

**GStB**Gemeinde- und Städtebund  
Rheinland-Pfalz

Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz · Deutschhausplatz 1 · 55116 Mainz

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

LANDTAG  
Rheinland-Pfalz  
**17/4967**  
VORLAGE

Ihre Zeichen

Nachricht vom

Unsere Zeichen  
653-31/GT/nm  
0802982Bearbeiter/-in  
Herr Dr. ThielmannTelefon-Durchwahl  
+49 (0)61 31 23 98-113Telefax-Durchwahl  
+49 (0)61 31 23 98-9113E-Mail  
gthielmann@gstbrp.deDatum  
11.06.2019

Seite 1 / 12

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

**Anhörung am 19. Juni 2019****Gemeinsame Stellungnahme der Sachverständigen****Ralph Spiegler, Stellvertretender Vorsitzender des GStB RP,****Dr. Gerd Thielmann, Rechtsanwalt und Referent beim GStB RP**Gemeinde- und Städtebund  
Rheinland-Pfalz e.V.  
Deutschhausplatz 1  
55116 Mainz  
Telefon +49 (0)61 31 23 98 0  
Telefax +49 (0)61 31 23 98 139Geschäftsführendes Vorstandsmitglied  
Dr. Karl-Heinz Friedeninfo@gstbrp.de  
www.gstb-rlp.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

nicht nur in Rheinland-Pfalz, sondern vielmehr bundesweit wird über die Abschaffung oder aber die Beibehaltung der Straßenausbaubeiträge – meist vehement – diskutiert. Neben Interessenverbänden sind es interessanterweise meist die Oppositionsparteien, die sich des Themas annehmen und sich nun als Anwälte der Bürger gerieren. Während sich in Rheinland-Pfalz besonders AfD und CDU für die die Abschaffung einsetzen, ist es in den Nachbarländern Hessen und NRW die SPD als Oppositionspartei, die entsprechendes fordert.

Vorgetragene Argumente für die Abschaffung (u.a.):

- Entlastung der Bürger
- Straßen (-ausbau) als staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge
- Weniger Verwaltungsaufwand
- Kein Ärger und Konfliktpotenzial mehr mit der Beitragserhebung
- Unzumutbare Härten beseitigen



11.06.2019

Seite 2 / 12

Aus Sicht der Unterzeichner sind in der Diskussion folgende Eckpunkte zu beachten:

### **Straßenausbau muss finanziert werden**

Die Aufrechterhaltung des gemeindlichen Straßennetzes und die hierzu erforderlichen Ausbaumaßnahmen kosten Geld. Dieses Geld ist grundsätzlich von der Gemeinde als zuständigem Träger der Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflichtigen aufzuwenden. Die entsprechenden Finanzmittel müssen von ihr – wie auch immer – beschafft werden. Die Gemeinde bedarf hierfür langfristiger und verlässlicher Finanzierungsinstrumente, um dauerhaft und unabhängig von der aktuellen Kassenlage (sei es der eigenen oder der des Landes) die Erfüllung dieser gemeindlichen Aufgabe sicherzustellen.

Wer die Abschaffung der Straßenbeiträge fordert, muss tragbare und vor allem langfristig angelegte Alternativen liefern.

### **Keine Entlastung des Bürgers ersichtlich**

Es bringt nichts, *„von der Kuh zu träumen, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken wird.“* Letztlich sind es immer die Bürger bzw. Abgabepflichtigen, die – sei es unmittelbar oder aber nur mittelbar – die Straßen bezahlen. Die versprochene „Entlastung der Bürger“ kann damit gar nicht stattfinden und ist letztlich nur Augenwischerei. Auch dann, wenn das Land – wie vorliegend politisch gefordert – bei einem Wegfall der Straßenbeiträge Ausgleichszahlungen an die Städte und Gemeinden gewähren würde, so würde es sich auch hierbei letztlich um (Steuer-)Gelder handeln, die zuvor von den Bürgern erhoben worden sind (und die dann an anderer Stelle fehlen würden).

