

## **Bürger von Straßenausbaubeiträgen entlasten**

Mainz, 6. November 2018

Eine Presseinformation der  
CDU-Fraktion im  
Landtag Rheinland-Pfalz

V.i.s.d.P.:  
Leiter Pressestelle  
Olaf Quandt,

**CDU-Fraktion im Landtag  
Rheinland-Pfalz**

Kaiser-Friedrich-Straße 3  
55116 Mainz

Tel. 0 61 31 - 208 33 15  
Fax 0 61 31 - 208 43 15

[olaf.quandt@cdu.landtag.rlp.de](mailto:olaf.quandt@cdu.landtag.rlp.de)

**Tischvorlage zum Pressegespräch mit dem Vorsitzenden  
der CDU-Landtagsfraktion, Christian Baldauf, dem  
stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden, Dr. Adolf Weiland,  
und dem kommunalpolitischen Sprecher  
der CDU-Fraktion, Gordon Schnieder**

## **I. Straßenausbaubeiträge (Anliegerbeiträge)**

Straßenausbaubeiträge werden ausschließlich erhoben für Straßen, die in der Baulast der Kommune stehen (Gemeindestraßen). Also nicht für Kreisstraßen, Landesstraßen, Bundesstraßen.

Über den Ausbau entscheidet die Gemeinde im Rahmen ihrer Selbstverwaltungsgarantie.

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.

### **Einmalbeiträge**

werden nur von den Anliegern (Grundstückseigentümern) der auszubauenden Straße erhoben. Dabei richtet sich die Höhe des vom Anlieger zu entrichtenden Beitrags nach der Einstufung seiner Straße in eine bestimmte Wertigkeit als Straße mit

- a. geringem Durchgangs- aber ganz überwiegendem Anliegerverkehr (Anliegeranteil 75%),
- b. erhöhtem Durchgangsverkehr aber mit überwiegendem Anliegerverkehr (Anliegeranteil 60%),
- c. überwiegendem Durchgangsverkehr (Anliegeranteil 40%),
- d. ganz überwiegendem Durchgangsverkehr aber wenig Anliegerverkehr (Anliegeranteil 30%).

Der Gemeindeanteil liegt dann also 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.

### Wiederkehrende Beiträge

werden von allen Anliegern (Grundstückseigentümern) in einer Gemeinde (bzw. einer zu bildenden Straßenabrechnungseinheit) in gleicher Höhe gezahlt. 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 Grundstückseigentümer, ob Anlieger oder nicht, zahlen 70%.

## II. Finanzierung aus dem Landeshaushalt

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:

- a. Die Gemeinde behält wie bisher die Planungs- und Entscheidungshoheit über den Ausbau.
- b. Es wird wie jetzt beim wiederkehrenden Beitrag von einem Gemeindeanteil von 30% ausgegangen.
- c. Der bisher von den Bürgern aufzubringende Anteil von 70% wird durch Zuschüsse an die Gemeinde aus dem Landeshaushalt aufgebracht.
- d. Die Beantragung der Zuschüsse erfolgt nach demselben Verfahren wie bisher nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. I-Stock.

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:

- a. 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.
- b. Im Zuschussantragsverfahren ist wie bei Antragsverfahren üblich die Notwendigkeit der Maßnahme nachzuweisen.

- c. Die Festlegung von Standards und Förderobergrenzen (wie z.B. bei Bewilligungen aus dem I-Stock üblich) verhindern unnötigen Luxus.
- d. 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 bevorzugt darüber hinaus die im kommunalen Haushaltsrecht festgeschriebene Nutzungsdauer einer Straße von 35 Jahren.

### **III. Vorteile der Entlastung der Bürger**

Die Entlastung der Bürger von den Straßenausbaubeiträgen und deren Zahlung aus dem Landeshaushalt hat folgende Vorteile:

- a. Die Bürger werden entlastet.
- b. Der Kostendruck auf Wohneigentum wird gemindert. Das hilft insbesondere Familien mit Kindern und älteren, oft alleinstehenden Menschen mit niedrigen Renten. Zudem wird der Erwerb von (Alt)Immobilien in den Ortskernen erleichtert, wenn die Unsicherheit über zukünftig zu zahlende Ausbaubeiträge wegfällt.
- c. Der belastende ständige Streit über Einmal- oder wiederkehrende Beiträge in den Gemeinderäten und in der Bürgerschaft fällt weg.
- d. 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.
- e. Der Verwaltungsaufwand für die Berechnung der Anliegerbeiträge und deren Begründung gegenüber den betroffenen Bürgern (z.B. in Anwohnerversammlungen oder Einzelgesprächen) erübrigt sich.
- f. 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 gestellt Anliegerbeitrags ausmachen.

#### **IV. Kosten und Kompensation**

**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 Anliegerbeiträgen vorliegen, ist man fürs erste auf Vergleichswerte angewiesen.

Der **Bund der Steuerzahler Rheinland-Pfalz** veranschlagt für Rheinland-Pfalz 50 Mio. Euro.<sup>1</sup>

Ein entsprechender Gesetzentwurf der **SPD Hessen** zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge sieht für das Bundesland Hessen 60 Mio. Euro vor.<sup>2</sup>

In **Bayern**, wo auf Initiative der Freien Wähler die Straßenausbaubeiträge bereits abgeschafft wurden, sind für den Freistaat Bayern 100 Mio. Euro veranschlagt worden.<sup>3</sup>

**Die CDU-Landtagsfraktion Rheinland-Pfalz schlägt für das Bundesland Rheinland-Pfalz vor, jährlich 75 Mio. Euro im Landeshaushalt zu veranschlagen.** Unser 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 sein, wäre im laufenden Haushalt nachzusteuern.

Auf Ihrem Landesparteitag am 27. Oktober 2018 ist nun auch die FDP Rheinland-Pfalz unserem Vorschlag gefolgt und hat sich für die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ausgesprochen.

---

<sup>1</sup> Pressemitteilung BdSt Rheinland-Pfalz vom 25.10.2018 „Front gegen Straßenausbaubeiträge wächst“

<sup>2</sup> Gesetzentwurf für ein Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenbaubeiträgen und zur Stärkung der Investitionsfähigkeit der Kommunen, Drs. 19/6748, Hessischer Landtag, 04.09.2018

<sup>3</sup> Gesetzentwurf zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes, Drs. 17/21586, Bayerischer Landtag, 11.04.2018