

Satzung der Stadt Leipzig über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen (Straßenausbaubeitragsatzung)

Beschluss Nr. 628/96 der Ratsversammlung vom 23.10.1996,
(veröffentlicht im Leipziger Amts-Blatt Nr. 6 vom 15.03.1997).

(Änderung vom 15.11.2000, Beschluss Nr. III-473/00, Amtsblatt Nr. 24 vom 25.11.2000,
Änderung vom 20.10.2004, Beschluss Nr. IV-96/04, Amtsblatt Nr. 22 vom 30.10.2004,
Änderung vom 17.11.2011, Beschluss Nr. RBV-1024/11, Amtsblatt Nr. 22 vom 03.12.2011)

Aufgrund § 4 der Gemeindeordnung für den Freistaat Sachsen vom 21. April 1993 in der Fassung vom 14. Juni 1999 (SächsGemO) und der §§ 2 und 26 des Sächsischen Kommunalabgabengesetzes vom 16.06.93 (SächsKAG) hat der Stadtrat der Stadt Leipzig am 15.11.2000 folgende Änderung der Satzung über die Erhebung von Beiträgen für straßenbauliche Maßnahmen (Straßenausbaubeitragsatzung) der Stadt Leipzig vom 23. Oktober 1996 beschlossen:

§ 1 Erhebungsgrundsatz

- (1) Die Stadt Leipzig erhebt zur teilweisen Deckung ihres Aufwandes für die Anschaffung, Herstellung und den Ausbau (Erweiterung, Verbesserung - ohne laufende Unterhaltung und Instandsetzung - und Erneuerung) der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen), die in ihrer Baulast stehen, Beiträge nach Maßgabe dieser Satzung für Grundstücke, denen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme dieser Verkehrsanlagen Vorteile zuwachsen. Zu den Verkehrsanlagen gehören auch Wohnwege, die aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht mit Kraftfahrzeugen befahren werden können, und öffentliche Wirtschaftswege.
- (2) Für die in der Baulast der Stadt stehenden Immissionsschutzanlagen kann die Stadt Beiträge aufgrund besonderer Satzung erheben.
- (3) Die Absätze 1 und 2 gelten für die dort bezeichneten Maßnahmen nur, soweit für sie nicht Erschließungs- oder Ausgleichsbeiträge nach dem BauGB zu erheben sind.

§ 2 Beitragsfähiger Aufwand

- (1) Beitragsfähig ist insbesondere der Aufwand für
 1. die Anschaffung von Verkehrsanlagen,
 2. den Erwerb (einschließl. Erwerbsnebenkosten) und die Freilegung der für die Herstellung, Erweiterung, Verbesserung und Erneuerung der Verkehrsanlagen benötigten Grundflächen,
 3. den Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereit gestellten Grundflächen zum Zeitpunkt der Bereitstellung,
 4. die Herstellung, Erweiterung, Verbesserung und Erneuerung,
 - a) der Fahrbahn (auch in Form von Mischverkehrsflächen für die gleichberechtigte Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer) sowie von
 - b) Rinnen und Bordsteinen,
 - c) Radwegen,
 - d) Gehwegen,
 - e) Beleuchtungseinrichtungen,
 - f) Oberflächenentwässerungseinrichtungen,
 - g) Böschungen, Schutz- und Stützmauern,
 - h) unselbstständigen Parkierungsflächen und
 - i) Grünanlagen als Bestandteil der Verkehrsanlage (inklusive Baumscheiben sowie deren Bepflanzung und Gestaltung)
 - j) Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen
 5. die Kosten der Planung und Bauleitung

6. die Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- (2) Der Mindeststandard für die einzelne Maßnahme wird aufgrund der Vorplanung festgelegt.
- (3) Nicht beitragsfähig ist der Aufwand für Lichtzeichenanlagen, Brücken, Tunnel und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen sowie jeder Aufwand für Gemeindeverbindungsstraßen.

§ 3 Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes

- (1) Der beitragsfähige Aufwand wird nach den tatsächlichen Aufwendungen ermittelt.
- (2) Der Aufwand kann für selbstständig benutzbare Abschnitte von Verkehrsanlagen gesondert ermittelt und erhoben werden (Abschnittsbildung). Erstreckt sich eine straßenbauliche Maßnahme auf mehrere Straßenabschnitte, für die sich unterschiedliche anrechenbare Breiten oder unterschiedliche umlagefähige Anteile ergeben, so sind die Straßenabschnitte gesondert abzurechnen.
- (3) Der Beitrag kann für Teile einer Verkehrsanlage (Fahrbahn, Radwege, Gehwege, Beleuchtung, Oberflächenentwässerung, Parkierungstreifen, Grünanlagen als Bestandteil der Verkehrsanlage) gesondert und in beliebiger Reihenfolge erhoben werden (Kostenspaltung). § 3 Abs. 2 bleibt unberührt.

§ 4 Anteil der Stadt am beitragsfähigen Aufwand

- (1) Die Stadt trägt den Teil des Aufwandes, der
- a) nach Maßgabe des § 5 von ihr zu tragen ist (sog. Mehrbreitenaufwand und Gemeindeanteil) und der
- b) bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwandes nach § 6 auf ihre Grundstücke, Erbaurecht und anderen dinglichen baulichen Nutzungsrechte entfällt.
- (2) Zuschüsse Dritter sind, soweit der Zuschussgeber nichts Anderes bestimmt hat, zur Deckung des Anteils der Stadt zu verwenden.

§ 5 Straßenarten, anrechenbare Breiten, Anteil der Beitragspflichtigen

- (1) Die Straßenarten, die anrechenbaren Breiten der Teilanlagen und der Anteil der Beitragspflichtigen am beitragsfähigen Aufwand werden wie folgt festgesetzt:

Straßenart mit Teilanlagen	anrechenbare Breiten		Anteil des Beitragspflichtigen
	in Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten sowie Sondergebieten i. S. d. § 11 Abs. 2, 3 BauNVO	in sonstigen Baugebieten	
1 Anliegerstraßen			
a) Fahrbahn einschl. Rinnen	8,50 m	6,00 m	75 %
b) Radweg			
einschl. Sicherheitsstreifen	je 1,75 m	je 1,75 m	75 %
c) Parkstreifen	je 5,00 m	je 5,00 m	75 %
d) Gehweg	je 2,50 m	je 2,50 m	75 %
e) Mischverkehrsflächen	6,50 m	6,50 m	75 %
f) gemischter Geh- und Radweg (einschl. Sicherheitsstreifen)	je 3,25 m	je 3,25 m	75 %
g) Grünanlagen als Bestandteil der Verkehrsanlage	je 2,50 m	je 2,50 m	75 %

Straßenart mit Teilanlagen	anrechenbare Breiten		Anteil des Beitragspflichtigen
	in Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten sowie Sondergebieten i. S. d. § 11 Abs. 2, 3 BauNVO	in sonstigen Baugebieten	
h) sonstige Teilanlagen nach § 2 Abs.1, Ziffer 4			75 %
i) verkehrsberuhigter Bereich (alle Teileinrichtungen)	12,00 m	12,00 m	75 %
2 Haupterschließungsstraßen	8,50 m	7,00 m	50 %
a) Fahrbahn			
b) Radweg (einschl. Sicherheitsstreifen)	je 2,35 m	je 2,35 m	50 %
c) Parkstreifen	je 5,00 m	je 5,00 m	50 %
d) Gehweg	je 2,50 m	je 2,50 m	50 %
e) gemischter Geh- und Radweg (einschl. Sicherheitsstreifen)	je 3,25 m	je 3,25 m	50 %
f) Grünanl. als Bestandteil d. Verkehrsanlagen	je 3,00 m	je 3,00 m	50 %
g) sonst. Teilanl. nach § 2 Abs. 1, Ziffer 4			50 %
3 Hauptverkehrsstraßen			
a) Fahrbahn			
- bei vierstreifig. Ausbau	13,00 m	13,00 m	25 %
- bei zweistreifig. Ausbau	8,50 m	8,50 m	25 %
b) Radweg (einschl. Sicherheitsstreifen)	je 2,35 m	je 2,35 m	25 %
c) Parkstreifen	je 5,00 m	je 5,00 m	25 %
d) Gehweg	je 2,50 m	je 2,50 m	25 %
e) gemischter Geh- und Radweg (einschl. Sicherheitsstreifen)	je 3,25 m	je 3,25 m	25 %
f) Grünanlagen als Bestandteil der Verkehrsanlage	je 3,00 m	je 3,00 m	25 %
g) sonstige Teilanlagen nach § 2 Abs.1 Ziffer 4			25 %
4 Wirtschaftswege			75 %

Wenn bei einer dem Anbau dienenden Verkehrsanlage ein oder zwei Gehwege, Radwege oder Parkstreifen fehlen, erhöht sich die anrechenbare Breite der Fahrbahn um je 1,50 m für fehlende Gehwege oder Radwege und um je 2,50 m für fehlende Parkstreifen, falls und soweit auf der Fahrbahn eine Parkmöglichkeit geboten wird.

