



**Ausschuss für Heimat, Kommunales,
Bauen und Wohnen (60.) und
Verkehrsausschuss (28.)**

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

7. Juni 2019

Düsseldorf – Haus des Landtags

Plenarsaal

13:30 Uhr bis 17:20 Uhr

Vorsitz: Hans-Willi Körfges (SPD)

Protokoll: Steffen Exner, Helmut Röhrig

Verhandlungspunkt:

Gesetzentwurf zur Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen

3

Gesetzentwurf
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/4115

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

* * *

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich eröffne die 60. Sitzung des Ausschusses für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen und die 28. Sitzung des Verkehrsausschusses.

Mein besonderer Gruß gilt den Kolleginnen und Kollegen der mitberatenden Ausschüsse. Ganz besonders begrüße ich den Kollegen Thomas Nückel, der als Vorsitzender des mitberatenden Verkehrsausschusses anwesend ist und gegebenenfalls die Sitzungsleitung übernehmen wird, wenn ich einmal ausfallen sollte.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir führen heute eine Anhörung zu folgendem Gesetzentwurf durch:

Gesetzentwurf zur Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen

Gesetzentwurf
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/4115

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

Der ebenfalls mitberatende Haushalts- und Finanzausschuss hat sich nachrichtlich an der Anhörung beteiligt, aber bereits gestern den Beschluss gefasst, zum Gesetzentwurf kein gesondertes Votum abzugeben.

Die heutige Anhörung wird per Livestream über das Internet übertragen und kann dort später auch noch abgerufen werden.

Rein vorsorglich weise ich verfahrensleitend auf folgende Punkte hin: Das Konsumieren von Speisen und Getränken ist im Plenarsaal untersagt. Selbstverständlich kann sich der Kreis der Sachverständigen und Abgeordneten – diejenigen, die als Sachverständige bei uns häufiger tätig sind, wissen dass – hinter dem Sitzungspräsidium erfrischen.

Darüber hinaus weise ich darauf hin, dass es gemäß der Hausordnung des Landtags nicht zulässig ist, während der Sitzung mit Mobiltelefonen, Tablets oder ähnlichen Geräten Aufnahmen zu machen.

Ferner ist das Verteilen von Flugblättern, sonstigem Informationsmaterial oder das Zeigen von Spruchbändern während der Veranstaltung nicht gestattet. Eine Demonstration durch das Tragen von T-Shirts oder anderen Bekleidungsstücken, die meinungsäußernden Charakter haben, ist während der Sitzung ebenfalls nicht zulässig. Das gilt auch für Bekundungen des Beifalls, des Missfallens oder sonstige laute Äußerungen sowie für ungebührliches Verhalten und Störungen der Sitzung.

Das vorweggeschickt will ich zum Ablauf der heutigen Anhörung noch Folgendes sagen: Ich freue mich darüber, dass die Anhörung ein so großes öffentliches Interesse hervorruft. Ich bin darüber hinaus sehr froh darüber, dass uns heute viele Sachverständige Rede und Antwort stehen wollen.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Zum Ablauf der Veranstaltung will ich die allgemeine Regel in unserem Ausschuss in Erinnerung rufen, dass wir davon ausgehen, dass die Kolleginnen und Kollegen die schriftlich abgegebenen Statements zur Kenntnis genommen und sich vom Inhalt ein umfassendes Bild gemacht haben. Deshalb können wir nach unserer Regel auf Eingangstatements der Sachverständigen verzichten.

Wir handhaben es in unserem Ausschuss so, dass die Fraktionen in der Reihenfolge ihrer Stärke die Gelegenheit haben, in einer Fragerunde jeweils drei Fragen an die Sachverständigen zu richten. Meine Damen und Herren, dabei bleibt es den Fraktionen überlassen, ob das durch eine oder mehrere Fragestellerinnen oder Fragesteller erfolgt.

Die Sachverständigen werden, ohne dass wir sitzungsleitend das vorschreiben können, darum gebeten zu versuchen, die Antworten auf die einzelnen Fragen auf fünf Minuten zu begrenzen, weil wir uns einen zeitlich relativ engen Rahmen gegeben haben.

Die Sachverständigen werden, nachdem die Fraktionen die Fragen gestellt haben, in der Reihenfolge von mir aufgerufen.

Natürlich wird das, was heute hier gesagt wird, durch den Sitzungsdokumentarischen Dienst des Landtags protokolliert. Das Nähere dazu werde ich im Anschluss an die Anhörung noch mitteilen.

Ich darf mich insoweit noch einmal ganz herzlich für das zahlreiche Erscheinen bedanken.

Ich eröffne die Fragerunde und erteile der CDU-Fraktion das Wort.

Bernhard Hoppe-Biermeyer (CDU): Auch ich möchte mich bei den Sachverständigen ausdrücklich für die schriftlichen Stellungnahmen und dafür bedanken, dass Sie sich heute an einem Freitagnachmittag bei schönem Wetter die Zeit genommen haben, um nach Düsseldorf zu kommen und uns mit Ihrem Sachverstand zu unterstützen. Ebenfalls möchte ich die zahlreichen Bürgerinnen und Bürger auf der Tribüne und auch die, die uns zugeschaltet sind, begrüßen. Ihr zahlreiches Erscheinen zeigt die Relevanz des Themas. Ich denke, dass sich alle Fraktionen bewusst sind, dass die heutige Anhörung etwas Besonderes ist.

Als NRW-Koalition beschäftigen wir uns seit eineinhalb Jahren mit dem Thema der Straßenausbaubeiträge. Das war es für uns auch schon in der letzten Legislaturperiode, das da aber die damaligen Regierungs- und jetzigen Oppositionsparteien noch nicht so sehr interessierte.

Es ist ein Thema, das viele Menschen in unserem Land bewegt. Die Stellungnahmen, insbesondere die der kommunalen Spitzenverbände, haben gezeigt, dass eine komplette Abschaffung der Straßenausbaubeiträge wohl nicht finanzierbar ist. Wir wollen als CDU die aktuelle Regelung im KAG zum einen modernisieren, das heißt vereinfachen.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Herr Kollege, ich darf darauf hinweisen, dass Sie sicherlich das Recht haben, Ihre Fragestellung einzuleiten, aber ich bitte darum, zu den Fragen zu kommen.

Bernhard Hoppe-Biermeyer (CDU): Ich bin mit der Einleitung fertig.

(Zuruf von Christian Dahm [SPD])

Zu den Fragen: Heute geht es ausschließlich um die Systemfrage, ob die Straßenausbaubeiträge beibehalten oder abgeschafft werden sollen. Das ist der Inhalt des Antrags.

Ich richte meine Fragen zum einen an die drei Vertreter der kommunalen Spitzenverbände und gleichlautend an Herrn Dr. Thielmann und Herrn Bürgermeister Francken. Meine erste Frage lautet: Warum halten Sie eine Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen a) für ungerecht und b) für nicht nachhaltig?

Meine zweite Frage zielt auf die Kosten ab. In den Stellungnahmen, insbesondere in der Vorlage, war zu lesen, dass man basierend auf alten Zahlen von Kosten von 112 bis 127 Millionen Euro ausgehen kann. Mich würde interessieren, ob Sie das genauso sehen. Welche Kosten erwarten Sie – zum Teil haben Sie das in Ihren Stellungnahmen dargestellt, aber mich würde interessieren, ob Sie das präzisieren können – tatsächlich? Begründen Sie bitte, wie Sie auf die von Ihnen erwarteten tatsächlichen Kosten kommen. Das war Frage zwei.

Meine dritte Frage lautet: Was ist aus Ihrer Sicht bei einer Reform des KAG aus rechtlicher Sicht zu beachten, insbesondere unter dem Aspekt der kommunalen Selbstverwaltung? An alle fünf Sachverständigen richte ich diese gleichlautenden Fragen.

Stefan Kämmerling (SPD): Ich möchte mich für die SPD-Fraktion bei den Damen und Herren Sachverständigen – gleich welcher Meinung Sie sind und die Sie hier vertreten – ebenfalls sehr herzlich dafür bedanken, dass Sie heute zu unserem Gesetzentwurf Stellung nehmen.

Der Gesetzentwurf ist in dem Zusammenhang ein wichtiger Punkt; denn anders als mein Vorredner das dargestellt hat, unterhalten wir uns heute nicht über einen Antrag, sondern wir sprechen über einen Gesetzentwurf, und zwar über einen von der Fraktion der SPD.

Ich danke Ihnen sehr herzlich, dass Sie dafür die Zeit gefunden haben und für die bereits schriftlich eingegangenen Stellungnahmen.

Ein herzlicher Gruß – nachdem das dem Kollegen erlaubt wurde – auch von mir an die Damen und Herren aus dem ganzen Land, die sich das hier heute anschauen.

Es ist so, dass über das Thema „Abschaffung der Straßenausbaubeiträge“ gut verdienende Abgeordnete und viele Sachverständige in den vergangenen Wochen und Mo-

naten diskutiert haben. Bisher nicht zu Wort gekommen sind – zumindest nicht prominent – die Menschen, die selbst von Straßenausbaubeiträgen betroffen sind. Darum teilen wir unsere drei Fragen auf drei Personen auf.

Ich stelle meine erste Frage an eine betroffene Bürgerin, und zwar an Frau Lydia Schumacher. Sie ist Vorsitzende der Bürgerinitiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“ aus Schleiden-Gemünd. Frau Schumacher, Sie sind die Initiatorin und Sprecherin dieser Bürgerinitiative in Schleiden, die die Anliegerbeiträge abschaffen möchte. Bei Ihnen selbst wurde kürzlich eine Straße grundsaniert. Mich interessiert: Wie geht es Ihren Nachbarn, wie geht es Ihnen persönlich, wenn die Bagger anrücken und man weiß, dass bald ein horrender Beitragsbescheid im Briefkasten landet?

Das ist meine erste Frage an Frau Schumacher. Jetzt übernimmt mein Kollege, Herr Dahm.

Christian Dahm (SPD): Ich will meine Frage an die kommunalen Spitzenverbände, an Frau Professor Dr. Färber, an Herrn Dr. Thielmann und an die beiden Bürgermeister, Herrn Francken und Herrn Gronau, richten.

Insbesondere die kommunalen Spitzenverbände und Herr Dr. Thielmann schreiben in ihren Stellungnahmen, dass bei einer Abschaffung des § 8 Kommunalabgabengesetz die kommunale Selbstverwaltung ernsthaft in Gefahr sei, weil damit die Straßenausbaubeiträge abgeschafft und die Kommunen vom Land finanziell gleichgestellt werden. Meine Herren Bürgermeister, wenn Sie keine Beiträge erheben, haben Sie auch keinen Widerstand mehr in Ihren Kommunen. Sie müssen keine Rechtsbehelfsbescheide mehr erlassen. Sie müssen keine Grundlagen mehr schaffen. Sie müssen Ihre Mitarbeiter nicht mehr zu Verwaltungsgerichten schicken. Können Sie uns schildern, wo bei Ihnen in den Verwaltungen die Einschränkung der kommunalen Selbstverwaltung liegt.

Konkret stelle ich die Frage: Was spricht dagegen, wenn man den § 8 Kommunalabgabengesetz streicht und die Städte und Gemeinden eine entsprechende Kompensation aus dem Landeshaushalt dafür bekommen?

Jochen Ott (SPD): Die dritte Frage richtet sich an Frau Professor Dr. Färber.

Frau Färber, Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme – ich darf zitieren – von häufigen Konflikten über den Verteilungsmaßstab der Beiträge. Ebenso sprechen Sie – Zitat – von fragwürdigen Zuschreibungen des potenziellen Nutzens und es würden keine substantziellen Veränderungen der Grundstückswerte durch Erneuerung/Verbesserung der Verkehrsanlagen entstehen. Sie benutzen dann auch den Begriff der Sparkassenfunktion der Beiträge. Uns wäre wichtig, dass Sie diese Zitate etwas näher erläutern. Was wollen Sie uns damit sagen? Welche Schlussfolgerungen ziehen Sie daraus?

Henning Höne (FDP): Herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft, uns ergänzend zu Ihren schriftlichen Stellungnahmen Rede und Antwort zu stehen.

Ich möchte gerne Fragen an die kommunalen Spitzenverbände und an Herrn Dr. Thielmann richten. Über die Kosten ist allgemein gerade schon gesprochen worden. Ich würde gerne noch konkreter auf das Konnexitätsprinzip eingehen, also auf das Prinzip „Wer bestellt, der bezahlt“, weil gerade schon Verteilschlüssel angesprochen wurden. Ist es richtig davon auszugehen, dass im Falle einer Annahme des vorliegenden Gesetzentwurfs sämtliche Einnahmeausfälle, die nach jetziger Rechtslage bei den Kommunen hätten verbucht werden können, ausgeglichen werden müssten, unabhängig davon, wie viel gebaut wird – wie viele Projekte und Meter – und wie die Kostensteigerungen aussehen? Das ist meine erste Frage.

