erhebung zu entscheiden. Berichten zufolge erheben nur noch etwa 20 Prozent der Städte und Gemeinden überhaupt Straßenausbaubeiträge.⁸

Seit Juni 2018 können auch alle Kommunen in *Hessen* auf die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen verzichten. Bis dahin war die Beitragserhebung – zumindest für Kommunen mit Haushaltsdefizit – verpflichtend. Bis August 2020 haben landesweit bereits 154 Gemeinden von der Möglichkeit der Abschaffung Gebrauch gemacht, das entspricht rund 38 Prozent der hessischen Kommunen.⁹

Auch in *Sachsen* können die Kommunen nach eigenem Ermessen Straßenausbaubeitragssatzungen erlassen und Beiträge erheben. Einer Umfrage aus dem Jahr 2018 zufolge verfügen nur rund 20 Prozent der sächsischen Gemeinden und Städte über eine Straßenausbaubeitragssatzung.¹⁰ Der überwiegende Teil der Kommunen verzichtet also auf eine Erhebung von Straßenausbaubeiträgen.

Im Zwei-Städte-Staat *Bremen* führt die Kann-Gestaltung der Beitragserhebung zu einem uneinheitlichen Ergebnis. Während die Stadt Bremen auf die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen verzichtet, erhebt die Stadt Bremerhaven diese mittels Straßenausbaubeitragssatzungsgesetz.¹¹

Zum *Saarland* liegen keine statistischen Erkenntnisse über die Verbreitung der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen vor.

⁸ Schleswig-Holsteinischer Landtag, Drucksache 19/150 sowie Norddeutscher Rundfunk (NDR), Ärger mit Straßenausbaubeiträgen: Lösungen in Sicht?, zuletzt abgerufen: 22. April 2021.

⁹ Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 01.10.2020, Landtags-Drucksache 20/3493.

¹⁰ Antwort der Bundesregierung auf die Anfrage der Abgeordneten Christian Dürr, Renata Alt, Nicole Bauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP, Drucksache 19/5272.

¹¹ Eigentlich spricht § 17 Abs. 1 Bremisches Gebühren- und Beitragsgesetz (BremGebBeitrG) davon, dass Beiträge erhoben werden „sollen“. Die Beitragserhebung ist gem. § 3 Abs. 6 BremGebBeitrG jedoch an ein entsprechendes Ortsgesetz gebunden. Ein solches existiert im Fall der Straßenausbaubeiträge jedoch nur in Bremerhaven (Straßenbaubeitragssatzungsgesetz der Stadt Bremerhaven (StBBOG)), nicht aber in der Stadt Bremen.

3. Straßenausbaubeiträge in Niedersachsen

In Niedersachsen obliegt es den Kommunen, zu entscheiden, ob sie den Aufwand für die Erweiterung, Verbesserung und Erneuerung der in ihrer Baulast stehenden Straßen durch die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen oder allgemeine Haushaltsmittel aufbringen möchten (Kann-Regelung). Eine Rechtspflicht zur Erhebung besteht nicht.¹² Sofern eine Beitragsfinanzierung angestrebt wird, bildet § 6 NKAG die gesetzliche Grundlage der Erhebung.

Demzufolge ist der umlagefähige Aufwand zu ermitteln und anschließend auf die Grundstückseigentümer zu verteilen. Je nach Klassifizierung der Straße – etwa in Anlieger- oder Durchfahrtsstraße – sind die Kommunen rechtlich verpflichtet, einen bestimmten Eigenanteil der Finanzierung zu übernehmen, um den Verkehrsanteil der Allgemeinheit bzw. der gemeindlichen Nutzung zu würdigen.¹³

Bisher ging man davon aus, dass circa ein Drittel der niedersächsischen Kommunen von der Möglichkeit Gebrauch macht, auf die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zu verzichten.¹⁴ Laut einer 2020 vom *Niedersächsischen Bündnis gegen Straßenausbaubeiträge (NBgS)* durchgeführten Befragung sämtlicher niedersächsischen Kommunen, liegt dieser Anteil inzwischen jedoch bei 43 Prozent; Tendenz steigend.¹⁵ Es ist damit zu rechnen, dass sich dieser Anteil nach den Kommunalwahlen im Herbst 2021 noch weiter erhöhen wird, da die Abschaffung voraussichtlich vielerorts ein Wahlkampfthema sein wird.