(2) Absatz 1 gilt für beplante und unbeplante Gebiete. Die in Absatz 1 genannten Breiten sind Durchschnittsbreiten; der Aufwand für Wendeanlagen am Ende von Stichstraßen und

für Ausweitungen im Bereich von Einmündungen oder Abbiegespuren und dergleichen ist auch über die in Absatz 1 festgelegten anrechenbaren Breiten hinaus in vollem Umfang beitragsfähig.

(3) Für Fußgängerbereiche werden die anrechenbaren Breiten und die diesbezüglichen Anteile am Aufwand im Einzelfall durch Satzung geregelt. Entsprechendes gilt für sonstige Verkehrsanlagen, die von Absatz 1 nicht erfasst sind und in sonstigen Sonderfällen. Fußgängerstraßen sind Straßen, Wege und Plätze, die in ihrer ganzen Breite dem Fußgängerverkehr dienen, auch wenn eine Nutzung für den Anliegerverkehr mit Kraftfahrzeugen möglich ist.

(4) Im Sinne des Absatzes 1 gelten als

1 Anliegerstraßen

Straßen, die ausschließlich oder überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch private Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen, Verkehrsberuhigte Bereiche sind Straßen, Wege und Plätze, die als Mischfläche gestaltet sind und in ihrer ganzen Breite von Fußgängern und von Kraftfahrzeugen benutzt werden dürfen.

2 Haupteerschließungsstraßen

Straßen, die der Erschließung von Grundstücken und gleichzeitig dem innerörtlichen Durchgangsverkehr dienen, soweit sie nicht Hauptverkehrsstraßen im Sinne von Ziffer 3 sind.

3 Hauptverkehrsstraßen

Straßen, die überwiegend dem (innerörtlichen und überörtlichen) Durchgangsverkehr dienen, insbesondere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

4 Wirtschaftswege

Sonstige öffentliche Straßen, die überwiegend der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen.

(5) Bei einseitig anbaubaren Verkehrsanlagen sind die anrechenbaren Breiten nach Absatz 1 für Radwege, Parkstreifen, unselbstständige Grünflächen und Gehwege nur entlang der bebauten oder bebaubaren Grundstücke anzusetzen. Die anrechenbare Breite der Fahrbahn nach Absatz 1 ist bei einseitig anbaubaren Straßen und Wegen mit zwei Drittel, jedoch mindestens mit der verkehrstechnisch erforderlichen Mindestbreite (6 m) zu berücksichtigen.

(6) Erschließt eine Verkehrsanlage ganz oder in einzelnen Abschnitten auf einer Seite ein Kern-, Gewerbe-, Industriegebiet oder ein Sondergebiet im Sinne des § 11 Abs. 2, 3 BauNVO und auf der anderen Seite ein sonstiges Baugebiet und ergeben sich dabei nach Absatz 1 unterschiedliche anrechenbare Breiten, so gilt für die gesamte Verkehrsanlage die größere Breite.

§ 6 Verteilung des umlagefähigen Aufwandes

Der umlagefähige Aufwand wird auf die Grundstücke, denen durch die Inanspruchnahmemöglichkeit der ausgebauten Verkehrsanlage Vorteile zuwachsen (erschlossene Grundstücke), in dem Verhältnis verteilt, in dem die Nutzungsflächen dieser Grundstücke zueinander stehen. Die Nutzungsfläche ergibt sich durch Vervielfachen der Grundstücksfläche (§ 7) mit dem Nutzungsfaktor (§ 8).

§ 7 Grundstücksfläche

(1) Als Grundstücksfläche gilt grundsätzlich die Fläche des Buchgrundstückes wie folgt:

1. bei Grundstücken im Bereich eines Bebauungsplanes die Fläche, die unter Berücksichtigung des § 19 Abs. 1 SächsKAG der Ermittlung der zulässigen Nutzung zugrunde zu legen ist;
2. bei Grundstücken, die mit ihrer gesamten Fläche im unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) oder im Bereich eines Bebauungsplanes, der die erforderlichen Festsetzungen nicht enthält, liegen, die Fläche, die unter Berücksichtigung des § 19 Abs. 1 SächsKAG der Ermittlung der zulässigen Nutzung zugrunde zu legen ist;

3. bei Grundstücken, die teilweise in denen unter Ziffer 1. oder 2. beschriebenen Bereichen und teilweise im Außenbereich (§ 35 BauGB) liegen, die nach § 19 Abs. 1 SächsKAG maßgebliche Fläche.
- (2) Die nach § 19 Abs. 1 SächsKAG vorgesehene Abgrenzung geschieht nach den Grundsätzen für die grundbuchmäßige Abschreibung von Teilflächen unter Beachtung der baurechtlichen Vorschriften ohne die Möglichkeit der Übernahme einer Baulast.
- (3) Bei Grundstücken, die durch mehrere Verkehrsanlagen erschlossen sind, wird bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwandes nur 60 % der Nutzungsfläche zugrunde gelegt. Mehrfach erschlossenen in diesem Sinne ist ein Grundstück, wenn die nicht auszubauenden Straßen im Hinblick auf ihre Funktion zum Zeitpunkt des Ausbaus der anderen Straße bereits bauprogrammmäßig fertiggestellt sind.

§ 8 Nutzungsfaktor

(1) Der Nutzungsfaktor bemisst sich nach den Vorteilen, die den Grundstücken nach Maßgabe von Art und Maß ihrer zulässigen Nutzung durch die Inanspruchnahmemöglichkeit der Verkehrsanlage vermittelt werden. Bei baulicher Nutzungsmöglichkeit orientieren sich die Vorteile an der Zahl der zulässigen Geschosse. Als Geschosse gelten Vollgeschosse im Sinne der Sächsischen Bauordnung (SächsBO). Gewerblich genutzte Untergeschosse gelten als Vollgeschosse.

(2) Der Nutzungsfaktor beträgt

1	in den Fällen des § 12 Abs. 2 und § 13 Abs. 1 S. 3 i.V.m. § 12 Abs. 2	0,50
2	in den Fällen des § 12 Abs. 3	1,00
3	bei eingeschossiger Bebauung oder Bebaubarkeit	1,00
4	bei zweigeschossiger Bebauung oder Bebaubarkeit	1,25
5	bei dreigeschossiger Bebauung oder Bebaubarkeit	1,50
6	bei viergeschossiger Bebauung oder Bebaubarkeit	1,75
7	bei fünfgeschossiger Bebauung oder Bebaubarkeit	2,00
8	bei sechsgeschossiger Bebauung oder Bebaubarkeit	2,25
9	für jedes weitere, über das 6. Geschoss hinausgehende Geschoss erhöht sich der Nutzungsfaktor um je	0,25

- (3) Der jeweilige Nutzungsfaktor nach Absatz 2 Nr. 1 bis 9 erhöht sich um die Hälfte
- a) bei Grundstücken in durch Bebauungsplan festgesetzten Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten sowie Sondergebieten mit der Nutzungsart: Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe, Messe, Ausstellung und Kongresse, Hafengebiet,
- b) bei Grundstücken in Gebieten, in denen ohne Festsetzung durch Bebauungsplan eine wie in Buchstabe a) genannte Nutzung vorhanden oder zulässig ist und
- c) bei Grundstücken außerhalb der unter den Buchstaben a) und b) bezeichneten Gebiete, die gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzt werden (z. B. Grundstücke mit Büro-, Verwaltungs-, Post-, Bahn-, Krankenhaus-, Schulgebäuden), wenn diese Nutzung überwiegt. Ein Überwiegen ist anzunehmen, wenn in der Mehrzahl der Geschosse im Sinne des Abs. 1 eine Nutzung der zuvor bezeichneten Art stattfindet.

