

Änderung des Straßenausbaubeitragsrechts

1. Wie ist der aktuelle Sachstand?

Der Bayerische Landtag hat am 25.02.2016 den Gesetzentwurf der CSU zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes beschlossen. Das Gesetz kann damit wie geplant zum 01.04.2016 in Kraft treten.

2. Warum wird das Straßenausbaubeitragsrecht geändert?

Um die finanzielle Belastung der Grundstückseigentümer zu reduzieren, hat der Bayerische Landtag im Sommer 2014 eine neue Regelung in das Kommunalabgabengesetz aufgenommen, die es den Kommunen erlaubt, Straßenausbaubeiträge zu verrechten und damit auf mehrere Raten zu verteilen. Hierfür wurde ein sehr günstiger Zinssatz von zwei Prozentpunkten über dem Basiszinssatz festgelegt.

In den letzten Monaten hat der Arbeitskreis für Kommunale Fragen, Innere Sicherheit und Sport verschiedene Gespräche mit dem StMI, den Kommunalen Spitzenverbänden und Bürgerinitiativen zum Thema Straßenausbaubeiträge geführt. Im Ergebnis bestand Einigkeit, dass beim Straßenausbaubeitragsrecht auch nach Einführung der Verrentungsmöglichkeit weiterer **Verbesserungsbedarf** besteht.

Dies hat auch die Expertenanhörung des Ausschusses für Kommunale Fragen, Innere Sicherheit und Sport am 15.07.2015 bestätigt.

An der **Beitragsfinanzierung** der kommunalen Infrastruktur soll jedoch **festgehalten** werden. Wir wollen durch unsere Änderungen zur Befriedung des umstrittenen Themas beitragen und die berechtigten Interessen der Anlieger und der Gemeinden in einen gerechten Ausgleich bringen, es handelt sich daher um eine Evolution, nicht eine Revolution.

3. Was ändern wir?

- Die Gemeinden erhalten die Möglichkeit, **alternativ** zu den bisherigen Einmalbeiträgen jährlich **wiederkehrende Beiträge** nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz zu erheben. In diesem Modell werden die jährlich im Gemeindegebiet anfallenden Ausbaufwendungen gleichmäßig auf alle Grundstückseigentümer in der Gemeinde oder in einem Gemeindeteil verteilt. Es handelt sich nicht um ein „Ansparmodell“ sondern es werden konkret zu berechnende Kosten umgelegt. Damit werden sehr hohe und mitunter für die an einer einzelnen auszubauenden Straße anliegenden Grundstückseigentümer kaum finanzierbare Beiträge vermieden. Nach den Erfahrungen aus anderen Bundesländern belaufen sich die wiederkehrenden Beiträge auf wenige Hundert Euro pro Jahr.
- Für die Erhebung der für die Anlieger deutlich höheren **Erschließungsbeiträge** führen wir eine **zeitliche Grenze** von 25 Jahren ein, d.h. dass 25 Jahre nach Beginn der erstmaligen technischen Herstellung einer Straße keine Erschließungsbeiträge, sondern nur noch Ausbaubeiträge gem. kommunaler Satzung erhoben werden können. Neben den Anliegern werden damit auch die Kommunen von erheblichem Verwaltungsaufwand entlastet, der dadurch entsteht, dass viele Jahrzehnte zurückliegende Vorgänge rekonstruiert werden müssen.
- Im Gesetz ist zur Entlastung der Beitragszahler festgeschrieben, dass der **Ausbaufwand auf das Notwendige zu beschränken** ist.
- Zur Meidung von Härtefällen können die Gemeinden künftig eine am Grundstückswert

orientierte **Höchstgrenze** für einmalige Straßenausbaubeiträge einführen, um extrem hohe Beitragsforderungen auf ein erträgliches Maß zu beschränken. Der Gesetzentwurf schlägt vor, Beiträge insbesondere dann teilweise zu erlassen, wenn sie das 0,4fache des Grundstückswerts übersteigen.

- Die Kommunen können künftig **Eigenleistungen** bei Planung und Durchführung von Straßenbauarbeiten auf die Anlieger umlegen. Dies führt zu einer Entlastung der Beitragszahler, weil die Kommune Leistungen mit eigenem Personal in der Regel günstiger erbringen kann, als externe Ingenieurbüros oder Baufirmen.

4. Warum können die Straßenausbaubeiträge nicht einfach abgeschafft werden?

Die vor allem von Bürgerinitiativen geforderte vollständige Abschaffung der Straßenausbaubeiträge lehnen wir in Übereinstimmung mit den Kommunalen Spitzenverbänden ab. Auf die Städte und Gemeinden würden damit Beitragsausfälle in zweistelliger Millionenhöhe zukommen. Diese Summen können von den Kommunen aus allgemeinen Steuermitteln nicht finanziert werden.

Die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge würde gerade finanzschwache Gemeinden besonders hart treffen. Viele Gemeinden haben bereits jetzt hohe Grundsteuerhebesätze. Um den Ausfall der Straßenausbaubeiträge zu kompensieren, wären teilweise Vervielfachungen dieser Hebesätze erforderlich. Viele Kommunen, die bereits jetzt unter den negativen Folgen des demographischen Wandels leiden, würden damit gerade für junge Familien auf der Suche nach einem bezahlbaren Eigenheim völlig unattraktiv. Infolge dessen würden gerade finanzschwache Gemeinden gezwungen, das Straßennetz immer weiter verfallen zu lassen.

5. Warum wird an der „Soll“-Regelung festgehalten?

Eine „Kann“-Regelung würde den Kommunen nur eine „Schein-Freiheit“ geben, weil aufgrund der Reihenfolge der Einnahmequellen in Art. 62 Abs. 2 Gemeindeordnung (Entgelte für erbrachte Leistungen vor Steuermitteln) die meisten Gemeinden weiterhin zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen verpflichtet wären. Diese Erfahrung haben nach Auskunft des StMI auch diejenigen Bundesländer gemacht, die eine Kann-Regelung haben. Dort haben die Gerichte die mit der Änderung des KAG beabsichtigte größere Entscheidungsfreiheit für die Kommunen zeitnah wieder eingeschränkt. Eine Kann-Regelung dürfte daneben denjenigen Gemeinden, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben auf die Straßenausbaubeiträge angewiesen sind, die Beitragserhebung erschweren, wenn finanziell besser gestellte Nachbargemeinden darauf verzichten.

6. Wie geht es weiter?

Um von den neuen Möglichkeiten Gebrauch machen zu können, müssen die Städte und Gemeinden ihre Straßenausbaubeitragssatzungen anpassen. Da der genaue Gesetzeswortlaut feststeht, können sie mit den vorbereitenden Arbeiten schon jetzt beginnen.