Da sich vielen Kommunen aus finanziellen Gründen nicht die Möglichkeit bietet, gänzlich auf eine Beitragserhebung zu verzichten, hat das Land Niedersachsen verschiedene Maßnahmen auf den Weg gebracht, um Beitragserleichterungen für die Grundstücksbesitzer zu ermöglichen und so die Situation vor Ort zu befrieden.

3.1. Erste Novelle – Einführung wiederkehrender Beiträge

Mit dem *Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes und anderer Gesetze vom 2. März 2017* hat der Landesgesetzgeber den niedersächsischen Kommunen die Möglichkeit eingeräumt, die Straßenausbaubeiträge in Form von wiederkehrenden Beiträgen zu erheben.¹⁶ Hierzu muss die Kommune in Ihrer Satzung die Gesamtheit ihrer in Besitz befindlichen öffentlichen Verkehrsanlagen zu einer oder mehreren Abrechnungseinheiten zusammenfassen. Anschließend ist zu bestimmen, welche Baumaßnahmen in den jeweiligen Abrechnungsgebieten im Beitragsjahr durchzuführen sind und welche Investitionskosten hierfür voraussichtlich anfallen. Der

¹² § 111 Abs. 5 Satz 3 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG).

¹³ § 6 Abs. 5 Satz 4 Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz (NKAG).

¹⁴ Norddeutscher Rundfunk (NDR), Landesweiter Protest in Niedersachsen: Bürger wehren sich gegen Straßenausbaubeiträge, Pressemitteilung vom 26.07.2015, zuletzt abgerufen: 22. April 2021.

¹⁵ Niedersächsisches Bündnis gegen Straßenausbaubeiträge, NBgS erhebt eigene Zahlen, zuletzt abgerufen: 22. April 2021.

¹⁶ Veröffentlicht im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt (Nds. GVBl.) Nr. 4/2017. Im Rahmen der Gesetzesänderung wurde der § 6b „Wiederkehrende Beiträge für Verkehrsanlagen“ in das NKAG aufgenommen. Seit der Änderung vom Oktober 2019 findet sich der entsprechende Paragraph nunmehr als § 6c wieder.

von den Anliegern aufzuwendende Anteil wird dann auf die Eigentümer in den jeweiligen Abrechnungsgebieten verteilt. Die Zahllast für den Einzelnen soll durch die Verteilung auf mehrere Zahler und Jahre gestreckt und somit erträglicher werden. Zudem sollen die Beiträge vorhersehbarer und somit planbarer sein.

In der Praxis kommt diese Form der Erhebung in Niedersachsen bisher jedoch kaum zur Anwendung, was auch auf die Streit anfälligkeit der Erhebungsform zurückzuführen ist. Mit seinem Urteil vom 16. Dezember 2020 stellte das OVG Lüneburg jedoch klar, dass die Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge in Niedersachsen grundsätzlich verfassungsgemäß ist. Gegenstand des Verfahrens war die Satzung der Stadt Springe vom 25. Juni 2018. Als erste niedersächsische Kommune hatte Springe die Einführung wiederkehrender Beiträge beschlossen. Zwar erklärte das Gericht die Satzung der Stadt Springe in dem Fall für unwirksam, jedoch nicht aus verfassungsrechtlichen Gründen, sondern aus Ermangelung einer rechtsverbindlichen Festlegung der Abrechnungseinheiten in der Satzung. Die aufgezeigten Fehler der Satzung könnten jedoch geheilt werden und die Satzung anschließend rückwirkend zum 01.01.2018 wieder in Kraft gesetzt werden.¹⁷ Der Fall Springe steht somit exemplarisch für die Streit anfälligkeit wiederkehrender Beiträge. Ob sich die wiederkehrenden Beiträge langfristig zu einer landesweit praktikablen Lösung entwickeln können, darf aus momentaner Sicht zumindest bezweifelt werden.

3.2. Zweite Novelle – Weitere Maßnahmen zur Beitragserleichterung

Da die Einführung wiederkehrender Beiträge kurzfristig nicht zu einer praktikablen und befriedigenden Lösung für Bürger und Kommunen geführt hat, beschloss der Gesetzgeber im Oktober 2019 mit dem *Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes und anderer Gesetze und zur Flexibilisierung von Straßenausbaubeiträgen* eine weitere Novelle des NKAG. Die Option zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen bleibt darin zwar erhalten, den Gemeinden und Städten werden allerdings verschiedene Möglichkeiten eingeräumt, um die Belastung für die Grundstückseigentümer zu senken. Über deren Anwendung entscheiden jeweils die Kommunen.

