

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/221

Ergänzung zu Umdruck 18/162

Baugewerbeverband Schleswig-Holstein
Hopfenstr. 2e
24114 Kiel

Innen- und Rechtsausschuss
des Schleswig-Holsteinischen Landtages

Per E-Mail

Betreff: Gutachten gesetzl. Regelungen in den Ländern (Fassung: Schleswig-Holstein)

Von: Kerstin Okrent <k.okrent@bau-sh.de>

Datum: Mon, 8 Oct 2012 15:26:00 +0200

Sehr geehrte Frau Ostmeier,

wie in unserem Schreiben vom 26.9.12 avisiert übersenden wir Ihnen mit diesem Schreiben den für Schleswig-Holstein umgearbeiteten Anhang. Wir bitten Sie eindringlich angesichts des deutlichen und hohen Investitionsstaus gerade bei Straßen und Wegen in kommunaler Obliegenheit im Gesetzgebungsverfahren dafür Sorge zu tragen, dass die Unterfinanzierung der kommunalen Haushalte unserer Ansicht nach nur dann gestärkt werden kann, wenn Ihnen die Möglichkeit wiederkehrender Beiträge, wie im Gutachten beschrieben, eingeräumt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwalt
Georg Schareck

Hauptgeschäftsführer
Baugewerbeverband Schleswig-Holstein
Hopfenstr. 2e
24114 Kiel
Tel.: 0431 - 53 54 70
Mail: info@bau-sh.de
URL: www.bau-sh.de
Fax: 0431 / 53 54 777

Anlage

Anhang:

Gesetzliche Regelungen in den Ländern (Fassung: Schleswig-Holstein) zur gutachterlichen Stellungnahme: Kommunalen Straßenbau – Anforderungen an den Unterhalt und alternative Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinden

Vorbemerkung

Die Diskussion über die notwendige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur hält an und war zuletzt Gegenstand der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 4./5.10.2012 in Cottbus.

Die VMK hatte im Einvernehmen mit dem Bund schon vor über einem Jahr eine Kommission eingesetzt, die sich mit möglichen Finanzierungsquellen befassen soll. Der zweite, 13-seitige Zwischenbericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" wurde nunmehr auf der Konferenz vorgestellt.

Der Bericht stellt noch einmal fest, dass bei der Verkehrsinfrastruktur derzeit eine "Deckungslücke" in Höhe von sieben Milliarden Euro besteht. Drei Milliarden Euro wären für kommunale Straßen und den Öffentlichen Personennahverkehr nötig, zwei Milliarden Euro für die Schiene, 1,5 Milliarden Euro für die Bundes- und Landesstraßen sowie eine halbe Milliarde Euro für die Wasserwege.

Nach Meinung der Kommission hat die Unterdeckung bereits Folgen für den Wirtschaftsstandort Deutschland, denn die Auswirkungen der Unterfinanzierung haben bereits zu Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit für die Wirtschaft sowie zu Umweltbelastungen geführt, z.B. durch Beschränkungen von Geschwindigkeiten und Tonnagen.

Die Kommission schlägt zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verschiedene Maßnahmen vor (ohne diese zu bewerten). So wird eine Pkw-Maut in den Städten, eine Lkw-Maut auf allen Straßen und die Einführung einer "Infrastrukturabgabe" vorgestellt.

Die Pkw-Maut soll zu einer "Entzerrung des innerstädtischen Verkehrs in Stoßzeiten" führen. Für ein solches System seien derzeit aber noch enorme technische Anforderungen nötig, für eine Ausweitung der Lkw-Maut seien die Erhebungskosten "sehr hoch".

Die "Infrastrukturabgabe" soll für alle Autos auf den überörtlichen Straßen sowie örtlichen Hauptverkehrsstraßen gelten. Solche Abgaben sollen mittelfristig in zeit- und entfernungsabhängige Gebührensysteme übergeleitet werden. Die Höhe der Gebühren ist noch offen.

Vorgeschlagen wird zudem ein "Fonds", der durch die vorhandene Lkw-Maut, die Kfz- und Energiesteuer gespeist werden soll. Die Mittel aus dem Fonds sollen in Bund, Ländern und Kommunen direkt in den Erhalt und Ausbau der Verkehrswege fließen.