Meine zweite Frage schließt daran an. Haben Sie im Gesetzentwurf – vielleicht können Sie die Zahlen konkretisieren, ob wir über 130 Millionen Euro oder über hohe dreistellige Millionenbeträge, wie es in Stellungnahmen heißt, oder eher von 1 Milliarde Euro pro Jahr, von der Herr Dr. Thielmann ausgeht, reden – eine seriöse Gegenfinanzierung dieser Vorschläge gefunden?

Frage drei: In der Gesamtdiskussion – auch in manchen Stellungnahmen – wird darauf verwiesen oder die Befürchtung geäußert, dass es im Gegenzug im Zweifelsfall zu Grundsteuererhöhungen kommen könnte. Über wie viele Punkte sprechen wir da nach Ihren Erfahrungen? Mit welchen Veränderungen müssen wir rechnen? Wenn Sie dazu eine Einschätzung abgeben könnten, wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Mehrdad Mostofizadeh (GRÜNE): Auch von der Grünen-Fraktion herzlichen Dank für die Stellungnahmen, die eingegangen sind, und für Ihre Bereitschaft, heute Rede und Antwort zu stehen.

Ich habe zunächst eine Nachfrage. Die Frage richtet sich an die kommunalen Spitzenverbände, aber auch an Herrn Thielmann sowie – wenn sie möchten – an Frau Schumacher und Frau Professor Färber. Es gibt zwei mögliche Änderungstatbestände. Die SPD schlägt in ihrem Gesetzentwurf eine komplette Streichung vor. Andere sehen mögliche Reformen an dem Rechtswerk vor. Dazu würde ich gerne fünf Stichworte geben.

Meine erste Frage lautet: Ist es möglich, die Zinszahlungen, die im Rahmen von Straßenausbaubeiträgen erhoben werden, deutlich zu senken? Gibt es dafür Beispiele in anderen Bundesländern? Ich verweise auf ein Gutachten, das ich beantragt habe und das vom Wissenschaftlichen Dienst auch erarbeitet worden ist.

Meine zweite Frage lautet: Gibt es die Möglichkeit, beispielsweise Ratenzahlungen oder auch Stundungen einzuräumen oder andere Änderungen vorzunehmen, wie beispielsweise die Vermeidung von Doppelzahlungen? Können Sie zu diesen Tatbeständen Auskunft geben oder weitere nennen, wenn Sie das für notwendig halten?

Meine nächste Frage schließt sich ein bisschen an das an, was Herr Kollege Höne gesagt hat. Im Gesetzentwurf geht es auch um die Frage Kompensation. Die SPD geht von einer Summe von 127 Millionen Euro aus. Ich habe die Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der FDP zu den Straßenausbaubeiträgen hinzugezogen

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

und mir die Beiträge in den vergangenen Jahren angesehen. In den vergangenen Jahren sind auch schon einmal 250 Millionen Euro an Beiträgen eingenommen worden. Deshalb die konkrete Frage an die kommunalen Spitzenverbände, aber gerne auch an Frau Professor Färber und die geladenen Bürgermeister: Nach welchem Maßstab müsste Ihres Erachtens eine Kompensation berechnet werden? Einige schlagen unterschiedliche Methoden vor. Frau Professor Färber erwähnt ausdrücklich eine „Grandfathering“-Methode. Das ist eine retrospektive Betrachtung, was in den vergangenen Jahren eingegangen ist. Andere Methoden lauten, nach Bedarf oder nach Größenklassen der Kommunen. Können Sie sich dazu bitte äußern, nachdem die SPD in dem Zusammenhang keinerlei Kompensationsvorschläge unterbreitet?

Meine letzte Frage bezieht sich auf eine Stellungnahme der SPD-Fraktion aus diesen Tagen. Es wird vorgetragen, dass die Stadt Essen pro Jahr maximal 1,1 Millionen Euro über Straßenausbaubeiträge einnehmen würde, aber dafür ein Aufwand von rund 850.000 Euro erforderlich wäre. Ich habe das einmal hochgerechnet, weil das für die Frage der Kompensation von großer Bedeutung ist. Wenn das stimmt, wäre für die Stadt Essen gerade einmal ein Ertrag von 216.000 Euro zu kompensieren, wenn die Straßenausbaubeiträge wegfallen. Hochgerechnet auf das ganze Land wären das dann 6,5 Millionen Euro. Es wurde eine Spannweite von 1,1 bis 2 Millionen Euro genannt. Ich habe das auch einmal für die größere Variante ausgerechnet. Bei einem mittleren Wert wären es 20 Millionen Euro und beim Höchstwert 33,48 Millionen Euro für das ganze Land. Sie sehen, selbst ich kann mit dem Taschenrechner umgehen.

Deshalb bitte ich um eine Einschätzung durch möglichst alle Sachverständige, für wie plausibel Sie diese Hochrechnung halten und wie tragfähig der Gesetzentwurf aus Ihrer Sicht in Bezug auf die Gegenfinanzierung ist.

Roger Beckamp (AfD): Auch von der AfD-Fraktion vielen Dank für Ihre Stellungnahmen und Ihr Kommen.

Meine erste Frage richtet sich an die kommunalen Spitzenverbände, an Herrn von Lojewski. Sie sprechen davon, dass die Härtefälle Einzelfälle seien. Da stellt sich für uns die Frage, ob das tatsächlich so ist oder ob das nicht vielmehr die Spitze des Eisbergs ist, weil viele Leute sich einfach schlichtweg nicht gegen Bescheide wehren, da sie die Kosten und den Aufwand scheuen und sich in solchen rechtlichen Streitigkeiten nicht genügend auskennen. Deshalb die Frage: Wie viele Einzelfälle gibt es im Verhältnis zur Gesamtzahl, und wie begründen Sie das?

Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Essler. Sie haben in Ihrer eigenen Gemeinde versucht zu ermitteln – soweit ich weiß, sind Sie dort im Rat tätig –, welcher Aufwand, welche Kosten für die Veranlagung und Eintreibung der Beiträge entstehen. Mich würde interessieren, wie Sie das gemacht haben und was dabei herausgekommen ist.

Meine dritte Frage richtet sich an die Bürgerinitiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“, also an Frau Schumacher bzw. an die sie begleitenden Herren. Wie nachvollziehbar, wie verständlich sind die Bescheide für Ihrer Mitglieder, für die Menschen, die damit zu tun haben? Wenn Sie nicht verständlich sind, inwieweit ist die

Gemeinde bereit, sie zu erläutern, oder ist da rechtlicher Rat von außen zu holen? Wie kann also mit den Umständen umgegangen werden?

Vorsitzender Hans-Willi Körffges: Vielen Dank, meine Damen und Herren. Wir haben jetzt die erste Fragerunde beendet. Ich darf dann zur Beantwortung der Fragen zunächst den kommunalen Spitzenverbänden das Wort erteilen. Wir beginnen mit dem Städtetag Nordrhein-Westfalen, mit Herrn von Lojewski.

Hilmar von Lojewski (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Die erste Frage von Herrn Hoppe-Biermeyer bezog sich auf die Abschaffung und die Frage, ob das ungerecht und nicht nachhaltig ist. Um die Frage direkt und auch binär zu beantworten: Ja, wir halten das für ungerecht, und ja, wir halten es auch für nicht nachhaltig.

Warum ist das so? Wir rühren mit dieser Frage, die interessanterweise in fast allen Landtagen immer von der jeweiligen Oppositionspartei vorgetragen wird, egal welche es ist, an dem Grundverständnis des Leistungsaustauschs zwischen Kommunen und Anliegern.

(Christian Dahm [SPD]: Das ist falsch!)

Ein Grundverständnis, das der Bund der Steuerzahler sehr schön aus Preußen hergeleitet und über Reichsrecht in Bundesrecht übergeleitet hat. Wir glauben nicht, dass dieses Grundverständnis nicht mehr zeitgemäß ist. Wir glauben, dass es schon gerecht ist – wir reden hier immer über Gerechtigkeit –, diesen Austausch fortzuführen. Dies womöglich – dazu gibt es ein paar Anregungen seitens der Regierungsfraktionen – unter ein paar geänderten Bedingungen, auf die ich später noch eingehen möchte. Wir glauben, das ist ein gerechtes System.

Die Frage der Gerechtigkeit bildet sich nicht an der Wertsteigerung eines Grundstücks ab. Sie bildet sich auch nicht daran ab, ob man subjektiv einen Vorteil am Ausbau der jeweiligen Anliegerstraße erkennt, sondern sie bildet sich schlichtweg in unserem Rechtssystem ab. Das bemüht sich in der Tat um Gerechtigkeit.

Die Kritik an den Gerichten, dass die Urteile, die dazu über Jahrzehnte ergangen sind und auch in jüngster Zeit bis zum Bundesgerichtshof ergangen sind, nicht mehr zeitgemäß seien, finden wir nicht probat. Es ist kein gutes Argument, Gerichte dafür zu schelten, die Urteile seien nicht mehr zeitgemäß. Die Urteile reflektieren schlichtweg eine Kontinuität von Rechtsetzung und Rechtsprechung und reflektieren natürlich auch Änderungen. Gerichte stellen sich nach unserer Erfahrung darauf ein und urteilen auch einmal anders. Rechtsprechung entwickelt sich weiter.

Deshalb glauben wir, dass der Leistungsaustausch – die Kommune erbringt etwas für die Anlieger und die Anlieger ziehen einen womöglich subjektiv und kostenseitig nicht wahrnehmbaren Nutzen daraus – in Ordnung ist und beibehalten werden sollte. Den Umstand, dass das nun in vielen Ländern gekippt ist, müssen wir vielleicht politisch bewerten, aber bezogen auf das Austauschverhältnis zwischen Eigentümerinnen und Eigentümern und Kommunen glauben wir, bildet das die Realität und die Rechtsetzung im Land nicht ab.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Meine Damen und Herren, die Diskussion darüber hat hohe Wellen geschlagen. Das nehmen wir wahr. Wir haben unsere 40 Mitgliedstädte im Städtetag Nordrhein-Westfalen eingehend befragt, welche Fälle sie haben und wie viele ihrerseits als ungerecht empfundene Fälle sie haben. Wir haben wenige Fälle mit fünfstelligen Anliegerbeiträgen, und wir haben keine Fälle mit unbilligen Härten. Allerdings sind die Kommunen durchaus bereit, diese unbilligen Härten herauszuarbeiten und ihnen Rechnung zu tragen, und zwar im Rahmen dessen, was die Gesetze vorgeben.

Daher bin ich schon ein bisschen betrübt darüber, dass die Wellen so hoch schlagen und gesagt wird, die Kommunen würden ihre Anlieger mit dem Zinssatz von 6 % bei Stundung ausnehmen. Die Kommunen sind nun einmal an die Abgabenordnung gebunden. Wenn man die ändert, dann müssen die Kommunen diese Abgaben auch nicht mehr erheben. Die Kommunen handeln rechtmäßig und müssen rechtmäßig handeln. Ich verhehle nicht, dass einige Kommunen in der Vergangenheit sogar von diesen Zinszahlungen Abstand genommen haben, aber sie handeln damit nicht rechtmäßig und bekämen von der Gemeindeprüfungsanstalt, von den jeweiligen Aufsichtsbehörden, ordentlich etwas auf die Finger, wenn das ruchbar würde.

Wir können also nur, wenn der Ruf nach mehr Gerechtigkeit laut wird, an den Landesgesetzgeber verweisen und sagen: Entkoppeln Sie in dieser Beziehung die Abgabenordnung von dem KAG. Die Kommunen wollen nicht 6 % Zinsen einnehmen, sondern sie müssen sie einnehmen.

Es wurde auch gefragt, ob das nachhaltig oder nicht nachhaltig ist. Ich hatte die Frage binär beantwortet mit: Ja, eine Abschaffung wäre nicht nachhaltig. – Warum ist das so? Weil wir in der Bundesrepublik Deutschland einen Investitionsstau von 38 Milliarden Euro im Verkehrsbereich vor uns herschieben. Das können wir auch auf Nordrhein-Westfalen herunterbrechen. Wir waren für die Berechnungen schon ausgesprochen dankbar, die Herr Dr. Thielmann angestellt hat. Das fanden wir sehr gut.

