



**Haus & Grund**<sup>®</sup>  
Eigentum. Schutz. Gemeinschaft.  
Rheinland-Pfalz

Haus & Grund Rheinland-Pfalz e.V. • Diether-v.-Isenburg-Str.9-11 • 55116 Mainz

Innenausschuss des Landtags  
Rheinland-Pfalz  
Platz der Mainzer Republik 1  
55116 Mainz

**Haus & Grund Rheinland-Pfalz**

Landesverband der Haus-, Wohnungs- und  
Grundeigentümer von Rheinland-Pfalz e.V.

**Nur per Mail:**  
geschaeftsstelle@landtag.rlp.de

Ihr Zeichen  
Ihre Nachricht vom  
Unser Zeichen  
Datum 11.06.2019

**Landesgesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes und des Landes-  
finanzausgleichsgesetzes (Straßenausbaubeitragsabschaffungsgesetz)  
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU  
- Drucksache 17/8673 -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit bedanken wir uns für die Einladung zur Teilnahme an der Anhörung in der Sitzung  
des Innenausschusses am 19. Juni 2019 um 14.00 Uhr.

Für den Landesverband Haus & Grund Rheinland-Pfalz e.V. wird der

**Vorsitzende, Herr Manfred Leyendecker, als Experte an der Anhörung teilnehmen.**

Gerne nehmen wir vorab zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der CDU wie folgt Stellung:

**Vorbemerkung:**

Haus & Grund ist die unabhängige Interessenvertretung des privaten Immobilieneigentums  
in der Gemeinde, im Land und im Bund. Der Landesverband der Haus-, Wohnungs- und  
Grundeigentümer von Rheinland-Pfalz e.V. – kurz: Haus & Grund Rheinland-Pfalz e.V. – ist  
die unabhängige Interessenvertretung der privaten Eigentümer im Lande. **Ihm gehören 37  
Haus & Grund Ortsvereine mit nahezu 43.000 Einzelmitgliedern an.** Haus & Grund  
Rheinland-Pfalz ist damit der mit Abstand größte Vertreter der privaten Haus-, Wohnungs-  
und Grundeigentümer in Rheinland-Pfalz.

Die Ergebnisse des Zensus 2011 zeigen daher die Bedeutung des privaten Eigentums. Da-  
nach gibt es in Rheinland-Pfalz 1.899.715 Wohnungen, von denen sich 83% in Gebäuden  
mit maximal sechs Wohnungen befinden. Betrachtet man die Anzahl der einzelnen Wohnun-  
gen in privater Hand ergibt sich für Rheinland-Pfalz eine beeindruckende Quote von 91,9%  
der Wohnungen.

Mitglied des Zentralverbandes der Deutschen Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer e.V.

**Telefon** 06131-619720  
**Telefax** 06131-619868  
**Anschrift** Diether-von-Isenburg-Str.9-11  
55116 Mainz  
**Mail** info@hausundgrund-rlp.de  
**Internet** www.hausundgrund-rlp.de

Diese Erkenntnisse decken sich mit dem Ergebnissen einer im Jahr 2013 durchgeführten Mitgliederbefragung von Haus & Grund Rheinland-Pfalz. Im Einzelnen besitzen die Haus & Grund-Mitglieder folgende Wohneinheiten:

1-3 Wohneinheiten	49,66%
4-6 Wohneinheiten	24,23%
7-10 Wohneinheiten	13,19%
Über 10 Wohneinheiten	12,92%

Im Ergebnis zeigt dies die enorme Bedeutung der privaten Immobilieneigentümer und damit der Haus & Grund-Mitglieder für den Wohnungsmarkt. Die Verbandsmitglieder tragen durch ihr „bodenständiges“ Verhalten bei Investitionen in Neubau und Bestand sowie bei der Vermietung von Wohnraum essentiell zu einem funktionierenden Wohnungsmarkt in Rheinland-Pfalz bei. Jegliche neue gesetzliche Regelung muss unseres Erachtens daher auch stets berücksichtigen, welche Auswirkungen diese auf das Investitions- und Vermietungsverhalten der privaten Immobilieneigentümer hat. Die gegenwärtige Diskussion über den Umgang mit dem Thema Straßenausbaubeiträge ist für die Haus & Grund-Mitglieder daher von grundlegender Bedeutung.