Die Verkehrsminister plädieren für eine Prüfung aller Möglichkeiten der Finanzierung. Die VMK hat die Kommission daher beauftragt, ihre Arbeit fortzusetzen und Ergebnisse vorzulegen.

Der Verkehrsminister von Schleswig-Holstein hat die Einführung einer City-Maut nach aktuellen Presseberichten bereits strikt abgelehnt: „jedem Bürger müsse klarwerden, wenn er zur

Kasse gebeten werde, wofür das Geld eigentlich sei. Wenn das nicht sichtbar werde, sei es "ganz schwierig, über eine City-Maut zu reden". Eine City Maut dürfte für die schleswig-holsteinischen Kommunen – schon auf Grund ihrer Größe - auch kaum im Vordergrund stehen. Allerdings ließ der Minister offen, wie er sich denn eine Lösung des Problems vorstellt.

Aktuelle Rechtslage in Schleswig-Holstein

Das **Schleswig-Holsteinische Kommunalabgabengesetz** (SHKAG)¹ sieht die „klassische“ Erhebung von einmaligen Ausbaubeiträgen für die Herstellung, den Ausbau und Umbau sowie die Erneuerung (ohne die laufende Unterhaltung und Instandsetzung) von kommunalen Verkehrseinrichtungen² vor (§ 8 Abs. 1 SHKAG).

Zur Verbesserung der Finanzierungsbasis der Kommunen in Deutschland kommt aber auch die Einführung von wiederkehrenden Beiträgen für die Herstellung oder Wiederherstellung von öffentlichen Straßen, unselbständigen Gehwegen, Wegen und Plätzen (Verkehrsanlagen) in Betracht. Diese Möglichkeit sieht das Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein³ für (investive) Ausbaubeiträge nunmehr ebenso vor wie die Kommunalabgabengesetze der Länder Rheinland-Pfalz⁴, Saarland⁵, Sachsen-Anhalt⁶ sowie Thüringen⁷. Auch das Parlament des Landes Hessen⁸ hat die Einführung eines solchen wiederkehrenden Beitrags in diesem Jahr beschlossen⁹.

Die Landesgesetzgeber¹⁰ wollen damit

¹ SHKAG vom 10.01.2005 in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Januar 2005, zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 22.03.2012 – GVOBl. S. 371, 385.

² Das Gesetz spricht von „öffentlichen Einrichtungen“, hierzu zählen aber auch die „Sachen im Gemeingebrauch“, d. h. insbesondere die öffentlichen Wege und Straßen – vgl. hierzu Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 8. Aufl. 2007, § 1 Rn. 20.

³ § 8a SHKAG vom 10.01.2005 in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Januar 2005, zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 22.03.2012 – GVOBl. S. 371, 385.

⁴ § 10 a KAG RP vom 20.06.1995 (GVBl 1995, 175), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.02.2011 (GVBl. S. 25).

⁵ § 8a KAG Saarland vom 26. April 1978 in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Mai 1998 (Amtsbl. S. 691), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 15. Februar 2006 (Amtsbl. S. 474, 530).

⁶ § 6a KAG-LSA in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Dezember 1996 (GVBl. S. 405), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 18. Dezember 2003 (GVBl. LSA S. 370).

⁷ §7a ThürKAG in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. September 2000 .

⁸ Auf die ursprüngliche Initiative der SPD-Fraktion (!) hin, die zunächst von den Regierungsparteien abgelehnt wurde.

⁹ Der hessische Landtag will, dass mit der Option wiederkehrender Straßenbeiträge Kommunen innerhalb einheitlicher Abrechnungsgebiete die Abgabenlasten auf mehrere Schultern verteilen können. Die zu einem Abrechnungsgebiet zusammengefassten Verkehrsanlagen sollen eine einheitliche kommunale Einrichtung bilden. So wird künftig klargestellt, dass Ortsbezirke oder -teile auch als funktional zusammenhängendes Abrechnungsgebiet möglich sein können. Die Änderungen wurden am 10.09.2012 im Innenausschuss beraten. Ziel ist, das die Beschlussfassung über das Kommunalabgabengesetz noch Ende September im Plenum erfolgen kann und das Gesetz sodann noch in diesem Jahr in Kraft tritt.

