

Die Abteilung Beiträge des **kommunal service jena** gibt Auskunft:

WAS IST EIN HINTERLIEGERGRUNDSTÜCK?

1. Einleitung

Kommunen in der Bundesrepublik haben grundsätzlich die Möglichkeit den ihnen durch Baumaßnahmen entstandenen Investitionsaufwand anteilig auf ihre Bürger zu übertragen. Die Berechtigung bzw. Verpflichtung der Kommunen diese Beiträge zu erheben, ergibt sich in Thüringen aus dem Kommunalabgabengesetz/ ThürKAG als Ausfluss des Grundsatzes der Einnahmehbeschaffung. Die Verteilung dieses Finanzaufwandes bestimmt sich nach der Vorteilmöglichkeit eines sie betreffenden Personenkreises. Dieser umfasst die direkt betroffenen an einer Ausbaustraße anliegenden Grundstückseigentümer, Erbbauberechtigten oder die Inhaber dinglicher Nutzungsrechte.

Bei natürlicher Betrachtungsweise sind jedoch auch gerade nicht direkt betroffene Anlieger in den Kreis der persönlich Betroffenen zu involvieren. Im Folgenden wird der zu erfassende Personenkreis daher näher bestimmt werden.

1. Grundstücksbegriff

Um beitragsrechtlich zur Erstattung der Kosten heran gezogen werden zu können, ist es primäre Voraussetzung über ein Grundstück angrenzend an eine zum Ausbau vorgesehene Straße zu verfügen.

Ein einheitlicher gesetzlicher Grundstücksbegriff existiert bisher nicht. Im grundbuchrechtlichen Sinne versteht sich hierbei jedoch ein abgegrenzter Teil der Erdoberfläche, der als solcher im Grundbuchblatt unter einer eigenen Nummer geführt wird und durchaus auch aus mehreren Flurstücken bestehen kann. Diesem formellen bürgerlich – rechtlichen Buchgrundstücksbegriff ist aus Gründen der Rechtssicherheit im Beitragsrecht zu folgen, da dieser bereits vielfach an Thüringer Verwaltungsgerichten bzw. höheren Instanzen in die Rechtsprechung eingebunden wurde.

2. Anliegergrundstücke

Beitragsrechtlich primär zu den Kosten heranzuziehen, sind sogenannte Anliegergrundstücke. Diese stellen die direkt an öffentlichen Straßen befindlichen Grundstücke dar. Entscheidend ist jedoch, ob diese auch eine grundstücksbezogene vorteilhafte Möglichkeit der Inanspruchnahme erlangen können. Aufgrund der räumlich engen Verbindung der Anliegergrundstücke mit der ausgebauten Straße kann die stärkere Inanspruchnahme daher unschwer angenommen werden. Dieser von § 7 ThürKAG geforderte besondere Vorteil ist bereits dann gegeben, wenn eine Relevanz in Bezug auf den Grundstückswert erzielt wird, denn durch den Ausbau von Straßen bzw. Schaffung von Gehwegen oder Beleuchtungsanlagen sind nicht zuletzt Steigerungen der Grundstückspreise zu erwarten, da sich nicht selten die Wohnqualität entscheidend verbessert. Anders als in anderen Bundesländern wie bspw. in Saarland und Brandenburg wird in Thüringen nicht auf einen wirtschaftlichen, sondern einen besonderen Vorteil abgestellt. Dass dieser jedoch durchaus auch wirtschaftlicher Natur sein kann, ist dahin zu stellen. Daher ist diese besondere Vorteilsverschaffung in Thüringen mithin weit auslegbar.

