



**Textdokumentation**

**zur Veröffentlichung im Internet**

**über das öffentliche Fachgespräch**

**in der 27. Sitzung des Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr und**

**in der 28. Sitzung des Ausschusses für Inneres und Sport**

**am 8. November 2018**

**in Magdeburg, Landtagsgebäude**

**Tagesordnung:**

**Seite:**

**Gemeindlichen Straßenbau besser unterstützen - Bürger  
entlasten**

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/2863**

**Fachgespräch**

Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt 3

Bayerisches Staatsministerium des Innern und für Integration 8

Landesverband Haus & Grund Sachsen-Anhalt e. V. 14

**Anwesende:**

**Mitglieder des Ausschusses für Inneres und Sport:**

Abg. Hagen Kohl, Vorsitzender	AfD
Abg. Bernhard Bönisch	CDU
Abg. Uwe Harms (i. V. d. Abg. Carsten Borchert)	CDU
Abg. Tobias Krull	CDU
Abg. Chris Schulenburg	CDU
Abg. Thomas Höse	AfD
Abg. André Poggenburg (i. V. d. Abg. Mario Lehmann)	AfD
Abg. Christina Buchheim	DIE LINKE
Abg. Henriette Quade	DIE LINKE
Abg. Jürgen Barth (i. V. d. Abg. Silke Schindler)	SPD
Abg. Rüdiger Erben	SPD
Abg. Sebastian Striegel	GRÜNE

**Mitglieder des Ausschusses Landesentwicklung und Verkehr:**

Abg. Matthias Büttner, Vorsitzender	AfD
Abg. Hardy Peter Güssau	CDU
Abg. Frank Scheurell	CDU
Abg. Daniel Rausch (i. V. d. Abg. Tobias Rausch)	AfD
Abg. Guido Henke	DIE LINKE
Abg. Doreen Hildebrandt	DIE LINKE
Abg. Dr. Falko Grube	SPD
Abg. Cornelia Lüddemann	GRÜNE

Ferner nimmt Abg. Frank Bommersbach (CDU) als Mitglied des Ausschusses für Finanzen an der Sitzung teil.

**Von der Landesregierung:**

**a) vom Ministerium für Inneres und Sport:**

Minister Holger Stahlknecht

**b) vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr:**

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz

**Textdokumentation:**

Stenografischer Dienst

**Vorsitzender Hagen Kohl** eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr.

## **Zur Tagesordnung:**

### **Gemeindlichen Straßenbau besser unterstützen - Bürger entlasten**

Antrag Fraktion DIE LINKE - **Drs. 7/2863**

Dem Ausschuss liegen Schreiben des Landesverbandes Haus & Grund Sachsen-Anhalt e. V. vom 5. November 2018 (**Vorlage 2**), des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg vom 1. November 2018 (**Vorlage 3**) und des Ministeriums der Finanzen vom 2. November 2018 (**Vorlage 4**) vor. (Diese ist dieser Textdokumentation als **Anlage** beigefügt.)

### **Fachgespräch**

**Vorsitzender Hagen Kohl:** Ich begrüße Sie zu der heutigen gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Inneres und Sport sowie des Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr. Herr Büttner als Vorsitzender des Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr und ich haben uns darauf geeinigt, dass ich die heutige Sitzung leite. Gibt es dagegen Widerspruch? - Das ist nicht der Fall.

Die Einladung ist Ihnen mit Schreiben vom 29. Oktober 2018 zugegangen. Heute soll ein Fachgespräch in öffentlicher Sitzung stattfinden. Über den bislang bekannten Teilnehmerkreis hinaus wurde noch ein Vertreter des Landesverbandes Haus & Grund Sachsen-Anhalt e. V. eingeladen.

In der Einladung ist eine Redezeit von zehn Minuten je eingeladene Institution vorgeschlagen worden. Sind Sie damit einverstanden? - Ich sehe keinen Widerspruch. Dann können wir beginnen.

### **Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt (SGSA)**

**Eine Vertreterin des SGSA:** Ich bin beim Städte- und Gemeindebund für die Bearbeitung des kommunalen Abgabenrechts zuständig. Wir können nicht viel dazu sagen, wie die Erfahrungen in anderen Bundesländern sind. Wir können aber zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE und zu der Diskussion, die parallel zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge stattfindet, einige Gedanken äußern.

Zunächst zu dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. Ein Punkt bezieht sich auf die Erarbeitung eines Leitfadens für die Gestaltung und den Bau von Gemeindestraßen innerhalb geschlossener Ortschaften. Wir haben die Landtagsdebatte, die Sie geführt haben, so verstanden, dass die Vorstellung darin besteht, technische Standards und dergleichen festzulegen, mit denen den Gemeinden in Bezug auf den Ausbau ihrer Straßen Handlungsempfehlungen gegeben werden sollen.

Aus unserer Sicht ist das nicht erforderlich. Es gibt technische Ausbaustandards, die in verschiedenen Richtlinien, zum Beispiel der Richtlinie zum Anlegen von Straßen, definiert sind. Daran orientieren sich die Gemeinden maßgeblich. Wir denken, es bedarf keines neuen Leitfadens; vielmehr bedarf es eines Dialogs in den Gemeinden mit den Bürgern, um festzustellen: Welche Wünsche bestehen bei den Bürgern vor Ort und wie kann man diesen entgegenkommen? Kann man unter Wahrung der Verkehrssicherungspflicht von gewissen Standards abweichen oder kann man das nicht? - An diesen Stellen sehen wir Handlungsspielräume in den Kommunen und nicht in irgendwelchen Leitfäden oder Handlungsempfehlungen, die man den Gemeinden gibt.

Ein weiterer Punkt des Antrags der Fraktion DIE LINKE bezieht sich auf die Entwicklung von Verfahrenshinweisen für eine frühzeitige Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit. Ich denke, auch diesbezüglich gibt es rechtliche Rahmenbedingungen, die den Erfordernissen der Beteiligung der Bürgerschaft in den Gemeinden ausreichend gerecht werden. In § 6 d des Kommunalabgabengesetzes ist die frühzeitige Beteiligung der später Beitragspflichtigen geregelt. Die Gemeinden haben die Möglichkeit - einige haben davon Gebrauch gemacht -, Zustimmungsvorbehalte in ihren Satzungen festzuschreiben. Das betrifft im Wesentlichen Anliegerstraßen, sowohl bei einmaligen als auch bei wiederkehrenden Beiträgen.

Aus unserer Beratungspraxis wissen wir, dass das in vielen Gemeinden vorbildlich umgesetzt wird, dass tatsächlich eine gute Kommunikation zwischen den Bürgern und den Verwaltungen stattfindet und dass es in den Gemeinden, in denen das der Fall ist, wenige Probleme mit der Erhebung der Beiträge gibt.

Im Gegensatz zu dem Leitfaden für die technischen Standards haben wir keine Bedenken dagegen, im Rahmen der gegenwärtigen rechtlichen Vorgaben in einem Erlass Hinweise darauf, wie Bürgeranhörungen gegebenenfalls zu organisieren sind und dergleichen, zusammenzufassen und diesen den Gemeinden an die Hand zu geben.

Des Weiteren soll die Landesregierung nach dem Antrag der Fraktion DIE LINKE aufgefordert werden, dem Landtag bis zum Ende des dritten Quartals 2018 eine Analyse darüber vorzulegen, welche Auswirkungen mit einem landesweiten Verzicht auf Straßenausbaubeiträge verbunden sein könnten.