Insoweit erscheint es aus unserer Sicht ein Stück weit befremdlich, wenn sich der Bund der Steuerzahler dafür einsetzt, dass künftig der Straßenausbau in Gänze vom Land und damit nahezu ausschließlich aus Steuermitteln finanziert werden soll, was nichts anderes als eine Mehrbelastung des Steuerzahlers bedeuten würde.

Der Bayerische Gemeindetag hat hinsichtlich der dortigen Abschaffung der Straßenbeiträge von einem *„Pyrrhussieg für die Bürger“* gesprochen: *„Bei näherer Betrachtung wird allerdings deut-*



11.06.2019

Seite 3 / 12

*lich, dass „die Zeche“ jeder steuerzahlende Bürger zahlen wird. Entlastet werden nun alle Grundstückseigentümer an einer öffentlichen Straße. Da auch in Zukunft Straßen mit erheblichen Summen saniert werden müssen, finanzieren künftig alle (!) Bürger über ihre Steuern die Baumaßnahmen mit. Auch dann, wenn sie an keiner sanierungsbedürftigen Gemeindestraße liegen und keinen unmittelbaren Vorteil daraus ziehen.“<sup>1</sup>*

Wenn keine Kostenbeteiligung der Anliegerinnen und Anlieger mehr vorgesehen ist, ist außerdem zu befürchten, dass die Erwartungshaltung der Bürgerschaft an einen Straßenausbau deutlich nach oben schnellen wird und regelrechte Verteilungskämpfe entstehen werden.

### **Werden die Anlieger mit den Kosten der Straße alleine gelassen?**

Nein. Die Anlieger tragen nur zum Teil zu den Kosten bei; daher auch der Begriff „Beitrag“. Bei den grundhaften beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen hat die Gemeinde einen Eigenanteil zu tragen, den sog. „Gemeindeanteil.“ Dieser liegt zwischen 20 und 70 Prozent. Auch den auf gemeindliche Grundstücke (Schulen, Kindergärten, Sportplätze etc.) entfallenden Beitragsanteil hat die Gemeinde alleine zu tragen. Es haben sich darüber hinaus ebenso noch die beteiligten Ver- und Entsorgungsträger (z.B. Wasser, Gas, Abwasser) bei gemeinsamen Maßnahmen an den Kosten des Straßenausbaus und dabei auch an den Wiederherstellungskosten der Fahrbahn grundsätzlich entsprechend zu beteiligen.<sup>2</sup>

Außerdem: Die notwendigen Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sind nicht beitragsfähig und werden von der Gemeinde alleine getragen. Auch hat die Gemeinde die laufenden Kosten für Entwässerung und Beleuchtung, ohne Anliegerbeteiligung zu tragen.

Fazit: Nur ein geringer Bruchteil der Kosten der Gemeindestraßen wird an die Anlieger weitergegeben, während der weit überwiegende Teil von der Allgemeinheit (i.d.R. über Steuermittel) übernommen wird. Das immer wieder zu hörende Argument, „es ist ungerecht, wenn *nur* die privaten Anlieger die Kosten der Straße tragen müssen, jeder aber die Straßen nutzen kann“, ist damit nicht zutreffend.

---

<sup>1</sup> Bayerischer Gemeindetag, Pressemitteilung 10/2018 vom 12.04.2018

<sup>2</sup> Vgl. hierzu z.B. OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. V. 505.09.1986, 2 A 963/84; OVG Rheinland-Pfalz, Urt. V. 13.10.1992, 6 A 12299/91; Beschl. v. 07.07.1998, 6 B 11190/98



### **Beiträge im Finanzierungssystem der Gemeinden: Vorrang der speziellen Entgelte (Gebühren, Beiträge, Kostenersatz) vor Steuern**

Beiträge sind Teil der den Gemeinden im Rahmen ihrer Selbstverwaltungsgarantie gewährleisteten Finanzhoheit. Eine Beitragserhebungsverpflichtung ergibt sich in Rheinland-Pfalz aus den Regelungen der Gemeindeordnung (GemO). Nach hat die Gemeinde die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Finanzmittel

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

zu beschaffen, soweit die sonstigen Erträge und Einzahlungen nicht ausreichen.