(4) Bei baulich nicht nutzbaren Grundstücken oder Grundstücksteilen, die im Außenbereich liegen oder nach § 19 Abs. 1 SächsKAG abgegrenzt sind (§ 7 Abs. 1 Nr. 2), bemisst sich der Nutzungsfaktor nach den Vorteilen, die den Grundstücken oder Grundstücksteilflächen durch die Inanspruchnahmefähigkeit der Verkehrsanlage vermittelt werden.

(5) Der Nutzungsfaktor beträgt in den Fällen des Abs. 4

1. bei Wald oder wirtschaftlich nutzbaren Wasserflächen	0,0167,
2. bei Nutzung als Grünland, Ackerland oder Gartenland	0,0333,
3. bei gewerblicher Nutzung (z.B. Lagerplatz, Bodenabbau)	1,0.

§ 9 Ermittlung des Nutzungsmaßes bei Grundstücken, für die ein Bebauungsplan die Geschosszahl festsetzt

(1) Als Geschosszahl gilt die im Bebauungsplan festgesetzte höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse. Ist im Einzelfall eine größere Geschosszahl genehmigt, so ist diese zugrunde zu legen.

(2) Überschreiten Geschosse nach Absatz 1, die nicht als Wohn- oder Büroräume genutzt werden, die Höhe von 3,5 m, so gilt als Geschosszahl die Baumasse des Bauwerkes geteilt durch 3,5, mindestens jedoch die nach Absatz 1 maßgebende Geschosszahl; Bruchzahlen werden auf die nächstfolgende volle Zahl aufgerundet.

(3) Sind in einem Bebauungsplan über die bauliche Nutzung eines Grundstückes mehrere Festsetzungen (Geschosszahl, Gebäudehöhe, Baumassenzahl) enthalten, so ist die Geschosszahl vor der Gebäudehöhe und diese vor der Baumassenzahl maßgebend.

§ 10 Ermittlung des Nutzungsmaßes bei Grundstücken, für die ein Bebauungsplan die Höhe baulicher Anlagen festsetzt

(1) Bestimmt ein Bebauungsplan das Maß der baulichen Nutzung nicht durch eine Geschosszahl oder Baumassenzahl, sondern durch die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen, so gilt als Geschosszahl

a) bei Festsetzung der maximalen Wandhöhe, das festgesetzte Höchstmaß der Wandhöhe entsprechend der Definition des § 6 Abs. 4 Satz 2 SächsBO geteilt durch 3,5 (Bruchzahlen werden auf die nächstfolgende volle Zahl aufgerundet zuzüglich eines weiteren Geschosses), wenn gleichzeitig eine Dachneigung von mindestens 30 Grad festgesetzt ist;

b) bei Festsetzung der maximalen Gebäudehöhe, die festgesetzte maximale Gebäudehöhe geteilt durch 3,5. Bruchzahlen werden auf die nächstfolgende volle Zahl aufgerundet.

(2) Ist im Einzelfall eine größere, als die im Bebauungsplan festgesetzte Höhe baulicher Anlagen genehmigt, so ist diese gemäß Absatz 1 in eine Geschosszahl umzurechnen.

§ 11 Ermittlung des Nutzungsmaßes bei Grundstücken, für die ein Bebauungsplan eine Baumassenzahl festsetzt

(1) Weist der Bebauungsplan anstatt einer Geschosszahl eine Baumassenzahl aus, so gilt als Geschosszahl die Baumassenzahl geteilt durch 3,5; Bruchzahlen werden auf die nächstfolgende volle Zahl aufgerundet.

(2) Ist eine größere, als die nach Absatz 1 bei Anwendung der Baumassenzahl zulässige Baumasse genehmigt, so ergibt sich die Geschosszahl aus der Teilung dieser Baumasse durch die überbaute Grundstücksfläche und nochmaliger Teilung des Ergebnisses durch 3,5; Bruchzahlen werden auf die nächstfolgende volle Zahl aufgerundet.

§ 12 Stellplätze, Garagen, Gemeinbedarfsflächen

(1) Bei Grundstücken, auf denen nur Stellplätze oder Garagen hergestellt werden können, wird für jedes zulässige oberirdische und tatsächlich vorhandene unterirdische Parkdeck ein Vollgeschoss zugrundegelegt. Bei anderen Grundstücken werden neben den zulässigen Vollgeschossen im Sinne der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Bau-nutzungsverordnung - BauNVO), auch vorhandene Tiefgaragen oder Parkdecks in Unterge-schossen als Vollgeschosse angerechnet. Die §§ 9 bis 11 finden keine Anwendung.

(2) Gemeinbedarfs- und Grünflächengrundstücke in beplanten Gebieten sind Grund-stücksflächen, die aufgrund ihrer Zweckbestimmung nicht oder nur zu einem untergeordneten Teil mit Gebäuden überdeckt werden sollen oder überdeckt sind (z. B. Friedhöfe, Sport-plätze, Freibäder Kleingartengelände). Die §§ 9 bis 11 finden keine Anwendung.

(3) Alle übrigen Grundstücke sind Grundstücke, die von den Bestimmungen der §§ 9 bis 11 und der Absätze 1 und 2 nicht erfasst sind (z. B. Lagerplätze) oder Grundstücksteile, die nach § 7 Absatz 1 außer Betracht bleiben, wenn auf ihnen keine Gebäude errichtet werden dürfen.

§ 13 Ermittlung des Nutzungsmaßes bei Grundstücken, für die keine Bebauungsplan-festsetzungen im Sinne der §§ 9 bis 12 bestehen

(1) In unbeplanten Gebieten und bei Grundstücken, für die ein Bebauungsplan keine den §§ 9 bis 12 entsprechende Festsetzung enthält, ist bei bebauten und unbebauten, aber be-baubaren Grundstücken die Zahl der auf den Grundstücken der näheren Umgebung über-wiegend vorhandenen Geschosse maßgebend. Ist im Einzelfall eine größere Geschoszahl vorhanden, so ist diese zugrunde zu legen. Im übrigen gilt § 12 entsprechend.

(2) Im Außenbereich (§ 35 BauGB) ist bei bebauten Grundstücken oder Grundstücksteilen (§ 7 Abs. 1) die Zahl der tatsächlich vorhandenen Geschosse maßgebend. Bei unbebauten Grundstücken, für die ein Bauvorhaben genehmigt ist, gilt die Zahl der genehmigten Ge-schosse; unbebaute gewerblich genutzte Grundstücke Stellplatzgrundstücke und Grundstü-cke mit nur untergeordneter Bebauung gelten als eingeschossig bebaubar. § 12 findet keine Anwendung. Gemischt genutzte Grundstücke sind in die einzelnen Bereiche entsprechend § 7 gegeneinander abzugrenzen.

(3) Als Geschosse nach den Absätzen 1 und 2 gelten Vollgeschosse im Sinne der Säch-sischen Bauordnung. Bei Grundstücken mit Gebäuden ohne ein Vollgeschoss im Sinne der Sächsischen Bauordnung ergibt sich die Geschoszahl aus der Teilung der tatsächlich vor-handenen Baumasse durch 3,5. § 9 Absatz 2 gilt entsprechend. Gewerblich genutzte Untergeschosse gelten als Vollgeschosse.

§ 14 Vorauszahlung und Ablösung

(1) Sobald mit der Durchführung einer beitragsfähigen Maßnahme begonnen worden und der Stadt ein nennenswerter Aufwand entstanden ist, kann eine Vorauszahlung in einer die-sem Aufwand entsprechenden Höhe erhoben werden.

(2) Der Straßenausbaubeitrag kann abgelöst werden. Der Ablösebeitrag richtet sich nach der voraussichtlichen Höhe des nach Maßgabe dieser Satzung entstehenden Beitrages.

§ 15 Entstehung der sachlichen Beitragspflichten

(1) Die sachlichen Beitragspflichten entstehen mit der Fertigstellung der Verkehrsanlage.

(2) Im Falle der abschnittswisen Erhebung des Straßenausbaubeitrages nach § 3 Abs. 2 oder der Beitragserhebung für Teile einer Verkehrsanlage nach § 3 Abs. 3 entstehen die Beitragspflichten mit der Fertigstellung des Abschnittes oder der Teile der Verkehrsanlage.