Aus unserer Sicht ist es nicht möglich, in dem genannten Zeitraum eine angemessene Analyse durchzuführen. Ich will auch gern sagen, warum. - Zunächst kann man wahrscheinlich überhaupt nur dort eine Analyse anstellen, wo die Beiträge in jüngster Zeit aufgehoben worden sind. Es gibt vier Länder, in denen keine Beiträge erhoben werden. Das sind Baden-Württemberg, Berlin, Hamburg und Bayern. In Baden-Württemberg werden schon seit vielen Jahren - oder noch nie, das weiß ich nicht genau, jedenfalls in den letzten 20, 30 Jahren - keine Beiträge erhoben. Ich denke, mit Berlin und Hamburg sind wir als Flächenland nicht wirklich vergleichbar. Das einzige

Land, das für eine Analyse infrage käme, wäre Bayern. Dort ist das Gesetz erst vor wenigen Monaten in Kraft getreten, sodass wir davon ausgehen, dass belastbare Erfahrungswerte noch nicht vorliegen. Es gibt also gegenwärtig kein Bundesland, von dem die gewünschte Analyse aus unserer Sicht hätte erbracht werden können, sodass die Landesregierung dieser Forderung möglicherweise nicht nachkommen konnte.

Bislang hat der Städte- und Gemeindebund eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge abgelehnt, weil diese eine originäre Finanzierungsquelle der Gemeinden darstellen. Es besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Aufgabenwahrnehmung und Refinanzierungsverantwortung. Wir halten das für richtig und halten die Regelungen, die in Sachsen-Anhalt bestehen, für auskömmlich, um zu angemessenen Beitragsbelastungen zu kommen.

Allerdings hat die politische Diskussion, die auf der Landesebene stattfindet, inzwischen auch unseren Verband erreicht. Die Diskussion innerhalb unseres Verbandes ist dazu noch nicht abgeschlossen. Wir können noch nicht genau sagen, ob es bei unserer bisherigen Position bleibt oder ob gegebenenfalls ein Richtungswechsel stattfindet.

Im Moment bestehen zwei Lager. Es gibt ein Lager, das sich durchaus für die Abschaffung der Beiträge ausspricht, wobei die Gründe dafür nicht unbedingt in der Erhebung der Straßenausbaubeiträge selbst liegen, sondern darin, dass die betreffenden Bürgermeister oder Stadtteilvertreter keine Rückendeckung durch die Landespolitik sehen. Sie kritisieren also, dass das immer wieder aufgegriffen wird, insbesondere wenn Wahlen vor der Tür stehen, dass dadurch in der Bevölkerung Hoffnungen geschürt werden und die bisher immer enttäuschten Hoffnungen letztlich dazu führen, dass vor Ort eine gewisse Frustration entsteht. Das lassen die Bürger dann natürlich an den Politikern vor Ort aus. Deshalb sagen wir: Für uns wäre es eine große Hilfe, auf die immer wieder aufflammenden Diskussionen einen Deckel zu machen und von der Erhebung der Beiträge abzusehen.

Das andere Lager sagt: Wir haben ein bewährtes System, die Einbeziehung der Bürger funktioniert, die Beitragserhebung macht keine Probleme, und es ist nicht gewünscht, ein bewährtes System zugunsten einer - ich sage es einmal so - zentralstaatlichen Finanzierung oder Refinanzierung aufzugeben. Denn dann hat man es nicht mehr selbst in der Hand, man kann nicht mehr selbst entscheiden. Das sage ich insbesondere im Kontext mit dem Handlungsleitfaden, der hierbei ebenfalls angesprochen worden ist. Man sieht die Gefahr, es wird auf der einen Seite ein Handlungsleitfaden für Ausbaustandards geschaffen und auf der anderen Seite geht auch die Refinanzierungsverantwortung auf das Land über, das zukünftig den Kommunen diktiert, wie die Straßen zu bauen sind oder auch nicht. - Das sind die Hauptargumente der anderen Seite.

Auch die Refinanzierungsobliegenheiten wollen wir aufgreifen. Dazu sind aus der Mitte des Landtages über Kleine Anfragen schon gewisse Abfragen getätigt worden. Diese

haben sich immer auf die bisher erhobenen Beiträge bezogen. Das ist eine Größenordnung, die nach unserer Auffassung für das Volumen, das den Gemeinden erstattet werden müsste, nicht aussagefähig ist. Warum ist sie nicht aussagefähig? - Unsere Kommunen befinden sich überwiegend in der Haushaltskonsolidierung. Sie können diverse Investitionsmaßnahmen gar nicht durchführen. Viele haben nicht die nötigen Eigenmittel dafür, sodass das, was sich in der Beitragserhebung widerspiegelt, eigentlich überhaupt nicht dem tatsächlichen Investitionsbedarf entspricht.

Wir haben diesbezüglich einen riesigen Nachholbedarf. Bundesweit wird der Investitionsstau im Bereich der Verkehrsinfrastruktur auf 39 Milliarden € beziffert. In der Antwort auf eine Kleine Anfrage wurde der Investitionsstau der Landkreise in Sachsen-Anhalt auf 800 Millionen € beziffert. Ich denke, in ähnlicher Größenordnung besteht ein solcher auch bei den kreisangehörigen und kreisfreien Städten.

Mit Blick auf die Gerechtigkeitsdebatte stellt sich die Frage: Was ist mit den in der Vergangenheit gezahlten Beiträgen? Diese Diskussion führen auch Sie im Landtag. Vor Ort wird Unmut befürchtet, weil dann möglicherweise Bürger, die schon gezahlt haben, Rückforderungsansprüche geltend machen. In diesem Zusammenhang werden ein hoher Verwaltungsaufwand und eine Vielzahl gerichtlicher Verfahren befürchtet. Das eine Lager hält dies für eine Einschränkung der kommunalen Selbstverwaltung und sieht die massive Gefahr einer nicht auskömmlichen Finanzierung dieser Aufgaben.

Zwischen diesen beiden Lagern bewegen wir uns gegenwärtig in der Diskussion. Wir werden das im November in unserem Präsidium diskutieren. Danach lässt sich sicherlich absehen, wohin die Meinungsbildung geht.

**Abg. Tobias Krull (CDU):** Meine Frage ist: Wie stellt sich aus Ihrer Sicht das Verhältnis zwischen denen, die noch Beitragsschuldner sind, und denen, die schon bezahlt haben, im Land dar? Gibt es große regionale Unterschiede? Oder ist die Verteilung von Zahlern und Nichtzahlern ungefähr gleich im Land?

**Die Vertreterin des SGSA:** Das lässt sich so pauschal nicht sagen. Wir führen in Bezug auf Zahler und Nichtzahler keine Erhebungen durch. Das ist auch vor dem Hintergrund sehr schwierig, dass wir gerade in den 90er-Jahren massiv in die Infrastruktur investiert haben; das wissen Sie alle selbst. Damals standen riesige Fördermillionen im Hintergrund. Für die betreffenden Straßen sind vielfach keine Beiträge erhoben worden bzw. hat man später in einigen Orten wiederkehrende Beiträge eingeführt, mit denen diejenigen, die ihre Straße vor die Tür bekommen haben, in die Finanzierungsverpflichtung einbezogen wurden.

Ich denke, im Großen und Ganzen wird das Verhältnis relativ ausgewogen sein, wobei es eine Vielzahl von Straßen gibt, die in den 90er-Jahren ausgebaut wurden und nach der üblichen Nutzungsdauer von 25 bis 30 Jahren Ende der 2020er-Jahre wieder in

den Zyklus hineinkommen, dass sie saniert werden müssen. Es gibt noch eine Reihe von Straßen, die einen erheblichen Sanierungsbedarf aufweisen. Das meinte ich unter dem Stichwort Investitionsstau. Wenn es bei der Beitragserhebungspflicht bleibt, dann wird auf jeden Bürger irgendwann wieder ein Straßenausbaubeitrag zukommen.