### **Anmerkungen im Einzelnen:**

#### **Aktuelle Ausgangssituation zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen**

Die Straßenbeitragspflicht ist unseres Erachtens zurecht bundesweit in erhebliche Kritik geraten. Dabei ist der stets angeführte Sondervorteil der Straßenanlieger häufig nicht real messbar und dabei keineswegs gewährleistet, dass mit dem Ausbau einer Straße stets eine Erhöhung des Bodenwertes verbunden ist. Vielmehr besteht durch den großzügigen Ausbau mancher Straße stattdessen die Beeinträchtigung durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen.

Die derzeitige Rechtslage in Rheinland-Pfalz, wonach zwar laut KAG zunächst keine Erhebungspflicht aber die Erhebungsmöglichkeit nach vorgeschriebenen Grundsätzen besteht, führt in der Praxis zu einer Situation, dass finanzstärkere Kommunen theoretisch auf die Beiträge verzichten könnten, finanzschwache - insbesondere im ländlichen Bereich - dazu aber nicht in der Lage sind und somit die Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer weiter belastet werden. Insbesondere im ländlichen Raum führt dies vermehrt zu hohen Belastungen einzelner Eigentümer.

Daher sollten die kreisfreien Städte und kreisangehörigen Städte und Gemeinden aus originären Landesmitteln Sonderzuweisungen für den Wegfall der Straßenausbaubeiträge und zur Stärkung ihrer Investitionen erhalten. Angesichts der extrem guten und nachhaltigen Entwicklung der Steuereinnahmen wäre dadurch die verfassungsmäßige Schuldenbremse auch nicht gefährdet.

Grundlage für die Erhebung von einmaligen Beiträgen für Verkehrsanlagen (Straßenausbaubeiträge) sind § 10 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Rheinland-Pfalz (KAG) in der Fassung des 2. Landesgesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes vom 12.12.2006 und die jeweilige kommunale Satzung über die Erhebung einmaliger bzw. wiederkehrender Beiträge für Öffentliche Verkehrsanlagen (Ausbaubeitragssatzung).

Nach § 10 Abs. 1 KAG können die Gemeinden für die Herstellung und den Ausbau öffentlicher Straßen, Wege und Plätze sowie selbständiger Parkflächen und Grünanlagen (Verkehrsanlagen) einmalige Beiträge erheben, soweit diese innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile, im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes oder in Gebieten liegen, für die die Gemeinde beschlossen hat, einen Bebauungsplan aufzustellen.

## Faktische Pflicht der Kommunen zur Beitragserhebung

Ob die Gemeinden einmalige oder wiederkehrende Beiträge erheben, steht in ihrem freien Ermessen. Das geltende Recht gestattet es den Gemeinden, dem Wortlaut nach zwar auf Straßenausbaubeiträge ganz oder teilweise zu verzichten. Dies ergibt sich aus den Kann-Regelungen der §§ 7 Abs. 2 Satz 1; 10 Abs. 1 Satz 1 und 10a Abs. 1 Satz 1 KAG.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 29. Mai 2019, BVerwG 10 C 1.18, nun entschieden, dass Städte und Gemeinden von der Kommunalaufsicht dazu verpflichtet werden dürfen, Straßenausbaubeiträge zu erheben. Dies sei mit dem Recht auf kommunale Selbstverwaltung nach Art. 28 Abs. 2 GG vereinbar. Geklagt hatte die Gemeinde Schlitz in Hessen.

Für Rheinland-Pfalz gilt derzeit, dass die Gemeinden trotz des Gesetzwortlautes im KAG faktisch verpflichtet sind, Beiträge zu erheben:

Die Formulierung des Gesetzes (Abs.1 Satz 1 „Die Gemeinde **können...** Beiträge erheben“) darf nicht zu dem Trugschluss verleiten, der Gemeinderat als kommunalverfassungsmäßig berufenes Organ habe ein freies Ermessen, **ob und ggf. in welcher Höhe** die Gemeinden von einer Beitragserhebungsverpflichtung Gebrauch machen, denn nach § 94 Abs.2 GemO hat die Gemeinde die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Einnahmen

1. soweit vertretbar und geboten aus Entgelten für ihre Leistungen
2. im Übrigen aus Steuern

zu beschaffen, soweit die sonstigen Einnahmen nicht ausreichen.