Auf eine tatsächliche Nutzenziehung kommt es jedoch nicht an. Die reine Möglichkeit einer Inanspruchnahme ist für die Beitragserhebung bereits genügend. Somit ist es nicht möglich bestimmte Anliegergrundstücke bei der Betrachtung des heranzuziehenden Personenkreises außer Acht zu lassen. Vielmehr entscheidend ist weiterhin die tatsächliche Bebauung sowie die beitragsrechtlich relevante mögliche Nutzung eines Grundstücks und die dadurch sich gegebenenfalls vergrößernde Vorteilsnahmemöglichkeit. Bei gewerblich genutzten Grundstücken steigert sich üblicherweise die Zahl des Personenkreises, der von der ausgebauten Straße bevorteilt ist. Mithin ist mit einer stärkeren Frequentierung der Straße durch Liefer- bzw. Kundenverkehr zu rechnen, die den Gewerbetreibenden wiederum in besonderem Maße bevorteilt.

Besondere Vorteile im Einzelnen ergeben sich weiterhin auch aus bautechnischen und tiefschichtigen Veränderungen des Straßenbelages z.B. durch Austausch von Pflastersteinen im Ersatz mit einer Asphaltbetonschicht und der dadurch gebotenen Lärminderung, die erstmalige Anlegung von Gehwegen oder Parkstreifen zur Verringerung von Unfallgefahren im Straßenverkehr sowie auch die Anlegung von Grünstreifen zur optischen Aufwertung und gleichzeitiger eindeutiger funktioneller Aufteilung von Straßenbestandteilen mit daraus resultierenden positiven Auswirkungen auf den Straßenverkehr. Somit wird ersichtlich, dass die besondere Vorteilsnahme vielzählige Veränderungsmaßnahmen erfasst, die, die Anlieger zur Beitragspflicht berufen, da sie hieraus direkte Vorteile (zumindest) ziehen könnten.

3. Hinterliegergrundstücke

Aber auch die nicht direkt anliegenden Grundstücke, sogenannte Hinterliegergrundstücke in zweiter und dritter Reihe, die von einer Anbaustraße durch ein Anliegergrundstück getrennt sind, können möglicherweise durch den Ausbau einer Straße bevorteilt sein. Insofern hierbei bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden, gelten dieselben oben genannten Gesichtspunkte wie für die Anlieger. Hier findet vor allem die sogenannte „Hinwegdenkentheorie“ Anwendung. Hierunter versteht man die ausschließliche Betrachtung der zum Ausbau geplanten Straße. Dass gegebenenfalls auch weitere Straßen einen Zugang zum Hinterlieger ermöglichen, muss hiernach unberücksichtigt bleiben, da diese weggedacht werden müssen, um objektiv beurteilen zu können, ob ein Grundstück eben *auch* durch diese Straße bevorteilt wird, *nicht* jedoch ob *ausschließlich* von dieser, denn dies nimmt keinerlei Einfluss auf die Beitragserhebung. Im Gegensatz zum Erschließungsbeitragsrecht kommt es generell auch nicht darauf an, ob ein Grundstück tatsächlich bebaubar oder gewerblich oder zumindest vergleichbar nutzbar ist, denn jegliche Nutzungsmöglichkeit rechtfertigt bereits eine Beitragseinbeziehung.

Bedeutend ist hierbei explizit das schutzwürdige Vertrauen aller übrigen Beitragspflichtigen an einer Beteiligung der gleichfalls bevorteilten Hinterlieger anhand des durch die tatsächlichen Gegebenheiten vermittelten Eindrucks.

3.1. Eigentümeridentität

Bei vorliegender Eigentümeridentität, d.h. Vorder- und Hinterliegergrundstück liegen im Eigentum einer Person bzw. mehreren Miteigentümern, wird die Vorteilsnahme an der Ausbaumaßnahme immer und grundsätzlich auch unabhängig von Zuwegungen angenommen, wenn eine einheitliche Nutzung vorliegt. Diese kann bereits durch eine grenzüberschreitende Bebauung gekennzeichnet sein. Als einheitliche Nutzung wäre bspw. eine Bebauung mit angrenzendem Erholungsbereich wie z.B. einem Garten oder eine Nutzung zu gewerblichen Zwecken zu werten. Bei Vorhandensein verschiedenartiger Gewerbe wiederum, d.h. unterschiedliche Nutzer mit verschiedenen gewerb-

