



Allevo Kommunalberatung Löwensteiner Straße 80 74182 Obersulm

Gemeinde Zimmern ob Rottweil  
**Herr Martin Weiss**  
Rathausstraße 2  
78658 Zimmern o.R.

Löwensteiner Straße 80  
74182 Obersulm

[www.kommunalberatung.de](http://www.kommunalberatung.de)

Datum 15.07.2026

## Lindenstraße

Guten Tag Herr Weiss,

für die Erschließungsanlage Lindenstraße wurden bisher keine Erschließungsbeiträge erhoben. Es stellt sich die Frage, ob für die Straße noch Erschließungsbeiträge zu erheben sind.

Die vorliegende Stellungnahme stützt sich auf die derzeit verfügbaren Unterlagen. Es kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass früher weitere Unterlagen, beispielsweise Regelquerschnitte zu den Ortsbauplänen für die betroffenen Straßen, existiert haben. In Abstimmung mit der Gemeinde ist für die weitere rechtliche und tatsächliche Beurteilung jedoch davon auszugehen, dass die hier relevanten Unterlagen vollständig vorliegen.

Erschließungsbeiträge können nicht (mehr) erhoben werden

- bei Vorliegen einer "historischen" bzw. "vorhandenen" und damit beitragsfreien Erschließungsanlage (§ 49 Abs. 6 KAG);
- wenn die Erschließungsbeitragspflicht bereits entstanden und die Festsetzungsfrist inzwischen abgelaufen ist;
- wenn die absolute Ausschlussfrist abgelaufen ist (§ 20 Abs. 5 KAG).

Allevo Kommunalberatung GmbH  
AG Stuttgart HRB 103563  
Geschäftsführer:  
Stefan Kasteel  
Dirk Rehbein  
Frank Tigges  
Christian Rottländer

Volksbank Sulmtal  
IBAN DE42 6206 1991 0074 0440 01  
BIC GENODES1VOS

## 1. Historische Straße

Die Gemeinde Zimmern ob Rottweil liegt im (ehemals) württembergischen Landesteil. Unter einer historischen Straße ist im (ehemals) württembergischen Landesteil eine fertige Ortsstraße zu verstehen, deren Entwicklung bei Inkrafttreten der Neuen Allgemeinen Bauordnung am 01.01.1873 hinsichtlich ihres Ausbaus und Verkehrszustandes für den innerörtlichen Verkehr von Haus zu Haus und für den regelmäßigen Anbau im Wesentlichen abgeschlossen war.

Nachweise über den Ausbauzustand können in aller Regel nicht mehr erbracht werden. Es kommt hier auch nur darauf an, dass der Ausbauzustand ausreichend dafür war, dass die Straße ihre Funktion als Anbaustraße erfüllen konnte. Das Vorhandensein einer historischen Ortsstraße hängt daher maßgeblich von ihrer faktischen innerörtlichen Erschließungsfunktion ab, die durch den Baubestand repräsentiert wird, dem sie die erforderliche Erschließung vermittelt (vgl. VGH BW, Urt. v. 3.9.1987, 2 S 6/87).

Eine im beitragsrechtlichen Sinne historische Ortsstraße muss also vor dem 01.01.1873 eine innerörtliche Straße und die Bebauung entlang der Straße muss im Wesentlichen abgeschlossen gewesen sein.

Wie die Urvermessungskarte aus den Jahren 1812-1840 ([www.leo-bw.de](http://www.leo-bw.de)) zeigt, handelte es sich bei den Grundstücken im Bereich Lindenstraße um Ackerflächen. Alle Grundstücke lagen im Außenbereich. Laut Baulinienplan aus dem Jahr 1953 war zu diesem Zeitpunkt entlang der Straße noch keine Bebauung vorhanden. Es ist daher davon auszugehen, dass die Straße zum Stichtag 01.01.1873 noch keine innerörtliche Anbaustraße war.

