

20.11.2018

Antrag

**der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP**

Straßenausbaubeiträge bürgerfreundlich gestalten

I. Ausgangslage

Die Beteiligung von Anliegern an den Kosten der Herstellung, Anschaffung und Erweiterung sowie der Verbesserung, jedoch ohne die laufende Unterhaltung und Instandsetzung von im kommunalen Eigentum stehenden Straßen, Wegen und Plätzen wird intensiv diskutiert. Viele Bürger und Verbände treten in Kontakt mit der örtlichen Politik, aber auch Fraktionen und Abgeordnete im Landtag erhalten hierzu regelmäßig Zuschriften.

Diese Problemstellung ist nicht neu. Insbesondere in der Zeit von 2012 bis 2017 haben sich die in der 16. Legislaturperiode vertretenen Fraktionen mit einem Reformbedarf des KAG intensiv beschäftigt. Im Ergebnis scheiterte eine Reform allein an den damaligen regierungstragenden Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen.

Wir als NRW-Koalition nehmen die fortlaufenden Nachfragen und Anregungen aus der Bevölkerung sehr ernst. Sie sind ein wichtiger Anstoß, um sich grundlegend mit den landesseitigen Vorgaben im Kommunalabgabengesetz sowie mit der kommunalen Handhabung zu befassen. Hier ist eine umfassende Prüfung und faktenbasierte Abwägung der Interessen aller Bürgerinnen und Bürger, aber auch der Kommunen, erforderlich, um zu einer fairen und tragbaren Lösung zu finden.

Aus zahlreichen Presseberichten, Zuschriften und unserer kommunalen Praxis ist bekannt, dass gerade die Belastung von Privathaushalten mit sehr hohen Einmalzahlungen häufig zu Unverständnis und immer wieder auch zu finanziellen Schwierigkeiten führt. Die Sorgen der Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer nehmen wir daher in den Blick. Eine vollständige Kostenübernahme der Straßenausbaukosten im Sinne des § 8 KAG durch die Kommunen oder durch das Land, so wie zuletzt in Bayern eingeführt, würde bedeuten, dass alle Steuerzahler, unabhängig von ihrer Wohn- und Eigentumssituation, für diese zahlen müssten. Eine derartige Verlagerung der Kosten, die Grundstückseigentümer entlastet und alle Steuerzahler belastet, wie dies bei einer vollständigen Abschaffung der

Datum des Originals: 20.11.2018/Ausgegeben: 20.11.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Straßenausbaubeiträge der Fall wäre, würde zu neuen Ungerechtigkeiten in der Belastung führen.

II. Handlungsbedarf

Im Rahmen ihrer Selbstverwaltung ist den Kommunen der Unterhalt der kommunalen Straßen zugewiesen. Hierzu werden Beiträge erhoben, soweit nicht das Baugesetzbuch Anwendung findet. Diese Beiträge dienen dem Ersatz des Aufwands für bestimmte Straßenausbaumaßnahmen, und zwar für die Herstellung, Anschaffung und Erweiterung sowie die Verbesserung, jedoch ohne die laufende Unterhaltung und Instandsetzung. Die Einstufung eines getätigten Aufwands als beitragsfähig erfordert also die Feststellung, dass er für eine dieser beitragsfähigen Maßnahmen getätigt wurde. Die Merkmale überschneiden sich teilweise. Herstellung und Anschaffung bewirken, dass eine Straße neu geschaffen wird, wobei dies die Gemeinde im Falle der Herstellung selbst tut, während sie im Falle der Anschaffung eine bereits hergestellte Straße erwirbt. Bei diesen beiden Maßnahmen ist das Erschließungsbeitragsrecht vorrangig, wenn eine öffentliche zum Anbau bestimmte Straße erstmalig hergestellt (§ 128 Abs. 1 Nr. 2 BauGB) oder eine Straße als Erschließungsanlage übernommen (§ 128 Abs. 1 Nr. 3 BauGB) wird. Die Anschaffung betrifft im Ausbaubeitragsrecht daher – in der Praxis unbedeutend – nur die auch nach der Anschaffung nicht-öffentlichen oder nicht zum Anbau bestimmten Straßen. Hier ist aber die Abgrenzung zur nicht beitragsfähigen Unterhaltung und Instandsetzung zu beachten.