Zu den Entgelten nach Nr. 1 zählen auch Beiträge. Unter Beiträgen versteht man Geldleistungen, die dem Einzelnen im Hinblick auf eine besondere Gegenleistung des Beitragsberechtigten auferlegt werden, nämlich dafür, dass ihm die Möglichkeit der Benutzung besonderer Einrichtungen oder der Ausnutzung besonderer Vorteile zur Verfügung gestellt wird. Voraussetzung ist die bloße Nutzungsmöglichkeit; unerheblich ist ob der Beitragspflichtige von ihr Gebrauch macht.

Es handelt sich bei § 94 Abs. 2 GemO nicht nur um eine finanzpolitische Programmbestimmung, sondern um **verbindliches Haushaltsrecht**, das das **Abgabenrecht überlagert**. Nur durch die grundsätzliche Verpflichtung zur Inanspruchnahme der gesetzlichen Möglichkeiten des Abgabenrechts kann dem Subsidiaritätsprinzip des § 94 Abs. 2 GemO Rechnung getragen werden.

Dies (haushaltsrechtliche) Ausgangssituation führt zu der absurden Situation, dass Kommunen mit guter Finanzlage (Beispiel: Grafschaft) weiterhin Straßenausbaubeiträge erheben (müssen), obwohl vor Ort die Bereitschaft besteht, darauf zu verzichten. Stattdessen werden Mehreinnahmen erzielt, die wiederum zu überflüssigen anderweitigen Ausgaben verleiten.

## Wiederkehrende Beiträge sind keine Lösung des Problems

Insbesondere die Einführung von wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen ist in den Kommunen mit erheblichen Rechtsunsicherheiten verbunden und führt deshalb zu keiner Beseitigung der Grundproblematik. Den Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen stehen teilweise erhebliche Personal- und Sachkosten, etwa für die Beauftragung von Ingenieurbüros oder im Zusammenhang mit einer in den letzten Jahren stark gestiegenen Zahl von Rechtsbehelfsverfahren, gegenüber.

Wiederkehrende Beiträge kennen die Länder Rheinland- Pfalz, Saarland, Hessen, Niedersachsen, Thüringen, Schleswig- Holstein sowie Sachsen- Anhalt.

Das Gebiet, in dem die wiederkehrenden Beiträge erhoben werden, ist wesentlich größer als beim einmaligen Beitrag (§10a Abs.1 KAG). Die Beiträge werden über Jahre gestreckt und sind deshalb nicht so hoch. Allerdings ist diese Form der Beiträge komplizierter, bürokratischer und damit streitträchtiger. Eigentümer wüssten oftmals gar nicht, wofür sie diesen Beitrag zahlen sollen, weil die erneuerte Straße in einem anderen Teil der Gemeinde liegt. Mit dieser Begründung hat das Verwaltungsgericht Schleswig im Januar 2019 eine Satzung der Gemeinde Oersdorf (Kreis Segeberg) gekippt.

Nach den Grundsätzen des BVerfG, Beschluss vom 25.06.2014 bedarf es eines wiederkehrenden Vorteils. Im Hinblick auf den Gemeindeanteil (§10a Abs.3 KAG) ist der Anlieger- und Durchgangsverkehr zu gewichten (OVG Koblenz vom 09.09.2015 – 6 A 10447/15). In der Praxis ein oftmals unmögliches Unterfangen. Der gesamte von den Anliegergrundstücken ausgehende bzw. dorthin führende Verkehr innerhalb der Einrichtung ist als Anliegerverkehr zu werten. Durchgangsverkehr hingegen ist der durch die einheitliche Einrichtung verlaufende Verkehr. Wie ist die bestandskräftige Abgrenzung zu finden?

### **Unverhältnismäßige finanzielle Belastungen betroffener Bürger**

Die Erhebung von Beiträgen für die Erneuerung und Sanierung von Straßen stellt viele Beitragspflichtige angesichts der hohen Beitragsforderungen vor erhebliche finanzielle Probleme. Dies trifft junge Familien, die beim erstmaligen Erwerb eines Familieneigenheims oft nur ein enges Budget zur Verfügung haben, genauso wie Rentner, die durch die hohen (im Einzelfall bis zu sechsstelligen) Belastungen) vor dem Verlust der Existenz stehen und gezwungen wären, die Immobilie zu veräußern. Dieser Eindruck wird durch vielfältige Rückmeldungen auf den Kreisen der Haus & Grund-Mitglieder bestätigt.