¹⁰ Vgl. Begründung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der SPD und der CDU im Landtag Rheinland-Pfalz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes – LT RP Drucksache 15/318 vom 28.09.2006; Stellungnahme des Saarländischen Ministeriums für Inneres, Kultur und Europa zum Gesetzesinitiative zur Änderung des KAG Hess. Vom 3.1.2012.

- Eine gerechtere Verteilung der in einem Gebiet anfallenden Aufwendungen und
- eine größere Abgabengerechtigkeit erreichen, weil sich die individuelle Belastung aufgrund der größeren Zahl der Abgabenschuldner im Vergleich zu einem einmaligen Beitrag als relativ gering darstellt.
- Dadurch soll durch die Kommunen zugleich ein intaktes innerörtliches Verkehrssystem bei einer zumutbaren Abgabenbelastung der Bürger weiterhin vorgehalten werden können.

Die Erhebung wiederkehrender Beiträge zur Finanzierung kommunaler Einrichtungen (neben der bisherigen und in allen Kommunalabgabengesetzen der Länder vorgesehenen Möglichkeit der Erhebung von einmaligen Beiträgen) ist jedoch ein Systemwechsel verbunden. Denn der einmalige Beitrag knüpft regelmäßig an den (unmittelbaren) Erschließungsvorteil an. Dieser beruht auf der Möglichkeit der Inanspruchnahme der betreffenden Anlage und richtet sich nach Ausmaß der von einem erschlossenen Grundstück aus zu erwartenden Inanspruchnahme der Anlage und ist abhängig von dem Umfang der zugelassenen Ausnutzbarkeit eines Grundstücks¹¹. Damit ist der Vorteil, der dem Beitrag gegenübersteht, entscheidend mit der unmittelbaren Erschließung des Grundstücks verbunden.

Davon muss sich das System der wiederkehrenden Beiträge notwendigerweise lösen, da deren Erhebung sich nicht auf eine konkrete Erschließungsstraße beziehen kann. Statt dessen steht bei dieser Regelung die Erwägung im Vordergrund, dass die Erschließung letztlich nicht durch eine einzelne Straße, sondern durch ein Straßensystem gewährleistet werden kann, das – jedenfalls bei einer gewissen örtlichen Nähe zum Grundstück des Beitragschuldners – von diesem (wahrscheinlich) auch in Gänze oder wenigstens in Teilen genutzt wird bzw. genutzt werden kann. Damit wird die Grenzziehung zwischen dem Beitragsschuldner, der diesen „Sondervorteil“ genießt, und Außenstehenden zwar schwieriger. Diese lässt sich aber noch bewerkstelligen, da es sich um kommunales Recht handelt, das sich (nur) auf die Grundstücksbesitzer in der Gemeinde bezieht.

Vor diesem Hintergrund haben die o. g. Länder jedoch zwei unterschiedliche Verfahren zur Abgrenzung der beitragspflichtigen Beitragsschuldner gewählt:

Das Saarland (§ 8a Abs. 2 KAG), das Land Sachsen Anhalt (§ 6a Abs. 3 KAG) und das Land **Schleswig-Holstein**¹² (§ 8a Abs. 2 S. 2 KAG) haben zwar bestimmt, dass die zu einem Abrechnungsgebiet zusammengefassten Verkehrsanlagen als einheitliche kommunale Einrichtung gelten. Jedoch setzt die Bildung eines solchen Abrechnungsgebietes voraus, dass die Straßen in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen müssen. Ein solcher kann insbesondere dann gegeben sein, wenn die Verkehrsanlagen

- innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Gemeinde liegen oder
- innerhalb einer selbständigen städtebaulichen Einheit oder
- innerhalb einzelner Baugebiete i. S. d. § 1 Abs. 2 BauNVO

¹¹ Vgl. BVerwG, Urteil vom 08.12.1995 – 8 C 11.94; Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 9, Rn. 3 ff.

¹² Auch die Regierungsfractionen in Hessen haben sich für diese Variante ausgesprochen, nachdem sich der von der SPD Fraktion an den KAG der Länder Rheinland-Pfalz und Thüringen orientierte.

liegen.

Diese gesetzlichen Zuordnungsvoraussetzungen wurden zu dem Zweck festgelegt, einen qualifizierten und Beitrag rechtfertigenden Vorteil von dem der Allgemeinheit eingeräumten Gemeingebrauch an öffentlichen Straßen und Wegen abzugrenzen. Der räumlich-funktionale Zusammenhang soll folglich aufzeigen, dass den betroffenen Grundstücken durch die betreffenden Baumaßnahmen noch ein gesteigerter Nutzungs- und Gebrauchsvorteil vermittelt wird.