Da also die sonstigen Einnahmen vorrangig vor den Entgelten sind und diese Vorrang vor den Steuern haben, bedeutet dies letztlich Folgendes: Jede Gemeinde, die Steuern erhebt, ist auch verpflichtet, ihre Möglichkeiten Entgelte zu erheben, vorrangig auszuschöpfen. Dieses seit Jahrzehnten in Rheinland-Pfalz und den meisten anderen Ländern geltende Grundkonstrukt der gemeindlichen Abgabenerhebung würde eine wesentliche Änderung erfahren.

Auch würde die Abschaffung der Straßenbeiträge einen Eingriff in die Finanzhoheit und damit auch in die kommunale Selbstverwaltung bedeuten. Der Straßenausbau zählt vom finanziellen Aufwand her zu den größten gemeindlichen Aufgaben. Hier den Gemeinden die maßgebliche Einnahmequelle nehmen zu wollen, erscheint nicht unbedenklich.

### **Die Straßenbeiträge sind vorteilsbezogen („Vorzugslasten“)**

Um von einem Abgabepflichtigem einen Beitrag erheben zu können, muss dieser einen Vorteil erfahren. In juristischer Hinsicht ist eine entsprechende Bevorteilung der Anliegergrundstücke bzw. ihrer Eigentümer im Straßenausbaubeitragsrecht nicht nur von den verschiedenen Oberverwaltungsgerichten der Länder, sondern auch vom Bundesverwaltungsgericht<sup>3</sup> und sogar vom Bundesverfassungsgericht<sup>4</sup> bestätigt worden.

---

<sup>3</sup> BVerwG, Beschl. v. 16.06.2011, 9 BN 4/10 (juris); Beschl. v. 30.07.2018, 9 B 23.17 (juris)

<sup>4</sup> BVerfG, Beschl. v. 25.06.2014, 1 BvR 668/10; 1 BvR 2104/10 (juris)



11.06.2019

Seite 5 / 12

Dass dies nicht nur als blasse Rechtstheorie erscheint, mag an folgendem Szenario verdeutlicht werden: Wenn eine Gemeinde ihre Straßen nicht unterhält und auch nicht ausbaut, sondern vielmehr regelrecht verkommen lässt: Wer wird bei ihr vorstellig werden oder gar auf die Barrikaden gehen? Es werden in erster Linie die Anlieger sein, deren Wohnhäuser und Geschäfte nicht mehr erreicht werden können.

Es erscheint auch grundsätzlich nicht ungerecht, diejenigen, die einen besonderen Vorteil aus einer Einrichtung ziehen, in einem gewissen Maße an den Kosten der Einrichtung zu beteiligen. Dies entspricht dem System der „Vorzugslasten“ und ist auch gängige Praxis, so z.B. bei der Erhebung von Müllgebühren, Kanal- und Abwasserbeiträgen, Friedhofsgebühren u.v.m.

### **Die „armen“ Vermieter**

Immer wieder ist das Argument der Vermieter zu hören: *„Die eigentlichen Nutzer, also die Mieter, sollen die Straßen bezahlen.“* Hier gilt es dem Vermieter Folgendes entgegenzuhalten: *„Du, lieber Eigentümer, konntest dein Mietshaus nur bauen, weil es die gemeindlichen Straßen gibt, die es erschlossen haben. Und du kannst dein Grundstück nur deswegen vermieten und die Miete kassieren, weil das gemeindliche Straßennetz dir die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit deines Grundstücks sichert.“*

Der – grundstücksbezogene - beitragsrechtliche Vorteil (Vermittlung und Aufrechterhaltung der baulichen und gewerblichen Nutzbarkeit) kommt also in erster Linie dem Vermieter als Grundstückseigentümer zu, nicht aber dem Mieter, der womöglich nicht einmal ein Auto hat. Und wie oben bereits dargelegt hat der Vermieter als Grundstückseigentümer auch nur einen Teil der Ausbaukosten zu tragen, während ein erheblicher Teil der Straßenkosten von der Allgemeinheit und damit auch von den Mietern und sonstigen Nutzern der Straßen (über deren gezahlte Steuern) getragen werden.