Eine Finanzierung der zu zahlenden Straßenausbaubeiträge ist hier (vor allem für ältere Immobilieneigentümer) in der Regel nicht möglich. Auch die Möglichkeiten von Stundung und Ratenzahlungen können die generelle Problematik der starken finanziellen Belastung von Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern nicht beseitigen. Die viel propagierte Eigentumbildung bei jungen Familien, gerade auch im Hinblick auf die Altersvorsorge, bleibt vollends auf der Strecke.

Im Übrigen verfolgen die Eigentümer eine staatstragende Einstellung. Denn sie sorgen eigenverantwortlich für ihren Lebensunterhalt und fallen der Staatskasse nicht zur Last. Sie durch übermäßige Belastungen an diesem positiven Gebaren zu hindern, ist absolut wider- und unsinnig.

Die Behauptung von Prof. Dr. Driehaus (Ziffer II.5. seiner Stellungnahme), dass nur in seltenen Ausnahmefällen ein Straßenausbaubeitrag die Größenordnung eines mittleren fünfstelligen Betrags oder gar mehr erreicht, geht an der Realität in Rheinland-Pfalz völlig vorbei. Gleiches gilt für die unsubstantiierte pauschale Behauptung, dass Eigentümer kleinerer, einzig mit einem Eigenheim bebauter Grundstücke nicht betroffen sein können, sondern dass es nur um „eher wohlhabende“ Eigentümer von großflächigen, intensiv z.B. gewerblich genutzten Grundstücken, gehe. Solche offenbar ideologisch geprägten Behauptungen sind einer sachgerechten Erörterung der Thematik in keiner Weise dienlich.

Die Belastung des einmaligen Beitrags zeigt sich auch darin, dass der Betrag innerhalb eines Monats zur Zahlung fällig ist. Wer nicht rechtzeitig zahlt, riskiert Säumniszuschläge, die pro angefangenem Monat 1 Prozent betragen (im Jahr also 12 Prozent).

Der Widerspruch hat keine aufschiebende Wirkung (§ 80 VwGO).

Stundungen und Ratenzahlungen führen kaum weiter, weil sie mit 3 Prozent über dem Basisatz zu verzinsen sind und damit die Belastung erhöhen. Ein Erlass aus Billigkeitsgründen (§223 Abgabenordnung) scheidet grundsätzlich aus.

Diese Rahmenbedingungen setzen die erhebenden Kommunen zunehmend unter Druck. Hinzu kommt, dass die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen rechtlich schwierig und darüber hinaus nicht immer wirtschaftlich ist.

Auch aus miet- und steuerrechtlicher Sicht bestehen keine adäquaten Entlastungen für die betroffenen Bürger:

Die wiederkehrenden Beiträge können nach derzeit h.M. mietrechtlich nicht als Betriebskosten geltend gemacht werden. Die einmaligen Beiträge können zudem nicht zur Berechnungsgrundlage einer Modernisierungsmieterhöhung nach § 559 BGB gemacht werden.

Die Vermieter können die Straßenausbaubeiträge zwar nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 und § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 2 EStG bei den Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung als Werbungskosten geltend machen.

Grundstückseigentümer ohne Mieteinkünfte können die Straßenausbaubeiträge aber steuerlich weder als Werbungskosten zur Anrechnung bringen, noch können sie sie als außergewöhnliche Belastungen nach § 33 EStG berücksichtigen.

Ob und in welchem Umfang Straßenausbaubeiträge als Handwerkerleistungen in einem Haushalt (räumlich-funktionaler Zusammenhang) gemäß § 35a Abs. 4 Satz 1 i.V.m. § 35a Abs. 3 Satz 1 EStG zu berücksichtigen sind, wird derzeit durch den Bundesfinanzhof (Az. VI R 50/17) geprüft, nach dem das Finanzgericht Berlin-Brandenburg, Entscheidung vom 25.10.2017 (3 K 3130/17) eine solche Anerkennung als haushaltsnahe Dienstleistung abgelehnt hat.