Auch Rheinland-Pfalz hatte bis 2006 eine entsprechende Regelung. Jedoch hat das OVG Rheinland-Pfalz, insbesondere durch sein Urteil vom 18.03.2003 – 6 C 10580/02.OVG -, mangels konkreter landesrechtlicher Kriterien – (enge) Grundsätze zur Anwendung bzw. Auslegung des Begriffs des „räumlichen und funktionalen Zusammenhangs“ entwickelt, die den Kommunen die Erhebung wiederkehrender Beiträge erheblich erschwerte.

Daraufhin hat sich der Gesetzgeber des Landes Rheinland-Pfalz einen weiteren Systemwechsel vollzogen und sich von dem Begriff des „räumlichen und funktionalen Zusammenhangs“ getrennt. Stattdessen hat er in § 10a Abs. 1 KAG Rh-Pf. geregelt, dass „in der Satzung geregelt werden kann, dass sämtliche zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen des gesamten Gebiets oder einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebietsteile der Gemeinde eine einheitliche öffentliche Einrichtung bilden, für deren Ausbau vorteilsbezogene Beiträge von Grundstücken erhoben werden können, welche die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zugangs zu einer dieser Verkehrsanlagen haben“. Die Entscheidung über die eine Einheit bildenden Verkehrsanlagen trifft die Gemeinde in Wahrnehmung ihres Selbstverwaltungsrechts unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten. Insofern können durch die Gemeinde auch einzelne, voneinander abgrenzbare Gebietsteile als einheitliche öffentliche Einrichtung bestimmt werden. Das Land Thüringen hat diese Regelung in § 7a Abs. 1 ThürKAG übernommen.

Damit kommt es nicht mehr auf eine konkrete Zugangs- oder Zufahrtsmöglichkeit eines Anliegergrundstücks zu einem „Straßensystem“ an. Es genügt vielmehr, dass das Grundstück an das (übrige) kommunale Straßennetz angebunden wird. Der den Beitrag rechtfertigende Sondervorteil liegt folglich nicht in der unmittelbaren Erschließung, sondern in der Erhaltung, Verbesserung und Erweiterung dieses kommunalen Straßensystems durch Ausbaumaßnahmen an den einzelnen Verkehrsanlagen.

Insbesondere gegen diesen Systemwechsel hat das VG Koblenz in seinem Beschluss vom 01.08.2011 - 4 K 1392/10.KO, 4 K 1392/10 - verfassungsrechtliche Bedenken angemeldet, da es eine notwendige sachgerechte Differenzierung hinsichtlich der Belastung der Beitragspflichtigen nicht mehr als gewahrt sieht. Dagegen hat insbesondere das OVG Rheinland-Pfalz in ständiger Rechtsprechung, zuletzt durch Urteil vom 24.02.2012 - 6 B 11492/11 -, die Auffassung vertreten, dass der Gesetzgeber einen (alten) Vorteilsbegriff durchaus durch einen neuen ersetzen könne, zumal wenn der bisherige den Sondervorteil auch nicht „kon-

kreter“ vermittelt habe, als der neue¹³. Die Diskussion um die Verfassungsmäßigkeit der wiederkehrenden Beiträge dauert an, wenngleich z. B. Thielmann als zuständiger Referent des GStB Rheinland-Pfalz nicht zu Unrecht darauf hinweist, dass eine Überblick über die Rechtsprechung und die Stellungnahmen und Gutachten doch ergibt, dass die ganz überwiegende Meinung eher von einer Verfassungsmäßigkeit der Lösung in Rheinland-Pfalz ausgeht¹⁴.

Zur Frage wann mit einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zu rechnen ist, kann nur festgestellt werden, dass dieses – jedenfalls bislang – keine Entscheidung für 2012 angekündigt hat.