### **Gemeindestraßen als gemeindliche (und nicht staatliche) Aufgabe („Daseinsvorsorge“)**

Oftmals wird seitens der Gegner der Straßenbeiträge vorgetragen, der Ausbau von Gemeindestraßen sei – ebenso wie der Ausbau von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen eine *staatliche* Aufgabe der Daseinsvorsorge. Es sei daher nicht einzusehen, weshalb nun die Anlieger bei den Gemeindestraßen herangezogen werden.



Dem ist jedoch Folgendes entgegenzuhalten: Straßenbaulast, Verkehrssicherungspflicht und auch die finanzielle Verantwortung liegen für die Gemeindestraßen bei den Gemeinden. Wer dieses hingegen als staatliche und gesamtgesellschaftliche Aufgabe sehen möchte, müsste konsequenterweise nicht die Abschaffung der Straßenbeiträge, sondern die Hochzoning der Gesamtverantwortung auf die staatliche Ebene fordern, was nahezu illusorisch erscheint und nicht das Ziel sein kann.

Übrigens: In Bayern, wo die Straßenausbaubeiträge abgeschafft worden sind, wird nun – man könnte sagen „konsequenterweise“ - auch die (teilweise) Abschaffung der Erschließungsbeiträge gefordert.

Außerdem: Die Einordnung als Maßnahme der Daseinsvorsorge bedeutet noch lange nicht die Kostenfreiheit. So wird typischerweise auch für andere Einrichtungen der Daseinsvorsorge wie Friedhöfe, ÖPNV, Abwasserbeseitigung und Müllabfuhr eine Kostenbeteiligung der besonders Begünstigten in Form von Gebühren und Beiträgen erhoben.

### **Verwaltungsaufwand**

Die Erhebung von Straßenbeiträgen ist zweifelsohne mit einem gewissen Verwaltungsaufwand verbunden. Nichts anders gilt aber auch für die Erhebung sonstiger kommunaler Abgaben wie z.B. die Kalkulation und Erhebung von Friedhofsgebühren, Kostenersätze für Feuerwehrein-sätze, Tourismus- und Gästebeiträge u.v.m.

Gerade im Vergleich mit anderen Kommunalabgaben kann hier auch nicht von einem augen-fälligen Missverhältnis zwischen Aufwand und Ertrag ausgegangen werden.

### **Gerichtliche Auseinandersetzungen**

In den Jahren 2015 bis 2017 gab es im Durchschnitt jährlich 55,7 erstinstanzliche verwaltungs-gerichtliche Verfahren zu Einmalbeiträgen und exakt 55 zu wiederkehrenden Straßenbeiträ- gen; beim OVG lagen die entsprechenden Zahlen bei jährlich 12 Verfahren zu Einmalbeiträgen und 11 Verfahren zu wiederkehrenden Beiträgen. Das Ganze bei ca. 2.300 erhebenden Ge-meinden und Städten, davon über 40 Prozent mit wiederkehrenden Straßenbeiträgen, bei denen meist jährlich alle Grundstückseigentümer im Ort herangezogen werden. Der Anteil der



angegriffenen Bescheide dürfte daher nur bei ca. 0,1 bis 0,2 Promille liegen. Die Rechtsstreite werden allerdings sehr lautstark und medienwirksam geführt.

### **Existenzbedrohliche unbillige Härten?**

Das Gesetz (§ 12 KAG mit Verweisen auf die Abgabenordnung) sieht vielfältige Billigkeitsmaßnahmen vor, um dies zu vermeiden, so u.a.:

- Ratenzahlung/Stundung (§ 14 KAG – Verzinsung mit maximal 3 % über dem Basiszinssatz)
- Stundung nach § 222 AO
- Verzicht auf Stundungszinsen nach § 234 Abs. 2 AO
- Teilweiser oder sogar gänzlicher Billigkeitserlass (§ 227 AO) bei persönlicher oder sachlicher Unbilligkeit

#### Fazit:

Der armen Witwe kann geholfen werden. Von Existenzbedrohung kann nicht die Rede sein.