### **Gesellschaftlicher Wandel vs. Rechtlichem Status Quo**

Weitere Überlegungen dahingehend, ob die Heranziehung zu Beiträgen aus sachlichen Gründen unbillig ist, hat die Gemeinde in diesem Zusammenhang nicht anzustellen, wenn der Gesetzgeber selbst die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen nicht als unbillig ansieht, sondern vielmehr die Voraussetzungen für deren Erhebung schafft. Änderungen des Beitragsrechts liegen daher in der Zuständigkeit des Gesetzgebers und können nur von diesem vorgenommen werden.

Fünf Länder (Hamburg, Bayern, Berlin und Baden-Württemberg sowie die Stadt Bremen im Gegensatz zu Bremerhaven) erheben keine Straßenausbaubeiträge (mehr). Drei Länder wollen sie rückwirkend abschaffen: Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Thüringen. Vier Länder überlassen eine Erhebung – teils unter Vorgaben – den Kommunen: Schleswig-Holstein, Sachsen, Hessen und das Saarland.

In Nordrhein-Westfalen haben 423.000 Unterzeichner eine Initiative zur Abschaffung der Beiträge unterstützt. Die CDU/FDP-Koalition in Düsseldorf möchte die Bürger entlasten, es soll keine Extremfälle mehr geben. Die Beiträge sollen "gedeckelt" werden. Das Kommunalabgabengesetz soll noch im Jahr 2019 novelliert werden.

In Hessen hat sogar der Mieterbund die von der Fraktion der SPD und der Fraktion DIE LINKE vorgelegten Gesetzentwürfe mit dem "Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen" bzw. dem "Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen" grundsätzlich begrüßt.

Hierzulande sind Haus & Grund e.V. sowie der Bund der Steuerzahler e.V. für die vollständige Abschaffung der Straßenausbaubeiträge. Gleiches gilt für eine nahezu unübersehbare Anzahl von Bürgerinitiativen. Ebenso die AfD und die CDU sowie die FDP-Landespartei oder immer mehr SPD-Ortsvereine (z.B. Koblenz).

Die dem Gemeingebrauch gewidmeten Gemeindestraßen verkörpern die klassische öffentliche Daseinsvorsorge. Der gesellschaftliche Wandel ist unübersehbar. Ideologische Aussagen, dass dies „schon immer so war“ und „sich bewährt hat“ überzeugen deshalb nicht.

Es ist vielmehr nicht (länger) nachvollziehbar, warum für Maßnahmen der Erneuerung, der Erweiterung, des Umbaus und der Verbesserung der gemeindlichen Straßen die Eigentümer der anliegenden Grundstücke zu Beiträgen herangezogen werden sollen, obgleich die Benutzung dieser Straßen als Infrastruktur allen offen steht. Bei den wiederkehrenden Beiträgen, die einen abgrenzten Bereich betreffen, ist dies besonders augenscheinlich.

### **Kommunale Selbstverwaltungsgarantie und allgemeiner Gleichheitssatz**

Der Gesetzesentwurf der CDU-Fraktion zielt auf eine Abschaffung von Straßenbeiträgen und damit auch der entsprechenden Straßenbeitragssatzungen ab. Gemeinden wird durch die erforderlichen gesetzlichen Änderungen untersagt, eine Beitragssatzung für den Aus- und Umbau von kommunalen Straßen zu erlassen.

Damit würde in die Finanzhoheit der Gemeinden, wonach diese eigenverantwortlich über die Finanzierung ihrer eigenen Aufgabenwahrnehmung entscheiden können, eingegriffen.

Konkret darf der Gesetzgeber den gemeindlichen Aufgabenkreis und auch die Eigenverantwortlichkeit regeln. Dabei kann der Gesetzgeber auch über die gemeindlichen Zuständigkeiten entscheiden. Nicht beschränkt werden darf jedoch der sog. Kernbereich der kommunalen Selbstverwaltung. Zum Kernbereich gehört das Notwendigste, das man der gemeindlichen Kompetenz nicht entziehen kann, ohne identitätsbestimmende Merkmale einer Gemeinde komplett zu beseitigen.