lichen Einrichtungen muss jedoch bei der Einschätzung, ob eine einheitliche Nutzung vorliegt, beurteilt werden, ob das rückwärtige Grundstück tatsächlich auch eine Zugangsmöglichkeit genießt oder ob gegebenenfalls der Anlieger einen für sich abgegrenzten Bereich beansprucht und möglicherweise durch eine Überbauung seines Grundstücks eine Inanspruchnahmemöglichkeit des Hinterliegers ausschließt oder gar verbietet.

Doch auch bei keiner einheitlichen Nutzung zwischen diesen beiden Grundstücken wird bei Eigentümeridentität eine Nutzung der Ausbaustraße durch den Hinterlieger über das Anliegergrundstück ermöglicht, weil der Zugang aufgrund der vorhandenen begünstigenden rechtlichen Verhältnisse immer gewährleistet ist. Dabei ist irrelevant, ob überhaupt Bedarf seitens der Hinterlieger an einem Betreten bzw. einer Überquerung des Anliegergrundstücks besteht, denn nach § 7 Abs. 1 ThürKAG ist die reine Möglichkeit dieser Nutzung bereits beitragsheblich. Überdies ist es auch nicht erforderlich, dass der Eigentümer direkte Zuwegungen oder Treppen bei Hanggrundstücken zwischen den Grundstücken schafft, um eine tatsächliche Nutzung des Vorderliegergrundstücks durch die dahinter liegenden Anwohner zu gewährleisten. Einer missbräuchlichen Vergünstigung von Eigentümern langläufiger Grundstücke soll hierbei entgegen gewirkt werden, weil es regelmäßig in der Hand des Eigentümers liegt sein Grundstück im Rahmen der gebotenen Möglichkeiten zu nutzen. Lediglich objektiv betrachtet werden muss, ob es einem „vernünftigen“ Eigentümer wirtschaftlich auch zumutbar wäre Treppen oder Wege zwischen seinen Grundstücken anzulegen. Lediglich wenn dies zu verneinen wäre, könnte gegebenenfalls eine Nichtheranziehung der Hinterlieger erfolgen, da bei objektiver Betrachtung so keine reelle, ungehinderte Möglichkeit der Vorteilsnahme besteht. Selbiges gilt, insofern möglicherweise Hindernisse zwischen diesen wie z.B. Felswände, Böschungen und Gesteinsmassen, kleinere Wasserwege oder höhere Hänge bestünden und somit eine Beseitigung durch den Eigentümer als unverhältnismäßig erschiene. Dabei kann die Entfernung eines Niveau-unterschiedes bis mindestens 2 m in einer jeweiligen Einzelfallbetrachtung als durchaus noch zumutbar beurteilt werden (vgl. Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 35 Rn. 18, 1999). Auch in diesen Fällen blieben folglich die Hinterlieger bei der Beitragseinbeziehung unberücksichtigt.

Darüber hinaus ist es unerheblich, ob gegebenenfalls bereits andere öffentliche Zuwegungen oder Straßen existieren, die einen Zugang ermöglichen, da diese bei der Betrachtung „einfach weggedacht“ werden müssen, da solch ein privater Komplex unabhängig von anderen öffentlichen Einrichtungen bewertet werden muss und es belanglos ist, dass möglicherweise noch weitere anliegende Straßen eine Inanspruchnahme des eigenen Grundstücks gewährleisten.

Zudem ist es unbedeutend, ob bei der Verbesserung von z.B. Beleuchtungsanlagen die Hinterlieger von diesen einen unmittelbaren Vorteil durch die Beleuchtung des eigenen Gebäudes auch noch in der zweiten oder dritten Reihe ziehen können, denn durch das Anlegen von Gehwegen oder den Ausbau von Straßen werden die Hinterlieger letztlich auch nur mittelbar tangiert. Eine Differenzierung der Beitragspflichtigen nach der Nutzenintensität bei einem bloßen Ausbau von Lichanlagen sowie auch bei anderen Maßnahmen ist daher nicht möglich.