### **Konnexitätsrechtliche Würdigung der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge**

Nach Art. 49 Abs. 5 der Verfassung für Rheinland-Pfalz greift das Konnexitätsprinzip nicht nur dann, wenn das Land den Gemeinden die Erfüllung öffentlicher Aufgaben überträgt, sondern auch wenn es „*besondere Anforderungen an die Erfüllung bestehender oder neuer Aufgaben (stellt)*.“ Dies wäre vorliegend der Fall, so dass ein **Konnexitätsausgleich sicherzustellen** wäre.<sup>5</sup> Dementsprechend ist ggf. die im Gesetz vorgesehene **Kostenfolgenabschätzung** durchzuführen. Näheres hierzu regelt das Konnexitätsausführungsgesetz (KonnexAG).

### **Kompensation durch das Land?**

Hier gilt es vorab zu bedenken:

Durch die Abschaffung der Straßenbeiträge würde es ein Stück weit zu einem Aushöhlen der kommunalen Finanzhoheit durch stärkere Abhängigkeit vom Land kommen. Es wäre hierin ein

---

<sup>5</sup> So z.B. auch Driehaus, in KStZ 2019, S. 1 ff.



11.06.2019

Seite 8 / 12

Eingriff in die kommunale Finanzhoheit und damit auch in die kommunale Selbstverwaltung zu sehen. Das Land würde dann letztlich über den gemeindlichen Straßenausbau (zumindest mit-)entscheiden. Auch würden zusätzliche bürokratische Hürden aufgebaut werden.

Dies zunächst durch die Verteilung der Landesgelder. Die im Gesetzentwurf vorgeschlagene maßnahmenbezogene Einzelfallförderung würde bürokratischen Aufwand bei Bund und Land erzeugen. Jegliche Ausbaumaßnahme hinge faktisch von der Zustimmung des Landes ab. Insbesondere Gemeinschaftsmaßnahmen mit dem LBM, den Werken oder anderen Versorgungsträgern würden weiter verkompliziert und verzögert.

Ob zudem das Land willens und in der Lage sein wird, sämtlichen entstehenden Beitragsausfall in voller Höhe zu kompensieren, darf zumindest angezweifelt werden.

### **Schätzung des mittelfristigen Beitragsausfalls**

Bei der Schätzung des zu erwartenden Beitragsausfalles, wird dringend davor gewarnt, aus den Zahlen der Vergangenheit die künftige Belastung ableiten zu wollen. Vielmehr gilt es folgende Eckpunkte zu berücksichtigen:

Möchte man auch nur annähernd den künftigen Ausbaubedarf in seinem finanziellen Umfang und damit verbunden einen etwaigen Beitragsausfall beziffern, so darf man aus Sicht der Unterzeichner nicht den Fehler machen, zurückzuschauen, was in der Vergangenheit ausgegeben worden ist und was die Gemeinden an Beiträgen in der Vergangenheit erhoben haben. Wer sich heute ein neues Auto kaufen möchte und dessen Unterhaltungskosten für sich kalkuliert, legt ja auch nicht die Benzinpreise von vor zehn Jahren zugrunde. Warum zehn Jahre? Eine Straßenbaumaßnahme, die in 2009 ausgeschrieben und zu den damals (!) üblichen Preisen vergeben worden ist, wurde in 2010 und 2011 durchgeführt, die letzten Unternehmerrechnungen sind in 2013 oder 2014 eingegangen, die Beitragsabrechnung erfolgte in 2017, so ein nicht untypischer Verlauf. Der Blick zurück („Was wurde denn so in den letzten Jahren an Beiträgen gehoben?“) hilft also nicht unbedingt weiter.

