

## Positionspapier der GRÜNEN Landtagsfraktion zu Straßenausbaubeiträgen

Das Kommunalabgabengesetz des Landes NRW (KAG) regelt in § 8, dass Gemeinden und Gemeindeverbände Beiträge erheben können. „Bei den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen sollen Beiträge erhoben werden, soweit nicht das Baugesetzbuch anzuwenden ist“. Dieses „sollen“ ist in den allermeisten Fällen ein „muss“, so dass die Kommunen selber relativ wenig Gestaltungsspielraum besitzen.

Spätestens seit der vollständigen Abschaffung der Straßenausbaubeiträge in Bayern Anfang dieses Jahres ist die Debatte über die Sinnhaftigkeit bzw. Ungerechtigkeit dieser Beitragsregelung wieder in vollem Gange. Es ist unbestritten, dass die Art der Erhebung der Beiträge in Einzelfällen für Grundstückseigentümer\*innen zu unzumutbaren finanziellen Belastungen führen. Diese individuellen Belastungen sind der Anlass für die (in diesen Fällen auch berechtigte) Kritik an der Beitragsregelung. Die Intransparenz bei der Berechnung, aber auch die Unsicherheit, wann der Gebührenbescheid kommt, ist für die Menschen massiv belastend.

Daher gilt es zu prüfen, welche Möglichkeiten es für eine bürgerfreundliche Neuregelung gibt. Die bisher vorgelegten [Anträge](#) bzw. [Gesetzentwürfe](#) von CDU/ FDP einerseits und der SPD andererseits helfen hier jedoch nicht weiter, da sie das Kind mit dem Bade ausschütten.

Während die SPD den kompletten Verzicht auf die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen fordert und dafür den Kommunen Zuweisungen aus Landesmitteln als Kompensation zur Verfügung stellen möchte, wollen CDU und FDP die Frage, ob Beiträge erhoben werden oder nicht, zukünftig den Kommunen selbst überlassen. Beides ist aber bei näherer Betrachtung nicht zielführend, da in beiden Fällen ungeklärt ist, wie einerseits die Finanzierung für die Kommunen auskömmlich gesichert werden kann und andererseits notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur getätigt werden können. Laut Auskunft des zuständigen Kommunalministeriums lagen die Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen landesweit in den Jahren 2009 bis 2016 zwischen 112 Millionen und 127 Millionen Euro. In den neunziger Jahren lagen diese noch gut doppelt so hoch. Das zeigt, dass eine verlässliche und dauerhafte Festlegung der Kompensationsmittel ohne weiteres nicht möglich ist. Es besteht daher die Gefahr, dass die Kommunen zukünftig entweder vorhandenen Baubedarf nicht mehr erledigen oder zur Finanzierung zum Beispiel die Grundsteuer B anheben müssen.

Der Vorschlag von CDU und FDP ist sogar in mehrfacher Hinsicht gefährlich, verschiebt er doch die Verantwortung und somit den „schwarzen Peter“ komplett auf die Kommunen. Während finanzstarke Kommunen zukünftig den „leichten“ Weg beschreiten könnten und Straßenbaumaßnahmen ohne Heranziehung der Anwohner\*innen aus dem kommunalen Haushalt finanzieren können, werden finanzschwache Kommunen dies höchstwahrscheinlich nicht leisten können. Die Folge wäre entweder ein Beibehalten der bisherigen Lösung über Straßenausbaubeiträge, nur dass nun die Kommunen alleine dafür verantwortlich wären, oder eine zurückgehende Qualität der Infrastruktur. Beides würde den Unmut der Bürger\*innen nicht verringern, sondern vielmehr weiter erhöhen. Daher lehnen wir den Vorschlag der Regierungsfractionen ab.

Wir setzen uns für eine sorgfältige Prüfung der verschiedenen Lösungsansätze ein, um letztlich sowohl die notwendigen Investitionen in die kommunale Infrastruktur zu erhalten, die kommunalen Haushalte nicht zusätzlich zu belasten als auch unzumutbare finanzielle Belastungen der Eigentümer\*innen zu verhindern.

Folgende Fragen werden wir daher gutachterlich aufarbeiten lassen und damit klären, inwieweit eine faire und transparente Regelung aussehen kann:

- Wie kann eine auskömmliche Kompensation der kommunalen Einnahmen dauerhaft gesichert werden, wenn Straßenausbaubeiträge abgeschafft werden (Regelungen und Erfahrungen in anderen Bundesländern)?
- Gibt es in den anderen Ländern Regelungen zur Begrenzung des Beitrags auf Höchstsätze und wie sehen diese ggf. aus? Wäre eine solche Regelung in NRW möglich? Gibt es Vorgaben der Rechtsprechung zu Höchstgrenzen?
- Inwieweit und mit welchen fiskalischen Folgen wurde zwischen den verschiedenen Funktionen einer Straße unterschieden (beispielsweise Anliegerstraße, Anliegerstraße mit geringem Durchgangsverkehr, Nebenstraße mit Durchgangsverkehr, Hauptstraße mit hohem Anteil an Durchgangsverkehr)?
- Gibt es in anderen Bundesländern Kriterien für den Erlass von Beiträgen, z.B. für den Fall, dass die ansonsten abzurechnende Straße eine Sammelfunktion hat und Verbesserungen der Allgemeinheit dienen? Wie sehen diese aus?
- Gibt es in anderen Bundesländern Kriterien für den Erlass von Beiträgen für z.B. Fälle, in denen eine nach Baugesetzbuch erstmalig abgerechnete Straße mehr als 20 Jahre später deswegen verbreitert und mit einem Bürgersteig ausgestattet wird, weil ein dahinter liegendes neues Wohngebiet mit Kindergarten erschlossen werden soll?

Wir setzen uns dafür ein, dass folgende Optionen geprüft werden:

- ein kommunales Transparenzregister, in dem anstehende Straßenausbaumaßnahmen, die beitragsrelevant sind, frühzeitig angekündigt und erläutert werden.
- Frühzeitige Beteiligung der Anwohner\*innen vor Durchführung einer Maßnahme
- Höchstbeiträge für Straßenausbaubeiträge, die entweder absolut gesetzt werden oder sich an der Größe oder dem Wert des Grundstücks orientieren können.
- eindeutige Klassifizierung der Straßen: je höher der Gemeinnutzen, desto geringer die Anliegerbeiträge. Ferner dürfen beispielsweise Eckgrundstücke nicht mehrfach belastet werden.
- Stundungsregelungen, Ratenzahlungen, Zinsermäßigungen oder Erlass der Beiträge in Härtefällen.
- eine sozial verträgliche Gestaltung sowohl der Beitragsregelung als auch einer möglichen Kompensationsregelung bei Abschaffung der Beiträge.