

Information zum Thema Straßenausbaubeiträge in Rheinland-Pfalz

Was sind Straßenausbaubeiträge?

Von den Gemeinden in Rheinland-Pfalz müssen Straßen nicht nur hergestellt, sondern auch unterhalten werden. Zur **Deckung der für die Unterhaltung anfallenden Kosten** können die Gemeinden auf Grundlage ihrer Satzung und nach den gesetzlichen Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes Straßenausbaubeiträge erheben. Dies gilt nicht für Kreis-, Landes- und Bundesstraßen. Wie und wie oft eine Gemeinde Straßenausbaubeiträge erhebt, liegt in ihrem eigenen Ermessen.

Von den Straßenausbaubeiträgen zu unterscheiden und zu trennen sind die **Erschließungsbeiträge**. Diese fallen nur dann an, wenn ein Grundstück durch die erstmalige Herstellung von Straßen und sonstigen Einrichtungen baulich nutzbar gemacht und damit erschlossen werden. Diese Regelungen sollen unverändert fortgelten.

In welcher Form werden Straßenausbaubeiträge bisher erhoben?

Zurzeit werden die Anlieger je nach Entscheidung der Gemeinde (Gemeinderat) entweder durch **Einmalbeiträge** oder durch **wiederkehrende Beiträge** an der Finanzierung des Straßenausbaus beteiligt. Dadurch gibt es im Land einen abrechnungstechnischen Flickenteppich. Die Entscheidung hierüber ist vielerorts zu einem ständigen Zankapfel in den Gemeinderäten und der Bürgerschaft geworden.

Welche Kosten entstehen für Anlieger und die Gemeinde bei Einmalbeiträgen?

- für den Ausbau einer einzelnen Verkehrslage, z.B. einer ganz bestimmten Straße
- die Höhe des vom Anlieger zu entrichtenden Beitrags richtet sich **nach der Einstufung seiner Straße** in eine bestimmte Wertigkeit; als Straße mit ...
 - ... geringem Durchgangs- aber ganz überwiegendem Anliegerverkehr (Anliegeranteil 75 %)
 - ... erhöhtem Durchgangsverkehr aber mit überwiegendem Anliegerverkehr (Anliegeranteil 60 %)
 - ... überwiegendem Durchgangsverkehr (Anliegeranteil 40 %)
 - ... ganz überwiegendem Durchgangs- aber wenig Anliegerverkehr (Anliegeranteil 30%)
- Einmalbeiträge fallen, wie das Wort bereits sagt, nur einmal an und können vier- oder fünfstellige Summen erreichen.

Der Gemeindeanteil liegt dann je nach Straßeneinstufung zwischen 25% und 70%.

Auf Antrag der Kommune kann der Gemeindeanteil (nicht der vom Bürger zu zahlende Anteil) für verkehrswichtige Straßen (z.B. bei einem Gemeindeanteil von 60% bis 70%) durch Zuschüsse des Landes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. auch aus dem I-Stock verringert werden.

Welche Kosten für Anlieger und die Gemeinde entstehen bei wiederkehrenden Beiträgen?

- werden von allen Anliegern einer Gemeinde (bzw. einer zu bildenden Straßenabrechnungseinheit) in gleicher Höhe gezahlt. Sie sind öfter zu bezahlen und fallen dementsprechend geringer aus.
- Da man davon ausgeht, dass alle Einwohner alle Straßen gleichermaßen nutzen, wird auf eine Einstufung in Wertigkeiten verzichtet.

Für den Ausbau einer jeden Straße beträgt der Gemeindeanteil in der Regel 30%. Alle Bürger, ob Anlieger oder nicht, zahlen 70%.

Grundstücke können für einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren nach der Erhebung von Erschließungs- oder einmaligen Straßenausbaubeiträgen von der Pflicht zur Zahlung wiederkehrender Beiträge befreit werden.

Welches Modell schlägt die CDU-Landtagsfraktion vor?

Bei **Entlastung der Bürger** von den Straßenausbaubeiträgen würde deren bisheriger Anteil aus dem Landeshaushalt aufgebracht. Der Anteil der Gemeinden würde sich nicht verändern.

Das heißt im Einzelnen:

1. Die Gemeinde behält wie bisher die Planungs- und Entscheidungshoheit über den Ausbau.
2. Es wird wie jetzt beim wiederkehrenden Beitrag von einem Gemeindeanteil von 30% ausgegangen.
3. Der bisher von den Bürgern aufzubringende Anteil von 70% wird durch Zuschüsse an die Gemeinde aus dem Landeshaushalt aufgebracht.
4. Die Beantragung der Zuschüsse erfolgt grundsätzlich nach demselben Verfahren wie bisher auch, wie z.B. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. I-Stock

Wie kann eine fehlerhafte Verwendung der Mittel unterbunden werden?

Unbegründet sind Befürchtungen, die Entlastung der Bürger durch den Wegfall der Straßenausbaubeiträge würde zu einer Antragsflut führen und dem Missbrauch Tür und Tor öffnen.

Folgende Kontrollmechanismen verhindern das:

1. Die **Gemeinde behält die Entscheidungshoheit**. Sie entscheidet wie bisher über Notwendigkeit, Zeitpunkt, Planung und Kosten des Ausbaus. Sie muss ihren 30%igen Anteil wie bisher selbst finanzieren.
2. Im Zuschussantragsverfahren ist wie bei Antragsverfahren üblich die **Notwendigkeit der Maßnahme nachzuweisen**.