Wir haben eine Analogie dazu. Zugegebenermaßen hinkt sie etwas; denn sie liegt in Brandenburg. Dort hat das Deutsche Institut für Urbanistik, das sozusagen das Institut des Deutschen Städtetags ist – wir sind sowohl als Städtetag Nordrhein-Westfalen als auch als Deutscher Städtetag in Personalunion unterwegs –, untersucht. Wir haben in diesem kleinen Land mit einem zugegebenermaßen deutlich geringeren Anteil von Gemeindestraßen einen Investitionsbedarf von ca. 2,75 Milliarden Euro. In den Investitionsstau ist natürlich auch der Unterhaltsstau einbezogen.

Die Einwenderinnen und Einwender haben natürlich recht, zwischen Unterhalt und Erneuerung ist sauber zu differenzieren. Dessen ungeachtet ist in diesem Investitionsstau auch ein gehöriger Anteil an Ausbaudefiziten enthalten. Warum haben wir das? Weil Straßen nach 30, 40 oder 50 Jahren und angesichts zunehmenden Gebrauchs – zwei bis drei Fahrzeuge pro Haushalt mitunter, schwerer Fahrzeuge etc. – einen höheren Verschleiß und Erneuerungsbedarf haben.

Die Kommunen haben eine Verkehrssicherungspflicht, der sie nachkommen müssen. Der kommen sie auch im Rahmen ihrer Möglichkeiten nach. Ich verrate Ihnen kein

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Geheimnis, dass so gut wie keine Kommune in Nordrhein-Westfalen mehr als ein Fünftel der eigentlich erforderlichen Haushaltsmittel für den Unterhalt von Straßen und Verkehrsinfrastruktur einsetzen kann. Ich verrate vielleicht einigen von Ihnen ein Geheimnis, aber eigentlich sollte es keines sein, weil ich würde es gerne noch stärker publik machen, dass die Investitionshaushalte der Kommunen in den vergangenen 50 Jahren von 30 % des Haushaltsvolumens auf ungefähr 10 % geschrumpft sind. Damit ist der Bewegungsspielraum für die Kommunen, aus eigener Kraft handlungsfähig zu sein, deutlich eingeschränkt. Deshalb ist es eben nicht nachhaltig, wenn man den Kommunen unter Wegfall der Ausbaubeiträge für die Begünstigten auferlegen würde, selbst dafür aufzukommen.

Die Frage nach der Kompensation und den Kosten versuche ich mit zu beantworten. Die Kompensation, die Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfs ist, ist eindeutig nicht sachgerecht. Sie hatten schon auf die Bundestags-Drucksache dazu Bezug genommen. Das ist ein Anhaltspunkt, den man retrospektiv betrachten kann, 250 Millionen Euro. Sie können auf die vorliegende Stellungnahme von Herrn Dr. Thielmann Bezug nehmen, die einen Betrag von ca. 1 Milliarde Euro heranzieht. Ich hatte mich schon für diese Stellungnahme bedankt.

Wir sind nicht seriös in der Lage, diesen Betrag in die eine oder andere Richtung zu verifizieren. Klar ist, der allerunterste Rand liegt mit Sicherheit bei den zurückliegenden 250 Millionen Euro, aber wir wissen auch nicht, ob der oberste Rand in der Umlage bei 1 Milliarde Euro liegt. Dafür muss dann eben landesweit Empirie betrieben werden; das muss man untersuchen. Wir können das nicht untersuchen; wir haben das nicht untersucht. Wenn man das ändern will, dann ist als Träger der Konnexität natürlich das Land gefordert, das zu untersuchen. Da gehen wir nicht in eine Beweispflicht, sondern derjenige, der das abschaffen will, der muss dann untersuchen und auf einer realistischen Basis eine Kompensation betreiben.

Wenn man über Kompensation redet und dafür zum Beispiel den Freistaat Bayern heranzieht, dann glauben wir, ist dieser Vergleich auch deshalb nicht tragfähig, weil im Freistaat Bayern eine ganze Reihe von Kommunen gar keine Ausbaubeiträge erhoben hat, weil sie sie nicht erheben mussten, während in Nordrhein-Westfalen klar ist, dass sie erhoben werden müssen. Wenn die Kommunen das nicht tun, dann bekommen sie, wie ich das geschildert habe, von ihren Aufsichtsbehörden auf die Finger. Der Vergleich hinkt auch deshalb, weil nicht vollständig erhoben wurde.

Das, was Bayern jetzt als Kompensation ausgelobt hat, sorgt für Proteststürme auf der kommunalen Ebene und von beiden kommunalen Spitzenverbänden. Das reicht natürlich hinten und vorne nicht. Wir raten dringend dazu, wenn man sich über Kompensationsbeträge unterhalten möchte, das auf vernünftiger Empirie zu tun und nicht rückwärts-, sondern vorwärtsgewandt; denn die öffentlichen Straßenräume bedürfen der Erneuerung. Die öffentlichen Straßenräume bedürfen auch des Aus- und Umbaus, um sie zeit- und funktionsgerecht herzustellen.

Meine Damen und Herren, wir reden nicht darüber – das vielleicht noch zum Schluss zu den Kosten –, dass wir nur Anliegerstraßen ausbauen. Wenn die Ausbaubeiträge

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

entfallen, dann reden wir auch über Fußgängerzonen. Dann reden wir auch über öffentliche Räume, die wir aufwerten wollen, um die Funktionsfähigkeit von kleinen Ortszentren und Stadtzentren zu erhalten, um attraktive Räume zu schaffen, damit das Einkaufen nicht nur online erfolgt, sondern in erster Linie immer noch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto physisch in den Städten. Das funktioniert nur, wenn man gegenüber den Gewerbetreibenden umlegen kann.

Wenn man also Ausbaubeiträge entfallen lässt, dann nimmt man den Kommunen die Chance, diese Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen. Dann ist das ein weiterer Schritt in das Downgrading von Ortsteilzentren und Stadtzentren, gegen das wir uns ganz entschieden wenden, zu denen es Netzwerke gibt, die die Landesregierung unterstützt, um sie aufzuwerten. Das wäre im höchsten Maße kontraproduktiv.

Einen weiteren Aspekt möchte ich Ihnen noch nennen: Die Bundesregierung hat über ihr Programm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ erst unlängst ermittelt, welchen Sanierungs- und auch Ausbaubedarf wir in bestehenden Gewerbegebieten haben. Die Gewerbegebiete – sehen Sie es mir nach, Herr Vorsitzender – sehen teilweise wie Sau aus. Warum? Weil sie in den 1970er- und 1980er-Jahren hergestellt worden sind; weil sie nicht mehr zeitgemäß sind; weil sie um- und ausgebaut werden müssen; weil sie Erneuerung brauchen, wenn sie für das Gewerbe in Nordrhein-Westfalen attraktiv bleiben sollen. Auch dort sind Ausbaubeiträge gefordert. Das bekommt man nicht über ein Förderprogramm hin – das wird der Bund auch nicht abdecken können –, sondern das bekommt man nur über Ausbaubeiträge hin. Wenn man die entfernt, wenn man die suspendiert, dann haben wir auch ein Problem bei der Erneuerung von Gewerbegebieten.

Wenn man uns dann eine Kompensationssumme im unteren dreistelligen Millionenbereich anbietet, dann kann ich dazu nur sagen: Damit lässt sich das nicht bewerkstelligen, wenn man zukunftsfähig die Orts- und Stadtteilzentren, die Gewerbegebiete und die Wohngebiete ausbauen will.

Herr Vorsitzender, zur rechtlichen Sicht bitte ich Frau Niemeyer, unsere Hauptreferentin für Baurecht, zu Wort kommen zu lassen.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich gebe nun das Wort an Frau Niemeyer. Ich weise zuvor darauf hin, dass ich bezogen auf den zeitlichen Rahmen versucht habe, eine Vorgabe zu machen. – Frau Niemeyer, bitte.

Eva Maria Niemeyer (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Ich möchte noch auf die gestellten Fragen im Zusammenhang mit den Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung eingehen und sie kurz beantworten.

Die Gemeinden als Träger der Straßenbaulast haben das „Recht“, aber natürlich auch die Pflicht, die Straßen in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten. Diese Anforderungen und Pflichten sind Teil der kommunalen Selbstverwaltung, weil sie eben die örtliche Gemeinschaft betreffen. Daher müssen die Gemeinden natürlich in die Lage

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

versetzt werden, diese Anforderungen erfüllen zu können. Deshalb ist hier ein durchaus sehr enger Zusammenhang zwischen der Möglichkeit einer zumindest teilweisen Refinanzierung dieser Aufgaben durch die Erhebung von Anliegerbeiträgen zu sehen. Das wird man berücksichtigen müssen, wenn man über Alternativmodelle oder Modifizierungen beim KAG nachdenkt, wie sie im Antrag der Regierungsfractionen angeklungen sind. Diese Modifizierungen muss man natürlich so gestalten, dass sie den Gemeinden – ich sage einmal – nicht die Luft im Hinblick auf die Möglichkeiten des Straßenausbaus abschneiden.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich erlaube mir eine Zwischenfrage: Sie sprachen von einem Antrag der Regierungsfractionen. Mir ist ein solcher nicht bekannt. Vielleicht können Sie mir da helfen.

Eva Maria Niemeyer (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Ich weiß, wir haben heute die Anhörung zu einem Gesetzentwurf der SPD-Fraktion.

(Zurufe)

Es wurde eben die Frage gestellt, wie sich das auf die kommunale Selbstverwaltung auswirkt. Das war nur ein Hinweis dazu, weil wir auch gefragt worden sind, wie eine neue Regelung im KAG aussehen müsste, mit der die Ansprüche an die kommunale Selbstverwaltung bewahrt werden. Gerade habe ich versucht darzulegen,

(Zuruf: Sehr interessant!)

dass man das so machen muss, dass den Kommunen diese Quelle nicht abgeschnitten wird, damit sie aus ihren Beiträgen nach wie vor ihre Verpflichtungen zum Straßenausbau erfüllen können.

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Meine Vorredner haben schon viel gesagt, dem ich mich natürlich voll inhaltlich anschließe. Deswegen möchte ich nur noch ein paar Ergänzungen vornehmen.

Tatsächlich, wir haben hier eine Gerechtigkeitsdebatte. Man muss sich einfach klar darüber sein, wenn wir sie abschaffen, dann bezahlt es jemand anderes. Dann stellt sich eben die Frage, ob das alle Bürgerinnen oder der Bürger bezahlen soll, der den konkreten Vorteil an der Straße hat. Man muss nämlich hinzufügen: Niemals muss der Bürger oder Anlieger an einer konkreten Straße die gesamte Straße bezahlen. Es gibt selbstverständlich immer einen öffentlichen Anteil, der abgesetzt und über allgemeine Haushaltsmittel finanziert wird.

Dann zu den Kosten: Die SPD sprach von rund 120 Millionen Euro in jedem Jahr.

(Zurufe von der SPD: Die Landesregierung! Angaben der Landesregierung! Nach deren Quellen!)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Das Wort hat die Sachverständige. Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie können gleich noch einmal nachfragen.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Im Gesetzentwurf der SPD stand etwas von 120 Millionen Euro.

(Zurufe von der SPD)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Vorwiegend hat die Sachverständige das Wort, liebe Kolleginnen und Kollegen! Sie haben gleich sicherlich noch einmal die Möglichkeit nachzufragen.

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Wir halten diesen Betrag jedenfalls nicht für auskömmlich, weil dieser Betrag in die Vergangenheit zielt. Das heißt, es wird geschaut, was in der Vergangenheit vereinnahmt wurde. Heute werden aber Straßenbaumaßnahmen abgerechnet, die vor vielen Jahren ausgeschrieben wurden. Demnach wurden auch die Tiefbaukosten angesetzt, die vor vielen Jahren vielleicht einmal marktkonform waren, aber es heute in der Form sicherlich nicht mehr sind. Wir müssen in die Zukunft schauen. Da haben wir einfach einen riesigen Investitionsstau. Das hat Herr von Lojewski schon ausgeführt. Die Intensität der Straßennutzung hat zugenommen. Die Tiefbaukosten sind gestiegen. Das alles muss man sicherlich einpreisen.

Dann noch kurz zur kommunalen Selbstverwaltung. Natürlich haben Kommunen das Recht auf eigene Einnahmequellen. Diese Finanzierungsquelle würde den Kommunen genommen werden. Daraus würde sich eine Abhängigkeit vom Land ergeben, die wir so nicht wollen. Das ist kein Einmalbeitrag, der mit einer Einmalzahlung erledigt wäre, sondern man muss sich darüber im Klaren sein, das ist eine Daueraufgabe, die jedes Jahr wiederkommt.

