

Darstellung der Abgrenzungskriterien bei den Begriffen Verbesserung, Erneuerung und Unterhalt im Rahmen des Straßenausbaubeitragsrechts (KAG)

Sachverhaltsdarstellung:

Im Ausbaubeitragsrecht ist die Frage der Beitragsfähigkeit einer Straßenbaumaßnahme davon abhängig, inwieweit die getätigten Investitionen die Merkmale einer Verbesserung oder Erneuerung nach Art. 5 Abs.1 KAG erfüllen, oder ob es sich nur um nicht beitragsfähige Unterhaltsarbeiten handelt. Da es in der Praxis für Außenstehende oftmals schwierig ist, die Baumaßnahmen den jeweiligen Kategorien zuzuordnen, will dieser Bericht Hilfestellung geben, um eine größere Transparenz zu erreichen.

1. Verbesserung

Von einer "Verbesserung" wird gesprochen, wenn die Straße gegenüber dem bisherigen in einen qualitativ besseren Zustand versetzt wird, was sich auf den gesamten Straßenkörper oder nur auf bestimmte Teileinrichtungen beziehen kann. Unter Verbesserung ist somit jede Maßnahme zu verstehen, die sich für die bestimmungsgemäße Benutzung der Anlage günstig auswirkt, d.h., den Fußgänger- und/oder Fahrzeugverkehr leichter, flüssiger, gefahrloser, aber auch geräuschloser macht oder deren Qualität erhöht. Dabei ist es unerheblich, ob der einzelne Anlieger die Maßnahme subjektiv als Verbesserung empfindet. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Verbesserung zu Gebrauchsvorteilen für den potentiellen Benutzer der verbesserten Anlage führt.

Bei der Verbesserung ist insbesondere zu beachten, dass hier die Subtypen *funktionale* Verbesserung bzw. *technische* Verbesserung auftreten können. Nachfolgend werden die grundlegendsten Typenunterschiede an einigen Fallbeispielen aufgezeigt:

1.1. Funktionale Verbesserung

Erfährt eine bestehende Ortsstraße durch eine neue Straßenplanung eine Querschnittsänderung dahingehend, dass bisher nicht vorhandene Parkstreifen baulich hergestellt werden, sind die hierfür anfallenden Baukosten umlagefähig. Dies gilt auch für die Fälle, in denen Verbreiterungen an der Fahrbahn oder den Gehwegen vorgenommen werden oder der Einbau von selbstständigen Radwegen (aber: *keine* Beitragsfähigkeit von nur abmarkierten Radwegen) erfolgt. Die Neupflanzung von Straßenbäumen einschließlich der Herstellung der hierfür erforderlichen Baumstandflächen bzw. sonstiges neues Straßenbegleitgrün unterliegt ebenfalls der Beitragsfähigkeit. Die vollständige Umgestaltung einer herkömmlichen Ortsstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich mit höhengleichem Ausbau (z.B. Spielstraße) führt zu einer Beitragserhebung.

1.2. Technische Verbesserung

Im Gegensatz zur funktionalen Verbesserung, bei denen die Umgestaltungen immer sichtbar sind, untergliedert sich die technische Verbesserung noch einmal in sichtbare und nicht sichtbare Baumaßnahmen.

1.2.1 Optisch wahrnehmbar

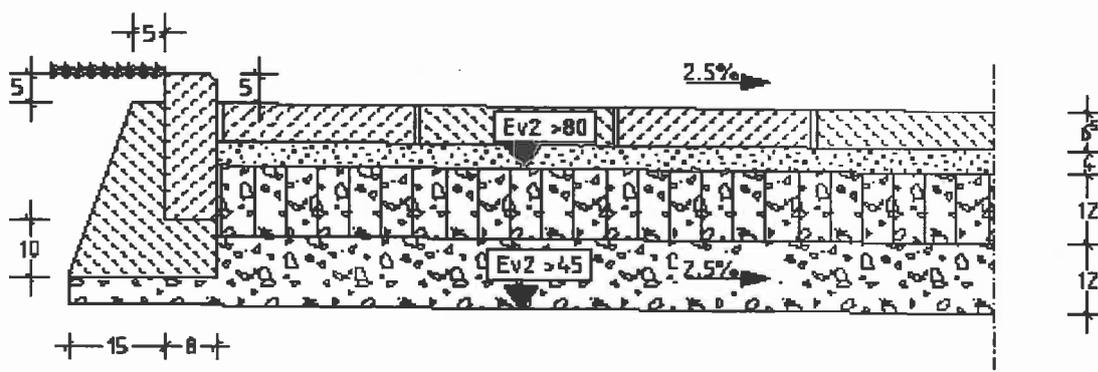
Die Kosten für den Austausch einer mit Großsteinpflaster hergestellten Fahrbahn durch eine Asphaltbetondeckschicht aber auch das Aufbringen eines sogenannten "Flüsterasphalts" unterliegen ebenso der Beitragsfähigkeit wie der Investitionsaufwand für den Abbau der Freileitung bei der Straßenbeleuchtung und die anschließende Errichtung von Beleuchtungsmasten mit dem dazugehörigen Erdkabel. Wird der Wasserablauf bei der Straßenentwässerung durch den Einbau zusätzlicher Regeneinlässe verbessert, liegt hier ebenfalls eine beitragsfähige Baumaßnahme vor.