**Abg. Rüdiger Erben (SPD):** Erstens eines vorweg: Sie haben die Lagerbildung und die Diskussionen unter Ihren Mitgliedern treffend beschrieben. Ich beobachte dies mit großem Interesse. Ich will aus eigenem Erleben sagen, dass ich eine Reihe von Vertretern Ihrer Mitgliedschaft kenne, die so argumentieren: Wenn die da oben uns nicht zwingen würden, Beiträge zu erheben, dann würden wir sie selbstverständlich nicht erheben. Ich glaube, die meisten Anwesenden kennen genug solche Fälle. Wer sie nicht kennt, der kann googeln, der wird viele Treffer finden. Aber das nur als Anmerkung nebenbei.

Zweitens. Sie haben auf einen allgemeinen Investitionsstau abgehoben, der allenfalls nur sehr indirekt etwas mit möglichen Beitragsausfällen zu tun hat. Denn ich gehe davon aus, dass in der Straßeninfrastruktur auch alle Straßenbauinvestitionsrückstände erfasst sind, wo von vornherein eine Beitragserhebung nicht infrage kommt, weil beispielsweise Anliegerbeiträge nicht infrage kämen; denn es sind sicherlich auch Straßen dabei, bei denen der Ausbau gar nicht beitragspflichtig ist oder für den nur anteilig Beiträge erhoben werden.

Können Sie irgendeine Größenordnung für mögliche Beitragsausfälle in der Zukunft, und zwar pro Jahr - nur das wäre relevant -, benennen?

Drittens. Was halten Sie von einer Aufhebung der Beitragserhebungspflicht und der Idee, daraus quasi eine Kannregelung zu machen? Ich gebe zu, ich halte wenig davon, aber mich interessiert Ihre Meinung.

**Die Vertreterin des SGSA:** Zur ersten Frage, zur Größenordnung des Investitionsstaus. Sie haben natürlich recht, in den Zahlen, also zumindest in den 39 Milliarden €, die bundesweit erhoben worden sind, sind Brückenbauten und dergleichen enthalten, wobei es bei dieser Größenordnung tatsächlich ausschließlich um kommunale Infrastruktur geht. Landes- und Bundesstraßen sind davon nicht erfasst. Dazu können wir nichts sagen; dazu haben wir keine Erhebungen gemacht. Das müsste man möglicherweise tun, wenn man die Straßenausbaubeiträge tatsächlich abschaffen will. Denn nur der tatsächliche Investitionsbedarf kann Kriterium für eine konnexitätsgerechte Lösung sein, also eine Erstattung dessen, was das Land dann schultern müsste. Hierzu habe ich in meinem Vortrag gesagt: ganz bestimmt nicht das Beitragsvolumen, das in den letzten drei oder fünf Jahren angefallen ist.

Zur zweiten Frage: Was würden wir dazu sagen, wenn man die Beitragserhebung in das Ermessen der Gemeinden stellt? - Dazu haben wir eine eindeutige Beschlusslage,

von der wir, so denke ich, nicht abweichen. Eine Kannregelung wollen wir auf jeden Fall nicht, jedenfalls nicht im Bereich der Straßenausbaubeiträge, weil wir dann bei landesweiter Betrachtung ein großes Ungerechtigkeitsproblem befürchten. Momentan können 40 % oder mehr als 40 % der Kommunen ihre Ergebnishaushalte nicht ausgleichen. Mehr als 50 % der Kommunen befinden sich in der Haushaltskonsolidierung. Das sind alle Gemeinden, die dann aufgrund der Einnahmebeschaffungsgrundsätze bzw. aufgrund der Konsolidierungszwänge Straßenausbaubeiträge erheben müssten, während andere Gemeinden, die finanziell gut ausgestattet sind, darauf möglicherweise darauf verzichten könnten. Die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse würde deutlich zulasten der Einwohner finanziell nicht so leistungsstarker Kommunen gehen. Das wollen wir nicht.

### **Bayerisches Staatsministerium des Innern und für Integration**

**Ein Vertreter des MI Bayern:** Es wurde schon angesprochen, dass der bayerische Landesgesetzgeber mit Gesetz vom 26. Juni 2018 die bayerischen Straßenausbaubeiträge abgeschafft hat. Die bisher grundsätzlich bestehende Beitragserhebungsverpflichtung wurde durch ein Beitragserhebungsverbot für Straßenausbaubeitragsmaßnahmen ersetzt.

Der Gesetzgeber hat als Stichtag für die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge mit leichter Rückwirkung den 1. Januar 2018 bestimmt. Als Anknüpfungstatbestand für diese Stichtagsregelung hat er den Bescheidserlass bestimmt. Das heißt, in Fällen, in denen bis zum 31. Dezember 2017 noch Bescheide ergangen sind, sowohl endgültige Bescheide als auch Vorauszahlungsbescheide, gilt das alte Recht, und ab dem 1. Januar 2018 können keine Bescheide mehr über Straßenausbaubeiträge oder Vorauszahlungen hierauf ergehen.

Diese Art der Regelung hat es zum einen notwendig gemacht, eine Regelung für die Rückabwicklung von Bescheiden, die ab dem 1. Januar 2018 bis zur Verabschiedung des Gesetzes erlassen worden sind, zu treffen. Diese Bescheide aus dem knapp ersten halben Jahr 2018 sind aufzuheben und die Beiträge zu erstatten. Zum anderen mussten Übergangsregelungen zu den Vorauszahlungen getroffen werden.

Vor allem hat der Gesetzgeber auch im KAG selbst gemeindliche Erstattungsansprüche vorgesehen. Es gibt also einen Erstattungsanspruch gemäß Artikel 19 Abs. 9 Satz 1 des bayerischen Kommunalabgabengesetzes, der auf den Ersatz den Gemeinden unmittelbar entgehenden Beitragseinnahmen infolge der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge gerichtet ist. Unter bestimmten Voraussetzungen gibt es diesen Ersatz. Das betrifft Maßnahmen, mit denen bereits begonnen worden ist. Hierbei wird darauf abgestellt: Es muss mindestens die Vergabe eingeleitet worden sein. Zudem gibt es weitere Voraussetzungen.



Darüber hinaus gibt es einen ergänzenden Erstattungsanspruch gemäß Artikel 19 Abs. 9 Satz 6 des bayerischen Kommunalabgabengesetzes, der auf Planungs- und Vorbereitungsaufwendungen gerichtet ist, die die Kommunen getroffen haben, die von der sofortigen Abschaffung des Straßenausbaubeitragsrechts überrascht worden sind.

Daneben soll es - das ist die politische Absicht - auch für künftige Maßnahmen pauschale Zahlungen vom Land an die Kommunen geben. Das befindet sich aber im Moment noch im Gesetzgebungsverfahren; das wird eine Regelung voraussichtlich im bayerischen Finanzausgleichsgesetz sein. Danach sollen nach den derzeitigen Überlegungen in Zukunft nicht maßnahmebezogen, sondern gemeindebezogen bestimmte Zahlungen an die Gemeinden vom Staat geleistet werden, die dazu gedacht sind, Straßenbaumaßnahmen zu finanzieren.

Zu den Auswirkungen dieses Gesetzes kann man naturgemäß noch relativ wenig sagen, nachdem es erst Mitte des Jahres 2018 beschlossen worden ist. Durch die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ist klar: Die Bürger müssen keine Beiträge mehr bezahlen; die Kommunen können keine Beiträge mehr erheben; ihnen entgehen Einnahmen. Daher stellt sich die Frage, inwieweit dieser Einnahmeverlust durch den Staat, durch das Land ersetzt werden muss, ob und inwieweit das zum Teil rechtlich erforderlich ist und zum Teil eben politisch geboten.

Ich kann weiterhin berichten, dass auch nach der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge keineswegs alle Bürger zufrieden sind. Das liegt vor allen Dingen daran, dass mit der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge unvermeidlich einhergeht, dass man einen bestimmten Stichtag festsetzen muss und diesen Stichtag auch an einen bestimmten Tatbestand anknüpfen muss, sei es an den Bescheidserlass oder daran, dass die Baumaßnahme technisch beendet ist oder die sachlichen Beitragspflichten entstanden sind.