Dann wurde von den Grünen nach Zins- und Ratenzahlungen gefragt. Das hatten wir in unserer Stellungnahme deutlich gemacht. Wir könnten durchaus damit leben, wenn die Zinsen marktkonformer wären und Ratenzahlungen flexibler möglich wären, unabhängig von den jetzt relativ strengen Voraussetzungen der AO, die immer eine unbillige Härte fordert. Keine Kommune ist daran interessiert, dem Bürger das letzte Hemd auszuziehen. Um Gottes willen, es geht immer darum, sich mit dem Bürger zusammenzusetzen und eine vernünftige Lösung zu finden. Das wird vor Ort im Einzelfall auch immer erreicht.

Doppelzahlungen kann man heute schon vermeiden, indem die Kommunen beispielsweise Eckermäßigungen in ihre Satzung aufnehmen. Das machen sehr viele Kommunen schon.

Noch zum Thema „Verwaltungsaufwand“: Das Beispiel der Stadt Essen, das zuvor angesprochen worden ist, können wir so für unseren Mitgliederbereich nicht bestätigen. Natürlich fällt Verwaltungsaufwand an, wenn man Beiträge erhebt und Gebühren verlangt. Dann könnte man natürlich pauschal sagen, es ist einfacher, die Grundsteuer pauschal zu erheben. Das verursacht natürlich weniger Aufwand. Wäre es aber tat-

sächlich gerechter, wenn dann wieder alle zahlen? Wenn das Argument Verwaltungsaufwand greift, dann müsste man sicherlich alle Gebühren und Beiträge abschaffen. Dann reden wir nicht nur über den Straßenausbaubeitrag.

Henning Gronau (Bürgermeister der Gemeinde Erndtebrück): Es ist eben die Frage nach dem sozialen Frieden gestellt worden. Aus meiner Kommune kann ich bestätigen, der soziale Frieden ist gestört, wenn Beiträge erhoben werden, die existenzbedrohend sind. Das steht in einem besonderen Spannungsfeld damit, dass nicht nur diese Beiträge existenzbedrohend sind, sondern wir als Kommune ganz dringend Straßen bauen müssen. Ein guter Beweis dafür, dass es da ein Riesenspannungsfeld gibt, sind die Menschen auf dem rechten Teil der Tribüne dort oben. Da sitzen sehr viele aus meiner Heimatregion. Das ist insgesamt ein Bus mit 50 Leuten, die interessiert, wie heute diese Diskussion weitergeht, weil für diese Menschen ist dieser Beitrag existenzbedrohend. Wir sprechen in Erndtebrück nicht über 5.000, 10.000 Euro, sondern wir sprechen über 15.000, 20.000, 25.000, 30.000 Euro.

Ich selbst hatte den jungen Familienvater bei mir im Büro sitzen, der gesagt hat: Herr Gronau, ich habe mein Haus gerade gebaut. Ich kann diese 30.000 Euro zusätzlich nicht finanzieren. – Ich habe eine Straße, in der eine Rentnerin und ein Rentner nach dem anderen wohnen, die sagen: Herr Gronau, wir bekommen keine Kredite mehr. – Das ist soziale Sprengkraft. Das ist sozialer Friede, der dort gestört ist.

Diese Menschen brauchen eine Perspektive. Diese Menschen brauchen ein Signal. Deshalb sind sie heute hier. Nicht nur die Menschen, die wir heute hier im Saal sehen, sind daran interessiert, sondern auch die rund eine halbe Million Menschen, die sich mit Unterschriften dafür engagiert haben.

Ich möchte im Weiteren darauf eingehen, wie hoch diese Beiträge tatsächlich bei uns sind. Wir haben eben über die Baukosten gesprochen, die in den vergangenen Jahren exorbitant gestiegen sind. Das ist ein großer Faktor, der das jetzige System weniger gangbar macht.

Herr Vorsitzender, ich bin mir nicht sicher, ob ich zeigen darf, welche Plakate bei uns derzeit an jeder Straße hängen. Das sind 30 ...

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Sie können zitieren, wenn Sie wollen, aber hier wird nichts gezeigt.

(Zurufe: Wir können gleich gucken!)

Henning Gronau (Bürgermeister der Gemeinde Erndtebrück): Okay, dann zeige ich das nicht. Deswegen habe ich vorher gefragt.

Bei uns hängt in jeder Straße, in der ein KAG-Ausbau ansteht, ein Plakat, mit dem die Leute deutlich machen, dass das für sie ein riesiges existenzbedrohendes Problem ist.

Ein weiterer Aspekt, der angesprochen wurde, ist das Thema „Kommunale Selbstverwaltung“. Meine Damen und Herren, eine Einschränkung der kommunalen Selbstverwaltung vermag ich nicht zu sehen. Im Gegenteil, eine Kompensation mit Landesmitteln würde uns Handlungsspielraum einräumen, weil faktisch der kommunale Straßenbau derzeit bei uns in der Kommune brachliegt. Es werden keine Ausbaubeschlüsse mehr gefasst, weil unsere Ratspolitiker zu Recht monieren, dass sie mit diesen Straßenausbauten unsere Bürger nicht ruinieren möchten. Das unterstütze ich zu 100 %. Das ist die Problematik, die sich in den Kommunen ergibt.

Das ist das, was Frau Ehlert eben sagte: Ich kann Ihnen diese Sorge nehmen. Sie zerstören damit keine kommunale Einnahmequelle, weil wenn faktisch keine Straßen gebaut und keine Beschlüsse zum Ausbau einer Straße getroffen werden, dann nimmt die Kommune auch nach dem jetzigen System kein Geld ein.

Der Sanierungsstau ist bisher von eigentlich allen angesprochen worden. Der Sanierungsstau ist ein Indiz dafür, dass das momentane System problematisch ist.

Ebenso ist die Fragestellung nach einer Kompensation aufgeworfen und ein Maßstab von rund 120 Millionen Euro angesprochen worden, der als nicht realistisch bemessen wurde. Das gilt auch für die Tatsache der Ermittlung dieses Maßstabs. 120 Millionen Euro bedeuten, wenn sie von allen als zu wenig angesehen werden, dass wir in der Vergangenheit letztlich zu wenige Straßen ausgebaut haben.

All diese Punkte sind ein Indiz dafür, dass vor Ort keine Straßen mehr gebaut werden. Daher möchte ich mit dem Appell schließen, dass wir an der Stelle dringend diese Veränderung des Systems brauchen, weil faktisch keine Straßen mehr gebaut werden.

Dr. Gerd Thielmann (Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz e. V.): Zunächst ein Hinweis meinerseits: Es ist nicht so, dass die Anlieger mit den Kosten des Straßenausbaus alleingelassen werden. Man muss bedenken, dass wir jetzt schon eine Mischfinanzierung aus allgemeinen Steuermitteln und aus Beiträgen haben.

Die Gemeinde hat zunächst die laufenden Kosten einer Straße zu tragen, wie zum Beispiel Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung. Die Gemeinde macht die laufenden Reparaturen, die laufenden Instandsetzungsarbeiten.

Wenn es dann zu einem Ausbau kommt, muss die Gemeinde einen Gemeindeanteil tragen, der in Nordrhein-Westfalen im Schnitt bei über 50 % liegen dürfte. Dann haben sich andere Versorgungsträger an gemeinsamen Maßnahmen zu beteiligen. Die Gemeinde hat auch den Anteil für die gemeindeeigenen Grundstücke bei der Beitragsverteilung zu übernehmen, sodass wirklich nur ein relativ geringer Bruchteil auf die Anlieger umgelegt wird, was immer noch, keine Frage, im Einzelfall viel Geld sein kann. Wir haben aber schon eine sehr starke Steuerfinanzierung.

Die Härtefälle sind mir eben zu kurz gekommen. Die Abgabenordnung, die über das Kommunalabgabengesetz anwendbar ist, sieht hier Stundung vor, und sie sieht auch den Verzicht auf Stundungszinsen vor. In § 234 Abs. 2 Abgabenordnung ist das geregelt. Wenn die Stundungszinsen auch eine Härte darstellen, kann die Gemeinde da-

rauf verzichten. Die Abgabenordnung regelt in § 227 den teilweisen oder gar gänzlichen Billigkeitserlass bei sachlicher und persönlicher Unbilligkeit. Wenn wirklich ein Beitrag existenzbedrohend ist, denke ich, ist das Ermessen reduziert und derjenige muss einen entsprechenden Billigkeitserlass bekommen und in den Genuss von Billigkeitsmaßnahmen kommen. Es sollte nicht übersehen werden, dass das Gesetz jetzt schon einiges vorsieht, was dann von kommunaler Seite aus angewandt werden muss.

Zur Stichwort der Kompensation: Meine Damen und Herren, wenn Sie sich in der Zukunft entscheiden, ein neues Auto zu kaufen und kalkulieren, dann fragen Sie nicht, wie hoch die Spritpreise vor zehn oder fünf Jahren waren. Sie fragen auch nicht, was die Steuer und Versicherung für das Auto früher gekostet hat. Ebenso wenig fragen Sie, wie viele Kilometer Sie früher gefahren sind, sondern Sie werden sich die Frage stellen, wie viele Kilometer Sie in der Zukunft fahren werden. Ich denke, genau das müssen wir bei den Straßenausbaubeiträgen, wenn wir über Kompensation sprechen, auch tun. Wir müssen nach vorne schauen.

Da müssen wir einige wichtige Gesichtspunkte berücksichtigen. Punkt 1: Das gemeindliche Straßennetz hat in den vergangenen 30, 40 Jahren gewaltig zugenommen. Es gibt viel mehr Straßen, die in den vergangenen 30, 40 Jahren neu gebaut worden sind, die es auch in Zukunft auszubauen gilt. Wir haben ein viel größeres Straßennetz.

Dann sind die erheblichen Kostensteigerungen angesprochen worden. In den vergangenen zehn Jahren haben sich die Kosten pro Quadratmeter Straßenausbau verdoppelt.

Der Sanierungsstau ist angesprochen worden. Viele Gemeinden haben in der Vergangenheit ihre Straßen nicht so ausgebaut, wie sie sie hätten ausbauen müssen. Das ist eine Bugwelle, die man vor sich herschiebt, die einen irgendwann einholt, nämlich spätestens dann, wenn unter der Straße der Kanal kaputt ist. Mit einem kaputten Kanal kann man nicht arbeiten. Dann befindet man sich schnell im Umweltstrafrecht. Dann muss der Kanal gemacht werden. Wenn das im Inliner-Verfahren nicht geht und die Straße darüber 40, 50 Jahre alt ist, dann muss die Straße auch mitgemacht werden.

Wir haben auch eine gestiegene Mobilität, eine erhöhte, eine intensivere Straßennutzung. Die Autos werden schwerer und wir haben mehr Verkehr. All das trägt dazu bei, dass in Zukunft mit deutlich stärkeren Belastungen beim Straßenausbau zu rechnen ist.

Ich bin gefragt worden, wie ich auf die grobe Schätzung gekommen bin, die eklatant von dem abweicht, was bisher an Zahlen im Raum gestanden hat. Ich habe geschaut, wie viele Kilometer wir an Gemeindestraßen in Nordrhein-Westfalen haben. Wenn man sich die schon etwas älteren Untersuchungsergebnisse anschaut, waren es damals ca. 60.000 km. Inzwischen dürften es eher mehr sein. Gehen wir aber einmal von einer Gesamtstraßenlänge an Gemeindestraßen von 60.000 km aus. Dann schaut man, wie breit nach alter Lebenserfahrung die Straße ist. Wir haben schmale Gässchen und breite Alleen. Ich habe einfach einmal im Schnitt 5,5 m Fahrbahn und 1,5 m Bürgersteig gerechnet. Das ist selbstverständlich eine gegriffene Zahl. Damit komme ich auf eine Breite von 7 m. Wenn ich dann die Straßenlänge mit der Straßenbreite

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

multipliziere, habe ich eine Gesamtstraßenfläche. Hinzu kämen noch die Bürgersteige entlang der klassifizierten Straßen, die in geteilter Straßenbaulast stehen. Dann habe ich eine Straßenfläche.