Aus den kommunalen Selbstverwaltungsgarantien des GG und der Landesverfassung ergibt sich damit für die Gemeinden aber kein verfassungsrechtlich garantiertes Recht, gerade bestimmte Abgaben – wie vorliegend Beiträge zum Aus- und Umbau von kommunalen Straßen – erheben zu dürfen und entsprechende Abgabensatzungen erlassen zu dürfen. Der Gesetzesentwurf der CDU-Fraktion nimmt den Gemeinden insoweit lediglich das Recht, eine bestimmte Abgabe zu erheben, nicht aber etwa alle Einnahmequellen in eigener Verantwortung. Das beabsichtigte Verbot, Straßenbeiträge zu erheben, greift daher nicht den Kernbereich der kommunalen Selbstverwaltung ein.

Stattdessen handelt es sich um einen Eingriff in den sog. Randbereich der kommunalen Selbstverwaltung, der verfassungsrechtlich jedoch auch nicht schrankenlos möglich ist. Schon die Entlastung der Grundstückseigentümer von starken finanziellen Belastungen durch Straßenbeiträge kann aber grds. einen hinreichend gewichtigen öffentlichen Grund für den Eingriff in den Randbereich der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie darstellen. Der

Eingriff in den Randbereich der Finanzhoheit der Gemeinden wäre demnach verfassungsrechtlich gerechtfertigt.

Der allgemeine Gleichheitssatz aus Art. 3 Abs. 1 GG bietet hier auch keinen Schutz vor Veränderungen durch neue Gesetze. Politische und rechtliche Ansichten können sich im Laufe der Zeit ändern, was Gesetzesänderungen und damit eine unterschiedliche rechtliche Behandlung von gleichen Sachverhalten in der Zeit unvermeidbar machen kann, ohne dass darin ein Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG zu erblicken wäre.

Das Demokratieprinzip ermöglicht der Legislative diese Offenheit für zukünftige Änderungen. Gesetzgebungsbefugnis ist insoweit notwendig auch Änderungsbefugnis. Eine Abschaffung der Möglichkeit für Gemeinden, Straßenbeitragssatzungen zu erlassen, wäre daher im Ergebnis auch nicht gem. Art. 3 Abs. 1 GG unzulässig.

### **Bewertung des Straßenausbaubeitragsabschaffungsgesetzes der CDU-Fraktion**

Der Gesetzentwurf der CDU-Fraktion zur landesweiten Abschaffung der Straßenausbaubeiträge in Rheinland-Pfalz wird seitens des Landesverbandes Haus & Grund Rheinland-Pfalz ausdrücklich unterstützt.

Die anvisierte Gesamtentschädigungshöhe von 75 Millionen Euro liegt zwar deutlich über dem gemeinsam mit dem Steuerzahlerbund postulierten Betrag. Hier bedarf es gegebenenfalls noch konkreterer Berechnungen, um eine für die Kommunen auskömmliche (aber auch zugleich realistische!) Entschädigung zu ermitteln.

Das SPD-geführte Innenministerium weigert sich bislang, eine empirische Untersuchung anzustellen, um den tatsächlichen Aufwand zu ermitteln. Begründung: Überhöhter Verwaltungsaufwand. Das kann angesichts der fundamentalen Bedeutung der Frage nur ein faden-scheiniges Argument sein. Die von kommunaler Seite in den Raum gestellten Beträge entbehren jedenfalls jeglicher Plausibilität. Dies gilt gerade im Vergleich mit anderen Bundesländern.

Den 2300 Gemeinden des Landes sollten daher folgende Fragen gestellt werden:

1. Wie lang sind die Gemeindestraßen?
2. Welche Aufwendungen wurden in den letzten (fünf) Jahren getätigt?
3. Welcher Finanzeinsatz war hierzu notwendig?
4. Welche Aufwendungen werden in den nächsten fünf Jahren erforderlich?
5. Wie hoch ist der finanzielle Aufwand zu veranschlagen?

Das beabsichtigte System zur Entschädigung der Kommunen über zweckgebundene Zuweisungen wird als praktikabel und angemessen bewertet. Die Kommunen bekommen dadurch ihre Einnahmeausfälle erstattet, aber gleichzeitig wird präventiv verhindert, dass die Entschädigung ggf. für andere Anliegen zweckentfremdet wird.