Es gibt natürlich immer Bürger, die noch bezahlen müssen, weil es vor dem Stichtag liegt, und Bürger, die Glück haben, weil es nach dem Stichtag liegt, die nicht mehr bezahlen müssen. In einer Gemeinde kann es zwei Bauvorhaben geben, wobei das eine etwas weiter vorangeschritten ist. In diesem Fall sind schon Bescheide ergangen. Bei dem anderen Bauvorhaben sind die Bescheide noch nicht erlassen worden. Die Gemeinde hatte vielleicht vor, dies im Frühjahr 2018 zu tun. Aber wegen des Stichtags sind dann keine Bescheide mehr ergangen.

Somit entsteht eine unterschiedliche Behandlung, die allerdings unvermeidbar ist. Wenn man die Straßenausbaubeiträge abschafft, ist es unvermeidlich, dass es zu solchen unterschiedlichen Behandlungen kommt. Natürlich - das kann man nachvollziehen - führt das bei den Betroffenen, die gerade noch zahlen mussten, zu erneutem Ärger.

Über die praktischen Erfahrungen kann man relativ wenig berichten. Das Erstattungsverfahren, das es in Bayern geben wird, startet zum 1. Januar 2019. Die Vorbereitungsarbeiten sind schon sehr weit gediehen. Es wurde eine Verordnung erlassen. Es muss alles organisiert werden, auch das entsprechende Personal muss gewonnen werden.

**Abg. Rüdiger Erben (SPD):** Ich möchte etwas zurückgehen. In Bayern bestand, wenn ich das richtig weiß, auch eine Beitragserhebungspflicht. Eigentlich stand es nicht im Ermessen der Kommunen, Straßenausbaubeiträge zu erheben. Wie ist denn die kommunale Praxis? Wurden die Beiträge tatsächlich überall eingezogen und hat die Kommunalaufsicht darauf geachtet?

Zu einem anderen Komplex. Wie sind Sie bei der Ermittlung einer Erstattung für die Zukunft vorgegangen? Sie haben eben geschildert, dass das zukünftig im Rahmen des Finanzausgleichs geregelt werden soll. Welches sind die in Aussicht stehenden Verteilungskriterien?

**Der Vertreter des MI Bayern:** Zur ersten Frage. Es ist richtig, im bayerischen Kommunalabgabengesetz war bisher für die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen eine Sollregelung vorgesehen, was im Zusammenhang mit der Auslegung der Rechtsprechung in den allermeisten Fällen eine Verpflichtung zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen bedeutet hat.

In Bayern haben de facto - das war Ihre weitere Frage -, soweit ich das im Kopf habe, etwa zwei Drittel der Gemeinden auch tatsächlich Straßenausbaubeitragssatzungen gehabt. In einzelnen Fällen ist gegen Gemeinden rechtsaufsichtlich vorgegangen worden, insbesondere gegen solche Gemeinden, die ihre Straßenausbaubeitragssatzung abgeschafft haben, die finanziellen Verhältnisse dies jedoch rechtlich nicht gerechtfertigt haben. - Das zur Ihrer ersten Frage.

Die zweite Frage betrifft die Ermittlung der Erstattungsleistungen für die Zukunft. Im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens ist eine Abfrage bei den Gemeinden durchgeführt worden. Dort ist gefragt worden: Wie viele Straßenausbaubeiträge habt ihr in der Vergangenheit pro Jahr ungefähr erhoben? Dabei kam heraus, dass die Kommunen in Bayern Straßenausbaubeiträge in Höhe von ca. 65 Millionen € pro Jahr erhoben haben. Das ist sozusagen die Richtgröße, an der man sich mit Blick auf den Finanzbedarf für die Spitzabrechnung der unmittelbar entgehenden Beiträge orientiert hat.

Bezüglich der Pauschalen ist, wie gesagt, eine Regelung im bayerischen Finanzausgleichsgesetz vorgesehen, die nicht durch das Innenministerium, sondern durch das Finanzministerium begleitet wird. Wie die Regelung aussehen wird, muss letztlich der Gesetzgeber entscheiden. Im Moment ist nach meiner Erinnerung angedacht, an die Siedlungsfläche anzuknüpfen. Also eine Gemeinde, die eine größere Siedlungsfläche

hat, soll einen entsprechenden höheren pauschalen Ersatz bekommen, als eine Gemeinde, die eine geringere Siedlungsfläche hat.

Der Hintergrund dieser Überlegung besteht, soweit ich weiß, darin, dass man hierzu die entsprechenden Daten vorliegen hat, während es zum Beispiel bezüglich der Straßenlänge keine validen Daten gibt. Man muss also auf ein Kriterium abstellen, zu dem Daten verfügbar sind und man Aussagen treffen kann.

Nach den bisherigen Überlegungen ist zudem vorgesehen, die Pauschalen - vereinfacht gesagt - in zwei Zeiträumen unterschiedlich zu behandeln. Zunächst sollen die Gemeinden bevorzugt werden, die eine Straßenausbaubeitragssatzung gehabt und diese auch angewandt haben. Die Bevorzugung soll dann abgeschmolzen werden. In etwa fünf Jahren sollen alle Gemeinden etwas bekommen. Aber, wie gesagt, das muss der Gesetzgeber, also der bayerische Landtag, noch entscheiden. Das sind die Überlegungen, die es bisher gibt.

**Abg. Rüdiger Erben (SPD):** Ich will an die noch nicht vom Gesetzgeber entschiedene Regelung anknüpfen. Sie soll im Finanzausgleichsgesetz stehen. Aber ich gehe davon aus, dass die Mittel nicht finanz- oder steuerkraftabhängig verteilt werden, sondern dass jede Kommune, auch die abundanten Kommunen, einen Anteil aus dem Topf bekommen?

**Der Vertreter des MI Bayern:** Mir ist jetzt nicht bekannt, dass man darauf irgendwie Rücksicht nehmen würde.

**Abg. Tobias Krull (CDU):** Ich habe mehrere Fragen. Im Ursprungsantrag ist auch die Frage eines Leitfadens für den Straßenausbau aufgegriffen worden. Dazu haben Sie bislang keine Ausführungen gemacht. Daher die Frage: Gibt es einen solchen Leitfaden im Freistaat Bayern?

Sie sind auf die Gerechtigkeitsfrage eingegangen, wie auch die Vertreterin des Städte- und Gemeindebundes dazu einige Ausführungen gemacht hat. Sie haben ausgeführt, dass zum 1. Januar 2018 sozusagen eine Zahlungspflicht besteht und danach durch ein Verbot ersetzt worden ist, sie also nicht mehr besteht. Gab es Diskussionen, einen stärker rückwirkenden Zeitraum zugrunde zu legen, um die Unwuchten zu beseitigen, und, falls ja, wie sind diese verlaufen?

Gab es Diskussionen über eine Kannlösung? Oder stand politisch sofort ein Verbot im Raum? Oder wurde darüber gar nicht diskutiert? Das interessiert mich.

Ein letzte Frage: Gab es Gemeinden in Bayern, die das Modell der wiederkehrenden Beiträge gewählt hatten?

**Der Vertreter des MI Bayern:** Zu Ihrer ersten Frage nach dem Leitfaden. Dazu kann ich leider nichts sagen, weil ich zu den kommunalabgabenrechtlichen Aspekten eingeladen worden bin. Zu diesen technischen Fragen und dem Leitfaden kann ich nichts sagen. Dafür wäre das Bau- und Verkehrsministerium zuständig. Ich weiß auch inhaltlich dazu nichts. Dazu kann ich leider keine Angaben machen.