Dann frage ich, was der Ausbau von einem Quadratmeter Straßenfläche kostet. Ich habe einmal konservativ mit 250 Euro pro Quadratmeter gerechnet. Ich weiß, dass inzwischen 300 bis 350 Euro pro Quadratmeter verlangt werden. Ich habe aber einmal konservativ mit 250 Euro pro Quadratmeter gerechnet. Dann habe ich mir die Frage gestellt, wie alt eine Straße wird und wie oft das anfällt. Die beitragsrechtliche Rechtsprechung geht in Nordrhein-Westfalen von einer Mindestnutzungsdauer von 25 Jahren aus. Aus der Praxis wissen wir, Straßen halten länger als 25 Jahre. Ich habe dann einmal eine Berechnung mit 40, 50 und 60 Jahren gemacht. Dann kommt man auf einen Wert in der Größenordnung von 1,5, 2 bis 2,5 Milliarden Euro. Wenn ich dann den durchschnittlichen Gemeindeanteil abziehe, den ich mit 50 % angesetzt habe, bin ich bei 1 Milliarde Euro.

Hinzu kommen noch Besonderheiten wie zum Beispiel Stützmauern, Straßenbeleuchtung, Entwässerungskanäle und solche Dinge, die darin noch gar nicht enthalten sind. Dann merkt man, dass man über Beträge spricht, die weit von den 120 Millionen Euro abweichen, die angesetzt worden sind.

Noch zu einem letzten Aspekt, dem Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung. Wenn die Kommune nicht mehr die Einnahmemöglichkeit über die Straßenausbaubeiträge hat, sondern stattdessen eine Kompensation vom Land bekommt, dann muss sie beim Land nach dem Geld nachfragen.

In Rheinland-Pfalz hat die CDU-Opposition einen entsprechenden Antrag gestellt und eine maßnahmenbezogene Finanzierung gefordert.

(Zurufe von der SPD)

Das hat man sich so vorgestellt, dass die Gemeinde für jede einzelne Straßenausbaumaßnahme einen Antrag beim Land stellen muss und dann vom Land eine Finanzierung bekommen soll. Es wäre ein massiver Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung, wenn man das Land bei jedem Ausbau fragen müsste.

(Christian Dahm [SPD]: Wo steht denn das? Das war nicht meine Frage! Meine Frage war eine andere!)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Der Sachverständige ist berechtigt, Fragen so zu beantworten, wie er sie verstanden hat. Sie können gleich noch einmal nachfragen, Herr Kollege.

(Christian Dahm [SPD]: Dann soll er so antworten, dass die Frage beantwortet wird!)

Dr. Gerd Thielmann (Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz e. V.): Es gibt andere Möglichkeiten der Kompensation. In Bayern hat man den Maßstab Siedlungsfläche angesetzt, wobei man zum Thema „Bayern“ sagen muss, in Bayern war das nie

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

als auskömmliche Kompensation angesagt. In Bayern wurde in der Koalitionsvereinbarung zwischen der CSU und den FREIEN WÄHLERN einfach einmal ein runder Betrag von 100 Millionen Euro angesetzt. Gerechnet hat man in Bayern nicht, sondern man hat einen runden Betrag von 100 Millionen Euro angesetzt. Den hat man dann aber nach Quadratkilometern Siedlungsfläche verteilt.

Andere Gedanken sind, vielleicht nach Straßenlänge zu verteilen. In allen Fällen, wenn eine Kommune einen höheren Ausbaubedarf hat und sie nicht genug Geld vom Land bekommt, haben wir aber das Problem.

Meine persönliche Einschätzung gilt für Nordrhein-Westfalen wie auch für andere Bundesländer: Ich befürchte, dass das Land nicht imstande sein wird, nicht bereit sein wird, den Gemeinden das Geld zu geben, das sie brauchen.

Prof. Dr. Gisela Färber (Deutsche Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer): An mich wurden vier Fragen gerichtet. Ich fange mit der Frage von Herrn Ott an, die sich im Grunde genommen auf die kritische Aufbereitung des jetzigen Zustands der Straßenausbaubeiträge bezogen hat.

Dazu stelle ich einfach nur das fest, was die Theorie eigentlich verlangt: Wenn man schon Entgeltabgaben erhebt, dann müssen sie entsprechend den Äquivalenten entstehen. Sie dürfen für meine Begriffe, vor allem dann, wenn ich keine konkreten Nutzungshinweise habe, nicht unbedingt dem Leistungsfähigkeitsprinzip komplett widersprechen.

Wir legen heute nach Grundstücksfläche oder nach der Länge des Grundstücks, das an der Straße liegt, die Straßenausbaubeiträge um. Das wäre die Zuschreibung eines potenziellen Individualnutzens. Gerade bei stärker befahrenen Straßen wird ein öffentlicher Nutzungsanteil – Herr Thielemann hat gerade gesagt, es seien häufig gut 50 %, aber das variiert etwas – zugrunde gelegt, aber das sind im Grunde genommen alles immer nur Setzungen. Nehmen Sie einmal hier in Düsseldorf die Merowingerstraße mit den ganzen Einfallstraßen. Da werde ich nicht allzu vielen individuellen Nutzen, sondern eher Belästigungen durch den einfallenden Verkehr sehen. Hier einen Individualnutzen durch einen Straßenausbaubeiträge anzusetzen, würde ich als blanken Hohn empfinden.

Wir machen aber diese Aufteilung, und wir machen sie sehr pauschaliert. Wie gesagt, die Grundstücksgröße oder die Straßenlänge, die das Haus an der Straße hat, sagen eigentlich schrecklich wenig aus. Nehmen Sie einmal innerhalb der Beitragsgruppe unterschiedliche Straßenlängen.

Wir hatten in Ratingen ein Grundstück mit drei Straßenseiten, weil es ein Eckgrundstück war, während in der hinteren Ecke jemand saß, der gerade einmal eine Garageneinfahrt hatte. Meinem Vater ist es gelungen, unseren Beitrag zum Straßenausbau etwas zu reduzieren, sodass wir nur für zwei Seiten unseres Grundstücks bezahlen mussten, aber das große Grundstück in der Ecke, das tatsächlich nur die Garageneinfahrt hatte, das wurde nicht in eine andere Richtung korrigiert. Sie werden feststellen, dass innerhalb der gleichen Gruppe, egal welche Nutzungsmöglichkeiten sie zugrunde

legen, die angenommenen Verteilungsmaßstäbe häufig grob schief sind. Bei Leuten mit gleicher steuerlichen Leistungsfähigkeit – nehmen wir einmal den Grundstückswert als ein Äquivalent für steuerliche Leistungsfähigkeit – stellen wir innerhalb der gleichen Straße fest, dass völlig unterschiedliche Straßenausbaubeiträge kommen.

Auf dem Lande bei homogenen dörflichen Einheiten ist das mit Sicherheit kein Problem, aber hier in Düsseldorf ist das ein Problem. Nehmen Sie einmal an, Sie haben einen gleichen Aufwand, der bei gleichen Straßenmetern oder gleichen Grundstücksflächen umzulegen ist, dann haben Sie natürlich die gleichen Beträge in Golzheim oder in Oberkassel, wo es sehr teuer und Sie hohe Leistungsfähigkeit sitzen haben. Die gleichen Beträge werden in Garath, also in einem Stadtteil, in dem nicht so betuchte Leute wohnen, erhoben. Ehrlich gesagt empfinde ich das als ein grobe Ungerechtigkeit des heutigen Beitragsrechts. Das kann eigentlich so nicht bleiben. Wenn Sie dann Rentner mit kleinen Renten haben, die noch in ihren Häuschen sitzen, sind da immer ganz große Probleme unterwegs. Das kann man so nicht lassen. Ich halte das für schlecht.

Da wir heute zumindest in der Grundsubstanz alles erschlossen haben und Neubaugebiete natürlich über die Erschließungsbeiträge komplett neu machen, finden in den Altbeständen über Sanierungsmaßnahmen und Verbesserungsvorschläge wirklich keine großen Veränderungen statt.

Ich glaube, in Düsseldorf gibt es den Plan – das wird immer noch diskutiert –, die Straßenbeleuchtung zu erneuern und die schönen alten Lampen gegen moderne, im Betrieb sehr viel kostengünstigere Lampen auszutauschen, aber die Erneuerung der Lampen soll über Beiträge auf die Anlieger umgelegt werden, während die Stadt bei den Betriebskosten spart. Auch das empfinde ich als schräg und nicht unbedingt als gerecht.

Ich weiß nicht, ob man die Sparkassenfunktion so in Nordrhein-Westfalen findet, aber ich weiß aus anderen Bundesländern, dass vor allem dann, wenn Sie Beiträge ex ante umlegen – das heißt, wir beschließen eine Maßnahme, die soundso viel kosten soll, die Beiträge werden dann umgelegt, aber dann macht man zunächst einmal sieben Jahre gar nichts –, die Sparkassenfunktion greift. Die Sparkassenfunktion ist, dass man im Vermögenshaushalt eine größere Summe einnimmt und verbucht. Im alten kameralen Rechnungswesen konnte man das gut anzapfen, weil das in die Rücklagen ging. Die Leute haben zum Teil bis zu fünf, sieben und zehn Jahre gewartet, bis die Baumaßnahmen durchgeführt wurden. Mir sind Fälle bekannt, bei denen das so gewesen ist.

Herr Mostofizadeh, in Ihrer zweiten Frage haben Sie nach Verbesserungsmöglichkeiten gefragt. Man kann sie vielleicht am Rande einführen. Zu den Stundungszinsen hat Herr Thielemann schon etwas gesagt. Das ist natürlich ein Problem des Finanzrechts. Der Bundesfinanzhof kippt die feste Regelung von 6 % derzeit wohl. Ich halte sie auch im Steuerrecht derzeit für nicht mehr angemessen. Das ist ein allgemeines Problem, aber ehrlich gesagt habe ich insgesamt damit Schwierigkeiten, weil ein schlechtes Instrument wird durch marginale Verbesserungen nicht substanziell besser.

(Beifall von der Zuschauertribüne)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich darf darauf hinweisen, dass die Zuhörerinnen und Zuhörer gebeten werden, von Beifallskundgebungen Abstand zu nehmen.

Prof. Dr. Gisela Färber (Deutsche Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer): Die Maßstäbe der Kompensation sind natürlich substanziell, wenn es um das Konnexitätsprinzip geht, dass das Land die Einnahmeausfälle der Kommunen bezahlen soll.

(Hilmar von Lojewski [Städtetag Nordrhein-Westfalen]: Muss!)

– Ja, muss. Das ist heute Verfassungsrecht. Wir haben lange dafür gestritten.

Grandfathering heißt, dass man durchschnittliche Beträge gibt, die in den vergangenen Jahren angefallen sind. Das ist ein Verfahren, das man anwenden kann. Da befinden sich natürlich all die Kommunen im Nachteil, die – ich sage einmal – wegen wirtschaftlichen Problemen und anderem in den vergangenen Jahren Investitionen in den Straßenbau zurückgestellt und nicht so viel Bedarf deklariert haben wie andere Kommunen, die mehr gemacht haben.

Die Straßenlänge wäre ein pauschaler Maßstab, den man generell gut anwenden könnte. Die Zahlung fällt jedes Jahr wieder an. Das ist keine einmalige Zahlung, sondern das wäre eine jährlich wiederkehrende Zahlung, die man durchaus dynamisieren müsste. Das könnte zum Beispiel über den Bedarf erfolgen. Herr Thielemann und Sie von den kommunalen Spitzenverbänden haben schon einiges zum künftigen Bedarf gesagt.

Das Ganze ist eigentlich, wenn man in die reine Konnexität geht, unbefriedigend. Es gibt Verfahren. Man kann das auch als Nebenansatz in den kommunalen Finanzbedarf hineingeben. Dann wird das eben nach Finanzkraft abgeschottet. Man müsste dann die Finanzausgleichsmasse entsprechend aufstocken oder Sonderansätze bilden.

Das – damit komme ich zur Frage vier von Herrn Dahm –, was ich generell als Wertmühtropfen bei der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ansehe, ist, dass wir in der Tat eine autonome kommunale Abgabe, über die die Kommunen alleine entscheiden können, abschaffen und durch eine Konnexitätslösung, das heißt durch eine Zuweisung aus dem Landeshaushalt, ersetzen.

Das ist nicht das, was die Kommunen brauchen. Das wirkt sich auf Dauer auf das kommunale Finanzsystem aus, vor allem, wenn das wiederholt und weiter wiederholt vorkommen wird. Ich gehe einmal davon aus, das Verhältnis zwischen dem Bund und den Ländern bei den Zuweisungen und das Verhältnis zwischen dem Land und den Kommunen durch weitere Zuweisungsansprüche und die Übertragung von Aufgaben wird an den Ecken nicht besser. Dieses Problem müssen wir lösen. Das kann nach meiner Einschätzung das Land Nordrhein-Westfalen nicht ganz alleine lösen; denn wir brauchen eigentlich ein besseres kommunales Steuersystem. Das ist zwar formal eine

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Aufgabe des Bundes, aber ich könnte mir vorstellen, dass sich ein großes, mächtiges Land wie das Land Nordrhein-Westfalen in diese Debatte stärker einbringt.