(3) Für Verkehrsanlagen, die nach In-Kraft-Treten des Sächsischen Kommunalabgaben-gesetzes und vor In-Kraft-Treten dieser Satzung fertiggestellt worden sind, entstehen die Beitragspflichten mit dem In-Kraft-Treten dieser Satzung. Entsprechendes gilt in den Fällen des Absatzes 2.

§ 16 Beitragsschuldner

(1) Beitragsschuldner ist, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer des Grundstückes ist. Der Erbauberechtigte oder sonst dinglich zur baulichen Nutzung Berechtigte ist anstelle des Eigentümers Beitragsschuldner.

(2) Mehrere Beitragsschuldner für dasselbe Grundstück sind Gesamtschuldner. Bei Wohnungs- oder Teileigentum sind die einzelnen Wohnungs- oder Teileigentümer nur entsprechend ihrem Miteigentumsanteil Beitragsschuldner, entsprechendes gilt für Fälle des Vorliegens sonstiger dinglicher baulicher Nutzungsrechte.

§ 17 Fälligkeit

Der Beitrag und die Vorauszahlung werden einen Monat nach Bekanntgabe des Abgabenbescheides fällig.

§ 18 Information/Anhörung der Beitragspflichtigen

(1) Die Stadt Leipzig wird vor Beschluss und Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen, die eine Beitragspflicht gemäß SächsKAG und dieser Satzung auslösen, frühzeitig informieren und bei Anliegerstraßen neben der Information über die geplante Maßnahme auch eine Anhörung durchführen, um ihrer Informationspflicht gem. § 11 Abs. 2 SächsGemO gegenüber den betroffenen Beitragspflichtigen nachzukommen. Form, Art und Umfang der Information und Anhörung regelt eine Dienstanweisung des Oberbürgermeisters. Bei Haupterschließungs- bzw. Hauptverkehrsstraßen erfolgt in den Frühphasen der Planung neben der Information über die geplante Maßnahme auch die Information der Beitragspflichtigen, ob und zu welchem Prozentsatz Straßenausbaubeiträge anfallen.

(2) Aus der Information und Anhörung ergibt sich kein Anspruch auf Durchführung der Ausbaumaßnahme in einer bestimmten Art oder bestimmten Maß bzw. Nichtdurchführung der Ausbaumaßnahme sowie auf deren Durchführung zu einem bestimmten Zeitpunkt.

§ 19 Billigkeitsregelungen

Kann ein Beitragsschuldner aufgrund nachgewiesener mangelnder wirtschaftlicher Leistungskraft den Beitrag zum Fälligkeitstermin nicht oder nicht in voller Höhe zahlen, kann die Stadt Leipzig im begründeten Einzelfall auf Antrag folgende Billigkeitsmaßnahmen zulassen:

- Stundung § 3 SächsKAG i. V. m. §§ 222, 234 ff. AO
- Verrentung § 22 Abs. 4 SächsKAG
- möglichst erstrangige Grundschuldbestellung aufgrund eines Sicherungsvertrages
- teilweiser oder völliger Erlass § 28 Abs. 2 SächsKAG i. V. m. § 135 Abs. 5 BauGB.

§ 20 In-Kraft-Treten

Diese Satzung tritt am Tage nach ihrer Bekanntmachung in Kraft. Die Satzung findet mit der Maßgabe Anwendung, dass Beiträge erhoben werden, wenn die Anschaffung, Herstellung, Ausbau der Straße, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen) nach dem In-Kraft-Treten des Sächsischen KAG (01.09.93) endgültig erfolgt ist.

Kommentierung/Erläuterung zur Straßenausbaubeitragsatzung

Zu § 1 Erhebungsgrundsatz

Abs. 1

Eine Beitragserhebung ist nur für Ausbaumaßnahmen an öffentlichen in der Baulast der Gemeinde stehenden Verkehrsanlagen möglich. Die Verkehrsanlagen im Sinne des Abs. 1 umfassen außer den mit Kraftfahrzeugen befahrbaren Straßen, Wegen und Plätzen auch mit Kraftfahrzeugen nicht befahrbare Wohnwege, wenn an ihnen zulässigerweise Wohngebäude errichtet werden dürfen, sowie Wirtschaftswege, das heißt im Außenbereich gelegene Verkehrsanlagen, die in erster Linie der Bewirtschaftung landwirtschaftlicher Grundstücke dienen.

Beitragsfähige Maßnahmen sind ausschließlich Anschaffung, Herstellung, Erweiterung, Verbesserung (ohne laufende Unterhaltung und Instandsetzung) und Erneuerung von Verkehrsanlagen oder deren Teileinrichtungen (Fahrbahn, Gehwege, Radwege, Straßenbeleuchtung usw.)

Anschaffung einer Verkehrsanlage ist die Übernahme einer vorhandenen, bisher nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Verkehrsanlage von einem Dritten.

Herstellung kommt quasi nur für Wirtschaftswege in Betracht. Ansonsten spielt die Herstellung im Ausbaubeitragsrecht eine untergeordnete Rolle, da die erstmalige Herstellung sonstiger Erschließungsanlagen vom Erschließungsbeitragsrecht erfasst wird.

Erweiterung einer Verkehrsanlage oder Teilanlage ist die räumliche Ausdehnung in die Breite auf bisher nicht zur Verkehrsanlage gehörende Flächen, z. B. Verbreiterung der Bürgersteige oder Fahrbahn, Verbreiterung der Straße um eine Parkspur für den Anliegerverkehr.

Verbesserungsmaßnahmen müssen den Zustand einer Verkehrsanlage/Teileinrichtung im Vergleich zu ihrem ursprünglichen Zustand bei der erstmaligen Herstellung in irgendeiner Hinsicht (z. B. Art der Befestigung, räumliche Ausdehnung, funktionale Aufteilung der Gesamtfläche) dergestalt verändern, dass die Verkehrssicherheit oder Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage/Teilanlage erhöht wird. Verbesserungen müssen sich auf die Benutzungsmöglichkeit der Verkehrsanlage beziehen und einen positiven Einfluss hierauf haben. Typische Verbesserungsmaßnahmen sind z. B. Verstärkung des Straßenunterbaus, zusätzliche Frostschutzunterschicht. Solche Maßnahmen gewähren eine höhere Belastbarkeit bzw. geringere Frostanfälligkeit. Dies bedeutet wiederum eine reduzierte Reparaturbedürftigkeit, die ihrerseits einen sicheren Verkehr ermöglicht. Geht es also z. B. um die Funktion einer Straße, den Fußgänger- und Fahrzeugverkehr zu bewältigen, muss es der neue, verbesserte Zustand ermöglichen, diesen Verkehr gefahrloser, geräuschloser oder flüssiger zu machen. Eine Verbesserung des Wohnumfeldes oder der Wohnqualität ist nicht ausschlaggebend, aber sehr oft Folge einer Verbesserung. Die verkehrstechnische Verbesserung ist nach objektiven Kriterien zu beurteilen, es kommt nicht auf die Beurteilung durch die Straßenbenutzer an. So ist z. B. das reine Ersetzen eines Teer- und Plattenbelages eines Gehweges durch Verbundpflaster keine beitragsfähige Verbesserung, da diese Maßnahme nichts dazu beiträgt, was der bestimmungsgemäßen Funktion eines Gehweges besser zu dienen bestimmt wäre. Beide Befestigungsarten sind hinsichtlich der Haltbarkeit oder Ebenföächigkeit nahezu gleichwertig. Eine solche Maßnahme führt zu einer einheitlichen Gestaltung der Gehwegfläche, was aber eher eine optische als eine verkehrstechnische Bedeutung hat.

Bei der Betrachtung der einzelnen Teilanlage hinsichtlich der Beurteilung, ob eine Verbesserung vorliegt, kann ein Ausgleich (Kompensation) von Verbesserung und Verschlechterung stattfinden.