Für den Fall der Eigentümeridentität, bei der das hinterliegende Grundstück mit einem Erbbaurecht begünstigt ist, demnach der Eigentümer das rückwärtige Grundstück nicht nutzt, erfolgt dennoch unter Umständen die Einbeziehung in den bevorteilten Kreis, da eine Inanspruchnahmemöglichkeit hier möglicherweise gewährleistet bleibt. Jedoch tritt grundsätzlich bei der Heranziehung zu öffentlichen Abgaben der Erbbauberechtigte an die Stelle des Eigentümers, da er hierdurch befugt ist, das

Grundstück baulich zu nutzen. Dies ist auch verbindlich im § 11 Abs. 1 S. 2 der Jenaer Straßenausbaubeitragssatzung/ SBS' 94 geregelt. Daher muss hier im Einzelfall auf die tatsächlichen Gegebenheiten abgestellt werden.

Ob noch von Eigentümeridentität zu sprechen ist, wenn Vorderliegergrundstück als ledig-liches Miteigentum und Hinterliegergrundstück als alleiniges Eigentum einer betreffenden Person oder auch in umgekehrter Variante vorhanden ist, ist äußerst umstritten. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg vertritt diese Auffassung, wogegen das OVG Lüneburg in diesem Fall eine Eigentümerverschiedenheit vorliegen sieht. In Thüringen wird hierzu jedoch die letztere Meinung vertreten. Dennoch muss hier ein möglicher Missbrauch rechtlicher Gestaltungsmöglichkeiten nach § 42 Abgabenordnung/ AO ausgeschlossen werden. Insofern noch im Informationsverfahren nach § 13 ThürKAG, also mit Beginn der Kenntnisnahme, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein Straßenausbaubeitrag in einer bestimmten Höhe erhoben werden wird, eine Eigentumsübertragung z.B. auf ein Familienmitglied bzw. eine Grundstücksteilung erfolgt zum Zwecke den eigenen Beitragsanteil zu reduzieren, ist auf die rechtlichen Verhältnisse vor diesem Vorgang abzustellen, wenn kein wirtschaftlich sinnvoller oder sonst einleuchtender Grund vorliegt. Eine derartige Beweislast liegt in diesem Fall bei den Grundstückseigentümern. Diese vorherigen rechtlichen Verhältnisse in Form der Eigentümeridentität würden dann folglich dennoch den Beitragstatbestand auslösen.

3.2. Eigentümerverschiedenheit

Bei Eigentümerverschiedenheit, d.h. Vorder- und Hinterliegergrundstück liegen nicht im Eigentum ein und derselben Person oder Personengemeinschaft (z.B. Erbengemeinschaft), werden die Anforderungen zur Heranziehung zu Straßenausbaubeiträgen weitaus höher gesetzt. Hierbei ist entscheidend, welche tatsächlichen Zugangs- bzw. Zufahrtsmöglichkeiten bestehen.

Primär entscheidend sind die in der zweiten Abteilung des Grundbuchs eingetragenen Rechte und Lasten, wie z.B. Wege- oder Zufahrtsrechte als sogenannte Grunddienstbarkeiten, mit der sich der Anlieger verpflichtet Hinterliegern Zugang zu ihren Grundstücken, zu Lasten seines eigenen, zu verschaffen. Dabei ist es unerheblich, ob diese auch bereits öffentlich-rechtlich durch eine Eintragung in das Baulastenverzeichnis gemäß den §§ 80 ff. Baugesetzbuch/ BauGB gesichert sind, denn im Gegensatz zum Erschließungsbeitragsrecht, welches für eine Bebaubarkeit eine auch rechtlich gesicherte Erschließung erfordert, ist das Baulastenverzeichnis im Ausbaubeitragrecht unwesentlich. Maßgeblich sind jedoch existierende notariell beglaubigte Zusicherungen sowie vertragliche Regelungen, die trotz der Eigentümerverschiedenheit eine Inanspruchnahmefähigkeit gewähren. Insofern derartige verbindliche Gegebenheiten vorliegen, ist eine Heranziehung der Hinterlieger möglich.