Vielmehr gilt es zu beachten:

- Sanierungsstau bei vielen Städten und Gemeinden





11.06.2019

Seite 9 / 12

- Erhebliche (!) Kostensteigerungen beim Straßenausbau („Kostenexplosion“ in den vergangenen Jahren)
- Enormer Zuwachs des gemeindlichen Straßennetzes in den letzten 20 bis 30 Jahren. So hat hinsichtlich der Straßenlängen des gemeindlichen Straßennetzes alleine von 1991 bis 2004 ein Zuwachs von 30,4 Prozent in Rheinland-Pfalz stattgefunden (Quelle: „Der Elsner – Handbuch für Straßen- und Verkehrswesen, 2019, S. B/126).
- Gestiegene Mobilität und damit erhöhte Intensität der Straßennutzung

Deshalb:

Bei der Schätzung des Beitragsausfalls muss prognostizierend nach vorne geschaut werden!

### **Bezifferung des mittelfristigen Beitragsausfalls<sup>6</sup>**

Wenn es nun im Folgenden gilt, eine vorläufige Kostenschätzung vorzunehmen, so nimmt diese nicht die Genauigkeit und Gründlichkeit einer wissenschaftlichen Untersuchung oder eines abschließenden Gutachtens für sich in Anspruch. Vielmehr soll es nur darum gehen, eine grobe Schätzung und ungefähre Größenordnung dessen auszumachen, was an Beiträgen verloren ginge und wie insoweit eine auskömmliche Kompensation auszusehen hätte.

#### Das gemeindliche Straßennetz:

Es betrug die Länge (in km) der Gemeindestraßen in RLP:

1.1.1976:	12.815
1.1.1991:	14.355
2004:	18.717 (Veränderung gegenüber 1991: + 30,4 Prozent)

(Quelle: „Der Elsner – Handbuch für Straßen- und Verkehrswesen, 2019, S. B/126)

Die geschätzte Länge der beitragsfähigen Gemeindestraßen dürfte heute bei weit über 20.000 km liegen.

Stichprobenartige Abfragen bestätigen dieses (VG Zell 110 km, VG Altenkirchen 160 km, VG Birkenfeld 118 km, VG Nieder-Olm 180 km).

---

<sup>6</sup> Siehe hierzu auch Thielmann, in Der Gemeindehaushalt, 1/2019, S. 1 ff.



11.06.2019

Seite 10 / 12

20.000.000 m Länge x 7 m Breite (Fahrbahn plus Gehweg<sup>7</sup>) = 140.000.000 qm Straßenfläche.

Hinzu kommen noch die Gehwegsflächen entlang der klassifizierten Straßen mit geteilter Straßenbaulast:

Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen:

3.764 km x 1,5 Breite<sup>8</sup> (Gehweg) = 5.646.000 qm Gehwegsfläche

Zusammen: 145.646.000 qm Fläche gemeindliche Verkehrsfläche

#### Ausbaukosten:

145.646.000 qm Straßenfläche x 250 €/qm<sup>9</sup> = 36.411.500.000 €

Verteilt auf eine Nutzungsdauer von 40 Jahren<sup>10</sup>:

910.287.500 € mittelfristiger jährlicher Ausbaubedarf alleine für die Erneuerung von Gehweg und Fahrbahn.

Neben dem Tatbestand der Erneuerung kommen allerdings noch die beitragsfähigen Tatbestände Verbesserung, Umbau und Erweiterung von Verkehrsanlagen hinzu.

Hinzu kommen noch des Weiteren die Kosten für die Straßenbeleuchtung, die Straßenentwässerung, Stützmauern etc.

Der mittelfristige jährliche Ausbaubedarf dürfte damit bei deutlich über 1 Milliarde Euro jährlich liegen.