Der im Rahmen der zweiten Novelle neu eingeführte § 6b NKAG („Ergänzende Bestimmungen für Beiträge für Verkehrsanlagen“) sieht folgende Möglichkeiten vor:

1. Die niedersächsischen Städte und Gemeinden können in ihren Straßenausbaubeitragssatzungen künftig bestimmen, nur einen **reduzierten Anteil des beitragsfähigen Gesamtaufwands** einer Straßenausbaumaßnahme auf die Anlieger umzulegen (§ 6b Abs. 1 S. 1 NKAG). Bisher galt bei der Bemessung der Anlieger- und Gemeindeanteile ausschließlich das Vorteilsprinzip, wodurch der Anliegeranteil beispielsweise bei Anliegerstraßen auf 50 bis 75 Prozent der ermittelten Herstellungskosten fixiert wurde.¹⁸

¹⁷ OVG Lüneburg, Urteil vom 16.12.2020, Aktenzeichen: 9 KN 160/18.

¹⁸ OVG Lüneburg, Beschluss vom 06.06.2001, Aktenzeichen: 9 LA 907/01.

Die Aufnahme dieses Erleichterungstatbestands in die örtlichen Satzungen hätte unmittelbaren Einfluss auf die Höhe der von den Grundstückseigentümern aufzubringenden Beitragslast, wodurch eine Befriedung der Situation begünstigt werden könnte. Da jedoch sowohl Aufnahme in die Satzung als auch das Ausmaß der Reduzierung im individuellen Ermessen der Kommunen liegen, ist mit regionalen Unterschieden zu rechnen. Diese werden voraussichtlich die unterschiedliche finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen widerspiegeln.

2. Abweichend von § 6 Abs. 5 Satz 5 NKAG können **Zuschüsse Dritter** (etwa im Rahmen des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)) nun von dem Gesamtaufwand abgezogen werden, der anschließend auf Gemeinde und Anlieger umgelegt werden soll. Voraussetzung ist, dass der Zuschussgeber nichts abweichendes bestimmt hat (§ 6b Abs. 1 S. 2 NKAG). Bisher wirkten sich sämtliche Zuschüsse lediglich auf den Gemeindeanteil kostenmindernd aus.

Auch diese Maßnahme kann die Zahllast der Anlieger unmittelbar senken. Da es sich auch hierbei um eine „Kann-Bestimmung“ handelt, ist weiterhin mit einer uneinheitlichen Anwendung samt der sich daraus ergebenden Nachteile zu rechnen.

3. **Vergünstigungen für Eckgrundstücke** sind jetzt explizit erlaubt (§ 6b Abs. 2 NKAG). Bisher waren solche Vergünstigungen nicht gesetzlich geregelt, konnten im Rahmen des ortsgesetzgeberischen Ermessens jedoch eingeräumt werden. Häufig wurden jedoch Grundstücke, die an mehreren Straßen liegen, bei jeder Straßensanierung in voller Höhe herangezogen.

Die Aufnahme in das NKAG beschreibt keine neue Erleichterungsmöglichkeit, sondern schafft lediglich zusätzliche Rechtssicherheit im Umgang mit den vorher bereits ortsgesetzgeberisch zulässigen Eckgrundstücksvergünstigungen.

4. Bei übergroßen Grundstücken sind nun **tiefenmäßige Begrenzungen** der Flächen zulässig (ebenfalls § 6b Abs. 2 NKAG). Das bisherige Recht sah vor, das gesamte Grundstück im Innenbereich einer Gemeinde einzubeziehen und damit dem Ausbaubeitrag zu unterwerfen. Bisher waren tiefenmäßige Begrenzungen nur zulässig, wenn ein Grundstück nicht vollständig und problemlos dem Innenbereich zugeordnet werden konnte.¹⁹

Für einzelne Besitzer übergroßer Grundstücke könnten sich hieraus finanzielle Erleichterungen ergeben. Eine umfassende Erleichterung aller Beitragszahler ergibt sich hieraus jedoch nicht.

5. Neben den allgemeinen Stundungstatbestand gem. § 11 Abs. 1 Nr. 5a NKAG i.V.m. § 222 Abgabenordnung (AO) tritt nun die Möglichkeit, auf Antrag des Beitragspflichtigen **eine Verrentung der Beitragsschuld** für einem Zeitraum von

¹⁹ OVG Lüneburg, Urteil v. 22.01.1997, Az. 9 L 6290/95.

maximal 20 Jahren zu vereinbaren (§ 6b Abs. 4 NKAG). Höhe und Fälligkeit der Jahresleistungen sind dazu in einem Bescheid festzustellen. Der Restbetrag kann jährlich mit bis zu drei Prozent über dem Basiszinssatz verzinst, jedoch jederzeit ohne weitere Zinsverpflichtungen vorzeitig getilgt werden.