In meiner Stellungnahme habe ich als ein Beispiel eine gute Grundsteuer gebracht. Wir haben eigentlich ein vernünftiges Konzept im Gesetzentwurf stehen, den der Bundesfinanzminister gegen viele Widerstände und viele Meckereien ausgearbeitet hat. Der wird derzeit interessanterweise von Bayern blockiert. Die CDU in der Bundesregierung unterstützt das. Die wollen unbedingt die Leistungsfähigkeit an den Quadratmeterzahlen des Grund und Bodens festmachen. Überlegen Sie sich einmal, wie unterschiedlich hier in Düsseldorf die Leistungsfähigkeit zwischen den verschiedenen Immobilieneigentümern und Hausnutzern in Golzheim und Oberkassel gegenüber denen in Garath ist. Das ist so grob schief, dass das in meinen Augen – ich bin keine Juristin – jeder Verfassungsjurist als verfassungswidrig betrachten würde.

Herr Lojewski, bei dem von Ihnen angesprochen Problem zu den Gewerbegebieten, hätten wir eine bessere Gewerbesteuer, nämlich eine, die auch Freiberufler und andere bezieht, und die alte Debatte Wertschöpfungsabgabe, indem wir tatsächlich die ortsansässigen Unternehmen sehr breit an der kommunalen Infrastruktur beteiligen, dann hätten wir auch das Problem mit den Anliegerbeiträgen nicht mehr. Ich sage das einfach einmal so. Es ist vielleicht illusorisch zu glauben, dass wir dieses Problem schnell lösen können, aber ich denke, das wird immer dringender.

Etwas Drittes könnte Nordrhein-Westfalen alleine machen. Es könnte zumindest in den Städten eine City Tax eingeführt werden. Das hat etwas mit den Straßen und mit unserem Verkehrsinfarkt zu tun. Ich kann mir nicht vorstellen, dass man irgendwann beispielsweise die Errichtung von Radwegen über Anliegerbeiträge finanzieren will, weil das wäre völlig absurd.

Wir brauchen also ein problemadäquates ausreichendes und autonomes Steuersystem für unsere Kommunen. Ich appelliere dringend an den Landtag und den Ausschuss, dass man sich noch stärker als in der Vergangenheit dafür einsetzt, endlich Lösungen für die Kommunen nicht nur in Nordrhein-Westfalen, sondern in ganz Deutschland zu finden.

(Vereinzelt Beifall)

Bernd Essler (Verein für Kommunalpolitik NRW e. V.): Von Herrn Beckamp war an mich die Frage gerichtet worden, wie es in den Kommunen mit den Kosten im Zusammenhang mit der Erhebung der Beiträge aussieht.

Ich will zunächst einmal bei der Frage der Höhe der Ausfälle ansetzen. Es sind Vermutungen in den Raum gestellt worden, weil der Städtetag NRW leider noch nicht konkret anhand von Zahlen belegt hat, wie viel Bedarf tatsächlich in der Zukunft entsteht.

An einer Zahl habe ich mich entzündet. Herr Lojewski, Sie haben Stellung genommen und gesagt, es würden nur ca. 20 % des notwendigen Ausbaus tatsächlich geleistet. Deshalb sei die niedrige Zahl zu erklären, die von der Landesregierung ermittelt worden sei.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Ja, das mag so sein, weil die Kommunen zurzeit gar nicht die Leistungsfähigkeit haben, entsprechende Maßnahmen auszuschreiben. Ihnen fehlt generell simpel und ergreifend ausreichend Personal, weil die kommunalen Haushalte unter Kostenaspekten heruntergefahren worden sind. Genau aus diesem Grund schieben sie eine ständig wachsende Investitionslawine vor sich her. Das ist widersinnig, weil sie sollten eigentlich permanent instandsetzen. Die Anliegerbeiträge würden gar nicht erst entstehen, wenn fortlaufend instandgesetzt würde. Das heißt, unfreiwillig – das unterstelle ich einmal – sind die Kommunen gezwungen zu warten, bis nichts mehr geht. Erst dann wird mit der Konsequenz saniert, dass die entsprechenden Anliegerbeiträge erhoben werden.

Ein praktisches Beispiel aus unserer Stadt Düren, in der ich tätig bin: Ein Abschnitt mit 100 m Straßenlänge verursachte Kosten von 240.000 Euro, aufgeteilt auf neun Eigentümer. Die größte Zahlung sollte eine Witwe im Alter von 72 Jahren mit einem Betrag von knapp über 40.000 Euro erbringen.

(Hilmar von Lojewski [Städtetag Nordrhein-Westfalen]: Da sollten wir einen Faktencheck machen!)

– Ja, einen Faktencheck sollten wir gerade einmal hinsichtlich Ihrer Bemerkung von vorhin durchführen.

An solchen extremen Ausschlägen kann man ermessen, wie tief betroffen manche Bürger sein können. Da hilft auch nicht der Verweis auf die Abgabenordnung. Dadurch wird nicht die Zahlungspflicht beseitigt. Irgendwann ist die Zahlung zu erbringen. Die Kommunen sind gezwungen, zur Not zu vollstrecken, angefangen von Sicherungshypotheken bis hin zur Zwangsversteigerung und Räumung der Objekte. Das ist schlicht und ergreifend unsozial.

Infolgedessen kann ich nur sagen und an den Ausschuss appellieren: Man sollte diese sozialen Aspekte einmal in den Vordergrund rücken und sich die Frage stellen, ob nicht die Verteilung auf alle Einwohner der bessere Ausgangspunkt ist, weil – jetzt komme ich auf die Vorteile zu sprechen – wo sind die Vorteile, wenn ausgebaut wird? Kommt der Eigentümer, wenn der Ausbau unterlassen wird, nicht mehr zu seinem Grundstück? Er wird permanent unterlassen.

Wenn man die Eigentümer fragen würden, ob sie einen Vorteil in der Maßnahme sehen, über die sie nicht befinden können, sondern die ihnen auf das Auge gedrückt wird, stellt sich die Frage, wie die entscheiden würden. Das ist eine mehr rhetorische Frage, weil die Antwort können Sie sich selbst geben.

Dann kommen wir einmal zur tatsächlichen Ausfallgröße, wenn man berücksichtigt, welcher Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit der Erhebung dieser Beiträge entsteht. Das beginnt damit, dass eine entsprechende Gebührensatzung erstellt werden muss. Die muss natürlich gepflegt werden, weil sich nämlich die Rechtsprechung permanent ändert. Deshalb muss ein permanenter Abgleich erfolgen. Das heißt, man muss permanent Leute damit beauftragen, das ganze System im Auge zu behalten.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Ich habe mir einmal die Mühe gemacht, mir einige Gebührensatzungen von unterschiedlichen Städten und die Erläuterungen, die teilweise von diesen Städten dazu angeboten werden, anzuschauen. Teilweise werden Broschüren mit einem Umfang von 70 Seiten angeboten, um eine Beitragserhebung, wenn sie denn stattfindet, tatsächlich nachvollziehen zu können. Wenn man sich dann die Folgen mit einer endlosen Kasuistik in der Verwaltungsrechtsprechung ansieht, dann stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit.

Ich habe in meiner Heimatstadt entsprechende Erhebungen zu den Personal- und Sachkosten auf Basis einer Vollkostenkalkulation, wie sie eigentlich betriebswirtschaftlich erforderlich ist, durchgeführt. Die entsprechenden Fachämter habe ich mit den Erkenntnissen des Bundes der Steuerzahler NRW konfrontiert und an die Beteiligten die Frage gerichtet, ob das plausibel sei oder nicht. Ich habe vor Ort die Nachricht bekommen, dass das wohl so richtig sei.

In diesem Zusammenhang habe ich mir auch angeschaut, in welcher Höhe die Stadt Düren in den vergangenen fünf Jahren Beiträge eingesammelt hat. Immerhin ist das eine Stadt mit ca. 92.000 Einwohnern und damit nicht gerade die kleinste Stadt. Siehe da, man kam in dem Zeitraum von fünf Jahren durchschnittlich auf eine Spanne von 400.000 bis 600.000 Euro pro Jahr und nicht auf mehr und nicht auf weniger. Es waren auch keine sonderlichen Steigerungsraten enthalten, sondern die Schwankungen ergaben sich simpel und ergreifend aus der Tatsache, dass mal mehr und mal weniger ausgebaut wurde.

Wenn man sich das insgesamt anschaut, wird man feststellen, dass das netto betrachtet, wenn man die entsprechenden Planstellen wegkompensiert oder mit anderen Aufgaben betraut und die Gemeinkosten bis hin zu den sogenannten Overheads berücksichtigt, auf ein Nullsummenspiel hindeutet. Mit anderen Worten, netto, was den Aufwand und die Liquidität der Stadt angeht – Einnahmeseite, Ausgabenseite, Personal- und Sachaufwand –, ist das fast ausgeglichen.

Das wird auch durch die vom Bund der Steuerzahler bei der Stadt Bielefeld durchgeführten Erhebungen bestätigt. Vorhin wurde schon Essen zitiert. Allerdings sind da nur die reinen Personalkosten und vielleicht noch die Personalnebenkosten ermittelt worden. Wenn man das richtig betriebswirtschaftlich kalkulieren würde, dann sähen die Zahlen noch ganz anders aus.

Leider Gottes stelle ich bei der Betrachtung der Sinnhaftigkeit von Ausgaben und Einnahmen oft fest, dass die betriebswirtschaftliche Seite außer Acht gelassen wird. Ich weiß, wir kommen von der Kameralistik, aber es wäre besser, wenn man auch die Grundsätze des Handelsgesetzbuchs bei diesen Entscheidungsprozessen stärker in den Vordergrund rücken würde.

Herr Beckamp, habe ich damit Ihre Frage hinreichend beantwortet?

(Roger Beckamp [AfD] nickt.)

Ulrich Francken (Bürgermeister der Gemeinde Weeze): Ich hätte es gut gefunden, wenn ich die Fragen vorher erhalten hätte, so wie meine Stellungnahme Ihnen vorgelegen hat, weil ich in der Stellungnahme natürlich nicht auf alle Fragen eingehen konnte. Ich versuche aber einmal, aus der Sicht – das sage ich ausdrücklich, weil es gibt sicherlich unterschiedliche Situationen in den Kommunen – der Gemeinde Weeze vorzutragen, wie wir das Problem lösen. Es geht aber auch um allgemeine Dinge.

Solange es kein gerechteres System als den § 8 im Kommunalabgabengesetz und auch keine Kompensation gibt, wie ich sie mir als Bürgermeister vorstellen kann, bin ich der Meinung, sollte man von einer Abschaffung absehen und das System belassen. Ich bin kein Jurist, aber die Kommentare zeigen es, das hat sich rechtlich in eine positive Sicht und in einer positiven Weise entwickelt. Die Frage war, ob es ungerecht ist, wenn man es abschafft. Das ist ungerecht, weil ich als Beitragszahler vor dem Wechsel schon einmal gezahlt habe und anschließend als Steuerzahler erneut aus allgemeinen Steuermitteln mitzahlen muss. Das ist nur ein Beispiel.

Ich halte das auch nicht für nachhaltig, weil es ist schick geworden, da wo Probleme auftauchen, das in einen allgemeinen Steuertopf zu werfen und das aus dem bezahlen zu lassen. Das halte ich ordnungspolitisch für vollkommen falsch. Ich weise auf meine Stellungnahme hin, ohne das zu wiederholen, weil ich glaube, wir haben nur noch 15 Minuten bis zum Ende der Anhörung. Ich möchte es dabei belassen.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Herr Sachverständiger, wir nehmen uns die Zeit, die wir brauchen.

Ulrich Francken (Bürgermeister der Gemeinde Weeze): Prima!

Ich habe die dritte Frage des CDU-Landtagsmitglieds nicht mehr in Erinnerung, aber ich sage einmal, wie wir das machen – das haben wir auch beschrieben –: Kommunikation, Kommunikation und noch einmal Kommunikation.

(Christian Dahm [SPD]: Den Bürger an die Hand nehmen!)

– Ja, richtig. Das tun wir. Sie können einmal zu uns kommen.