Doch auch bei Nichtvorliegen dieser sind hinreichend verlässliche Überquerungsrechte bereits genügend. Insofern hierzu von den Beteiligten keine Angaben offenbart werden, sind durch Luftbildaufnahmen möglicherweise angelegte Wege zwischen den Grundstücken, über die ein Überschreiten realisierbar ist, unter Umständen dennoch ermittelbar. Durch Vorortbesichtigungen sind diese Vermutungen dann gegebenenfalls zu belegen, da den Hinterliegern auch in diesen Fällen ein beitragsrelevanter Vorteil an der Ausbaumaßnahme geboten wird und eine Verteilung der Lasten auf andere „Nutznießer“ ungerechtfertigt erschiene und zudem dem grundgesetzlich geschützten Gleichbehandlungsgrundsatz widerstreben würde.

Die Einräumung sogenannter Notwegrechte kann durchaus auch ein schutzwürdiges Vertrauen anderer Anlieger begründen. Dieses Recht kann nach § 917 Bürgerliches Gesetzbuch/ BGB von Hinterliegern, die über keine eigene Möglichkeit verfügen, eine öffentliche Straße oder einen Weg direkt zu erreichen, von den angrenzenden Anliegern verlangt und gegebenenfalls auch rechtlich durchgesetzt werden, um eine ordnungsgemäße Benutzbarkeit des Hinterliegergrundstücks zu sichern. Die dadurch resultierende Inanspruchnahmefähigkeit der Ausbaustraße würde demzufolge einen Beitragstatbestand auslösen. Entscheidend ist jedoch, ob diese Überquerungsrechte auch hinreichend, d.h. für einen nicht absehbaren Zeitraum gesichert sind.

Grundsätzlich kann man jedoch nicht generell davon ausgehen, dass insofern eine Zugangs- oder Zufahrtsmöglichkeit existiert, solche Grundstücke automatisch in den Kreis der Beitragspflichtigen involviert werden.

Ausnahmen bestehen in der Hinsicht, neben dem Vorliegen von Unland, also nichtkultivierbarer Fläche, auch für anderweitig nicht sinnvoll nutzbare Grundstücke, die z.B. aus lediglich Felsen oder Wasseradern bestehen. Im Allgemeinen kann man sagen, dass wenn der Ausbauvorteil derart gering ist, dass andere Anlieger selbst nicht mit einer Beteiligung dieses Hinterlegers rechnen würden, lediglich in diesem Falle ein Beitragsausschluss trotz Zugang ausnahmsweise gerechtfertigt ist. Außerdem muss der Zugang ungehindert möglich sein. Dies wird nach herrschender Meinung immer dann verneint, wenn der Verbindungsweg zwischen den Doppelgrundstücken weniger als 1 Meter breit ist.

2. Erhebung von Erschließungsbeiträgen

Erschließungsbeiträge werden nach Bundesrecht, in Gestalt des Baugesetzbuches/ BauGB, erhoben. Gemäß § 123 BauGB ist die Erschließung Aufgabe der Gemeinde, soweit sie nicht nach anderen gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen einem anderen obliegt. Hierbei ergibt sich eine Verpflichtung zur Beitragserhebung aus § 127 Abs. 1 BauGB. Der ermittelte beitragsfähige Erschließungsaufwand für eine Erschließungsanlage ist auf die durch die Anlage erschlossenen Grundstücke weitestgehend umzulegen.