Die Frage der Verfassungsmäßigkeit der wiederkehrenden Beiträge war auch Gegenstand der Diskussion in **Schleswig-Holstein**, wobei sich z. B. das Innenministerium SH insoweit nicht positioniert hat, sondern nur für eine Verschiebung der gesetzgeberischen Entscheidung plädiert hat¹⁵. Interessanter Weise ist in SH gleichzeitig § 76 Abs. 2 GO dahingehend geändert worden, dass die Kommunen auf eine Beitragserhebung auch (gänzlich) verzichten können. Dadurch wird klar, dass es in SH nicht allein um die Einführung von wiederkehrenden Beiträgen ging, sondern um eine Neuregelung insgesamt. Diese ist – soweit erkennbar – auch von den landestypischen Gegebenheiten geprägt. So führt die Erhebung der bisherigen einmaligen Beiträge gerade dann zu „bürgerlichem Unmut“, wenn die Straßen nur an wenige landwirtschaftlich genutzte Flächen angrenzen, diese Straßen aber für den Durchgangsverkehr oder auch als gemeindliche Verbindungsstraßen genutzt werden. Der Verzicht auf die Beitragserhebung wurde von den Kommunen gleichwohl als falsches Signal abgelehnt, weil hierdurch das Finanzierungssystem als Ganzes in Frage gestellt wird. Dagegen wurde die Einführung von wiederkehrenden Beiträgen als Erweiterung der Handlungs- und Finanzierungsformen „sehr“ begrüßt¹⁶. Hervorgehoben wurde insbesondere, dass damit die Chance besteht, eine stabile Finanzierungsbasis aufzubauen.

In Bezug auf das Erschließungsbeitragsrecht dürfte auch in **Schleswig-Holstein** weiterhin die „traditionelle“ Rechtslage bestehen. Das heißt, dass die Erhebung von Erschließungsbeiträgen weiterhin auf den Vorschriften des BauGB beruht, obwohl der Bundesgesetzgeber durch das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 27. Oktober 1994¹⁷ die Gesetzgebungskompetenz für das Erschließungsbeitragsrecht auf die Länder verlagert hat. Hiervon hat das Land Schleswig-Holstein aber offensichtlich keinen Gebrauch gemacht. Dies hat gem. Art. 125a Abs. 1 S. 1 GG zur Folge, dass die erschließungsbeitragsrechtlichen Vorschriften, die als Bundesrecht erlassen worden sind, in Schleswig-Holstein solange als Bundesrecht fortgelten, bis der Landesgesetzgeber – wie in Baden-Württemberg geschehen – das Erschließungsbeitragsrecht landesrechtlich regelt.

¹³ Diese Vorlage hat zumindest in Hessen den Gesetzgeber veranlasst, sich an dem KAG Saarland und KAG LSA zu orientieren, wobei in Hessen auch eine Rolle gespielt haben dürfte, dass die Regierungsfractionen den Vorschlag der oppositionellen SPD - erfahrungsgemäß - nur „ungern“ unverändert übernommen hätten.

¹⁴ Thielmann, Gemeinde und Stadt, 8/2011, 242 (und dem Hinweis, dass das VG Koblenz für seine „Sonderwege“ bekannt sei).

¹⁵ Landtagsdrucksache 17/3212.

¹⁶ Stellungnahme des Schleswig-Holsteinischen Gemeindetages vom 24.11.2011, Landtagsdrucksache 17/3140.

¹⁷ BGBl. I S. 3146.

Um die Unterschiede zwischen den Lösungen der Länder exemplarisch zu verdeutlichen ist im Folgenden der Text (Hervorhebungen durch den Verfasser) des KAG Rh.-Pf. und des KAG Saarland abgedruckt:

§ 10 a KAG Rheinland Pfalz lautet:

§ 10 a

Wiederkehrende Beiträge für Verkehrsanlagen

(1) Die Gemeinden können durch Satzung bestimmen, dass an Stelle der Erhebung einmaliger Beiträge (§ 10) die jährlichen Investitionsaufwendungen für Verkehrsanlagen nach Abzug des Gemeindeanteils (Absatz 3) als wiederkehrender Beitrag auf die beitragspflichtigen Grundstücke verteilt werden. In der Satzung kann geregelt werden, dass sämtliche zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen des gesamten Gebiets oder einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebietsteile der Gemeinde eine einheitliche öffentliche Einrichtung bilden, für deren Ausbau (§ 9 Abs. 1 Satz 2) vorteilbezogene Beiträge von Grundstücken erhoben werden können, welche die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zugangs zu einer dieser Verkehrsanlagen haben. Die Entscheidung über die eine Einheit bildenden Verkehrsanlagen trifft die Gemeinde in Wahrnehmung ihres Selbstverwaltungsrechts unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten. Einer weitergehenden Begründung bedarf die Entscheidung nur, wenn statt sämtlicher Verkehrsanlagen des gesamten Gebiets der Gemeinde lediglich Verkehrsanlagen einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebietsteile als einheitliche öffentliche Einrichtung bestimmt werden. Die Begründung ist der Satzung beizufügen.