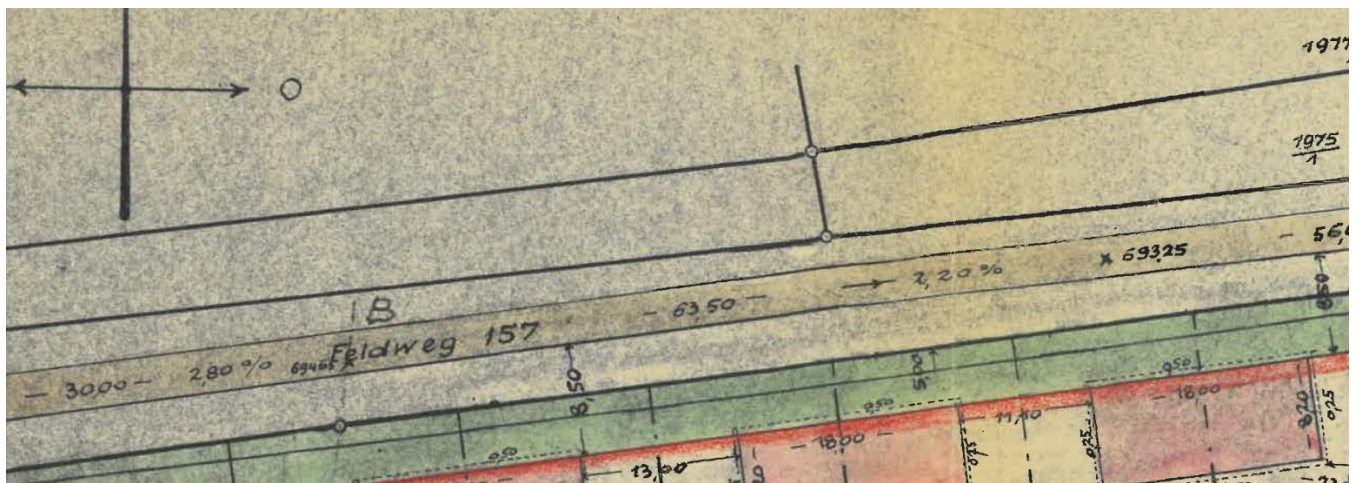
Daraus folgt, dass zum maßgeblichen Stichtag entlang der Lindenstraße keine Gebäude vorhanden waren. Somit ist die Lindenstraße **keine im erschließungsbeitragsrechtlichen Sinne historische Straße**.

## 2. Vorhandene Straße

Beitragsfrei sind auch solche Straßen, für die in der Zeit von 1873 bis zum Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes (BBauG/ jetzt BauGB) am 30.06.1961 **eine verbindliche planerische Festsetzung** in einem Ortsbauplan, Baulinienplan oder Bebauungsplan erfolgte und die Straße bis zu diesem Stichtag plangemäß in Länge und Breite hergestellt wurde.

Nach früherem württ. Recht war ein planabweichender Minderausbau oder ein planüberschreitender Mehrausbau nicht zulässig. Der Ausbau musste zudem auch den konkreten Ausbauvorstellungen der Gemeinde entsprechen. Bei Ortsbauplänen mit Regelquerschnitten, in denen die Verkehrsfläche in Fahrbahn und Gehweg untergliedert ist, stellt der Regelquerschnitt (RGS) das Bauprogramm dar. Eine Straße war grundsätzlich erst plangemäß hergestellt, wenn das im Querschnitt niedergelegte Ausbauprogramm verwirklicht war (VGH Urteil vom 5.3.1998 – 2 S 615/96).

Für die Lindenstraße bestand nach den uns vorliegenden Informationen vor 1961 keine verbindliche planerische Festsetzung. Im Baulinienplan aus dem Jahr 1953 ist die Straße als Feldweg 157 dargestellt.



Baulinienplan aus dem Jahr 1953 - Ausschnitt

Die Lindenstraße ist daher **keine vorhandene Straße**.