Im Übrigen – Sie haben die Frage gestellt – wollen Sie uns von dem schweren Job entlasten. Ich bin seit 1984 Kommunalpolitiker im Rat der Gemeinde Weeze. Ich bin seit 2001 Bürgermeister. Wir hatten Diskussionen über eine Mülldeponie für das Land, über eine Müllverbrennung und über viele andere Dinge. Konflikte sind dazu da, um eine standhafte Position einzunehmen. Sie glauben es nicht, wenn Sie die gut vermitteln, dann haben Sie am Ende, wie im Fall KAG, sogar fast immer Ablösevereinbarungen. Man kann das so oder so regeln. Zumindest in Weeze haben wir das so geschafft.

Im Übrigen ist das auch eine Frage der Finanzen, der Finanzhoheit. Dazu möchte ich sagen, dass ich schon die kommunale Selbstverwaltung und auch die Finanzhoheit und die Planungshoheit gefährdet sehe. Ich möchte vor Ort mit den Bürgern einen Diskurs führen und anschließend Lösungen finden und die Straße am besten mit Einverständnis des Bürgers planen.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Ich bin zufällig heute bei einer Dame gewesen, die Geburtstag hatte und in der Nachbarschaft lebt. Die hat sich darüber beschwert, dass die Nachbarschaft für die billige Lösung des Straßenausbaus plädiert hat. Wir diskutieren das mit den Bürgern. Die können sogar mitentscheiden, wie ausgebaut wird. Am Ende kommt ein Strich darunter, und dann kommt natürlich auch die Diskussion über Kosten.

Mir ist klar – Sie können sich gut vorstellen –, wenn Sie in fremde Taschen greifen, tut das weh. Keiner möchte das. Das ist das Thema, aber wenn man mit den Bürgern offen und ehrlich umgeht, dann hat man die Chance, dafür sogar Zustimmung zu erreichen.

Wie kommt es überhaupt dazu, dass eine Straße saniert wird? In dem einen Fall, weil der Bürger sagt, die ist total schlecht, da muss was gemacht werden. Da haben wir gesagt, okay, wir kümmern uns darum. Dann erzählen wir ihnen aber auch, dass das unter Umständen Geld kostet. Danach – zumindest in einigen Fällen bei uns, aber das muss nicht überall so sein, ich kann nur aus meinen Erfahrungen berichten – ist die Straße noch relativ gut. Das ist einfach die Erkenntnis.

Dahinter steckt auch die Botschaft – die will ich damit vermitteln –, wenn das irgendeiner zahlt, spielt das nachher keine Rolle, und Sie haben einen Wettbewerb um den Straßenausbau. Dann – mit Verlaub – ist es mir egal, ob das von der CDU mit 120 Millionen Euro oder von Ihnen mit mehr kalkuliert wird. Mir ist egal, wie teuer das ist, es muss nur finanziert werden.

Damit komme ich zum Thema „Konnexität“. Als Kommunalpolitiker bin ich es gewohnt, dass wir viele Aufgaben übernehmen, aber das Wort „Konnexität“ nur im Gesetz oder in allgemeinen Erklärungen existiert und wir in der Regel auf Kosten sitzenbleiben. Das ist die Wirklichkeit.

Daher meine dringende Bitte, mein Plädoyer: Lassen Sie es auf der örtlichen Ebene. Schaffen Sie die Rahmenbedingungen, um in Härtefällen reagieren zu können. Das geht. Herr Essler, bei uns ist noch nie eine Oma vor die Tür gesetzt worden. Wir finden immer Lösungen. Am Ende vielleicht zum Nachteil von Erben,

(Heiterkeit und vereinzelt Beifall – Zurufe)

aber im Grundsatz ist es immer möglich ...

(Christian Dahm [SPD]: Dann lieber eine Erbschaftssteuer!)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich darf kurz anmerken, dass das, was ich für die Zuschauerinnen und Zuschauer eben erwähnt habe, in begrenztem Umfang auch für die Kolleginnen und Kollegen gilt.

(Mehrhad Mostofizadeh [GRÜNE]: Das stimmt nicht, Herr Vorsitzender!)

Ulrich Francken (Bürgermeister der Gemeinde Weeze): Entschuldigung, das sollte eigentlich ein sachlicher Beitrag sein.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Ich glaube, man findet immer Lösungen. Wenn man an dem Thema „Zinssatz“ arbeitet, an Kriterien, die uns die Möglichkeit geben, vor Ort eine Lösung zu finden, wäre das hilfreich. Ich sage auch, es gibt keine Einzelfallgerechtigkeit. Ich bin 26 Jahre bei der Polizei gewesen. Das erste, was ich gelernt habe, war, ein Gesetz kann nur für die Allgemeinheit gültig sein. Es gibt immer Einzelfälle, die vom Gesetz negativ beeinträchtigt werden. Die muss man vor Ort lösen. Die können Sie nur vor Ort lösen. Es ist unmöglich, das über die große Politik zu lösen, weil sich nachher alle auf juristische und sonstige Positionen zurückziehen. Deswegen mein Plädoyer – ich wünsche mir natürlich, dass das in allen Kommunen möglich ist –, dass man Lösungen findet. Die findet man nicht, wenn man das auf die höhere Ebene zieht oder das aus einem großen Finanztopf finanziert, der immer schmaler wird.

Nicht in den „Weezer Seiten“, die wir vertreiben, sondern in „Landtag Intern“ steht ein Artikel zu dem Thema „Wenn das Geld knapper wird“.

(Der Sachverständige hält ein Blatt hoch.)

Das ist auch für uns aktuell ein Thema. Ich glaube nicht daran, dass weder in Bayern noch in Nordrhein-Westfalen bei der allgemeinen Finanzknappheit nach dem Konnexitätsprinzip für Anliegerbeiträge Geld übrig ist. Lassen Sie uns gemeinsam eine Diskussion führen.

Zum Thema „Soziale Gerechtigkeit“ kann ich etwas von dem mitnehmen, was Frau Färber gesagt hat. Im Übrigen muss man deutlich sagen, die Situationen sind sehr unterschiedlich. In Weeze ist das anders als in Erndtebrück. Da hat man mit Höhenunterschieden und anderen Dingen zu kämpfen. Das kann und will ich gar nicht bewerten. Ich kann für Weeze nur sagen, man muss in den Kommunen Lösungen finden.

Mit dem Thema „Grundsteuer“ kann ich leben, aber nicht mit einer Andeutung, das Land tritt in die Kosten ein. Dazu muss ich deutlich sagen, da habe ich höchste Bedenken.

Lydia Schumacher (Bürger-Initiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“): Ich vertrete die betroffenen Menschen für gewöhnlich in der Eifel, aber ich weiß, dass es ihnen anderswo in NRW nicht besser geht. Es ist derselbe § 8 im KAG, der Anlieger auf die Barrikaden treibt, und zwar zu Recht, auch wenn die zuständige Ministerin immer wieder gerne betont, er habe sich bewährt, für uns nicht.

Wir sind hier, um Ihnen allen zu sagen: Dieses Gesetz ist rücksichtslos, ungerecht, es missachtet das Verursacherprinzip und es bedroht Existenzen. Anliegerbeiträge gehören abgeschafft!

Herr Kämmerling, Sie wollten wissen, wie es den Menschen geht, wenn der Bagger kommt. Es geht ihnen schlecht. Deshalb gründen sie eine Bürgerinitiative.

Irgendwann stand unsere Straße an. Sie müssen sich Schleiden so vorstellen, dass die wesentlichen Teile der Stadt im Tal liegen, aber wir auch noch Höhendörfer haben. Natürlich sind im Tal die Grundstücke grundsätzlich kleiner als in den Höhendörfern.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Zu unserer Straße kann man sagen, dass die Grundstücke rund 1.000 m² – mal größer, mal kleiner – groß sind.

Irgendwann stand unsere Straße vorne auf der Liste von 25 zu sanierenden Straßen. Die meisten Betroffenen hatten zu diesem Zeitpunkt weder eine Idee, was eine Straßenausbaubeitragssatzung ist, noch was im Kommunalabgabengesetz steht. Irgendwann war jedem klar, 65 % der Kosten sollen wir Anlieger zahlen, aber 65 % von was.

Wir wurden von der Stadt zum Gespräch geladen. Dort wurde der Konjunktiv bemüht. Wir erfuhren, dass es auf der Basis von vorhergehenden Projekten etwa auf 14 bis 16 Euro pro Quadratmeter Grundstück hinauslaufen könnte, zuzüglich der Planungskosten, zuzüglich der Kosten für die Beleuchtung, zuzüglich der Unwägbarkeiten und zuzüglich der Preissteigerungen seit den letzten Projekten. Also werden das am Ende 20, 25 oder vielleicht 30 Euro pro Quadratmeter sein. Wir wissen es bis heute nicht.

Diese Infoveranstaltung seitens der Stadt war Anfang April. Vier Monate später kamen die Bagger zu uns in die Straße.

Werfen wir einmal einen Blick in meine Nachbarschaft. Ich bin mir sicher, ähnliche Fälle finden sich überall in diesem Land.

Eine Dame ist 72. Als die Bagger kamen, war sie gerade Opfer des sogenannten Enkeltricks geworden. Die Betrüger hatten sie um den letzten Rest ihrer Ersparnisse gebracht. Demnächst soll sie für die Straße zahlen. Die Frage ist nur: wovon? Wahrscheinlich wird das auf die Erben übergehen.

Von einer anderen Dame über 80, die ebenfalls von ihrer kleinen Witwenrente im eigenen Häuschen lebt, weiß ich, dass sie jetzt schon zum dritten Mal für diese Straße zahlen soll.

Da ist die alleinerziehende Mutter, die zwei Söhne großgezogen hat und monatlich ihr Häuschen abbezahlt. Als die Bagger kamen, musste sie gerade einen Kredit aufnehmen, um ihre defekte Heizung zu ersetzen. Jetzt könnten 15.000 Euro oder sogar noch deutlich mehr, nämlich 20.000 Euro oder noch mehr Tausend Euro – das wissen wir noch nicht –, für die Straße auf sie zukommen. Die Frau hat unter Tränen erzählt, dass sie wegen der Straße länger werden arbeiten müssen. Dabei ist sie krank und es fällt ihr heute schon schwer, den ganzen Tag in ihrem Friseursalon zu stehen.

Ein junges Paar hatte in unserer Straße gerade ein Haus gekauft. Mittlerweile hat es zwei kleine Kinder und nur noch ein Einkommen. Davon müssen sie die Raten für das Haus und dessen Renovierung zahlen. Demnächst kommen dann auch noch die Kosten für die Straße dazu.

Ein Rentner hat den Vogel abgeschossen. Sein Haus steht mit samt Grundstück zwischen zwei Straßen. Er wird jetzt für die eine blechen müssen und irgendwann später für die andere, wenn die an der Reihe ist.

Anderswo in unserer Stadt ist ein Paar aus diesem Grund bereits im Vorfeld weggezogen. Das Haus steht an einer Kreuzung. Beide Straßen stehen zur Sanierung an. Sie fürchteten Kosten, die sogar den Wert der Immobilie überschritten hätten.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Womöglich wird irgendwann bei uns der historische Dorfplatz in einem unserer Stadtteile umgestaltet. Ein Anwohner rechnet damit, dass er dann einen Betrag zwischen 60.000 und 80.000 Euro zahlen müssen.

Wir Bürger können die Bagger nicht aufhalten. Wir können nicht hingehen und Haus und Hof einfach einpacken und in ein Bundesland ziehen, in dem uns die Gesetzeslage besser gefällt. Vor den entstehenden Kosten gibt es kein Entrinnen. Wir müssen den Geldbeutel öffnen, ohne zu wissen, wie viel und wofür eigentlich. Wir fühlen uns überrannt, wenn die Bagger kommen. Finanziell kommt das Ganze aus unserer Sicht einer Enteignung gleich. Da fließen Tränen, das erzeugt Frust, und viele Leute resignieren, weil sie sich und ihre Interessen missachtet fühlen. Sie sagen: Ach komm, das bringt doch nichts. Die da oben machen mit uns was sie wollen. Das war immer schon so, und so wird es auch weitergehen.

Meine Damen und Herren Abgeordnete, das kann doch ernsthaft kein Parlament wollen. In Schleiden geht es um insgesamt 100 Straßen, die peu à peu auf der Masterliste „Straßenbau“ nachrücken werden. Welche jungen Familien sollten unter diesen Vorzeichen zu uns aufs Land ziehen? Wir sind auf diese Leute angewiesen. Warum ist das alles so? Das alles ist so, weil § 8 KAG falsche Anreize setzt. 30 Jahre lang hatte unsere Stadt auf jede Instandhaltung bei den Straßen verzichtet; denn das wäre zu ihren Lasten gegangen, aber das konnte sie sich nicht leisten.