Ein Fortschritt: Im Rahmen ihres Ermessens können die Kommunen die finanzielle Leistungsfähigkeit der Beitragspflichtigen nun besser berücksichtigen. Anders als die ebenfalls anwendbare „Stundung“ ist die Verrentung nicht an bestimmte Voraussetzungen wie eine besondere Härte gebunden. Es handelt sich bei der Verrentung jedoch nur um eine Billigkeitsentscheidung, die keinerlei entlastende Wirkung auf die Beitragsforderung an sich hat.

6. Im Sinne einer höheren Transparenz sollen die Gemeinden die einzelnen Anwohner künftig frühzeitig – spätestens aber drei Monate vor Beginn der beitragsfähigen Maßnahme – über die beabsichtigte Durchführung, die voraussichtlichen Kosten und die künftigen Beiträge sowie in Betracht kommende Billigkeitsmaßnahmen informieren (§ 6b Abs. 4 NKAG). Da diese Bestimmung keinerlei Einfluss auf die Höhe bzw. Erbringungsform der Straßenausbaubeiträge hat, ist sie im Folgenden nicht weiter Gegenstand der Betrachtung.

Um von den genannten Erleichterungsmöglichkeiten Gebrauch zu machen, müssen die örtlichen Straßenausbaubeitragssatzungen durch einen Beschluss der jeweiligen Gemeindevertretung geändert werden. Inwiefern dies bereits stattgefunden hat sollen die nachfolgend dargestellten Ergebnisse einer Umfrage des Bundes der Steuerzahler Niedersachsen und Bremen unter den beitragsergebenden niedersächsischen Kommunen zeigen.

3.3. BdSt-Umfrage unter den beitragsergebenden Kommunen

Laut einer Erhebung des NBgS aus dem Jahr 2020 erheben 535 der niedersächsischen Städte und Gemeinden Straßenausbaubeiträge, das entspricht einem Anteil von rund 56,8 Prozent.²⁰

Bis Ende Februar 2021 hat der Bund der Steuerzahler Niedersachsen und Bremen diese 535 Städte, Einheitsgemeinden sowie Samtgemeinden (stellvertretend für ihre Mitgliedsgemeinden) zu ihrem Erhebungsverfahren befragt. Ziel der Befragung war es, herauszufinden, inwieweit die im Rahmen der zweiten NKAG-Novelle eingeführten Erleichterungstatbestände rund 15 Monate nach ihrer Verabschiedung bereits Einzug in die Straßenausbaubeitragssatzungen der Kommunen gehalten haben.

Von den 535 kontaktierten Kommunen haben sich 259 an der Umfrage beteiligt. Das entspricht einer Antwortquote von 48,4 Prozent. Bei der Auswertung kann also auf die

²⁰ Niedersächsisches Bündnis gegen Straßenausbaubeiträge, NBgS erhebt eigene Zahlen, zuletzt abgerufen: 22. April 2021.

Antworten von fast jeder zweiten befragten Kommune zurückgegriffen werden. Gegenüber einer früheren Befragung des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebunds konnte die Datenbasis somit ausgeweitet werden.²¹

Frage 1: Haben Sie bereits Gebrauch von den in § 6b NKAG beschriebenen Erleichterungstatbeständen gemacht?

Antworten von Kommunen erhalten:	259	100%
Ja, von mindestens einer der neuen Möglichkeiten:	43	16,6%
Ja, aber nur von den ortsrechtlich vorher bereits vorhandenen Möglichkeiten:	30	11,6%
Nein:	186	71,8%

73 der 259 antwortenden Kommunen gaben an, von mindestens einer der im § 6b NKAG beschriebenen Erleichterungstatbestände Gebrauch zu machen. Von diesen gaben jedoch 30 Kommunen an, ausschließlich von den ortsrechtlich bereits vor der Novelle erlaubten Eckgrundstücksvergünstigungen oder tiefenmäßigen Begrenzungen Gebrauch zu machen. Das heißt: Gerade einmal 43 der 259 Kommunen (16,6 %) haben in Folge der zweiten NKAG-Novelle vom Oktober 2019 mindestens einen der neu geschaffenen Erleichterungstatbestände in ihre Straßenausbaubeitragssatzung aufgenommen.²² Das entspricht gerade einmal jeder sechsten Kommune.