Beispielsweise führt die bessere Befestigung eines Gehweges zu einer Erleichterung der Benutzung durch die Fußgänger und damit zu einer Verbesserung; eine gleichzeitig vorgenommene Verschmälerung in der Weise, dass im Gegensatz zu vorher ein ungehinderter

Begegnungsverkehr nicht mehr möglich ist, führt zu einer Verschlechterung der Funktion Bewältigung des Fußgängerverkehrs. Dies kann zur Folge haben, dass eine Ausbaumaßnahme insgesamt nicht als Verbesserung angesehen werden kann.

Abzugrenzen sind die Verbesserungsmaßnahmen von den nicht beitragsfähigen Maßnahmen der **laufenden Unterhaltung und Instandsetzung**, die notwendig sind, um die jeweilige Teileinrichtung für ihren bestimmungsgemäßen Zweck in einem gebrauchsfähigen Zustand zu erhalten, z. B. Ausbesserungen von Schlaglöchern, Instandhaltung von Regenwassergullys, Aufbringen einer neuen Verschleißschicht nach wenigen Jahren.

Die **Erneuerung** ersetzt eine vorhandene, abgenutzte Anlage durch eine neue Anlage, die sich in ihrer räumlichen Ausdehnung, der funktionellen Aufteilung der Fläche und der Befestigungsart nicht von der bisherigen Anlage unterscheidet. Die Erneuerung versetzt die abgenutzte Verkehrsanlage in einen Zustand, der dem Zustand der ursprünglichen Anlage im wesentlichen vergleichbar ist. Eine beitragsfähige Erneuerung liegt nur vor, wenn die Maßnahme erforderlich wird, obwohl alle regelmäßig erforderlichen Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten an der Anlage durchgeführt wurden und die übliche Nutzungsdauer abgelaufen ist.

Zum Beispiel wird der Ausbau der Fahrbahn einer reinen Anliegerstraße 13 Jahre nach der erstmaligen Herstellung nicht als beitragsfähige Erneuerung anzusehen sein. Die Rechtsprechung geht davon aus, dass es sich um einen sogenannten "aufgestauten Reparaturbedarf" handelt, der auf mangelnde Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten zurückzuführen ist, wenn eine Straße vor Ablauf der üblichen Nutzungsdauer (Erfahrungswerte) funktionsuntüchtig wird.

Wird eine Gesamterneuerung aufgrund einer anderweitigen Inanspruchnahme der Anlage, z. B. Verlegung von Versorgungsleitungen, vor Ablauf der üblichen Nutzungsdauer erforderlich, können Beiträge nicht erhoben werden. Dies gilt auch für die Erneuerung aufgrund von Baumängeln. Hierzu ist aber zu bemerken, dass es gängige Praxis ist, die Ausbaumaßnahmen nach heute üblichen modernen Techniken vorzunehmen. Damit ist meistens eine Verbesserung von sich aus enthalten.

Vorteil: Beiträge können nur für die Grundstücke erhoben werden, denen durch die ausgebauten Verkehrsanlage Vorteile zuwachsen - durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Verkehrsanlage. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass dem anliegenden Grundstückseigentümer durch die Ausbaumaßnahme an der Verkehrsanlage ein Vorteil zugute kommt, der im Verhältnis zur Allgemeinheit je nach der wahrscheinlichen Inanspruchnahme durch Beiträge ausgeglichen werden soll.

Die Bemessung der Vorteile knüpft an den Wert an, den die Inanspruchnahmefähigkeit der ausgebauten Anlage für die einzelnen Grundstücke hat. Maßgebend ist dabei, dass sich dieser Wert nach dem Umfang der wahrscheinlichen Inanspruchnahme bzw. Nutzung der ausgebauten Anlage richtet. Die von der Kommune durch ihre Leistung (Ausbaumaßnahme) gebotene Inanspruchnahmefähigkeit ist umso wertvoller und damit der dem jeweiligen Grundstück vermittelte Vorteil umso größer, je mehr die ausgebauten Anlage von dem Grundstück aus erfahrungsgemäß in Anspruch genommen wird.

Dies ist im Einzelfall nicht identisch mit dem, was sich konkret als nützlich und errechenbar wertsteigernd erweist. Der Grundgedanke der Vorteilsbemessung findet sich an mehreren Stellen in der Satzung wieder und soll helfen, einen gerechten Vorteilsausgleich zwischen den Grundstückseigentümern und der Allgemeinheit sowie unter den beitragspflichtigen Grundstücken zu finden. Daher findet sich dieser Gedanke des "Vorteils" wieder im Anteil der Beitragspflichtigen, gestaffelt nach Straßenarten (§ 5 der Satzung) und über den Nutzungsfaktor (§ 8), wonach ein Grundstück mit mehrgeschossiger Bebauung einen höheren

Nutzungsfaktor hat, als ein Einfamilienhaus-Grundstück und hier innerhalb auch wieder unterschieden wird, ob das Grundstück z. B. bebaubar ist, gewerblich genutzt wird usw.

Abs. 2

Immissionsschutzanlagen sind aus dem Anwendungsbereich dieser Satzung ausgenommen. Beitragsrechtliche Regelungen zu solchen Anlagen sind durch besondere Satzung festzulegen.

Abs. 3

Um doppelte Beitragserhebungen auszuschließen, wird klargestellt, dass für die erstmalige Herstellung bestimmter Erschließungsanlagen (§ 127 Abs. 1 BauGB) sowie für Kosten der Herstellung, Erweiterung oder Verbesserung von beitragsfähigen Erschließungsanlagen in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten keine Straßenausbaubeiträge erhoben werden können.

Zu § 2 Beitragsfähiger Aufwand

Hier wird beispielhaft aufgezählt, welche Ausbaumaßnahmen an welchen Verkehrsanlagen/Teileinrichtungen einen beitragsfähigen Aufwand auslösen können.

Zum Teil werden Begriffe bereits unter § 1 erläutert.

- Erwerbs- und Freilegungskosten für die benötigten Grundflächen umfassen Kosten für den Erwerb von vorher nicht als Straßenland dienenden Flächen, die zur Verwirklichung des Bauprogramms benötigt werden, inklusive Vermessungs- und Beurkundungskosten sowie Kosten, die entstehen, um Hindernisse im Straßenraum zu beseitigen (Rodung von Bäumen, Abbruch von Mauern, Zäunen oder Gebäudeteilen).

- Der Wert der von der Stadt aus ihrem Vermögen bereitgestellten Grundflächen umfasst den Verkehrswert zum Zeitpunkt der Bereitstellung für solche zur Verfügung gestellten Flächen, die die Stadt aus ihrem allgemeinen Liegenschaftsvermögen zur Verfügung stellt, und die nicht bereits für bestimmte öffentliche Anlagen (Straße, Weg usw.) bestimmt sind. In Abs. 3 wird aufgeführt, welcher Aufwand nicht beitragsfähig ist, da die aufgeführten teuren Bauwerke in der Regel zu Beiträgen führen, die die Grundstückseigentümer über ein vertretbares Maß hinaus belasten. Umfasst sind hiervon die Kosten, die durch das Brückenbauwerk bzw. Unterführung oder den Tunnel entstehen (z. B. Rampen, Auf- und Unterbauten). Beitragsfähig bleiben die Kosten, die sowieso entstanden wären (z. B. Herstellung der Fahrbahndecken oder des Fußwegbelages).

Zu § 3 Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes

Abs. 1

Die Aufwandsermittlung aufgrund der tatsächlich entstandenen Kosten schließt aus, dass die Stadt über Beiträge mehr erstattet bekommt als sie selbst aufgewendet hat. Die Stadt hat die Kosten mit größter Genauigkeit zu ermitteln.

Abs. 2

Vom Grundsatz her ist Gegenstand einer Ausbaumaßnahme und deren Abrechnung die Verkehrslage in ihrer gesamten Ausdehnung. Die Stadt hat jedoch die Befugnis, Abschnitte zu bilden und gesondert abzurechnen. Solch ein (Straßen)abschnitt muss eine gewisse selbstständige Bedeutung als Verkehrsweg haben. Begrenzungsmerkmale können sein: einmündende Straßen, Brücken, Plätze. Um zu vermeiden, dass Grundstückseigentümer an verschiedenen Abschnitten einer Verkehrsanlage erheblich unterschiedlich belastet werden, wurden von der Rechtsprechung verschiedene Gesichtspunkte festgelegt, die die Stadt bei solch einer Abschnittsbildung berücksichtigen muss. Satz 2 begründet eine Pflicht zur Abschnittsbildung, wenn die dort genannten Voraussetzungen erfüllt sind; in Betracht kommt

dies, wenn z. B. Teilstrecken einer Verkehrsanlage durch verschiedene Baugebiete laufen oder unterschiedlichen Straßentypen angehören.