Bei einem Gemeindeanteil von durchschnittlich 40 Prozent **läge damit der mittelfristig geschätzte Beitragsausfall bei ca. 600 Millionen Euro jährlich.**

---

<sup>7</sup> Mittlere Straßenbreite von 7 m wurde anhand allg. Erfahrungswerte geschätzt

<sup>8</sup> Die durchschnittliche Breite eines Gehwegs entlang einer klassifizierten Straße wurde hier anhand allg. Lebenserfahrung mit 1,5 m geschätzt. Hierbei wurde nicht verkannt, dass einige Ortsdurchfahrten über keinen Gehweg, andere hingegen über beidseitige Gehwege verfügen.

<sup>9</sup> Ausbaukosten i.H.v. 250 Euro/qm im Zuge eines Vollausbau; vor dem Hintergrund der aktuellen Kostensteigerungen dürfte dieser Ansatz noch konservativ gerechnet sein.

<sup>10</sup> Während z.B. das OVG Rheinland-Pfalz im Beitragsrecht von einer (Mindest-) Lebensdauer bei Straßen und Bürgersteigen von nur 20 Jahren ausgeht, sieht die Abschreibungstabelle (AFA) in Rheinland-Pfalz eine Nutzungsdauer von 35 Jahren vor.



11.06.2019

Seite 11 / 12

**Fazit:**

Die in Rede stehende Kompensation von 50 oder 75 Millionen Euro jährlich wird bei Weitem nicht ausreichen.<sup>11</sup>

**Exkurs Bayern**

Wenn es um die Bezifferung eines Ausgleichs seitens des Landes geht, wird vielfach – vorschnell – auf Bayern verwiesen, wo zunächst 100 Millionen Euro angesetzt worden sind.

Hier aber gilt es wesentliche Unterschiede zu beachten:

In Bayern galt keine generelle Beitragserhebungspflicht; einige Gemeinden hatten eine Satzung („Strabs“), andere nicht. Doch auch von den Gemeinden mit Satzung haben viele diese dennoch nicht angewandt und keine Beiträge erhoben. Auch das Vorgehen der Kommunalaufsicht gestaltete sich nicht einheitlich. Einige Kommunen haben also Beiträge erhoben, viele andere nicht. Als Folge dessen wurde seitens des Freistaats keine Konnexitätsrelevanz zugestanden.

Der angekündigte „Ausgleich“ von 100 Millionen Euro wurde gegriffen, nicht berechnet. Eine Auskömmlichkeit für die entstehenden Beitragsausfälle wurde nie behauptet oder für sich in Anspruch genommen.

**Resümee: Ist die Abschaffung der Straßenbeiträge sinnvoll?**

- Wer die Straßenbeiträge abschaffen will, muss tragfähige und vor allem nachhaltige Alternativen liefern.
- Eine angemessene Kostenbeteiligung der Anlieger ist nicht ungerecht.
- Bei der Bezifferung einer etwaigen auskömmlichen Kompensation durch das Land sollte nicht auf „Erfahrungswerte“ vergangener Jahre zurückgeblickt werden, sondern vielmehr eine prognostische Betrachtung der zu erwartenden Belastungen mit Blick in die Zukunft vorgenommen werden (Kostenfolgenabschätzung).

---

<sup>11</sup> Alleine die Stadt Zweibrücken schätzt ihren Investitionsbedarf beim Ausbau von Verkehrsanlagen auf 80 bis 100 Millionen Euro (Rheinpfalz, 11.1.2019, S. 13)



11.06.2019

Seite 12 / 12

- Übrigens: Eine sozial ausgewogene und weniger schmerzliche Anliegerbeteiligung kann vielfach (wenn auch nicht immer) über wiederkehrende Beiträge erreicht werden. In Rheinland-Pfalz wird dieses Modell inzwischen von deutlich über 40 Prozent der Gemeinden und Städte realisiert, Tendenz steigend.

Zu guter Letzt:

***„Was auch immer du tust, tue es klug und bedenke das Ende.“***

Zitat des altrömischen Grundsatzes aus: Robert Scheller, Kämmerer der Stadt Würzburg, „Straßenausbaubeiträge abschaffen? Bloß nicht!“, in Der Neue Kämmerer, 1. März 2019

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag:

  
Ralph Spiegler



Dr. Gerd Thielmann