Erkennbare Unterschiede gibt es auch bei der Auswahl der Kommunen aus den einzelnen Erleichterungsmöglichkeiten. So gaben lediglich zwei Kommunen an, bereits Gebrauch von sämtlichen der fünf beschriebenen Möglichkeiten gemacht zu haben.

Frage 2: Von welchen der in § 6b NKAG beschriebenen Erleichterungstatbestände hat Ihre Kommune bereits Gebrauch gemacht? (Mehrfachnennungen sind möglich)

Antworten erhalten:	259	100%
(i) Reduzierung des Anwohneranteils (§ 6b Abs. 1 S. 1):	19	7,3%
(ii) Abzugsmöglichkeit Zuschüsse Dritter (§ 6b Abs. 1 S. 2):	30	11,6%
(iii) Eckgrundstücksvergünstigungen (§ 6b Abs. 2):	27 bzw. 58 ¹⁾	22,4% ¹⁾
(iv) Tiefenmäßige Begrenzungen (§ 6b Abs. 2):	10 bzw. 33 ¹⁾	12,7% ¹⁾
(v) Verrentung der Beitragsschuld (§ 6b Abs. 4):	22	8,5%
Bisher keinen Gebrauch von (i) bis (v) gemacht:	186	71,8%

Anmerkung: 1) Enthält auch die Kommunen, die entsprechende Regelungen ortsrechtlich bereits vor der 2. NKAG-Novelle von Oktober 2019 angewendet haben.

Das größte Entlastungspotenzial für die Bürger hat zweifellos die Reduzierung des auf die Anwohner umzulegenden **Anteils des beitragsfähigen Gesamtaufwands**. Dennoch gaben lediglich 19 der 259 Kommunen an, diesen Erleichterungstatbestand bereits in die örtliche Straßenausbaubeitragssatzung aufgenommen zu haben. Das entspricht gerade einmal einem Anteil von 7,3 Prozent. Dass die Kürzungen der Anliegeranteile aus dem Gemeindehaushalt aufgefangen werden müssen, ist ein möglicher

²¹ Die Ergebnisse der Umfrage des Städte- und Gemeindebunds können hier abgerufen werden: <https://marcomensen.typeform.com/report/cPyGZp/5ULnZFFFEjaGS9k>, zuletzt abgerufen: 22. April 2021.

²² Darin enthalten sind auch sechs Kommunen, die vor der Novelle bereits Vergünstigungen für Eck- und übergroße Grundstücke hatten, und infolge der Neueinführung des § 6b NKAG weitere Erleichterungen in die Satzung aufgenommen haben.

Hinderungsgrund. Die höchste seitens der befragten Städte und Gemeinden übermittelte Beitragsreduzierung beträgt ein Drittel des ansonsten beitragsfähigen Aufwands.

Für den Gemeindehaushalt deutlich weniger belastend ist der **Abzug von Zuschüssen Dritter** vom ermittelten Gesamtaufwand. Insgesamt 30 der 259 befragte Kommunen (11,6 %) gaben an, hiervon Gebrauch zu machen. Da eine Entlastung für die Bürger allerdings nur im Falle eines geförderten Ausbaus eintritt, sollte die befriedende Wirkung dieses Einzeltatbestands nicht überschätzt werden. So werden etwa Anliegerstraßen, bei denen ein besonders großer Anteil auf die Eigentümer umgelegt wird, gänzlich von der Vergabe von Landesfördermitteln auf Basis des NGVFG ausgeschlossen.²³ Eine stärkere Wirkung entfaltet diese Option, wenn sie mit der anteiligen Reduzierung des beitragsfähigen Aufwands einhergeht: 18 der 19 Kommunen, die eine solche Reduzierung bereits vorsehen, sehen ergänzend auch einen Abzug von Zuschüssen Dritter vor.

Mit der in § 6b Abs. 2 NKAG explizit formulierten Möglichkeit zur Aufnahme von **Eckgrundstücksvergünstigungen** in die Straßenausbaubeitragssatzungen wollte der Landesgesetzgeber für mehr Rechtssicherheit im Umgang mit der ortsrechtlich bereits vorher bestehenden Option sorgen. 27 der 259 Kommunen gaben an, eine entsprechende Satzungsänderung herbeigeführt zu haben. Zusammen mit den Kommunen, die zuvor bereits über eine entsprechende Regelung verfügten, liegt die Anzahl nun bei 58 von 259. Mit einem Anteil von 22,4 Prozent unter den antwortenden Kommunen ist dieser Erleichterungstatbestand damit der verbreitetste.