Abs. 3

Die Kostenspaltung bezieht sich auf die verschiedenen Funktionsteile der Straße (Fahrbahn, Gehweg, Radweg, Straßenentwässerung und -beleuchtung). Über die Kostenspaltung wird der Stadt ermöglicht, sich bestimmte umlagefähige Kosten für fertiggestellte Teile bereits erstatten zu lassen, bevor die gesamte Anlage endgültig hergestellt ist.

Sowohl die Beitragsabrechnung für die Abschnittsbildung als auch für die Kostenspaltung sind endgültige Abrechnungen.

Zu § 4 Anteil der Stadt am beitragsfähigen Aufwand

Hier wird klargestellt, was die Stadt vom beitragsfähigen Aufwand zu tragen hat.

Zunächst einmal trägt sie den sog. Gemeindeanteil, das heißt, den Prozentsatz der von 100 % Aufwand nach Abzug des Anteils der Beitragspflichtigen (§ 5) übrigbleibt, also bei Anliegerstraßen 25 %, bei Haupterschließungsstraßen 50 % und bei Hauptverkehrsstraßen 75 %. Darüber hinaus trägt sie den Aufwand, der entsteht, falls die Stadt Teilanlagen breiter baut als die in § 5 vorgegebenen Maximalbreiten, sog. Mehrbreitenaufwand. Außerdem trägt die Stadt auch den Teil des beitragsfähigen Aufwandes, der auf die Grundstücke entfällt, deren Eigentümerin sie ist oder an denen sie Erbbaurechte oder andere dingliche bauliche Nutzungsrechte hat.

Zuwendungen Dritter (Fördermittel, Zuschüsse): In der Regel bestimmt der Zuschussgeber, ob die Zuwendungen der Gemeinde oder den Grundstückseigentümern zugute kommen sollen.

Fehlt solch eine ausdrückliche Zweckbestimmung, spricht zumindest bei öffentlichen Zuweisungen von Bund bzw. Land eine Vermutung dafür, dass sie zunächst zur Abdeckung des Gemeindeanteils verwendet werden sollen.

Zu § 5 Straßenarten, anrechenbare Breiten, Anteil der Beitragspflichtigen**Abs. 1**

Hier werden die einzelnen Straßenarten mit ihren Teilanlagen und die je nach Gebietsart anrechenbaren Breiten sowie der Anteil der Beitragspflichtigen aufgeführt.

Diese Regelung entspricht wiederum dem Grundsatz, dass die Beiträge nach den Vorteilen zu bemessen sind, und zwar sowohl den Vorteilen der Beitragspflichtigen als auch der Allgemeinheit (Gemeindeanteil). Hieraus ergibt sich, dass bei Anliegerstraßen, die erfahrungsgemäß in erster Linie von den beitragspflichtigen Anliegern in Anspruch genommen werden, der höchste Anteil der Beitragspflichtigen festgesetzt werden musste, denn die Bewertung des Vorteils erfolgt nach dem Ausmaß der voraussichtlich zu erwartenden Inanspruchnahme der ausgebauten Verkehrsanlage einerseits durch die Allgemeinheit und andererseits durch die Beitragspflichtigen. Hieraus ergibt sich dann auch ein hoher Gemeindeanteil bei Hauptverkehrsstraßen und ein niedriger Anteil der Beitragspflichtigen.

Die Zuordnung einer Straße zu den drei Straßenarten ist von der Verwaltung vorzunehmen, die Entscheidung unterliegt der vollen gerichtlichen Nachprüfung. Dabei ist z. B. zu berücksichtigen, dass bei einer Anliegerstraße entscheidendes Kriterium der Ziel- und Quellverkehr der angrenzenden Grundstücke ist. Zum Anliegerverkehr gehört auch der Verkehr, der durch eine anliegende Poststelle, Schule, Sparkasse, Krankenhaus, Verwaltungsgebäude, Geschäft, Kanzlei usw. verursacht wird. Hierzu gehört auch der jeweilige Baustellenverkehr sowie Anlieferungs- und Besucherverkehr.

Wichtiges Kriterium für die Einordnung der Straßentypen ist darüber hinaus, welche Funktion die einzelne Straße aufgrund der Verkehrsplanung der Stadt hat, z. B. hinsichtlich ihrer Verbindungsfunktion. Indizien hierfür können Straßenausgestaltung (Fahrbahn-/Gehwegteile, Ausbaulänge) und Verkehrsbelastung sein.

Der Ziel- und Quellverkehr und die Funktion der jeweiligen Straße sind auch ausschlaggebend für die Frage, inwieweit Aufwand aufgrund von Ausbaumaßnahmen durch einen für die Straßenart untypischen Durchgangs- und Schwerlastverkehrs verursacht wurde. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass diese Frage oftmals eine Frage von Schadenersatzansprüchen ist, wo die Stadt auf die Mithilfe ihrer Bürger angewiesen ist, da sonst oftmals Schadensverursacher nicht mehr feststellbar sind und die Stadt ihre Ansprüche nicht beweisen kann.

Hier ergeben sich beweispflichtige Abgrenzungsfragen. Wurde der entstandene Schaden durch Baumängel verursacht oder durch bestimmten Schwerlastverkehr, der von der Funktion der Straße nicht gedeckt ist, geht es nicht um beitragsfähigen Aufwand, es sei denn, die Straße wurde laufend unterhalten und instandgesetzt und ihre normale Lebensdauer ist abgelaufen oder es handelt sich um eine Verbesserung.

Zu § 6 Verteilung des umlagefähigen Aufwandes

Die Satzungsbestimmung klärt zum einen, welche Grundstücke bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwandes zu beteiligen sind und zum anderen in welchem Umfang die Verteilung zu geschehen hat.

Der Aufwand wird auf alle Grundstücke verteilt, denen durch die Inanspruchnahmemöglichkeit der ausgebauten Verkehrsanlage Vorteile zuwachsen. Dies sind grundsätzlich alle Anliegergrundstücke sowie die Hinterliegergrundstücke, die wegen der abzurechnenden Verkehrsanlage bebaubar oder gewerblich nutzbar sind. Auf diese Grundstücke ist der umlagefähige Aufwand im Verhältnis ihrer Nutzungsflächen zu verteilen. Für die Feststellung der Nutzungsfläche ist die jeweilige Grundstücksfläche mit einem Nutzungsfaktor zu vervielfältigen, der nach Anzahl der Vollgeschosse gestaffelt ist.

Zu § 7 Grundstücksfläche

Die zugrunde zu legende Grundstücksfläche ist generell die gesamte Fläche des Buchgrundstückes, das heißt die Fläche, die auf einem besonderen Grundbuchblatt oder auf einem gemeinschaftlichen Grundbuchblatt unter einer besonderen Nummer im Grundstücksverzeichnis vermerkt ist. Das Grundstück kann daher auch aus mehreren Flurstücken bestehen. Da der Beitragserhebung der Gedanke der Nutzungsmöglichkeit (vorteilsrelevante Inanspruchnahmemöglichkeit) zugrunde liegt, ist davon auszugehen, dass bei Grundstücken im Bereich eines Bebauungsplanes sowie im unbeplanten Innenbereich grundsätzlich die gesamte Fläche des Buchgrundstückes Bemessungsgrundlage ist, da hier grundsätzlich die gesamte Fläche zulässig genutzt werden kann.

Ausnahmsweise werden Teilflächen von Grundstücken nicht bei der Beitragsberechnung berücksichtigt. Dies gilt z. B. für Flächen, für die planungsrechtlich keine bauliche oder gewerbliche Nutzung zugelassen ist (evtl. aufgrund von Kontaminationen oder aufgrund eines Vorbehalts für eine spezielle Nutzung wie öffentliches oder privates Grün, Landschaftsschutzflächen) oder falls eine Fläche nach § 34 BauGB tatsächlich unbebaubar ist, weil ihre Bebauung sich nicht nach Art und Maß in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen würde.