Im Ergebnis wird dem Landtag daher die Annahme des Gesetzentwurfes empfohlen.

Sollten die Regierungsfractionen von SPD, FDP und Grünen dem CDU-Gesetzentwurf jedoch nicht zustimmen, werden sie dazu aufgerufen, zeitnah eine eigene Gesetzesinitiative zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge zu starten.

## Fazit

Im Hinblick auf die Diskussionen und Entwicklungen der vergangenen Monate würden wir es sehr begrüßen, wenn seitens der Fraktionen der Regierungskoalition auch ein Umdenken erfolgt, um eine Verbesserung der Situation für die landesweit betroffenen Bürger und Kommunen zu erreichen.

Gute Referenzbeispiele mit SPD-Beteiligung für die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge gibt es bereits: Nachdem im Jahr 2016 die SPD-geführte Regierung in Hamburg eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge beschlossen hat, haben sowohl die SPD-Fraktion in Hessen auch in Nordrhein-Westfalen in den vergangenen Monaten parlamentarische Initiativen gestartet und die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge gegen finanzielle Kompensation der Kommunen gefordert. Gleiches gilt für die von der SPD-geführte Landesregierung in Thüringen.

Die im Sommer 2018 gemeinsam mit dem Bund der Steuerzahler Rheinland-Pfalz gestartete Initiative zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge in Rheinland-Pfalz ist seitdem zurecht auf eine nachhaltige Resonanz getroffen. Beide Verbände favorisieren daher zur wirksamen Lösung des Problems die Abschaffung der Ausbaubeiträge gegen finanzielle Kompensation der Kommunen durch das Land Rheinland-Pfalz.

Zur Ergänzung dieser Stellungnahme ist deshalb weiterhin im Anhang eine umfassende Synopse mit Erwiderungen auf die bisher seitens der Landesregierung vertretenen Auffassung beigefügt. Darin werden die vielfältigen Härten, Mängel und Schwächen der Ausbaubeiträge aufgezeigt.

Mit freundlichen Grüßen



Manfred Leyendecker  
Verbandsvorsitzender



Ralf Schönfeld  
Verbandsdirektor



Aussagen Landesregierung	Erwiderung/ Tatsachen
Das bisherige System ist gerecht und hat sich bewährt.	Das bisherige System ist ungerecht, weil es Grundstückeigentümer einseitig belastet und die tatsächliche Leistungsfähigkeit nicht berücksichtigt. Oft entscheidet der Zufall (z.B. großes Eckgrundstück, Lage an einer Bundesstraße), ob der Einzelne einen vier- oder fünfstelligen Betrag oder überhaupt nichts zahlen muss.
Sondervorteil des Grundstücks durch Straßenausbau	Rein abstrakt juristische Definition und so pauschal nicht richtig. I.d.R. ist ein Sondervorteil nur durch die erstmalige Erschließung bereits erzielt und bezahlt worden.
Wertsteigerung der Grundstücke durch Straßenausbau	Wertsteigerung grundsätzlich nur durch erstmalige Erschließung, nicht durch erneuten Ausbau. Behauptete Wertsteigerung durch Ausbau empirisch nicht zu belegen.  Reale Wertsteigerungen ergeben sich nur durch Lage und Gebäudeausstattung.
Vorteil von Straßenausbau liegt ausschließlich beim Eigentümer	Vorteil haben alle Straßennutzer in gleichem Umfang, d.h. selbstnutzender Eigentümer, Mieter und Lieferanten gleichermaßen. „Straßen sind für alle da!“
Keine Entlastung von Mietern	Da Mieter von den Beiträgen nicht unmittelbar betroffen sind, können dieser an dieser Stelle auch nicht gesondert „entlastet“ werden.
Mieter müssten steuerfinanzierten Straßenausbau mitbezahlen	Auch Mieter nutzen Straßen. Öffentliche Straßen als Teil der kommunalen Infrastruktur sind genauso wie Strom oder Wasser wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsfürsorge. Effiziente Bereitstellung von öffentlichen Gütern erfolgt durch Steuern!
Entlastet werden „gewerbliche Wohnungswirtschaft, Kapitalanleger und sogar Grundstücksspekulanten“	Wohneigentumsquote beträgt in Rheinland-Pfalz: 58%. Sogar 91,1 % der Wohnungen sind in der Hand von Privatpersonen und WEG-Gemeinschaften. Entsprechend sind vor allem „normale“ Bürger von Straßenausbaubeiträgen betroffen!
Bürger werden bei Straßenausbaumaßnahmen einbezogen	Information erfolgt oft zu spät und ist keine förmliche Beteiligung;  Bürgerbegehren gegen Ausbau sind unzulässig (Urteil OVG RLP 2B 10031-07).
Luxussanierungen werden verhindert	Erhebung von Straßenausbaubeiträgen setzen „Verbesserungen“ voraus, so dass besonders hochwertige (Luxus)-sanierungen oft sogar notwendig werden, um Beiträge erheben zu können.  Es fehlt darüber hinaus an einer Nachweispflicht für die Kommunen, dass bei der laufenden Instandhaltung von Straßen nicht „geschlampt“ und für eine ordnungsgemäße Pflege und Wartung gesorgt wurde.