1.2.2 Optisch nicht wahrnehmbar

In Gehwegen löst der Austausch von 4 cm starken Betonrauplatten durch Betonrauplatten mit gleichartiger Oberfläche aber mit einer Dicke von 6,5 cm eine Ausbaubeitragsforderung aus. Dies trifft auch zu, wenn im Gehwegbereich ein gemäß den Regelbefestigungen (siehe Skizze 1) vorgesehener aber bisher nicht vorhandener Unterbau - z.B. Schottertragschicht und/oder Frostschuttschicht - (Bilder 1 und 2) neu eingebaut wird. Soweit bei der Fahrbahn ein bestehender nicht standardgemäßer Unterbau (z.B. Rollierung) an die derzeit gültigen Regelbefestigungen (siehe Skizze 2) angepasst wird, ist hier ebenfalls eine Beitragsfähigkeit gegeben.

Skizze 1

Rad-/Gehwegbefestigung



Tiefbordstein TB B/25 cm
einseitig gefast 10/10 mm
Betonrücken C25/30FX15 cm

6,5 cm Betonrauplatten 30/30 cm
4,0 cm Zementmörtelband
Zementgehalt der Schlämme
und des Mörtelbandes 250 kg/m³
12 cm Schottertragschicht D/32
12 cm Frostschuttschicht (gebr. Korn) D/32

34,5 cm Gesamtstärke

Bild 1 Gehweg ohne Regelunterbau



Bild 2 Gehweg mit Regelunterbau



2. Erneuerung

Unter "Erneuerung" versteht man den Austausch einer abgenutzten Anlage durch eine neue Anlage von gleicher räumlicher Ausdehnung, gleicher funktioneller Aufteilung und gleichwertiger Befestigungsart, also eine Maßnahme, durch die eine nicht mehr voll funktionsstüchtige und erneuerungsbedürftige Anlage in einen im Wesentlichen der ursprünglichen Anlage vergleichbaren Zustand versetzt wird. Dies kann bei einer Ortsstraße insgesamt oder bei deren wesentlichen Teileinrichtungen (z.B. Fahrbahn, Gehwege, Parkflächen, Beleuchtung, Entwässerung) erfolgen.

2.1. Beitragsfähige Erneuerung

Grundsätzliche Voraussetzung für die Beitragsfähigkeit einer Erneuerungsmaßnahme der einzelnen Anlage oder deren Teileinrichtungen ist das Vorliegen eines sicherheitsgefährdenden Verschleißgrades und der Ablauf der jeweils üblichen Nutzungsdauer. Letztere ist abhängig von Material und Bauteil und schwankt innerhalb einer Bandbreite von 20 bis 60 Jahren. Einen entsprechenden Verschleißgrad (siehe Bild 3) vorausgesetzt, liegen somit beitragsrelevante Baumaßnahmen vor, wenn die nachstehenden Teileinrichtungen (beispielhafte Aufzählung) nach Ablauf ihrer Lebensdauer erneuert werden:

Fahrbahn	ca. 20 - 25 Jahre
Gehweg	ca. 20 - 25 Jahre
Parkbucht	ca. 25 - 30 Jahre
Beleuchtung (Leuchtentausch)	ca. 20 Jahre
Entwässerung (Betonkanal)	ca. 60 Jahre