Abzustellen ist auch hier wiederum auf eine mögliche zu erwartende Inanspruchnahme, gemessen an der Ausnutzbarkeit des betreffenden Grundstücks bspw. anhand von Kriterien des Bebauungsplanes wie z.B. bezüglich der zulässigen Vollgeschosszahl. Auch hier ist eine Einbeziehung von Hinterliegern denkbar, insofern diese mit dem Anliegergrundstück über die Erschließungsstraße erschlossen sind, also über einen Sondervorteil wie Bebaubarkeit des Grundstücks verfügen, denn es ist keinesfalls legitim einem Hinterlieger eine nennenswerte geringere Inanspruchnahme einer Erschließungsstraße zu unterstellen.

Im Erschließungsbeitragsrecht ist es erforderlich, dass eine Erschließung der heranzuziehenden Grundstücke durch diese Maßnahme in der Hinsicht erfolgt, dass diese, abhängig von den Festsetzungen über die Nutzungsart, baulich oder gewerblich genutzt werden können. Bei anliegenden Grundstücken ist dies in der Regel unzweifelhaft gegeben. Fraglich bleibt stets nur, ob dies dadurch auch gleichzeitig auf die Hinterlieger zutrifft.

1. Kriterien des Erschlossenseins von Hinterliegergrundstücken

Eine verkehrsmäßige Erschließung eines Hinterliegergrundstücks durch eine Anbaustraße erfolgt stets dann, wenn ein bebauungsrechtliches Erschlossensein vorliegt. Nach § 4 Abs. 1 ThürBO dürfen Gebäude nur errichtet werden, wenn das Grundstück eine befahrbare, öffentlich-rechtlich gesicherte Zufahrt zu einer befahrbaren öffentlichen Verkehrsfläche hat. Zumeist existieren für Grundstücke bereits Anbaustraßen. Um eine Mehrfacherschließung und demzufolge nochmalige Heranziehung zu Erschließungsbeiträgen zu vermeiden, ist es daher erforderlich auf die bebauungsrechtlichen Vorgaben der §§ 30 ff. BauGB abzustellen. Hiernach ist entscheidend, ob eine Anbaustraße den möglichen verkehrssichernden Pflichten gerecht wird, wie z.B. die Ermöglichung der Anleiterung von Feuerwehrkräften, die Zugangsverschaffung von Rettungsfahrzeugen oder öffentlichen Entsorgungsunternehmen durch die Erreichbarkeit über eine öffentliche Straße, welches auch von der Thüringer Bauordnung im § 5 Abs. 1 ausdrücklich verlangt wird.

Dabei ist die Größe der Straße nur insoweit beachtlich, dass es einem durchschnittlich großen Kraftfahrzeug ermöglicht wird das Grundstück zu erreichen. Ob gegebenenfalls auch Großfahrzeuge die Straße passieren können, ist für die bebauungsrechtliche Erschließung irrelevant. Maßgeblich bei im Bebauungsplan als Wohngebiet ausgewiesenen Grundstücken ist lediglich ein Heranfahrenkönnen an ein Grundstück und dessen Betretbarkeit über einen Gehweg, wobei bei Gewerbe- und Industriegebieten dagegen eine baurechtliche und somit auch beitragsrechtliche Erschließung auch ein Herauffahrenkönnen erfordern kann. Dies zeigt, dass in Abhängigkeit von der Nutzungsart eines Baugebietes im Sinne der Baunutzungsverordnung/ BauNVO verschiedene Kriterien an ein Erschlossensein gestellt werden, die eine Heranziehung von Beitragspflichtigen überhaupt erst rechtfertigt.

Weiterhin muss ein Grundstück auch bebaubar sein, um diesen Erschließungsvorteil schlechthin nutzen zu können. Insofern auf diesem Grundstück tatsächliche Hindernisse wie bspw. Felsen und Böschungen, die eine Zugänglichkeit oder Bebaubarkeit negativ beeinflussen können, bestehen, muss beurteilt werden, ob ein wiederum „vernünftiger“, also wirtschaftlich denkender Eigentümer, finanzielle Mittel aufbringen würde, um diese zu beseitigen, um durch die entsprechenden Maßnahmen Bauland zu schaffen, um dadurch möglicherweise wirtschaftliche Vorteile zu erringen. Insofern diese Aufwendungen also hinter der Wertsteigerung des Grundstücks, die sich dadurch ergibt, zurückbleiben, wäre die Zumutbarkeit gegeben.