3. Die **Festlegung von Standards und Förderobergrenzen** (wie z.B. bei Bewilligungen aus dem I-Stock üblich) verhindern unnötigen Luxus.
4. In der Regel kann eine Gemeinde für ein und dieselbe Straße nur einmal **innerhalb von 20 Jahren einen Zuschuss** beantragen. Das entspräche dem derzeit geltenden gesetzlichen Vertrauensschutz für Anlieger, die innerhalb von 20 Jahren nur einmal zu Straßenausbaubeiträgen herangezogen werden dürfen. Die CDU-Landtagsfraktion präferiert darüber hinaus die in der kommunalen Doppik festgeschriebene Nutzungsdauer einer Straße von **35 Jahren**.

Was bedeutet der Vorschlag für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger und die betroffenen Verwaltungen?

1. Die **Bürger werden entlastet**, da sie in Zukunft nicht mehr an der Unterhaltung der Straßen vor Ort beteiligt werden.
2. Der **Kostendruck auf Wohneigentum wird gemindert**. Das hilft insbesondere Familien mit Kindern und älteren, oft alleinstehenden Menschen mit niedrigem Einkommen. Zudem wird der Erwerb von (Alt-)Immobilien in den Ortskernen erleichtert, wenn die Unsicherheit über zukünftig zu zahlende Ausbaubeiträge wegfällt.
3. Der belastende ständige **Streit über Einmal- oder wiederkehrende Beiträge in den Gemeinderäten** und in der Bürgerschaft **fällt weg**.
4. Der **Streit zwischen Bürgern und Verwaltung** über die Höhe der Beiträge, ihre Berechtigung und die Art ihrer Berechnung **entfällt ebenfalls**. Dadurch verbessert sich das Verhältnis der Bürger zu „ihrer“ Verwaltung.
5. Der **Verwaltungsaufwand** für die Berechnung der Anliegerbeiträge und deren Begründung gegenüber den betroffenen Bürgern (z.B. in Anwohnerversammlungen oder Einzelgesprächen) **erübrigt sich**.
6. **Gerichtsverfahren** über Anliegerbeiträge, wie sie in der letzten Zeit von Bürgern in Beitragsangelegenheiten immer häufiger angestrengt werden, **sind nicht mehr notwendig**. Dadurch werden die Gerichte entlastet. Die mit den Prozessen verbundenen Kosten fallen weg. Dabei können die Gerichtskosten für eine Gemeinde nicht selten ein Vielfaches des streitig gestellten Anliegerbeitrags ausmachen.

Welche Belastungen kommen auf die Gemeinden und Bürger künftig zu?

Durch die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge dürfen den Städten und Gemeinden **keine weiteren finanziellen Belastungen** durch Einnahmeausfälle entstehen. Für die wegfallenden Einnahmen aus den bisher von den Anliegern zu zahlenden Straßenausbaubeiträgen muss es einen finanziellen Ausgleich aus dem Landeshaushalt geben.

Da keine verlässlichen Zahlen über das jährliche landesweite Aufkommen aus diesen Beiträgen vorliegen, ist man fürs erste auf Vergleichswerte angewiesen.

Der Bund der Steuerzahler Rheinland-Pfalz veranschlagt für Rheinland-Pfalz 50 Mio. Euro.

Ein entsprechender Gesetzentwurf der SPD Hessen zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge sieht für das Bundesland Hessen 60 Mio. Euro vor.

In Bayern, wo auf Initiative der Freien Wähler die Straßenausbaubeiträge bereits abgeschafft wurden, sind für den Freistaat Bayern 100 Mio. Euro veranschlagt worden.

Die CDU-Landtagsfraktion Rheinland-Pfalz schlägt vor, jährlich 75 Mio. Euro im Landeshaushalt zu veranschlagen. Dieser Vorschlag liegt damit zwischen den für Hessen und Bayern ermittelten Zahlen und spiegelt die Größe des gemeindlichen Straßennetzes im Vergleich zu den genannten Bundesländern wider.

Sollte sich wider Erwarten herausstellen, dass der tatsächliche Bedarf höher ist, wäre im laufenden Haushalt nachzusteuern.

Ausblick:

Bayern hat die Straßenausbaubeiträge bereits abgeschafft. Hamburg verzichtet auf die Erhebung, da die Verwaltungskosten höher sind, als die zu vereinnahmenden Beiträge. In vielen weiteren Bundesländern wird über die Beiträge diskutiert.

Die **Abschaffung** der Straßenausbaubeiträge wäre ein **mutiger Schritt nach vorne**, der zugleich die Verwaltung vor Ort, die Gerichte und die Bürgerinnen und Bürger entlastet.

Klar ist für uns aber auch, dass dies **nicht zu Lasten der ohnehin gebeutelten Kommunen** gehen darf. Zwingend mit der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge verbunden ist die Finanzierung der Anliegeranteile aus dem Landeshaushalt mit originären Landesmitteln. Eine Kompensation durch andere Mittel, wie z.B. aus dem kommunalen Finanzausgleich, wird von uns kategorisch abgelehnt.

Dafür werben wir in den anstehenden Haushaltsberatungen und den anschließenden parlamentarischen Debatten.