Bild 3 Gehwegbelag mit hohem Verschleißgrad



3. Unterhalt

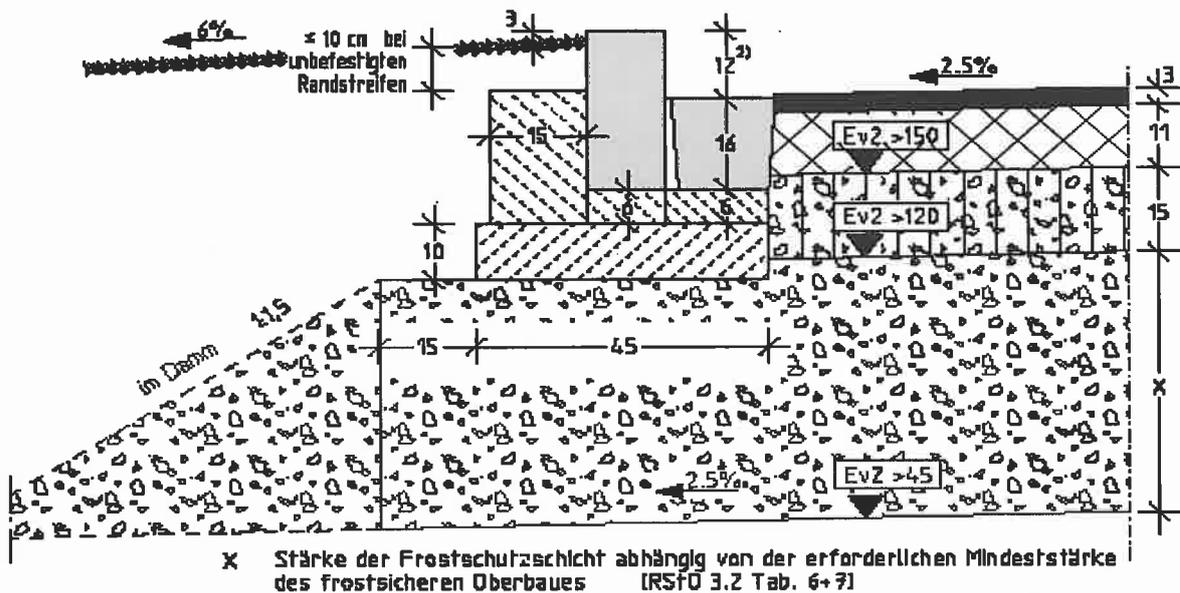
Alle Arbeiten, die notwendig sind, um eine Straße in einem ihrer Bestimmung entsprechenden gebrauchsfähigen Zustand zu erhalten, die also der laufenden "Unterhaltung" dienen, zählen nicht als Verbesserung oder Erneuerung. Kostenträger ist der Straßenbaulastträger, die Stadt Nürnberg, vertreten durch SÖR.

3.1 "Reine" Unterhaltsarbeiten

Wird an der Fahrbahn *ausschließlich* die Verschleißdecke aus Asphaltbeton (siehe Skizze 2) teilweise oder insgesamt durch eine gleichartige Deckschicht ersetzt, sind die dafür entstandenen Aufwendungen nicht umlagefähig. Auch der erforderliche Austausch eines bereits vorhandenen aber abgenutzten lärmindernden Fahrbahnbelags ("Flüsterasphalt") durch gleichartiges Material ist nicht beitragsfähig. Ähnliches gilt für den Austausch nur der *Leuchtmittel* bei der Straßenbeleuchtung. Auch das *punktueller* Auswechseln gebrochener oder lockerer Gehwegplatten führt zu keiner Beitragsfähigkeit.

Skizze 2

Fahrbahnbefestigung Bauklasse IV



Granitleistenstein D6 12/25-28
auf Beton C25/30XF1
Granitgroßpflasterrinne
einzeilig auf Beton C25/30XF1
Betonplatte C25/30XF1
Betonrücken C25/30XF1

3.0 cm Asphaltbeton AC B D N,
mit Bitumen 50/70

11 cm Asphalttragschicht: AC 32 T N,
einlagig, mit Bitumen 70/100

15 cm Schottertragschicht D/32

36-46 cm Frostschuttschicht (gebr. Korn) D/45

65-75 cm Gesamtstärke

Abtumpfung herstellen (Körnung 1/31)

Schichtverbund herstellen (C40BF1-S)
Dosierung gem. ZTV-Asphalt Tab. B

3.2 Nicht beitragsfähige Verbesserung bzw. Erneuerung (Unterhalt)

Die derzeitige Rechtsprechung des Bayer. Verwaltungsgerichtshofes zum Straßenausbau-beitragsrecht definiert Verbesserungs- und Erneuerungsmaßnahmen auch dann zu den Unterhaltsarbeiten gehörig, wenn sich diese nur auf einen geringfügigen Teil eines eigenständigen Straßenstücks (Erschließungsanlage) erstrecken. Als geringfügig stuft das Gericht dabei einen Bereich ein, der gewöhnlich weniger als 25% an der Gesamtanlage umfasst.

Wichtig dabei ist insbesondere die Tatsache, dass auch die unter Ziffer 1.2 sowie 2.1 aufgeführten grundsätzlich beitragsfähigen Baumaßnahmen immer dann aus der Beitragsfähigkeit herausfallen und nicht umlagefähige "Unterhaltsarbeiten" darstellen, wenn sie unterhalb dieses gerichtlichen Mindestbauumfangs bleiben.

Schlussbemerkung:

Wie bereits erwähnt, soll dieser Bericht dazu beitragen Baumaßnahmen an Erschließungsanlagen besser den beitragsrechtlich relevanten Kategorien *Verbesserung*, *Erneuerung* oder *Unterhalt* zuordnen zu können. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass hier aus Gründen der Übersichtlichkeit nur auf die wesentlichsten Fälle eingegangen werden konnte und es sich bei den dargestellten Beispielen um keine abschließende Aufzählung handelt.