### 3. Entstehung der Beitragsschuld zwischen 1961 und heute

Im Erschließungsbeitragsrecht entsteht für eine Anbaustraße die Beitragsschuld nach den Bestimmungen der Herstellungsmerkmalsregelung der Erschließungsbeitragssatzung. D.h. die Anbaustraße muss sämtliche zu ihrer erstmaligen endgültigen Herstellung nach dem Bauprogramm vorgesehenen Teileinrichtungen aufweisen und die Teileinrichtungen müssen den Merkmalen der endgültigen Herstellung (§ 4 EBS) entsprechend hergestellt sein.

Weitere Voraussetzungen für das Entstehen der Beitragsschuld

- a) die Herstellung muss § 125 des Baugesetzbuches entsprechen und
- b) es muss sich um eine öffentliche Straße handeln.

### 3.1. Erfüllung des Bauprogramms

Als Bauprogramm für die Straße kann der Gemeinderatsbeschluss vom 20.05.1969 angesehen werden. Im Gemeinderat wurde der Ausbau der Lindenstraße diskutiert, wobei drei Varianten vorgestellt wurden: eine mit Profilaufholung und Verbesserung samt Aufbringen eines Belags ohne Gehweg (ohne Angabe der Fahrbahnbreite), eine mit einseitigem Gehweg und eine mit beidseitigem Gehweg. Alle drei Varianten wurden in den Beschluss aufgenommen. Da bis heute kein Gehweg vorhanden ist, kann davon ausgegangen werden, dass sich die Verwaltung für die erstgenannte Variante entschieden hat. Somit wurde die Straße verbessert, doch führte dieses Bauprogramm nicht zu einer endgültigen Herstellung.

#### B e s c h l u ß :

Die Lindenstraße wird im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten heuer ausgebaut. Dabei ist der großen Lösung mit zwei Gehwegen der Vorzug zu geben. Sollte dies finanziell nicht möglich sein, wird die kleinere Lösung (eventuell ohne Gehweg) vorgezogen.

Der Auftrag wird der Baufirma Stumpp, Balingen, zu den angegebenen Kosten voranschlägen erteilt.

Gemeinderatsbeschluss vom 20.05.1969

#### 3.1.1.1. Teileinrichtung Fahrbahn

Die Fahrbahn zeigt deutliche Schäden und ist sanierungsbedürftig. Außerdem ist keine Randabgrenzung östlich der Einmündung der Straße „Großer Grund“ vorhanden.

Einer Straße, die nach einer Seite hin keinerlei Befestigung und Begrenzung aufweist, sondern gleichsam ins angrenzende Gelände "ausläuft", fehlt es an einer Oberflächenbefestigung, da an der ohne jede Befestigung ausgeführten Straßenkante die Oberfläche bei auch nur geringer Belastung jederzeit wegzubrechen oder zudem von der anschließenden Vegetation überwuchert zu werden droht (vgl. VGH BW, Urteil v. 21.06.2017 - 2 S 1946/16; Urteil v. 25.04. 2024 - 2 S 1770/23).

Die Teileinrichtung Fahrbahn ist damit noch nicht endgültig hergestellt und stellt beitragsrechtlich ein Provisorium dar. Die Kosten ihrer erstmaligen endgültigen Herstellung sind beitragsfähig. Nicht

berücksichtigungsfähig sind lediglich die Kosten für den Rückbau und die Entsorgung des vorhandenen Provisoriums.

#### 3.1.1.2. Teileinrichtung Gehweg

Eine kurze Teilstrecke der Straße zwischen der Flözlinger Straße und der Straße Großer Grund verfügt über einen beidseitigen Gehweg.

Ein Gehweg ist für die endgültige Herstellung der Straße nicht zwingend erforderlich. Maßgeblich ist er nur dann, wenn er im Ausbauplan vorgesehen ist. Da für die Straße kein Bauprogramm vorliegt, das einen Gehweg verbindlich vorsieht (siehe oben), ist das Fehlen eines Gehwegs für die Beurteilung nicht relevant.