Abs. 2

Die Teilflächenabgrenzung von unbebaubaren oder gewerblich nicht nutzbaren Grundstücksflächen erfolgt in der Weise, dass die tatsächlich vorhandenen oder baurechtlich zulässigen Gebäude auf dem bebaubaren Grundstück den Grenzabstand nach den Vorschrif-

ten der Sächsischen Gemeindeordnung (fiktiv) einhalten und eine Zufahrt zur nächsten Straße haben müssen.

Flächen im Bereich eines Bebauungsplanes sind so abzugrenzen, dass bezüglich der bebaubaren Fläche die Festsetzungen des Bebauungsplanes, insbesondere bezüglich Grundflächen- und Geschossflächenzahl, eingehalten werden.

Abs. 3

Grundsätzlich steht es den Gemeinden frei, sog. „Eckgrundstücksvergünstigungen“ in die Satzung aufzunehmen. Um die Belastung für Eigentümer von Grundstücken, die durch mehrere Erschließungsanlagen erschlossen werden, zu mindern, hat sich die Stadt Leipzig entschlossen, solch eine Regelung aufzunehmen. Mindestens eine Erschließungsanlage muss zum Zeitpunkt des Ausbaus der abzurechnenden Erschließungsanlage im Hinblick auf ihre Funktion bereits bauprogrammmäßig fertiggestellt sein. Nur in diesem Fall ist die Annahme gerechtfertigt, dass den Eckgrundstückseigentümern ein geringerer Vorteil geboten wird, als den übrigen Anliegern. Die sog. „Eckgrundstücksvergünstigung“ wird, soweit sie das 1,5-fache des Beitragssatzes (Berechnung ohne Vergünstigung) übersteigt, zu Lasten der Stadt Leipzig gewährt.

Zu § 8 Nutzungsfaktor

Nach Ermittlung der zu berücksichtigenden Grundstücksfläche, ist der umlagefähige Aufwand gemäß der den Eigentümern durch die Inanspruchnahmefähigkeit der ausgebauten Anlagen gebotenen Vorteile zu verteilen. Die Verteilungsregelung des § 8 muss dabei wiederum dem Vorteilsprinzip entsprechen. Auch hier ist zu berücksichtigen, in welchem Umfang erfahrungsgemäß die Inanspruchnahme der ausgebauten Anlage von den jeweiligen Grundstücken ausgelöst wird.

Merkmal hierfür ist die zulässige Grundstücksnutzung nach Art und Maß. Unter Art der Nutzung ist die Verwendung der Grundstücke z. B. für Wohnzwecke, gewerbliche oder industrielle Zwecke oder land- bzw. forstwirtschaftliche Zwecke zu verstehen. Unter Maß der Nutzung versteht man, inwieweit das einzelne Grundstück bebaut oder gewerblich genutzt werden darf. Das Maß der baulichen Nutzung bestimmt sich entweder über die Zahl der Vollgeschosse, die Höhe der baulichen Anlagen oder die Baumassenzahl.

Der Nutzungsfaktor des § 8 bezieht sich auf die zulässigen Vollgeschosse. So ergibt sich z. B. bei einer Grundstücksfläche von 600 m² und einem Nutzungsfaktor von 1,5 bei dreigeschossiger Bebaubarkeit eine Nutzungsfläche von 900 m² (600 m² x 1,5).

Befindet sich das Grundstück in einem Gewerbegebiet oder handelt es sich um ein zulässigerweise als Gewerbe nutzbares Grundstück, erhöht sich der jeweilige Nutzungsfaktor nochmals um die Hälfte.

Diese Regelung berücksichtigt, dass eine gewerbliche Nutzung im Verhältnis zur Wohnnutzung in der Regel eine größere Inanspruchnahme der ausgebauten Straße auslöst, z. B. aufgrund des Ziel- und Quellverkehrs durch Kunden und Lieferanten. Die Satzungsbestimmung des Abs. 3 regelt damit, dass auf solche Grundstücke, die aufgrund ihrer Nutzung eine höhere Inanspruchnahme der Verkehrsanlage auslösen, ein höherer Beitrag entfällt.

Dies ist ein weiterer Ansatzpunkt des generell notwendigen Vorteilsausgleichs.

Zu §§ 9 - 13

§ 9 Ermittlung des Nutzungsmaßes bei Grundstücken, für die ein Bebauungsplan die Geschosszahl festsetzt

§ 10 Ermittlung des Nutzungsmaßes bei Grundstücken, für die ein Bebauungsplan die Höhe baulicher Anlagen festsetzt

§ 11 Ermittlung des Nutzungsmaßes bei Grundstücken, für die ein Bebauungsplan eine Baumassenzahl festsetzt

§ 12 Stellplätze, Garagen, Gemeinbedarfsflächen

§ 13 Ermittlung des Nutzungsmaßes bei Grundstücken, für die keine Bebauungsplanfestsetzungen im Sinne der §§ 9 - 12 bestehen

Diese Satzungsbestimmungen dienen dazu, im Einzelfall zu bestimmen, welche Geschosszahl für die Ermittlung des Nutzungsfaktors für Grundstücke maßgebend ist, wobei § 9 Abs. 3 die Reihenfolge der Anwendung von verschiedenen Bebauungsplanfestsetzungen für die Geschosshöhenermittlung bestimmt.

Bei Stellplatz- und Garagengrundstücken wird von einer zumindest eingeschossigen Bebaubarkeit ausgegangen.

§ 13 regelt für unbeplante Gebiete allgemein, dass für die Ermittlung des Nutzungsfaktors das von der näheren Umgebung überwiegend oder durchschnittlich vorhandene Maß der Nutzung maßgebend ist, und zwar unabhängig davon, ob ein Grundstück schon bebaut ist oder nicht.

Zu § 14 Vorauszahlung und Ablösung**Abs. 1**

Diese Bestimmung ermöglicht es der Stadt, sobald mit der Durchführung einer beitragsfähigen Maßnahme begonnen wurde, angemessene Vorauszahlungen zu erheben. Vorauszahlungen gelten als angemessen, wenn sie dem der Stadt bereits entstandenen Aufwand entsprechen. Die Vorauszahlung ist mit der endgültigen Beitragsschuld zu verrechnen.

Abs. 2

Hier wird geregelt, dass die Stadt und der Grundstückseigentümer durch vertragliche Vereinbarung einen Beitrag im ganzen vor Entstehen der Beitragspflicht ablösen können. Im Ablösungsvertrag ist genau zu bezeichnen, auf welche beitragsfähige Maßnahme an welcher Anlage er sich bezieht.

Der Ablösebeitrag wird in seiner voraussichtlichen Höhe gemäß den Vorschriften dieser Satzung ermittelt.

Zu § 15 Entstehung der sachlichen Beitragspflichten

Die sachlichen Beitragspflichten entstehen mit der Fertigstellung der Verkehrsanlage, das heißt, wenn die Arbeiten, die zur Verwirklichung der jeweiligen Ausbaumaßnahme gemäß des jeweiligen Bauprogrammes erforderlich sind, beendet wurden, die Abnahme erfolgt ist und der entstandene Aufwand feststellbar ist, also die letzte Unternehmerrechnung eingegangen ist. Darüber hinaus ist eine gültige Beitragssatzung erforderlich.

In Abs. 3 wird zwingend (Mindestinhalt einer gültigen Satzung) der Mechanismus des SächsKAG (§§ 30 Abs. 1, 40 Abs. 1) aufgenommen, der besagt, dass sachliche Beitragspflichten überhaupt erst mit In-Kraft-Treten der Beitragssatzung entstehen können und dies damit auch für alle Ausbaumaßnahmen gilt, die seit In-Kraft-Treten des Sächsischen Kommunalabgabengesetzes fertiggestellt worden sind. Die Stadt muss daher Ausbaubeiträge für all diejenigen Ausbaumaßnahmen erheben, die seit dem 01.09.1993 fertiggestellt worden sind.

Zu § 16 Beitragsschuldner

Wenn mehrere Beitragsschuldner für dasselbe Grundstück als Gesamtschuldner haften, kann die Stadt nach ihrem Ermessen wählen, welchen Beitragspflichtigen sie in welchem Umfang auf Zahlung des Ausbaubeitrags in Anspruch nehmen will. Jeder Gesamtschuldner schuldet die gesamte Leistung; zahlt ein Gesamtschuldner, befreit diese Zahlung auch die übrigen Gesamtschuldner gegenüber der Stadt.