Zu dem zweiten Punkt, den Sie ansprachen, dem Stichtag 1. Januar 2018. In der Tat stand in der politischen Diskussion, einen anderen Stichtag zu wählen. Man hat überlegt, ob man für die Aufhebung der Straßenausbaubeiträge nicht vielleicht den 1. Januar 2014 als Stichtag hätte zugrunde legen sollen. Das hätte zum einen verstärkt verfassungsrechtliche Probleme aufgeworfen; denn auch wenn der Gesetzgeber bei der Wahl des Stichtags sicherlich ein gewisses Ermessen hat, so muss er irgendwie begründen können, warum er einen bestimmten Stichtag wählt, warum er den 1. Januar 2014 heranzieht und nicht den 1. Januar 2015 oder warum er nicht noch weiter zurückgeht.

Zum anderen hätte ein früherer Stichtag auch die Ungerechtigkeitsproblematik nicht restlos beseitigt; denn dann wäre es wieder ein Stichtag gewesen, und es hätte wieder Bürger gegeben, die Ende 2013 noch Beiträge bezahlt hätten, die die Gemeinden hätten einbehalten müssen, während Bürger, die im Januar 2014 bezahlt hätten, das Geld zurückbekommen hätten.

Zum anderen muss man natürlich auch berücksichtigen, dass es, wenn man vier Jahre zurückgeht, durchaus einen gewissen Verwaltungsaufwand bei den Gemeinden auslöst, weil sie nämlich die Beitragserhebungen aus den letzten vier Jahren rückabwickeln müssen. Auch dies hat dagegen gesprochen, einen früheren Stichtag zu wählen.

Außerdem wäre der Freistaat Bayern nicht umhingingekommen, dann die in diesen vier Jahren vereinnahmten und von den Gemeinden zurückzuzahlenden Beiträge den Kommunen zu erstatten. Das wäre, wenn man durchschnittlich von 65 Millionen € pro Jahr durchschnittlich ausgeht, eine erhebliche Summe gewesen, die aus dem Staatshaushalt hätte bezahlt werden müssen. - Das waren in der politischen Diskussion die Argumente, die dazu geführt haben - dazu gab es im Landtag auch Änderungsanträge -, die Idee, den 1. Januar 2014 als Stichtag zu wählen, nicht weiterzuverfolgen.

Wir haben jetzt in Bayern eine Koalitionsregierung. Der Koalitionsvereinbarung entnehme ich, dass es diesbezüglich keine Änderungen geben soll. Also es bleibt nach dem, was ich dem Kollisionsvertrag entnehmen kann, beim 1. Januar 2018 als Stichtag.

Ihre dritte Frage bezog sich auf die Kannlösung. Über eine solche ist in Bayern zuletzt nicht mehr diskutiert worden. Vor einem Jahr hat man vielleicht noch darüber nachge-

dacht. Aber seit es den Gesetzentwurf der CSU-Fraktion gab und die politische Entscheidung getroffen worden ist, ist über die Kannlösung nicht mehr diskutiert worden.

Die vierte Frage betraf die wiederkehrenden Beiträge. Diese hat der bayerische Gesetzgeber in der Hoffnung eingeführt, dass es zu einer Befriedung der Situation kommt. Diese Hoffnung hat sich aber nicht erfüllt. Von der Möglichkeit, wiederkehrende Beiträge zu erheben, haben unseres Wissens zwei Gemeinden in Bayern Gebrauch gemacht, wobei es in zwei Gemeinden entsprechende Satzungen gibt, aber lediglich eine Gemeinde hat diese dann auch tatsächlich vollzogen.

**Abg. Bernhard Bönisch (CDU):** Ich möchte Sie fragen: Wann ist das Gesetz in Kraft getreten, wann wurde es verabschiedet und seit wann wurde es ernsthaft diskutiert? Gab es ein erkennbares besonderes Verhalten der Gemeinden in diesen Zeiträumen? Also wurden ganz schnell noch viele Bescheide erlassen? Oder hat man eher gesagt „Wir schonen unsere Bürger; der Staat wird uns später entlohnen“ und keine Bescheide mehr erlassen? Gab es da eine erkennbare Bewegung?

**Der Vertreter des MI Bayern:** Vom zeitlichen Ablauf ist es so: Im Gesetz- und Verordnungsblatt ist das Gesetz am 26. Juni 2018 verkündet worden, beschlossen hat es der Bayerische Landtag am 14. Juni 2018, den Gesetzentwurf eingebracht hat die CSU-Landtagsfraktion am 11. April 2018. Die politische Entscheidung der CSU-Fraktion, einen solchen Gesetzentwurf einzubringen, ist etwa im Januar 2018 getroffen worden. Dem ging natürlich das Volksbegehren voraus, das in Bayern die Partei Freie Wähler veranlasst hat. Das ist natürlich schon etwa im Jahr 2017 durchgeführt worden.

Ihre Frage war auch, wie die Gemeinden reagiert haben. Es war so: Nachdem politisch im Januar 2018 klar war, dass hierzu ein Gesetzentwurf eingebracht wird, gab es einen Beschluss des Bayerischen Landtags, der darauf abzielte, dass keine Bescheide mehr verschickt werden sollen. Der Staatsminister des Innern und für Integration ist gebeten worden, den Kommunen diesen Beschluss des Landtags mitzuteilen. Wir gehen davon aus, dass aus diesem Grund Anfang 2018 nur sehr wenige Gemeinden trotzdem noch Bescheide erlassen haben, sodass es vermutlich nur wenige Fälle geben wird, die rückabgewickelt werden müssten.

**Abg. André Poggenburg (AfD):** Ich möchte auf den Stichtag zurückkommen. Sie haben es selbst schon ausgeführt: Ein solcher Stichtag birgt natürlich - zumindest gefühlt - bei vielen Bürgern eine Situation der Ungerechtigkeit. Meine Frage: Gab es denn Überlegungen - und, wenn ja, welche -, eine Art Übergangsphase zu bestimmen, dass man sagt: In einem gewissen Übergangszeitraum wird abgestuft, zurückgezahlt oder Ähnliches? Gab es solche Überlegungen, um das Ganze etwas aufzufangen?

**Der Vertreter des MI Bayern:** Ja, im Zuge des Gesetzgebungsprozesses gab es diverse Überlegungen. Ich meine, es ist auch einmal diskutiert worden, für bestimmte

Zeiträume eine Rückerstattung vorzusehen. Aber diese Überlegung ist nie weiterverfolgt worden.

### **Landesverband Haus & Grund Sachsen-Anhalt e. V.**

**Dr. Holger Neumann (Haus & Grund):** Wir als Vertreter der Wohnungswirtschaft sind dankbar, zum Schluss doch noch eine Einladung zu dem heutigen Fachgespräch erhalten zu haben. Wir waren etwas verwundert, dass die Thematik so an uns vorbeigehen sollte. Ich bin bevollmächtigt worden, heute auch im Namen des Verbandes der Wohnungsgenossenschaften zu sprechen. Ich habe mich mit dem Verbandsdirektor vorher abgestimmt. Mit dem Verband der kommunalen Wohnungsunternehmen ist es im Moment etwas komplizierter. Ich denke allerdings, dass wir in der Vergangenheit im Wesentlichen dieselben Auffassungen vertreten haben.

Wir sind natürlich diejenigen, die die Beiträge zum größten Teil zu bezahlen haben, und sehen die Sache naturgemäß etwas anders. Wir setzen uns sehr stark für eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ein. Ich möchte jetzt weniger auf rhetorische Argumente, sondern eher auf sachliche Argumente setzen, die in der Stellungnahme des Städte- und Gemeindebundes keine wesentliche Rolle gespielt haben.