Daher kann nicht darauf abgestellt werden, ob der Eigentümer diese dann auch tatsächlich ergreifen wird, denn andernfalls wäre es nicht ausschließbar, dass dieser die geeigneten Maßnahmen erst nach Ablauf der Erschließungsmaßnahmen ergreift um einer Beitragsheranziehung zu umgehen.

Eine solche Bebaubarkeit des Hinterliegergrundstücks muss daher über die neu zu erschließende Straße erfolgen, also dieser Anbaustraße zurechenbar sein. Ob auch hier ein schutzwürdiges Vertrauen der Anlieger besteht, dieses Hinterliegergrundstück würde gleichfalls zu den Kosten herangezogen werden, ist wiederum geprägt von den tatsächlichen Gegebenheiten wie eine einheitliche Nutzung oder vorhandene Zuwegungen, die dieses Vertrauen rechtfertigen.

Dies trifft auch im Erschließungsbeitragsrecht bei Eigentümeridentität grundsätzlich zu, da die Erfüllung dieser Gegebenheiten ausschließlich vom Willen des Eigentümers abhängig sind.

Dieses Vertrauen wird bei Eigentümersverschiedenheit im besonderen Maße erweckt, wenn durch die einheitliche Nutzung der Doppelgrundstücke Grenzsteine verdeckt werden und dadurch die Gesamtbetrachtung auf ein lediglich größeres Grundstück fällt. Besonders durch die Schaffung oder das Vorhandensein einer gemeinsamen Umfriedung oder grenzüberschreitenden Rasenanpflanzung oder gar Anlegung eines übergreifenden Fußweges wird der sichere Eindruck der übrigen Beitragspflichtigen verursacht, dass eine Umlage der Kosten nicht ausschließlich zu ihren Lasten erfolgen kann oder wird.

Denn nicht zuletzt bleibt bei Eigentümeridentität immer die Möglichkeit beide Grundstücke katastermäßig zu lediglich einem Grundstück verschmelzen zu lassen, denn nach § 890 BGB können mehrere Grundstücke dadurch zu einem vereinigt werden, indem der Eigentümer sie einfach als ein Grundstück in das Grundbuch eintragen lässt.

Die Einschätzung ein Notwegerecht könnte möglicherweise ein Hinterliegergrundstück erschließen, erscheint jedoch problematisch. Denn nach § 131 Abs. 1 BauGB dürfen zu den Kosten für die Erschließung ausschließlich diejenigen Grundstücke herangezogen werden, die dieses auch tatsächlich erschließen. Ob jedoch durch ein reines Notwegerecht eine tatsächliche Erschließung erfolgt, ist äußerst zweifelhaft. Denn anders als im Straßenausbaubeitragsrecht, welches die bloße Möglichkeit einer Inanspruchnahme erfordert, ist das Abstellen auf eine tatsächliche Erschließung hier eine sehr einschränkende Vorgabe.

Denkbar erschiene auch die Konstellation, dass ein vor dem Hinterlieger befindliches Grundstück, welches aufgrund seiner Maße als nicht selbstständig bebaubar zu qualifizieren ist, als tatsächliches Hindernis zur Erschließungsanlage wirkt, diese Straße aber dennoch gleichwohl den Hinterlieger erschließt, wenn es rechtliche Möglichkeiten gäbe, dieses Hindernis zu beseitigen.