Keine Überforderung durch hohe Einmalbeiträge

Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer dürfen durch teilweise hohe Einmalbeiträge nicht überfordert werden. Aus vielen Zeitungsberichten, Zuschriften und Initiativen wird deutlich, dass in Einzelfällen hohe Summen von Anliegern eingefordert werden. Bei einer geringen Anliegerzahl oder einer geringen Bedeutung der Straße können die Kosten für den Einzelnen hoch sein. Besonders in ländlichen Räumen werden teils sehr lange Straßenabschnitte auf wenige Anlieger umgelegt.

Gerade viele Rentnerinnen und Rentner, die sich vor Jahren als junge Familie ein Häuschen mit Garten zur Altersabsicherung und für ihre Kinder erspart haben oder Familien mit Kindern, sind heute nicht in der Lage, kurzfristig größere Summen aufzubringen. Die Straßenausbaubeiträge für Bürgerinnen und Bürger müssen sich in einem angemessenen Rahmen bewegen und im Verhältnis zum tatsächlichen Sondervorteil durch die funktionstüchtige Straße stehen.

Gerechte und tragfähige Lösungen finden

Eine Reform muss einen Ausgleich schaffen, der unbillige Härten für Bürger beseitigt und gleichzeitig keine zusätzlichen Belastungen und Steuererhöhungen in den Kommunen nach sich zieht. Bereits heute wird der weit überwiegende Teil der Kosten für den Straßenausbau aus dem allgemeinen Haushalt aufgebracht und somit durch alle Steuerzahlerinnen und Steuerzahler geleistet.

Das derzeitige System bietet einen nachvollziehbaren Ansatz: Eine grundsätzliche Finanzierung von Straßen durch alle Bürgerinnen und Bürger und eine anteilige, gestaffelte Beteiligung an den Kosten durch die direkt Begünstigten, nämlich die Anliegenden. Um

ausgewogene Bedingungen zu gewährleisten, ist - neben der oben angesprochenen Zumutbarkeit - auch die Einstufung von Straßen und der Anteil für die Anlieger entscheidend.

Es gilt Lösungen zu finden, die entstehende Härten bei Anliegern abfedern - und die Zahlung eines anstehenden Straßenausbaubeitrags zu flexibilisieren und bürgerfreundlicher zu gestalten.

Gemeinsames Handeln in den Vordergrund rücken

Die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung oder Verbesserung einer Straße, eines Weges oder Platzes hat im Dialog zwischen der Kommune und den betroffenen Anliegern zu erfolgen. Dabei haben die Interessen und Bedürfnisse der Anliegenden genauso Berücksichtigung zu finden wie die Interessen der Allgemeinheit, die die entsprechenden Straßen ebenfalls nutzt, und der Kommune. Insbesondere die Aspekte Planbarkeit, Transparenz, Beteiligung am Entscheidungsprozess, Finanzierbarkeit und Erhalt der Straßensubstanz müssen zukünftig noch besser in Einklang gebracht werden. Von besonderer Bedeutung ist hier eine frühzeitige Information und Einbindung. Es ist wichtig, den Dialog zwischen der Kommunalpolitik, der örtlichen Planungsbehörde und den Bürgerinnen und Bürgern auf neue Füße zu stellen. Im direkten Austausch miteinander ist frühzeitig über die Planungen im Sinne des Ausbaustandards, die Kosten, die mögliche Beteiligung der Bürgerschaft, die Notwendigkeit bzw. den Nutzen informiert werden. Die Anwohnerinnen und Anwohner sollten alle Aspekte der Planung diskutieren und auf die konkrete Ausgestaltung Einfluss nehmen können. Am Ende des Beteiligungsprozesses muss Klarheit über die Höhe, die Verteilung und die Fälligkeit der Kosten bestehen.