Lediglich 10 der Kommunen gaben an, im Zuge der Reform **eine tiefenmäßige Begrenzung** der zugrunde gelegten Fläche bei übergroßen Grundstücken in die Satzung aufgenommen zu haben. Weitere 23 gaben an, dass ihre Satzung eine tiefenmäßige Begrenzung gemäß den alten ortsrechtlichen Bestimmungen enthält.²⁴

Immerhin 22 der 259 Kommunen gaben an, den Beitragsschuldnern auf Antrag die Möglichkeit zur **Verrentung der Beiträge** einzuräumen. Vereinzelt teilten die Kommunen dabei auch den eingeräumten Zeitraum der Verrentung mit. Dieser bewegt sich zwischen vier und den laut NKAG maximal möglichen 20 Jahren. Manche Kommunen differenzieren bei dem gewährten Zeitraum auch nach der Höhe der Beitragszahllast. Einzelne Kommunen gaben an, zu Gunsten der Beitragsschuldner auf die gesetzlich eingeräumte Möglichkeit der Verzinsung der Raten zu verzichten. Rückschlüsse darauf, wie verbreitet die zinslose Verrentung ist, lässt die Datenlage allerdings nicht zu.

Mit 186 gaben mit Abstand die meisten der 259 befragten Kommunen an, bisher **keinen Gebrauch** von den Erleichterungen des § 6b NKAG gemacht zu haben. Das entspricht einem Anteil von 71,8 Prozent.

Ob in naher Zukunft mehr Städte und Gemeinden die neuen Erleichterungsmöglichkeiten in ihre Satzung aufnehmen, sollen die folgenden Fragen klären. Dabei werden sowohl die 186 Kommunen betrachtet, die bisher keine Erleichterungen aufgenommen

²³ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Finanzhilfen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, zuletzt abgerufen: 22.April 2021.

²⁴ Beachten Sie, dass sich die Art und Weise der tiefenmäßigen Begrenzungen von den „alten“ Bestimmungen unterscheidet. Siehe hierzu Kapitel 6.2, Punkt 4.

haben, als auch die 30 Kommunen, die ausschließlich Eckgrundstücks- und tiefenmäßige Vergünstigungen auf Basis der alten ortsrechtlichen Möglichkeiten vorsehen.

Frage 3: Gibt es in Ihrer Kommune 2021 Bestrebungen, von den in § 6b NKAG beschriebenen Erleichterungstatbeständen Gebrauch zu machen?

Bisher keine oder nur alte ortsrechtliche Erleichterungen:	(186+30)=216	100%
Wollen 2021 Gebrauch machen:	46	21,3%
Wollen 2021 eventuell Gebrauch machen:	24	11,1%
Keine Bestrebungen, 2021 Gebrauch zu machen:	146	67,6%

Von den betrachteten 216 Städten und Gemeinden gaben mit 146 über zwei Drittel der Kommunen an, dass es bei ihnen derzeit **keine Bestrebungen** gebe, die neuen Erleichterungsmöglichkeiten in naher Zukunft in die Satzung aufzunehmen. Obwohl nicht explizit angefragt, führten viele dieser Kommunen hierfür Gründe an. Am häufigsten ging der Hinweis ein, dass man sich mit den neuen Möglichkeiten noch nicht befasst habe, da in der betroffenen Kommune seit der NKAG-Novelle 2019 keine Ausbaumaßnahmen stattgefunden haben und für 2021 keine geplant seien. Zudem wollten einige Kommunen erst die Bereitstellung einer Mustersatzung abwarten.²⁵ Einige Kommunen schlossen Erleichterungen mit Verweis auf die Finanzlage kategorisch aus. 70 Städte und Gemeinden gaben hingegen an, im Jahr 2021 von den Erleichterungsmöglichkeiten **Gebrauch machen zu wollen** oder dies **eventuell** zu tun.