Ein Punkt ist, dass die Beitragserhebung an sich in der Bevölkerung nicht aus dem Grund auf Unverständnis stößt, weil man sagt, das ist eine Belastung, ich muss etwas bezahlen, vielmehr ist es hauptsächlich dieser etwas abstruse Anachronismus des Vorteilsbegriffes, der hierbei immer wieder aufstößt. Das heißt, es geht darum, dass in vielen Fällen auch der Verkehrswert eines Grundstückes sinken kann und trotzdem in der Verwaltungsgerichtslehre postuliert wird, dass der Gebrauchswert des Grundstückes durch die bessere Erschließung steigt und demzufolge ein Straßenausbaubeitrag zu zahlen ist.

Das typische landläufige Beispiel ist die Anliegerstraße, die ausgebaut wird, weil weiter hinten eine neue Siedlung entsteht. Der betroffene Eigentümer hat dann ein höheres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, er muss vielleicht einen Teil seines Vorgartens abgeben, der Verkehrswert seines Grundstückes sinkt, trotzdem wird gesagt: Durch die neue Straße hast du eine bessere Erschließung und du musst einen Straßenausbaubeitrag zahlen.

Meist gibt es nur drei Straßenkategorien. Ich habe gerade wieder in einer Beratung das Problem, dass fast alles unter Anliegerstraße subsumiert wird. Das heißt, auch diese Art der Beitragserhebung ist problematisch.

Ein weiterer Punkt, der immer wieder auf Unverständnis trifft, sind die teilweise enormen Zeitunterschiede zwischen dem, was der Eigentümer als Vorteil wahrnimmt - das heißt, wenn vor seinem Grundstück eine neue Straße angelegt wird - und der Bei-

tragserhebung, die teilweise Jahre, manchmal auch Jahrzehnte später erfolgt. Die Straße ist dann zum Teil schon wieder kaputt. Das hängt einfach damit zusammen, dass das sogenannte Entstehen der sachlichen Beitragspflicht sehr weit nach hinten geschoben wird, etwa weil eine Teileinrichtung noch nicht ausgebaut worden ist. Manchmal fehlen auch nur ein paar Meter, sodass die Anlage noch nicht endgültig hergestellt ist und demzufolge die Beitragserhebung nicht erfolgen kann.

All das führt dazu, dass die Beitragserhebung in der Bevölkerung nicht nur beim „kleinen Mann“, sondern auch bei durchaus hochgebildeten Personen immer wieder Unverständnis auslöst. Ich persönlich pflege meine Beratungen zum Beitragsrecht immer mit der Bemerkung einzuleiten: „Liebes Mitglied, bitte schalten Sie Ihr logisches Denkvermögen aus; wir bewegen uns jetzt auf einer sehr hohen Abstraktionsebene.“ Wenn ich versuche, die Problematik verwaltungsrechtlich zu erklären, bekomme ich selbst von gestandenen Professoren, von durchaus hochgebildeten Personen die Frage gestellt: Meinen Sie das wirklich ernst? - Es ist also sehr schwer zu vermitteln. Ich glaube, darin liegt das Hauptproblem der Beitragserhebung, das sie von vornherein und schon seit Jahren kennzeichnet.

Des Weiteren darf ich darauf hinweisen - darüber ist hier nicht diskutiert worden -, dass die Erhebung der Straßenausbaubeiträge sehr hohe Verwaltungskosten verursacht. Ich habe in der Vergangenheit schon einmal gesagt, dass nach unseren Schätzungen 30 % bis 50 % der Einnahmen, die durch Straßenausbaubeiträge erzielt werden, für Verwaltungskosten draufgehen. Das heißt, im Endeffekt bleibt für den Straßenausbau von den Beitragseinnahmen netto ein Anteil von 60 %, vielleicht auch nur von 50 % - je nach Größenordnung - übrig.

Es kommt hinzu, dass diese Verfahren immer wieder die Verwaltungsgerichte beschäftigen. Die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge hätte auch eine wesentliche Entlastung der Verwaltungsgerichtsbarkeit zur Folge. Das würde auch dazu führen, dass sich die angespannte Situation der Richter etwas auflöst und sie sich wieder mit interessanteren Aufgaben beschäftigen können.

Schließlich zu dem relativ geringen Anteil der Gesamtkosten an der Verkehrsinfrastruktur insgesamt. Es ist interessant, wie der Städte- und Gemeindebund die Kosten hochrechnet. Dasselbe haben wir bei der Problematik der Herstellungsbeiträge II erlebt. Anfangs war man bei 20 bis 30 Millionen €, am Schluss, glaube ich, bei 120 Millionen €. Das stieg an. Dieselbe Tendenz wird Ihnen wahrscheinlich auch jetzt wieder begegnen. Anfangs geht es nur um die tatsächlichen Beitragseinnahmen, die in den vergangenen Jahren erhoben worden sind. Aber die Kollegin hat schon gesagt, da müssen wir dann den ganzen Instandhaltungsstau mit hineinrechnen usw. Sie werden vom Städte- und Gemeindebund bestimmt wieder Forderungen hören, die insgesamt bei 70 bis 80 Millionen €, vielleicht auch bei 120 Millionen € liegen. Ich denke, dass das

meines Erachtens ungerechtfertigt ist; denn wenn es bisher geklappt hat, dürfte es auch künftig klappen.

Noch eine Anregung. Wenn ich von 25 Jahren durchschnittlicher Straßennutzungsdauer höre, dann stellen sich mir etwas die Nackenhaare auf. Ich denke, bei ordnungsgemäßer Instandhaltung lässt sich eine Straße auch wesentlich länger nutzen. Ich habe meiner Stellungnahme einen Artikel beigelegt, aus dem hervorgeht, dass ich bereits im Jahr 2007 mit dem Leiter des Magdeburger Tiefbauamtes überlegt habe, wie man bei Straßenausbaubeiträgen die Kosten senken kann, und zwar indem man einfach die Straßen etwas einfacher baut und kostengünstiger gestaltet. Diesbezüglich gibt es sehr viele Möglichkeiten. Daher bin ich auch ein Befürworter dieser Leitlinie. Ich habe es in der eigenen Praxis oft genug erlebt, dass der Verwaltungsmitarbeiter bezüglich der Regeln zum Straßenausbau Ermessensentscheidungen treffen kann. Wenn es etwas schiefgeht und ein Verkehrsunfall passiert, dann hat immer er das Problem, wenn er keinen Bürgersteig hat anlegen lassen. Er braucht von der Politik einen gewissen Handlungsrahmen, der ihn bestärkt, kostengünstig zu arbeiten.

Wenn wir über dieses Thema diskutieren, gehört unsere Forderung unbedingt auf den Tisch, die wir schon seit Jahren erheben, nämlich dass sich der Bürger gegenüber den Gemeinden und den Abwasserverbänden rechtlich besser wehren kann. Es gibt seit dem 1. November die Musterklage für Zivilverfahren. Warum kann man das nicht auch im Verwaltungsrecht einführen? Jeder Bürger muss selbst mit dem vollen Kostenrisiko vor dem Verwaltungsgericht klagen. Das ist genauso, als müsste jeder einzeln seine Schadensersatzansprüche gegen VW geltend machen. Es wäre also ein Gebot der Fairness, wenn die Musterklage auch im Verwaltungsrecht Einzug hält, entweder in die VwGO bzw. in das Kommunalabgabengesetz, damit es zukünftig Bürgervereinigungen möglich ist, bestimmte Sachverhalte juristisch anständig und mit einem minimalen Kostenrisiko sowohl für die Bürger als auch für die Gemeinden überprüfen zu lassen. Dass nicht immer alles redlich zugeht, hat in der Vergangenheit gerade der Skandal um die Frage der Zinswetten der Abwasserverbände gezeigt. Eine ordentliche und geregelte Möglichkeit der gerichtlichen Überprüfung würde unserer Demokratie, denke ich, in Zukunft guttun.