Wäre hierzu jedoch eine Änderung des Bebauungsplanes nötig, würde nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts das rechtliche Hindernis als nicht ausräumbar zu werten sein. Grundsätzlich müssten hier wiederum die Eigentumsverhältnisse geprüft werden, denn bei Eigentümersverschiedenheit wäre die Beseitigung dieses rein rechtlichen Hindernisses des Fremdeigentums gegebenenfalls nur schwer möglich. Bei Eigentümeridentität bestehen dagegen mehrere Alternativen, wie z.B. Überbauung des Anliegergrundstücks mit bspw. einer Zufahrt zum Hinterlieger oder wie bereits erwähnt eine grundbuchrechtliche Verschmelzung des sonst ohnehin nicht nutzbaren Grundstücksstreifens.

Maßgebliches Kriterium für die geforderte gesicherte Erschließung eines Grundstücks ist die Dauerhaftigkeit dieser. Gemeint sind hierbei nicht absehbare, gegebenenfalls auflösende Bedingungen, für beschränkt vergebene Zugangsbaulasten. In einigen Fällen ist es unvermeidlich Wegerechte für für sonst möglicherweise 'gefangene' Hinterliegergrundstücke für einen befristeten Zeitraum, wie z.B. Straßenarbeiten, zu erteilen. Solche vorübergehenden Erschließungen über andere Straßen, die bspw. auf einer kurzzeitigen Eintragung ins Baulastenverzeichnis basieren, rechtfertigen noch keine Beitragseinbeziehung.

In Abhängigkeit von den Festsetzungen des Bebauungsplanes können auch sogenannte Stichstraßen (auch Sackgassen) als Erschließungsanlagen für rückwärtige Grundstücksflächen festgesetzt sein, wenn diese als rechtlich selbstständig zu klassifizieren wären und nicht lediglich als Anhängsel zu dieser Straße wirken. Insofern eine hinreichend konkrete Wahrscheinlichkeit besteht, dass die Grunddienstbarkeit in nächstmöglicher Zukunft entfallen könnte, wäre die Erschließungsbeitragsbescheidung daher nicht zulässig.

Sind diese eigentlichen Erschließungsstraßen im Zeitpunkt des Entstehens der sachlichen Beitragspflicht, d.h. bei Eingang der letzten sachlich richtigen Unternehmerrechnung, jedoch noch nicht fertig gestellt und eine reale Erschließung des eigenen Grundstücks nur über die vorübergehend durch die mit der Grunddienstbarkeit erreichbaren Hauptstraße zu gewährleisten, ist es dem Hinterlieger nicht zumutbar für diese Straße zu den Kosten herangezogen zu werden, da gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt eine Mehrfacherschließung erfolgen würde und darüber hinaus durch die beschränkte Baulast keine tatsächliche Erschließung erfolgt und somit auch eine Bebaubarkeit im Sinne des § 133 Abs. 1 BauGB nicht ermöglicht.

In dieser Hinsicht ist eine Erschließung demnach nur gesichert, wenn davon auszugehen ist, dass sie längerfristig zur Verfügung stehen wird. Für die Beurteilung der gesicherten Erschließung sind dann jedoch Eintragungen in das Baulastenverzeichnis erforderlich. Denn nach einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs ist der Vorderlieger verpflichtet diese Baulast zu übernehmen, wenn bereits eine Grunddienstbarkeit zur Sicherstellung der Bebaubarkeit grundbuchrechtlich vereinbart ist, denn die tatsächliche Bebaubarkeit des Grundstücks erfordert auch diese.

Wäre somit die Erschließung gesichert, unterliegen der oder die Hinterlieger folglich der Beitragspflicht.

Diese Dokumentation wurde im Rahmen von Belegarbeiten während der Ausbildung u.a. von folgenden Autorinnen und Autoren gestaltet: Falko Bauer, Sabine Hahn, Sylvia Kuska, Max Müller und Frank Trommler. Überarbeitung: Dipl.-Verw. (FH) Rainer W. Sauer

© 2003 - 2015 bei Stadt Jena / Kommunalservice Jena