Frage 4: Von welchen der in § 6b NKAG beschriebenen Erleichterungstatbestände möchte Ihre Kommune (eventuell) Gebrauch machen? (Mehrfachnennungen sind möglich)

Wollen 2021 (eventuell) Gebrauch machen:	70
(i) Reduzierung des Anwohneranteils (§ 6b Abs. 1 S. 1):	18
(ii) Abzugsmöglichkeit Zuschüsse Dritter (§ 6b Abs. 1 S. 2):	25
(iii) Eckgrundstücksvergünstigungen (§ 6b Abs. 2):	25
(iv) Tiefenmäßige Begrenzungen (§ 6b Abs. 2):	15
(v) Verrentung der Beitragsschuld (§ 6b Abs. 4):	33
Konnten keine weiteren Angaben machen:	33

Von den Kommunen, die 2021 (eventuell) von den Erleichterungen Gebrauch machen möchten, konnten 37 Kommunen bereits konkretere Angaben über die im Einzelnen geplanten Erleichterungstatbestände machen.

Hier zeichnet sich ein ähnliches Bild wie bei den Kommunen, die bereits Erleichterungen eingeführt haben: Die Möglichkeit zur **Verrentung der Beitragsschuld** (33), die **Abzugsfähigkeit Zuschüsse Dritter** (25) und die Einführung einer **Eckgrundstücksvergünstigung** (25) sind am beliebtesten. Das sind jene Entlastungen, die mit relativ geringen Einnahmeeinbußen der Kommunen einhergehen. Über eine weitreichendere Erleichterung der Grundstückseigentümer durch eine **Reduzierung des Anwohneranteils** denken hingegen nur 18 Kommunen nach. Eine **tiefenmäßige Begrenzung** für übergroße Grundstücke können sich 15 Kommunen vorstellen.

²⁵ Diese Mustersatzung sollte inzwischen vorliegen und für Mitglieder über die kommunalen Spitzenverbände zu beziehen sein.

4. Fazit und Handlungsempfehlungen

Die Frage, ob es dem Gesetzgeber mit den NKAG-Novellen von 2017 und 2019 gelungen ist, den Kommunen ein wirkungsvolles und flächendeckend anwendbares Instrumentarium zur spürbaren Entlastung von Grundstückseigentümern und zur Befriedung der Situation vor Ort an die Hand zu geben, ist aus gegenwärtiger Sicht klar zu verneinen.

Zwar scheint die mit der ersten Novelle im Jahr 2017 eingeführte Möglichkeit zur Erhebung wiederkehrender Beiträge generell geeignet zu sein, die punktuelle Belastung der einzelnen Grundstückseigentümer durch die Streckung der Beitragslast auf ein erträglicheres Maß zu reduzieren, jedoch wirkt das Instrument aufgrund der hohen Streit anfälligkeit nach wie vor wenig praktikabel. Rund drei Jahre nach Aufnahme in das NKAG sind die wiederkehrenden Beiträge immer noch Gegenstand juristischer Auseinandersetzungen. Auch wenn die generelle Verfassungsmäßigkeit inzwischen gerichtlich festgestellt worden ist, bleibt die für die Beitragserhebung notwendige Festlegung von Abrechnungseinheiten problematisch. Als echte und praktische Alternative für die niedersächsischen Kommunen scheiden wiederkehrende Beiträge derzeit aus.

Die mit der zweiten NKAG-Novelle im Oktober 2019 eingeführten Möglichkeiten zur Beitragserleichterung haben sich bisher nicht ausreichend durchsetzen können. Aus der BdSt-Umfrage unter den beitragshebenden Städten und Gemeinden (vgl. Abschnitt 3) geht hervor, dass bisher gerade einmal jede sechste niedersächsische Kommune Gebrauch von mindestens einer der neugeschaffenen Erleichterungsmöglichkeiten gemacht hat. Die übrigen Kommunen gaben zudem mit deutlicher Mehrheit (67,6 Prozent) an, auch in naher Zukunft keine Erleichterungen einführen zu wollen.

Die Rückmeldungen der Kommunen, die sich bereits zu Erleichterungen durchringen konnten, zeigen zudem, dass bisher in erster Linie die Bestandteile des § 6b NKAG ihren Weg in die Satzungen gefunden haben, die für die Kommunen im Ausbaufall nur zu einem vergleichsweise geringen Einnahmerückgang führen würden. Damit geht eine entsprechend geringe Entlastungswirkung für die Anlieger einher. Am verbreitetsten sind die Abzugsfähigkeit Zuschüsse Dritter²⁶, Vergünstigungen für Eckgrundstücke und die Möglichkeit zur Verrentung der Beitragsschuld. Zu einer anteiligen Reduzierung des umlagefähigen Aufwands, von dem die mit Abstand größte Entlastung für die Grundstückseigentümer ausgehen würde, konnten sich gerade einmal 7,3 Prozent der beitragshebenden Kommunen unserer Umfrage durchringen. Ein Blick auf die geringe Anzahl der Kommunen, die in naher Zukunft (eventuell) von den Erleichterungen des § 6b NKAG Gebrauch machen möchten, bestätigen den Befund.