Ich danke dafür, dass Sie es mir gestattet haben, meine Überlegungen zu äußern. Ich denke, einige werden bestimmt auch sagen, sie sind widersprüchlich. Ich möchte Sie im parlamentarischen Raum bitten, diese Angelegenheit nicht im Schnellschussverfahren zu erörtern. Wenn Sie ein entsprechendes Ansinnen verabschieden, dann bitte mit einer großen parlamentarischen Mehrheit. Das heißt, alle Fraktionen sollten gemeinsam davon überzeugt sein, dass die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge etwas Richtiges ist, das auch für die kommenden Jahrzehnte hält. Denn es nützt uns nichts, einen Schweinsgalopp hinzulegen und bei nächster Gelegenheit bei anderer Kassenlage die Beitragspflicht wieder einzuführen. Das heißt, eine gründliche, zielgerichtete und genaue Diskussion mit einem Konsens der Parteien wäre unser größter Wunsch.



**Abg. Tobias Krull (CDU):** Ich habe zwei Fragen. Frage 1. Sie sprachen vom Auseinanderfallen von gefühlter Fertigstellung und der entsprechenden Beitragserhebung. Hat sich die Situation aus Ihrer Sicht in den vergangenen Jahren eher verbessert, verschlechtert oder ist sie gleich geblieben?

Frage 2. Sie werden das möglicherweise anders als der Städte- und Gemeindebund beurteilen. Wie empfinden Ihre Mitglieder die Informationspolitik bezüglich entsprechender Straßenbaumaßnahmen, grundhafter Sanierungen?

**Dr. Holger Neumann (Haus & Grund):** Zu Frage 1. Ich denke, das ist in den einzelnen Kommunen sehr unterschiedlich. In der Landeshauptstadt Magdeburg lösen in den meisten Fällen Kostenspaltungsmaßnahmen den Ärger aus. Das heißt, zwar werden die Straßen zu Ende gebaut, aber es gibt auch Straßen, an denen lediglich der Gehweg oder die Straßenbeleuchtung gemacht werden, und nach Jahren wird der Beschluss gefasst: Jetzt müssen wir das einmal abrechnen. Ich würde die Tendenz ungefähr so einschätzen, dass eine leichte Besserung festzustellen ist, aber im Wesentlichen über das Land verteilt nach wie vor die Probleme bestehen, weil natürlich auch immer die Anforderung vonseiten der Politik und der Kommunalaufsicht besteht: Rechnet endlich mal ab! Es kommen immer gewisse Wellen. - Wie lautete die Frage 2?

**Abg. Tobias Krull (CDU):** Ich fragte, wie Sie bzw. der Verband die Informationspolitik der Kommunen bezüglich der Bürger bei Baumaßnahmen empfinden.

**Dr. Holger Neumann (Haus & Grund):** Dazu kann ich nur sagen, dass wir bedauern, dass der § 6 d des Kommunalabgabengesetzes schrittweise ausgehöhlt worden ist. Ich habe im Kommunalausschuss des Zentralverbandes Haus & Grund Deutschland immer eine gewisse Vorreiterrolle Sachsens-Anhalts hervorgehoben. Ich denke, dass die Informationspflicht, auch wenn damit sehr viel Ärger verbunden war, den Kommunen teilweise neuen Erkenntnisgewinn bezüglich der kommunalen Infrastruktur gebracht hat. In diesem Zusammenhang wurden allerdings auch an die Bürger hohe Anforderungen gestellt; denn sie mussten sich klar darüber werden, was sie wollen. Aber ich denke, insgesamt war das für den demokratischen Gestaltungsprozess in diesem Land sehr gut.

Mittlerweile hat der Landtag beschlossen, die Sanktionspflicht auszuhebeln. In den Seminaren der Richter wird immer gesagt: Sie können informieren, wenn Sie es gern möchten; wenn Sie es nicht tun, dann bleibt es sanktionslos. Also es hängt vom Goodwill und vom demokratischen Grundverständnis jedes Gemeinderates und jedes Bürgermeisters ab, inwieweit er seine Bürger mitnimmt oder nicht. Gesetzlich war es früher insofern besser.

**Abg. Rüdiger Erben (SPD):** Ich hatte bei Ihrem Vortrag Schwierigkeiten, eine Angabe akustisch zu verstehen. Sie haben vorhin eine Prozentzahl zur vermuteten Höhe der Verwaltungskosten im Verhältnis zu den Beitragseinnahmen genannt.

**Dr. Holger Neumann (Haus & Grund):** Wir schätzen, 30 % bis 50 % sind Verwaltungskosten. Bei der Grundsteuer sind es ungefähr 5 % bis 10 %. Das ist das effektive Verfahren, wie Kommunen zu Einnahmen kommen. Bei der Beitragserhebung, insbesondere bei einmaligen Straßenausbaubeiträgen, muss jede Straße für sich betrachtet werden. Es müssen Grundbuchauszüge, aktuelle Eigentümer usw. in den Blick genommen werden. Das war meines Erachtens der Hauptgrund dafür - das ist durch die Presse gegangen ist -, dass das Land Berlin die Straßenausbaubeiträge wieder abgeschafft hat. Sie haben gesagt, die Verwaltungskosten sind zu hoch, das bringt gar nichts. Das ist aber, glaube ich, noch nie vernünftig untersucht worden, obwohl wir immer versucht haben, das zu initiieren.

**Abg. Christina Buchheim (DIE LINKE):** Ich würde die Frage von Herrn Erben gern an den Städte- und Gemeindebund weitergeben. Vielleicht kann er uns erhellen.

**Die Vertreterin des SGSA:** Wir haben keine Erhebungen dazu, welchen Aufwand die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen verursacht. Wir bekommen das nur in unserer Beratungspraxis mit. Ich habe gesagt, es gibt Gemeinden, bei denen es gut läuft; dort gibt es kaum Widerspruchsverfahren; dort sind die Straßenausbaubeiträge ein Selbstläufer. Da würde ich nicht davon ausgehen, dass die Straßenausbaubeiträge einen Verwaltungsaufwand in dieser Größenordnung produzieren.

Es gibt natürlich auch andere Beispiele. Das geht hin und wieder durch die Presse. Haldensleben ist ein solches Beispiel. Dort wird über eine Straße hoch und runter diskutiert. Dort dürfte der Verwaltungsaufwand im Zweifel erheblich höher liegen, weil im Vorfeld der Beitragserhebung schon ein großes Maß an Aufgaben anfällt und sicherlich viele Widersprüche zu erwarten sind. Aber ich könnte jetzt weder pauschal bestreiten noch bestätigen, dass der Aufwand in der Größenordnung von 30 bis 50 vom Hundert liegt.

**Abg. Matthias Büttner (AfD):** Ich habe auch eine Frage an den Städte- und Gemeindebund. Was ist denn der Unterschied zwischen den Kommunen, in denen es gut läuft, wie Sie es ausdrücken, und den Kommunen, in denen es schlecht läuft? Es muss ja einen Unterschied geben. Wird dort etwas anders gehandhabt?

**Die Vertreterin des SGSA:** Worin besteht der Unterschied? - Ich würde sagen, ein ganz entscheidender Unterschied ist, dass die Kommunen, in denen es wirklich gut läuft, ein anderes Herangehen haben, ihre Bürger zu beteiligen und zu informieren. Sie haben teilweise ganz dezidierte Informationssysteme. Sie geben Schreiben heraus, führen Bürgerversammlungen durch, beziehen die Bürger ein in die Entscheidungsfin-

derung bezüglich der Frage, nach welchem Standard die Straße ausgebaut werden soll. Sie schauen, ob sie gegebenenfalls vom Standard abrücken können, zum Beispiel eine Anliegerstraße als Mischfläche ausbauen und eben nicht mit unterschiedlichen Teileinrichtungen oder auf einer Straßenseite auf einen Fußweg verzichten, wenn es aus verkehrssicherungspflichtiger Sicht nicht erforderlich ist. Daneben gibt es Gemeinden, die möglicherweise noch nicht so weit sind, die Möglichkeiten auszuschöpfen, ihre Bürger einzubeziehen. Sie geben zwar auch Informationsschreiben heraus, aber dort ist das ganze System möglicherweise nicht so ausgefeilt.