#### 3.1.1.3. Teileinrichtung Straßenentwässerung

Die Teileinrichtung Straßenentwässerung ist laut Einschätzung vom Ingenieurbüro Greiner Ingenieure GmbH nicht endgültig hergestellt. Das Oberflächenwasser wird nicht mittels Borde und Rinnen gefasst und in Richtung Ablaufschächte geleitet. Zudem sind nicht ausreichend Straßeneinläufe vorhanden. Dies spricht dafür, dass auch diese Teileinrichtung noch nicht endgültig hergestellt ist.

Die Kosten für die erstmalige endgültige Herstellung der Straßenentwässerung sind daher über den Erschließungsbeitrag refinanzierbar. Sofern der vorhandene Kanal beibehalten wird, sind die auf ihn entfallenden Altkosten zu berücksichtigen. Wird hingegen ein neuer Kanal verlegt, sind die hierfür entstehenden Kosten umlagefähig.

#### 3.1.1.4. Teileinrichtung Straßenbeleuchtung

Nach Einschätzung des Ingenieurbüros sind ausreichend Straßenlampen vorhanden. Diese wurden in Abständen von etwa 28 m bis 37 m versetzt angeordnet. Nach Auffassung des Ingenieurbüros ist diese Teileinrichtung damit betriebsfertig.

Beitragsrechtlich bedeutet dies, dass im Falle einer Erschließungsbeitragsabrechnung insoweit nur die Altkosten zu berücksichtigen sind. Sofern die Straßenbeleuchtung im Zuge der Baumaßnahme erneuert wird, können die hierfür entstehenden Neukosten nicht über den Erschließungsbeitrag umgelegt werden.

### **3.2. Rechtmäßigkeit der Herstellung**

Nach § 125 Abs. 1 BauGB setzt die Herstellung von Erschließungsanlagen grundsätzlich einen Bebauungsplan voraus. Liegt ein Bebauungsplan nicht vor, dürfen solche Anlagen gemäß § 125 Abs. 2 BauGB nur hergestellt werden, wenn sie den Anforderungen des § 1 Abs. 4 bis 7 BauGB entsprechen. Maßgeblich ist damit, ob für die betreffende Erschließungsanlage eine hinreichende planungsrechtliche Grundlage bestand bzw. ob die Anlage – bei fehlendem Bebauungsplan – den dort genannten städtebaulichen Anforderungen genüge.

Da für die Lindenstraße keine wirksamen planerischen Festsetzungen bestehen, ist für ihre erstmalige Herstellung eine sog. bebauungsplanersetzende Entscheidung des Gemeinderates erforderlich.

### **3.3. Öffentlichkeit der Erschließungsanlage**

Bei Straßen, für die eine verbindliche planerische Festsetzung vorliegt, greift die Widmungsfiktion nach § 5 Straßengesetz für Baden-Württemberg.

Für die Lindenstraße besteht keine derartige Festsetzung. Damit die Beitragsschuld für diese Straße entstehen kann, muss sie dem öffentlichen Verkehr gewidmet werden.

### **3.4. Teilstrecke der Lindenstraße zwischen der Flözlinger Straße und der Straße Großer Grund**

Die Teilstrecke zwischen der Flözlinger Straße und der Einmündung der Straße Großer Grund ist im Bebauungsplan „Steinhäuslebühl – Großer Grund - Lindenstraße“ überplant. Da der Bebauungsplan durch eine Gerichtsentscheidung als nichtig erklärt worden ist, geht die Gemeinde davon aus, dass auch für diesen Teilbereich keine planerischen Festsetzungen vorliegen.

Da die Teilstrecke bereits technisch hergestellt ist, stellt sich die Frage, ob die Beitragsschuld für diese Teilstrecke bereits zu einem früheren Zeitpunkt entstanden ist.