Es ist abschließend festzustellen, dass eine befriedigende Lösung der in Abschnitt 1 beschriebenen Problematik mit den derzeit zur Verfügung stehenden Instrumenten im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung nicht herbeizuführen ist. Im Gegenteil: Der Unmut der Bürger dürfte angesichts deutlich steigender Zahllasten infolge der Preisentwicklung und ausbleibenden Erleichterungen in den Kommunen weiter zunehmen. Der bundesweite Trend, die Straßenausbaubeiträge auf Landesebene abzuschaffen (vgl. Abschnitt 2), wird hierzu ebenso beitragen wie der Umstand, dass immer mehr

²⁶ Anliegerstraßen sind von der NGVFG-Landesförderung ausgeschlossen. Siehe hierzu auch Fußnote 23.

niedersächsische Kommunen dazu neigen, ihre Straßenausbaubeitragssatzungen zu lasten eines erhöhten Grundsteuerhebesatzes abzuschaffen (vgl. BdSt-Pressemitteilung 30/2020)²⁷. Ein Weg, der finanzschwachen Kommunen mit hohen Hebesätzen nicht ohne Weiteres offensteht und der wegen der fehlenden Zweckbindung von Steuereinnahmen keinesfalls garantieren kann, dass die notwendigen Straßenausbauten auch tatsächlich durchgeführt werden.

Eine zufriedenstellende Lösung kann nach Ansicht des Bundes der Steuerzahler nur durch eine vollständige Abschaffung der Straßenausbaubeiträge auf Landesebene erfolgen. Da Gemeindestraßen öffentliche Güter darstellen, die von allen uneingeschränkt genutzt werden können, wäre eine gemeinschaftliche Finanzierung ohnehin die adäquatere Lösung. Eine einseitige Belastung der Straßenanlieger ist und bleibt dagegen ungerecht. Um die gemeindliche Infrastruktur aufrechterhalten zu können, müssten finanzschwache Kommunen dabei auf entsprechende Finanzausgleichszahlungen (Bedarfszuweisungen) des Landes vertrauen können. Finanzstärkere Kommunen könnten die entgangenen Einnahmen auch durch Einsparungen und Umschichtungen in ihren Etats finanzieren. So entfielen bei den Kommunen bereits der bürokratische Aufwand für die Erhebung der Straßenausbaubeiträge, der über ein Fünftel der Beitragseinnahmen aufzehren kann.²⁸ Nach Auskunft des Statistischen Landesamts vereinnahmten die niedersächsischen Kommunen in den letzten Jahren „Beiträge und ähnliche Entgelte für Gemeindestraßen“ in Höhe von knapp 100 Millionen Euro jährlich. Zum Vergleich: Der niedersächsische Landeshaushalt hatte vor der COVID-19-Pandemie ein Volumen von ca. 34,7 Milliarden Euro. Gemessen daran, nähmen selbst vollumfängliche Kompensationszahlungen an die Kommunen einen verschwindend geringen Anteil von lediglich 0,29 Prozent ein.

Bis zur endgültigen Verständigung auf eine Lösung auf Landesebene rät der Bund der Steuerzahler den Verwaltungen und gewählten Vertretern in den Kommunen, sich zeitnah mit den Erleichterungsmöglichkeiten des § 6b NKAG auseinanderzusetzen, auch wenn in naher Zukunft kein Straßenausbau auf der Agenda steht. Gerade diese Phase sollte genutzt werden, um eine für die Bürger nachvollziehbare und vorhersehbare Straßenausbaubeitragssatzung zu verabschieden. Abzuwarten, bis die nächsten Ausbauten anstehen, wird die Diskussion um Beibehaltung, Erleichterung oder Abschaffung der Beiträge nur zusätzlich erschweren.

²⁷ Abrufbar unter: <https://steuerzahler.de/aktuellesausniedersachsenundbremen/news/fast-jede-siebte-kommune-erhoeht-2020-die-grundsteuer/>

²⁸ Die Landeshauptstadt Hannover bezifferte den reinen Erhebungsaufwand im Rahmen einer Vollkostenerhebung zur Straßenausbaubeitragssatzung auf circa 27 Prozent der Beitragseinnahmen (Drucksachen Nr. 3132/2017 und Nr. 2983/2018).