(2) Bei der Ermittlung des Beitragsatzes kann an Stelle der jährlichen Investitionsaufwendungen vom Durchschnitt der im Zeitraum von bis zu fünf Jahren zu erwartenden Aufwendungen ausgegangen werden. Weichen nach Ablauf dieses Zeitraums die tatsächlichen von den im Durchschnitt erwarteten Aufwendungen ab, ist das Beitragsaufkommen der folgenden Jahre entsprechend auszugleichen.

(3) Bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrags bleibt ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender Anteil (Gemeindeanteil) außer Ansatz. Der Gemeindeanteil ist in der Satzung festzulegen. Er muss dem Verkehrsaufkommen entsprechen, das nicht den Beitragsschuldern zuzurechnen ist, und beträgt mindestens 20 vom Hundert.

(4) Die Beitragsschuld entsteht jeweils mit Ablauf des 31. Dezember für das abgelaufene Jahr. Auf die Beitragsschuld können ab Beginn des Kalenderjahres angemessene Vorauszahlungen verlangt werden.

(5) Durch Satzung können die Gemeinden Überleitungsregelungen für die Fälle, in denen Erschließungsbeiträge, Ausbaubeiträge oder Ausgleichsbeträge nach dem Baugesetzbuch oder Kosten der erstmaligen Herstellung aufgrund von Verträgen zu leisten sind, treffen. Entsprechendes gilt, wenn von einmaligen Beiträgen nach § 10 auf wiederkehrende Beiträge oder von wiederkehrenden auf einmalige Beiträge umgestellt wird. Die Überleitungsregelungen sollen vorsehen, dass die betroffenen Grundstücke für einen Zeitraum von höchstens 20 Jah-

ren seit der Entstehung des Beitragsanspruchs bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrags nicht berücksichtigt und auch nicht beitragspflichtig werden. Bei der Bestimmung des Zeitraums nach Satz 3 sollen die übliche Nutzungsdauer der Verkehrsanlagen und der Umfang der einmaligen Belastung berücksichtigt werden.

(6) Stellen Gemeinden von wiederkehrenden Beiträgen auf einmalige Beiträge nach § 10 um, sind vor der Umstellung geleistete Beiträge auf den nächsten Beitrag anzurechnen. In der Satzung ist der Umfang der Anrechnung nach Satz 1 zu bestimmen; dabei ist der Zeitraum der üblichen Nutzungsdauer der Verkehrsanlagen zu berücksichtigen. Entsteht nach dem Zeitpunkt der Umstellung kein neuer Beitrag bis zum Ablauf des 20. Jahres nach der ersten Entstehung des wiederkehrenden Beitrags, kann die Gemeinde durch Satzung bestimmen, dass die wiederkehrenden Beiträge bis zum Ablauf dieses Zeitraums in der zuletzt festgesetzten Höhe weiter zu entrichten sind. Der Gesamtbetrag der wiederkehrenden Beiträge ist durch die Höhe des Betrags begrenzt, der dem wirtschaftlichen Vorteil entspricht, der durch die Leistung eines einmaligen Beitrags für den letzten Ausbau der Verkehrsanlagen abzugelten gewesen wäre.

(7) ...

§ 8a KAG Saarland lautet:

§ 8a

Wiederkehrender Beitrag für Verkehrsanlagen

(1) Die Gemeinden können durch Satzung bestimmen, dass anstelle der Erhebung einmaliger Beiträge die jährlichen Investitionsaufwendungen für die öffentlichen Straßen, unselbstständigen Gehwege, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen) ihres gesamten Gebiets oder einzelner Abrechnungseinheiten (Gebietsteile) als wiederkehrender Beitrag auf alle in dem Gebiet oder in der Abrechnungseinheit gelegenen Grundstücke verteilt werden, denen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der im Abrechnungsgebiet gelegenen Verkehrsanlagen ein besonderer Vorteil geboten wird.