**Abg. Guido Henke (DIE LINKE):** Unabhängig davon, dass ich Ihrer letzten Einschätzung - auch nicht Ihrem Seitenhieb auf die Stadt Haldensleben - aus meiner Erfahrung als dortiger Stadtrat nicht zustimmen kann, habe ich eine Frage an Sie. Würden Sie mir darin zustimmen, dass es vor allem dort Widerstand von Anliegern gibt, wo es um selbst genutztes Wohneigentum geht, den kleinen Hauseigentümer, und dass es weniger Probleme bei den Ausbaumaßnahmen gibt, von denen vorrangig Geschosswohnungsbau und Mieterbestand betroffen sind.

**Die Vertreterin des SGSA:** Das war nicht als Seitenhieb gemeint. Es ist uns nur aufgefallen, dass dort viele Diskussionen stattfinden. Wir teilen auch nicht unbedingt das, was in den Medien wiedergegeben wird. Das ist aber ein anderes Thema.

Wir können nicht einschätzen, wo die Probleme größer sind. Wir bekommen in unserer Beratungspraxis sowohl aus größeren als auch kleineren Kommunen Anfragen, also sowohl von denen, wo das Eigentum vorrangig durch Mieter genutzt wird, als auch von denen, wo es vorrangig um Häuslebauer geht. Das kann ich nicht beantworten.

In diesem Zusammenhang ist noch Folgendes wichtig: Wenn wir von einer Beitrags-erhebung absehen und durch das Land keine vollständige Kompensation der Investitionsaufwendungen erfolgt, dann müssen sich die Kommunen die Finanzmittel auf anderem Weg beschaffen, wenn sie bauen wollen oder aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht bauen müssen. Das betrifft dann in erster Linie die Grundsteuer und in den größeren Ortschaften, wo die Häuser eben nicht selbst genutzt werden, auch die Mieter; denn anders als die Beiträge sind erhöhte Grundsteuern natürlich auch auf die Mieter umzulegen.

**Vorsitzender Hagen Kohl:** Ich möchte die Frage von Herrn Henke an Herrn Dr. Neumann weiterleiten und wissen, welche Position er dazu hat.

**Dr. Holger Neumann (Haus & Grund):** Ich denke, dass die Empörung bei Eigentümern von Mehrfamilienhäusern genauso groß ist wie die bei Eigentümern von Einfamilienhäusern. Denn die Beiträge zahlen die Eigentümer ja auch. Ich weiß aus Gesprächen: Für die Wohnungswirtschaft, gerade die Genossenschaften, ist das teilweise eine relativ hohe Belastung, die dann plötzlich auf sie zukommt, die sie mit kalkulieren

müssen, gerade in kleineren Gemeinden, die Leerstand zu verzeichnen haben usw. Der Verband der Wohnungsbaugenossenschaften ist mit uns einer Meinung, dass das eine hohe Belastung darstellt.

Bei den kommunalen Unternehmen ist das unterschiedlich; denn dort geht es von einer Tasche in die andere. Wenn die Kommune die Beitragserhebung durchführt, dann muss das die Gesellschaft bezahlen. Das ist nicht schön für den Geschäftsführer, der dann ein schlechtes Ergebnis zu verantworten hat. Aber letztlich muss die Kommune wieder dasselbe bezahlen. Dort geht es von links nach rechts.

**Vorsitzender Hagen Kohl:** Damit sind alle externen Gäste zu Wort gekommen. Ist ein Vertreter des MF oder des MLV anwesend, der zum Thema des zugrunde liegenden Antrags Ausführungen machen kann?

**Staatssekretär Dr. Sebastian Putz (MLV):** Die Frage der Straßenausbaubeiträge fällt eher in den Kompetenzbereich des Innenministeriums. Aber die Frage des kommunalen Straßenbaus ist für das MLV von entscheidender Bedeutung. Wir arbeiten daran, eine Anschlussregelung für die im Jahr 2019 auslaufenden Entflechtungsmittel zu schaffen. Dazu ist ein entsprechender Kabinettsbeschluss gefasst worden, der vorsieht, dem Landtag mit dem Haushaltsgesetz für das Jahr 2021 ein entsprechendes Nachfolgeanschlussgesetz vorzulegen.

Es soll eine bedarfsgerechte Finanzierung für den kommunalen Straßenbau geben, verbunden mit einer jährlichen Dynamisierung, eine Aufteilung der Mittel zwischen Landkreisen und kreisfreien Städten von einem Viertel zu drei Viertel, eine Aufteilung der Mittel für die Landkreise mit ihren kreisangehörigen Kommunen von zwei Drittel zu einem Drittel und eine Empfehlung 8 % der Mittel für den Radwegebau, und zwar so, wie wir es beim Landesstraßenbau auch kennen. Daran arbeiten wir und das ist auch die Aufgabe des Ministeriums; dieser kommen wir nach. Die Frage der kommunalen Straßenausbaubeiträge würde ich lieber dem Innenminister überlassen.

**Minister Holger Stahlknecht (MI):** Was soll man aus der Sicht des Ministeriums dazu großartig sagen? Man kann das rechtlich alles machen. Das hat Bayern vorgemacht. Das ist eine politische Entscheidung, die Sie treffen. Als Politiker sollte ich mich hier vielleicht nicht äußern. Aber das wird dadurch nicht besser, um das einmal klar zu sagen. Denn wenn Sie das machen, dann muss das Land gemäß dem Konnexitätsprinzip einen finanziellen Ausgleich leisten. Dann stellen sich folgende Fragen: In welcher Höhe erfolgt der Ausgleich? Reichen die Mittel aus, um den Ausgleich vorzunehmen? Wo liegen die Prioritäten? Stichtagsregelung? Machen wir das so fest, dass erkennbar ist, dass das nur für Straßen genutzt werden darf? Oder ist das bei jeder Haushaltsberatung mit Blick auf das FAG ein disponibler Titel? Ist für die Kommunen erkennbar, dass die Mittel aus dem FAG nur dafür verwendet werden dürfen?

Das ist so ähnlich wie bei den Geldern, die wir im FAG für die Feuerwehren und den Brandschutz eingepreist haben. Bis auf die Feuerschutzsteuer, die nur für Feuerwehren genutzt werden darf, ist bei den FAG-Zuweisungen nicht explizit ausgewiesen, dass das nur für Feuerwehren zu verwenden ist.

Daher habe ich die große Befürchtung, dass danach im Zweifel weniger Straßen gebaut werden als jetzt. Nach meiner Meinung wird sich dadurch die Zufriedenheit der Bevölkerung auch nicht sonderlich erhöhen. Aber am Ende ist das eine politische Entscheidung. Mehr kann ich dazu nicht sagen. Ansonsten könnte ich die rechtlichen Aspekte aus dem KAG vortragen. Aber das weiß hier jeder selbst; das muss ich nicht tun. Das wäre ein Paradigmenwechsel, den wir vornehmen würden, hin zu einem fürsorglichen Staat.

**Vorsitzender Hagen Kohl:** Vielen Dank für die Ausführungen. Gibt es weitere Fragen? - Ich sehe, das ist nicht der Fall. Damit sind wir am Ende des Fachgespräches angelangt.

**Abg. Matthias Büttner (AfD):** Ich möchte mich im Namen des Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr bei allen Teilnehmern, die heute den Weg hierher gefunden haben, bedanken.

**Vorsitzender Hagen Kohl:** Auch ich danke den Gästen. Wir beenden damit die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 11:15 Uhr.

Anlage