Behauptung Landesregierung	Erwiderung/ Tatsachen
Wiederkehrende Beiträge schließen Härtefälle aus	Abhängig von Größe der Abrechnungseinheit. Rund 138 Gemeinden in Rheinland-Pfalz haben weniger als 100 Einwohner. Dort wirken wiederkehrende Beiträge faktisch wie einmalige.
Stundung und Ratenzahlung mildert Härtefälle für betroffene Eigentümer bereits ab	Hohe Zinsen verschärfen die vermeintliche Mildereung; Hohe Zahllasten (v.a. im ländlichen Raum) bleiben für einkommensschwache Rentner und junge Familien bestehen.  Damoklesschwert „Ausbaubeiträge“ belastet Betroffene psychisch stark.  Regelungen (wie in Niedersachsen), die z.B. ein Recht auf langfristige (mind. 20 Jahre) Ratenzahlung bei niedrigem (Markt)-Zins bieten oder ermöglichen, dass die Beitragsschuld auf dem Grundstück verbleibt, existieren nicht.
Land kann sich Kompensation nicht leisten bzw. müsste woanders sparen	Kompensation würde rund 50 Mio. Euro/Jahr kosten, Überschüsse im Landeshaushalt: Ist 2017: 872 Mio. Euro Ist 2018: 868 Mio. Euro Plan 2019: 90 Mio. Euro Plan 2020: 212 Mio. Euro
Ausgleichssumme von 50 Mio EUR sei unseriös. Es seien viel höhere Beträge (>300 Mio EUR) erforderlich	Die SPD Hessen hält für das (größere) Bundesland Hessen einen jährlichen Ausgleichsbetrag von 60 Mio EUR für ausreichend.  Von kommunaler Seite genannte Zahlen sind nicht transparent nachvollziehbar und offenbar politische motiviert.  Es ist Aufgabe der Landesregierung zügig (!) konkrete, belastbare und objektive Zahlen zum tatsächlichen Aufwand zu ermitteln.
Kompensation der Kommunen durch das Land würde kommunale Selbstverwaltung betreffen	Kommunen haben bereits heute nur geringen Spielraum bei Straßenausbaubeiträgen. Es ist Aufgabe des Gesetzgebers bei der Ausgestaltung von Kompensations-Regeln durch das Land/ die Landesregierung das Selbstverwaltungsrecht der Kommunen und die Auswirkungen auf den kommunalen Finanzausgleich zu berücksichtigen.
Erhebung sei nicht mit hohen und unverhältnismäßigen Verwaltungskosten verbunden	Verwaltungskosten betragen rund ein Viertel der Einnahmen, in 20 Prozent der Kommunen werden mind. ein Drittel der Einnahmen für Erhebung beansprucht (DrS 17/6855)!
Übergangsregelung wäre notwendig	Ausgestaltung durch das Land erforderlich und möglich. Die Landesregierung kann vernünftige Bestimmungen schaffen!
Forderung nach Abschaffung der Straßenausbaubeiträge sei reiner „Populismus“	Die SPD in Hessen und NRW fordert ebenfalls die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge.  Die SPD in Thüringen hat als mitregierende (!) Partei die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge beschlossen.