(2) Die zu einem Abrechnungsgebiet zusammengefassten Verkehrsanlagen gelten als einheitliche kommunale Einrichtung. Die Bildung eines Abrechnungsgebiets setzt voraus, dass die Straßen in **einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang** stehen. Ein derartiger Zusammenhang kann insbesondere deshalb gegeben sein, weil die Verkehrsanlagen

1. innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Gemeinde oder
 2. innerhalb selbstständiger städtebaulicher Einheiten oder
 3. innerhalb einzelner Baugebiete (§ 1 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung) liegen.
- Die Abrechnungsgebiete sind in der Satzung zu bestimmen.

(3) Der Beitragssatz wird ermittelt, indem die jährlichen Investitionsaufwendungen für alle Verkehrsanlagen des Abrechnungsgebiets nach Abzug des Gemeindeanteils (Absatz 4) auf die Grundstücke verteilt werden, die der Beitragspflicht nach Absatz 1 unterliegen. Bei der Ermittlung -des Beitragssatzes kann anstelle der jährlichen Investitionsaufwendungen vom

Durchschnitt der im Zeitraum von bis zu fünf Jahren zu erwartenden Investitionsaufwendungen ausgegangen werden. Weichen nach Ablauf dieses Zeitraums die tatsächlichen von den im Durchschnitt erwarteten Investitionsaufwendungen ab, so ist das Beitragsaufkommen der folgenden Jahre entsprechend auszugleichen.

(4) Bei der Ermittlung der Beiträge bleibt ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender Teil (Gemeindeanteil) außer Ansatz, der dem nicht den Beitragsschuldnern zuzurechnenden Verkehrsaufkommen entspricht. Der Gemeindeanteil ist in der Satzung festzulegen.

(5) Die Beitragsschuld entsteht jeweils mit Ablauf des 31. Dezember für das abgelaufene Kalenderjahr. Auf die Beitragsschuld können ab Beginn des Kalenderjahres angemessene Vorauszahlungen verlangt werden.

(6) Im Übrigen gilt § 8 Abs. 8, 9 Satz 2 und Absatz 11 und 12 entsprechend.

(7) Um eine Doppelbelastung von Grundstückseigentümerinnen oder Grundstückseigentümern oder Erbbauberechtigten zu vermeiden, können die Gemeinden durch Satzung Überleitungsregelungen für die Fälle treffen, in denen vor oder nach der Einführung des wiederkehrenden Beitrags Erschließungsbeiträge oder Ausgleichsbeträge nach dem Baugesetzbuch oder Kosten der erstmaligen Herstellung auf Grund öffentlich-rechtlicher Verträge, insbesondere Erschließungsverträge, sonstiger städtebaulicher Verträge oder auf Grund eines Vorhaben- und Erschließungsplans nach dem Baugesetzbuch geleistet worden sind oder zu leisten sind. Entsprechendes gilt, wenn von einmaligen Beiträgen nach § 8 auf wiederkehrende Beiträge oder wenn von wiederkehrenden Beiträgen auf einmalige Beiträge umgestellt wird. Für Fälle nach Satz 1 und Satz 2, erste Alternative ist ein Zeitraum zu bestimmen, innerhalb dessen die Grundstücke bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrags nicht berücksichtigt und nicht beitragspflichtig werden. Bei der Bestimmung des Zeitraums sollen die übliche Nutzungsdauer der Verkehrsanlagen und der Umfang der einmaligen Belastung berücksichtigt werden. Bei der Umstellung von wiederkehrenden Beiträgen auf einmalige Beiträge ist in der Satzung der Umfang der Anrechnung von geleisteten wiederkehrenden Beiträgen auf den nächsten einmaligen Beitrag zu bestimmen. Dabei können wiederkehrende Beiträge, die nach der letzten mit wiederkehrenden Beiträgen finanzierten Investitionsmaßnahme an der Verkehrsanlage gezahlt worden sind, auf den einmaligen Beitrag angerechnet werden. Wiederkehrende Beiträge, deren Zahlung, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Entstehung der Beitragspflicht nach § 8 Abs. 7, länger als der Zeitraum der üblichen Nutzungsdauer zurückliegt, können auf den einmaligen Beitrag nicht angerechnet werden.