Zu § 17 Fälligkeit

Unabhängig von dem hier angegebenen Fälligkeitszeitraum, richtet sich der Zeitraum der Fälligkeit nach dem im Bescheid angegebenen Zahlungstermin.

Zu § 18 Information/Anhörung der Beitragspflichtigen

Die Stadt wird vor Beschluss und Durchführung von Ausbaumaßnahmen frühzeitig informieren (z. B. Veröffentlichung im Amts-Blatt) und bei Ausbaumaßnahmen an Anliegerstraßen eine Anhörung durchführen, um ihrer Informationspflicht gem. § 11 Abs. 2 SächsGemO gegenüber den betroffenen Beitragspflichtigen nachzukommen. Hierzu wurde eine Dienstabweisung des Oberbürgermeisters erarbeitet.

Bei Anliegerstraßen werden den betroffenen Grundstückseigentümern in einem im Amts-Blatt veröffentlichten Termin/Zeitraum mindestens zwei Ausbauvarianten vorgestellt. Zu dieser Normal- und Ergänzungsvariante können die Betroffenen ihre Hinweise vortragen. Die Hinweise werden gesammelt und bei Auswahl der Vorzugsvariante berücksichtigt.

Nach Abschluss der Baumaßnahme und vor Bekanntgabe des Beitragsbescheides werden mit jedem Beitragspflichtigen die individuell erforderlichen Zahlungsmodalitäten (Ratenzahlung, Stundung, Verrentung, oder Grundschuldbestellung) abgestimmt. Erst danach werden die Beitragsbescheide mit Rechnung und eventuell erforderlichen Stundungs- und Zinsbescheiden dem Beitragspflichtigen zugesendet.

Zu § 19 Billigkeitsregelungen

Die Billigkeitsregelungen galten zum Teil für Beitragspflichtige bereits aufgrund des SächsKAG, wurden aber nochmals ausdrücklich in die Satzung aufgenommen.

Generell gilt im Abgabenrecht, dass durch die Abgabenerhebung niemand in seiner persönlichen oder wirtschaftlichen Existenz vernichtet oder gefährdet werden darf. Daher gelten die nachfolgend aufgeführten Zahlungserleichterungen, die auf Antrag gewährt werden können:

Stundung: Die Fälligkeit wird auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Eine Stundung darf nur ausgesprochen werden, wenn die Einziehung des Beitrages bei Fälligkeit der Forderung eine erhebliche Härte für den Beitragspflichtigen bedeuten würde. Dies ist anzunehmen, wenn er sich aufgrund ungünstiger wirtschaftlicher Verhältnisse vorübergehend in ernsthaften Zahlungsschwierigkeiten befindet oder im Fall der sofortigen Einziehung in diese geraten würde. Für die Dauer der gewährten Stundung werden Zinsen erhoben (0,5 % pro Monat).

Ratenzahlung: Die ist eine besondere Form der Stundung. Hier entsteht die Beitragsschuld in mehreren Raten. Höhe und Zeitpunkt der Ratenzahlung werden in einem Bescheid festgelegt, dabei sind die wirtschaftlichen Verhältnisse des Beitragspflichtigen zu berücksichtigen. Bei einer Beitragsforderung in Höhe von 6000 DM wäre es daher genauso möglich 12 Raten à 500 DM festzulegen, wie 6 Raten à 1000 DM oder größere oder kleinere Ratenbeträge. Die jeweilige Restschuld wird verzinst.

Verrentung: Hier kann auf Antrag der Beitrag in Form einer Rente gezahlt werden. Dabei ist der Beitrag in eine Schuld umzuwandeln, die in höchstens zehn Jahresleistungen zu entrichten ist. Dabei wird der bereits durch Bescheid festgesetzte Beitrag durch einen weiteren Bescheid in diese sog. Rente umgewandelt. Der neue Bescheid bestimmt die Höhe und Fälligkeit der Jahresleistung. Auch hier ist die jeweilige Restforderung zu verzinsen.

Grundschuldbestellung: Diese mögliche Billigkeitsmaßnahme wurde über das SächsKAG hinausgehend in die Satzung aufgenommen. Die Bestellung einer Grundschuld bedeutet die Belastung eines Grundstückes mit dem Inhalt, dass eine Geldforderung (hier Beitragsschuld sowie Zinsen) aus dem jeweiligen Grundstück zu zahlen ist. Zwischen der Stadt und dem Eigentümer wird zu diesem Zweck ein Sicherungsvertrag abgeschlossen, in dem auch geregelt werden kann, wann die Beitragsschuld letztendlich zu erbringen ist, wie z. B. bei Verkauf des Grundstückes oder Eintritt des Erbfalls. Durch Zahlung des Eigentümers an die Stadt wird die Grundschuld abgelöst.

Der teilweise oder völlige Erlass: ist möglich in Härtefällen oder bei öffentlichem Interesse. Gilt quasi als das letzte Mittel und wird im Beitragsrecht von der Rechtsprechung für kaum möglich erachtet.

Zum Härtefall könnte z. B. eine Kirchengemeinde werden, wenn die Straße, an der ihre 300 Meter lange Friedhofsmauer liegt, ausgebaut würde. Es heißt dann, der Friedhof kann weder gewerblich noch baulich genutzt werden, und so kann von einem Ausbaubeitrag abgesehen werden. Öffentliches Interesse kann z. B. dann vorliegen, wenn an einer Ausbaustraße ein Krankenhaus oder ein Kindergarten liegt.

Bei allen Billigkeitsregelungen hat der Grundstückseigentümer gegenüber der Stadt nachzuweisen, dass seine wirtschaftliche Situation angespannt ist und eine Billigkeitsregelung in Frage kommt.

Allgemeines zur Satzung

Die Satzung wird folgendermaßen angewendet: Der Anteil der Beitragspflichtigen am beitragsfähigen Aufwand beträgt

a) für vom 01.09.1993 bis 31.12.1996 fertiggestellte Verkehrsanlagen

bei Anliegerstraßen	45 %
bei Haupterschließungsstraßen	30 %
bei Hauptverkehrsstraßen	15 %

b) für vom 01.01.1997 bis 31.12.2000 fertiggestellte Verkehrsanlagen

bei Anliegerstraßen	60 %
bei Haupterschließungsstraßen	40 %
bei Hauptverkehrsstraßen	20 %

c) für vom 01.01.2001 fertiggestellte Verkehrsanlagen

bei Anliegerstraßen	75 %
bei Haupterschließungsstraßen	50 %
bei Hauptverkehrsstraßen	25 %

Darüber hinaus wird eine Schlichtungs-/Anhörungsstelle eingerichtet, an die sich die Grundstückseigentümer in der Regel vor Bescheiderlass wenden können, falls sich Fragen nicht durch Auskünfte der Verwaltung klären ließen. Grundsätzlich sollte sich der Grundstückseigentümer mit den ihn betreffenden Fragen zur Satzung oder der Ausbaumaßnahme zunächst an die Verwaltung (Referat Bauverwaltung, Prager Straße 20, Tel. 1 23 77 70) wenden. Für die Anlieger besteht unter bestimmten Voraussetzungen auch die Möglichkeit, Eigenleistungen zu erbringen. Rechtlich und tatsächlich unproblematisch ist dies, wenn sich Anlieger zu einer Gemeinschaft dahingehend zusammenschließen und mit der Stadt einen

Erschließungsvertrag abschließen, dass die Anlieger die Straße auf eigene Kosten aufgrund einer mit der Stadt abgestimmten Planung ausbauen. Hier entsteht der Stadt dann kein Aufwand und sie kann keine Beiträge erheben.

Wollen die Anlieger nur Einzelleistungen der Ausbaumaßnahme erbringen, ist von der Verwaltung zu prüfen, inwieweit dies mit den einzuhaltenden Vorschriften für die Ausschreibung und Vergabe von Bauleistungen (VOB) vereinbar ist. Darüber hinaus muss gewährleistet sein, dass die entsprechende Fachkompetenz gegeben ist und die erforderlichen technischen Standards eingehalten werden können. Generell muss bei Eigenleistungen auch die Frage der Verkehrssicherungspflichten und Gewährleistungsansprüchen (Haftung für Mängel) berücksichtigt werden.