Besonders umstritten ist oftmals die Frage, ob es sich um eine Herstellung, Anschaffung, Erweiterung oder Verbesserung einer Straße, eines Weges oder Platzes handelt oder um deren Instandhaltung oder Instandsetzung. Die Einrichtung von Fußgängerzonen, die Begrünung von Straßen zulasten von Parkbuchten und andere Projekte führen immer wieder zu intensiven Diskussionen. Auch hier sind bürgerfreundliche und nachvollziehbare Lösungen anzustreben, die das Interesse an einem lebenswerten Umfeld im Blick behalten.

Zu Recht stößt es bei vielen Bürgerinnen und Bürgern auf Unverständnis, wenn nach mehreren Jahrzehnten beispielsweise noch Beiträge für die erstmalige Erschließung nach dem BauGB oder die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung oder Verbesserung von Straßen, Wegen und Plätzen erhoben werden. Hier braucht es klare Regelungen, innerhalb derer die genannten Beiträge nach KAG geltend gemacht werden können.

III. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Das System der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen stellt grundsätzlich einen ausgewogenen Ausgleich zwischen dem Nutzen der Anliegerinnen und Anlieger und dem Nutzen der Allgemeinheit an einer Straße bzw. der Straßenausbaumaßnahme im Sinne des KAG dar.
- Die Gemeinde hat bei der Finanzmittelbeschaffung auf die wirtschaftlichen Kräfte ihrer Abgabepflichtigen Rücksicht zu nehmen. Anliegerinnen und Anlieger sollen durch Straßenausbaubeiträge nicht überfordert werden. Daher gilt es Lösungen zu finden, die

eine wirtschaftliche Überforderung für sog. Härtefälle ausschließt und darüber hinaus flexible Zahlungsmodelle ermöglicht.

- Über geplante Straßenausbaumaßnahmen im Sinne des § 8 Abs. 2 KAG NRW sind Anliegerinnen und Anlieger rechtzeitig im Vorfeld zu informieren. Dies bedeutet, dass die Maßnahmen im Dialog mit ihnen zu entwickeln sind. Hierbei muss den Bürgerinnen und Bürgern Transparenz über die Kosten der Einzelposten und die zu erwartende Fälligkeit auf Planungsstand gewährt werden, sodass die Bürgerinnen und Bürger unmittelbar über die konkrete Ausgestaltung mitdiskutieren können.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung, eine Modernisierung des § 8 KAG NRW insbesondere unter Berücksichtigung folgender Aspekte vorzubereiten:

1. Dafür Sorge zu tragen, dass verpflichtend eine zeitlich vorgelagerte Bürgerbeteiligung bei kommunalen Straßenausbauvorhaben in Orientierung an den Regelungen aus § 14 Absatz 2 GemHVO NRW durchgeführt wird.
2. Zu prüfen, ob im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung die Kommunen zukünftig selbst über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen nach dem KAG entscheiden können und eine Regelung für Härtefälle zum Zeitpunkt der Inanspruchnahme geschaffen werden kann.
3. Die Möglichkeit der Zahlungsmodalitäten zu vereinfachen, indem ein Rechtsanspruch auf Ratenzahlungen eingeführt wird.
4. Dafür Sorge zu tragen, dass der für Zwecke von Straßenausbaubeiträgen anzusetzende Zinssatz sich dynamisch am von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Basiszinssatz orientiert.
5. Die Förderungen des Landes für den kommunalen Straßenausbau nicht ausschließlich auf den kommunalen Anteil der Maßnahme zu beziehen, sondern Förderbeträge an der Gesamtsumme der Maßnahme auszurichten.

Bodo Löttgen
Matthias Kerkhoff
Daniel Sieveke
Bernhardt Hoppe-Biermeyer

und Fraktion

Christof Rasche
Henning Höne
Stephen Paul

und Fraktion