Dies ist aus folgenden Gründen nicht der Fall:

- Die Weiterführung der Straße war bereits im Zeitpunkt des Ausbaus dieser Teilstrecke vorhanden. Eine Erschließungsanlage muss insgesamt betrachtet werden, d. h. die Beitragsschuld

kann nur nach endgültiger Herstellung eines Straßenzuges entstehen.

- Eine Ausnahme von dieser Regel ist eine Abschnittsbildung. Konkret hätte die Beitragsschuld für die Teilstrecke entstehen können, wenn die Gemeinde einen Abschnitt an der Einmündung der Straße Großer Grund beschlossen hätte. Eine solche Entscheidung wurde nach der Aktenlage nicht getroffen.
- Dafür spricht auch die Tatsache, dass von den Grundstücken, die an diese Teilstrecke grenzen, keine Erschließungsbeiträge erhoben wurden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass diese Teilstrecke genauso wie die restliche Teilstrecke (östlich der Straße Großer Grund) beitragspflichtig ist.

#### **4. Zeitliche Obergrenze der Beitragserhebung**

Mit der KAG-Novelle vom Dezember 2020 wurde die Obergrenze der Beitragserhebung von 20 Jahren eingeführt. Diese knüpft an den Eintritt der Vorteilslage für die Straße an.

Nach aktueller Rechtsprechung kann von der Entstehung einer Vorteilslage ausgegangen werden, wenn ein Grundstück durch eine insgesamt betriebsfertige, d.h. technisch endgültig fertiggestellte Einrichtung erschlossen ist (vgl. VG Sigmaringen, Urteil v. 14.04.2015 – 4 K 3291/13). Für den Eintritt der Vorteilslage reicht es nicht aus, dass die Straße gebrauchsfertig ist und benutzt werden kann. Es kommt auf die endgültige Herstellung nach dem Bauprogramm und den Satzungsbestimmungen an (vgl. VGH Bayern, Beschluss v. 30.03.2016 – 6 ZB 15.2426).

Nach der Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (Urteil vom 19.09.2018, 2 S 1116/18) ist für den Eintritt der Vorteilslage maßgeblich, ob eine beitragsfähige Erschließungsanlage technisch entsprechend dem (Aus-)Bauprogramm der Gemeinde vollständig und endgültig hergestellt ist. Das maßgebliche (Aus-)Bauprogramm ergibt sich dabei regelmäßig aus den (veröffentlichten) Ausbauplänen und der (veröffentlichten) Merkmalsregelung der Erschließungsbeitragsatzung.

Diese Rechtsauffassung teilt auch das Bundesverwaltungsgericht Leipzig (Beschluss vom 06.09.2018, 9 C 5.17). Nach dem Beschluss vom 06.09.2018 entsteht im Erschließungsbeitragsrecht die Vorteilslage, wenn die Erschließungsanlage dem gemeindlichen Bauprogramm für

die flächenmäßigen und sonstigen Teileinrichtungen sowie dem technischen Ausbauprogramm entspricht (vgl. auch OVG Lüneburg, Urteil vom 30.09.2020, 9 LC 110/18).

Beurteilungsmaßstab hierfür ist die konkrete Planung der Gemeinde für die jeweilige Anlage. Entscheidend ist, ob diese sowohl im räumlichen Umfang als auch in der bautechnischen Ausführung nur provisorisch her- oder schon endgültig technisch fertiggestellt ist, d.h. dem gemeindlichen Bauprogramm für die flächenmäßigen und sonstigen Teileinrichtungen sowie dem technischen Ausbauprogramm vollständig entspricht (VGH Mannheim, Beschluss vom 09.03.2021, 2 S 3955/20).

Für die Lindenstraße ist die Ausschlussfrist nicht abgelaufen, da sie bislang nicht technisch endgültig hergestellt wurde.

## **5. Ergebnis**

Die Lindenstraße ist weder eine beitragsfreie noch eine endgültig hergestellte Straße. Nach der erstmaligen endgültigen Herstellung dieser Straße sind Erschließungsbeiträge zu erheben.