Wer mit erfahrenen Kommunalpolitikern spricht, weiß, warum das die Regel ist. Da kommt die Gemeindeprüfungsanstalt und rechnet es vor: Instandhaltung von Straßen kostet Geld und bringt nichts ein. Also sein lassen.

Ist dann die Straße marode, kommt die gleiche Gemeindeprüfungsanstalt wieder mit einem guten Rat vorbei: Rauf mit den Anliegerbeiträgen. – Bis zu 80 % sollen zu unseren Lasten gehen.

Auch stellt sich die Frage – ich glaube, damit beantworte ich auch die Frage der Grünen-Fraktion –, wo unsere Beiträge tatsächlich landen. Die Rentnerinnen und Rentner, die alleinerziehenden Mütter, die jungen Familien mit Kindern und alle anderen Anlieger in NRW konnten es aus den Medien erfahren: Die Stadt Essen hat auf Anfrage eines Ratsmitglieds mitgeteilt, dass zwei Drittel der vereinnahmten Anliegerbeiträge für die Vereinnahmung von Anliegerbeiträgen ausgegeben werden. In der „WAZ“ stand im Februar, dass die Einnahmen in Essen im Schnitt der vergangenen Jahre bei 1,4 Millionen Euro und die Kosten dafür bei durchschnittlich 884.000 Euro gelegen hätten.

Ich habe daraufhin persönlich in Düsseldorf nachgefragt, wie dort das Verhältnis zwischen den Einnahmen und den Kosten ist. In der Antwort heißt es: Den Einnahmen von durchschnittlich 1,749 Millionen Euro stehen nur 770.000 Euro für Personal- und Sachkosten für die Beitragserhebung und -abwicklung gegenüber (einschließlich Widerspruchs- und Klageverfahren). – Auch in der Landeshauptstadt versickert also fast die Hälfte der Anliegerbeiträge in der Verwaltung.

In Berlin und in Hamburg wurden vor ein paar Jahren die Anliegerbeiträge abgeschafft. Warum? Weil die damit verbundenen Kosten zu hoch waren. Meine Damen und Herren, das ist bei uns nicht anders.

(Beifall auf der Zuschauertribüne)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich wiederhole den Hinweis noch einmal sehr ausdrücklich: Wir befinden uns im Plenarsaal in einer öffentlichen Anhörung. Da ist es nicht geboten, einzelne Beiträge von Sachverständigen mit Beifalls- oder Missfallenskundgebungen zu belohnen oder zu bestrafen.

Ich gehe davon aus, dass Sie mit der Beantwortung der Fragen fertig sind.

Lydia Schumacher (Bürger-Initiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“): Nein, es ist noch eine Antwort offen. Es ist nämlich noch nicht die Frage zu den Beitragsrechnungen beantwortet worden. Diese Frage reiche ich an meinen Kollegen, Herrn Heller, weiter.

Wolfgang Heller (Bürger-Initiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“): Herr Kämmerling, Sie haben die Frage gestellt, wie es den Bürgerinnen und Bürgern, den Anliegerinnen und Anliegern, geht, wenn die Bagger anrücken. Wir haben es gerade gehört, denen geht es schlecht.

Es gibt aber einen zweiten Zeitpunkt, zu dem es den Bürgerinnen noch schlechter geht. Das ist dann der Fall, wenn der Gebührenbescheid bei ihnen eingeht. Das nicht nur aufgrund der horrenden Kosten, die von den Bürgerinnen und Bürgern einkassiert werden, sondern auch aufgrund des Gegenstands des Bescheids hinsichtlich der Erläuterungen und dessen Transparenz.

Ich sage es einmal ganz klar: Wir sind eine kleine Kommune mit ca. 13.500 Einwohnern. Wir haben nicht die Verwaltungskraft, um ein 70-seitiges Pamphlet mitzuliefern, was einen Großteil der sich aus dem Bescheid ergebenden Fragestellungen von vornherein beantwortet. Das heißt, all diese Fragen, die sich unabhängig von der Größe der Gemeinde gegenüber der Verwaltung ergeben, werden gegenüber der Verwaltung geäußert und gestellt.

Jede Verwaltung ist redlich bemüht, zu allen Fragen Erklärungen und Erläuterungen zu geben und alle Probleme auszuräumen. Dies führt aber zu einem weiteren erheblichen Verwaltungsaufwand im Zusammenhang mit § 8 KAG, der dazu führt – wie wir das eben gehört haben –, dass das Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag aus dieser Gebühr relativ gering ist. Das gilt es zu berücksichtigen.

Es ist auch so, dass in einer kleinen Kommune keine juristischen Fachleute sitzen. Da sitzen keine Juristen. Das kann sich eine kleine Kommune gar nicht erlauben.

Es ist eben gefragt worden, wie groß der externe Erläuterungsbedarf ist. Der externe Erläuterungsbedarf lässt sich dadurch darstellen – da spreche ich aus eigener Erfahrung –, dass es in den Zeiten, in denen in meiner Kommune Gebührenbescheide an

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

die Bürgerinnen und Bürger rausgehen, unglaublich schwierig ist, für ein anderes Anliegen bei Rechtsanwälten im Umland einen Termin zu bekommen. Das ist die Wahrheit. Viele Leute wenden sich an Rechtskundige oder auch an die Verbraucherschutzeinrichtungen und lassen sich von denen weitergehend die Gebührenbescheide erläutern, sofern sie nicht schon von der Kommune erläutert werden konnten.

Ich möchte nicht auf jeden einzelnen Aspekt eingehen, der dazu noch zu sagen wäre, aber ein zentraler Einwand gegen die Gebührenbescheide im Land Nordrhein-Westfalen sei an der Stelle noch erlaubt: Sie beinhalten nämlich nicht zwingend die Darlegung des wirtschaftlichen Vorteils.

Wären die Kommunen entgegen der geltenden Rechtslage verpflichtet, den wirtschaftlichen Vorteil im Gebührenbescheid darlegen zu müssen – ich stelle einmal diese Vermutung an –, dann gäbe es wesentlich weniger Gebührenbescheide, weil der nicht darstellbar ist. So wird nämlich dann – das haben wir eben gehört – aus dem wirtschaftlichen Vorteil spätestens bei den Erben der Betroffenen ein wirtschaftlicher Nachteil.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Damit sind die Sachverständigen in einer ersten Runde alle zu Wort gekommen. Ich darf die CDU-Fraktion bitten, weitere Fragen zu stellen. – Herr Kollege Schrumpf, bitte.

Fabian Schrumpf (CDU): Vielen Dank für die Beantwortung der Fragen in der ersten Runde. Ich werde mir die nächsten Fragen mit dem Kollegen Dr. Nolten aufteilen. Ich fange mit zwei Fragen an.

Wir haben gerade durch Herrn Gronau und Frau Schumacher Schilderungen von Betroffenen erhalten. Dazu meine Frage insbesondere in Richtung der kommunalen Spitzenverbände: Inwieweit haben Sie Kenntnis über solche Fälle und den Umgang damit? Vor allem geht es darum, um welche Zahlen es dabei geht und wie Sie das bewerten. Kurzum: Können Sie bestätigen, dass Kommunen gerade vor dem Hintergrund solcher Fälle aus „Angst“ vor dem Bürger oder vor solchen Situationen keine Straßen mehr ausbauen bzw. keine Beiträge mehr erheben?

Der zweite Aspekt geht in eine etwas andere Richtung, der sich aber auch an die kommunalen Spitzenverbände richtet. Da wir auch der Ausschuss für das Thema „Wohnen“ sind, würde uns interessieren, welche Auswirkungen es Ihrer Auffassung nach insbesondere auf Mieten hätte, wenn Straßenausbaubeiträge abgeschafft würden und wenn, wie vorgetragen, als eine mögliche Option etwaige Umfinanzierungsmöglichkeiten durch die Grundsteuer und die Erhöhung der Grundsteuer gezogen würden.

(Stefan Kämmerling [SPD]: Wer sagt das denn? Wo steht das denn?)

Die Fragen richten sich an die kommunalen Spitzenverbände.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Dr. Ralf Nolten (CDU): Die Ausführungen von eben, die sehr emotional waren, Frau Schumacher, bestärken mich darin, dass wir mit unserem Antrag – Drucksache 17/4300 –, beschlossen im Landtag am 29. November 2018, in dem wir sehr stark auf die Billigkeitsmaßnahmen abheben, schon auf dem richtigen Weg sind.

Ich habe eine konkrete Nachfrage, weil auch das in mehreren Stellungnahme deutlich formuliert wurde, an die kommunalen Spitzenverbände bezogen auf die Abgrenzung der Instandsetzung und Unterhaltung auf der einen Seite und dem Straßenausbau auf der anderen Seite. Ich habe die Frage: Ist diese Abgrenzung durch die laufende Rechtsprechung klar, oder sehen Sie da noch einen Erläuterungsbedarf/Klärungsbedarf? Was würden Sie einer Kommune, die in Kürze vor Straßenausbaumaßnahmen steht, empfehlen, wie sie auf den Bürger zugehen soll, um deutlich zu machen: Hier geht es um einen Straßenausbau und es handelt sich nicht um Straßeninstandsetzung/Straßenunterhaltung, die vielleicht in der Vergangenheit vernachlässigt worden ist? So war hier zum Teil der Unterton. Ich will nicht sagen Unterstellung, aber das ist so das implizite Gefühl, das hier mit verbreitet wurde.

Stefan Kämmerling (SPD): Wir teilen uns das auf unserer Seite wieder auf. Zunächst an die Damen und Herren Sachverständige schon einmal einen herzlichen Dank für die Beantwortung unserer Fragen in der ersten Runde.

Ich habe vor ungefähr 20 Jahren damit begonnen, Kommunalpolitik zu machen. Man hat mir damals beigebracht, der § 8 KAG hat auch etwas damit zu tun, dass dann, wenn die Straße saniert wird, der Bürger anschließend bezahlen muss. Darin liegt eine Gerechtigkeit, weil anschließend ist das Haus mehr Geld wert. So hat man mir das als jüngerer Mann als heute beigebracht.

(Zuruf: Geht das?)

– Ja.

Ich habe seit Sommer 2018 einen Prozess mitgemacht, den ich so noch nicht erlebt habe. Wir haben Einladungen ins ganze Land von Bürgermeistern, Bürgerinitiativen und einzelnen betroffenen Bürgern bekommen. Ich habe den Weg der reinen Lehre und der Lehrbücher verlassen, bin ins Land hinausgefahren – viele andere haben das auch gemacht – und habe mir Häuser, Bescheide und Straßen angeschaut. Da, wo Bürgerinnen und Bürger das zugelassen und mir vertraut haben, habe ich mir auch die wirtschaftliche Situation angeschaut.

Jetzt mache ich etwas, was ich ganz sauber finde: Ich richte mich wieder nur an die betroffene Bürgerin. Frau Schumacher, ich würde mich sehr freuen, wenn Sie mir berichten würden – es wird vielfach argumentiert, wenn vor Ihrem Haus die Straße saniert wird, ist anschließend Ihr Haus mehr wert –, ob Sie und die Mitglieder Ihrer Bürgerinitiative und die anderen Menschen, mit denen Sie vernetzt sind und die gerade im ganzen Land aufstehen, vor Ort bei sich persönlich erlebt haben, wie viele Euros – vielleicht können Sie das in Euros ausdrücken – Ihr Haus jetzt mehr wert ist, weil die Straße saniert wurde. Ich habe diese Fragen vielen Menschen im Land gestellt. Mir ist

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

immer geantwortet worden: Das kann man nicht errechnen. Ich habe das nicht festgestellt. Das leitet sich daraus nicht ab. Das soll aber keine Suggestivfrage werden. Frau Schumacher, bitte erklären Sie mir: Wie viele Euros ist Ihr Haus jetzt – die Bagger sind angerollt – mehr wert als vorher?

Christian Dahm (SPD): Meine Frage richte ich an die kommunalen Spitzenverbände, an Bürgermeister Henning Gronau und Frau Professor Färber.

Ich will sehr deutlich machen, Sie ziehen zwar die in Rede stehenden Zahlen in Zweifel, aber das sind nicht meine Zahlen, die sind nicht auf meinem Mist gewachsen. Wir haben die Landesregierung gefragt. Das sind auch nicht die Zahlen des Ministeriums, sondern das Ministerium hat sich IT.NRW, der Finanzstatistik des Landes, bedient. Das heißt, das sind Ihre Zahlen. Das sind die Zahlen der Städte und Gemeinden, die diese Finanzstatistik bedienen.

Sie haben das hinterfragt. Herr Lojewski, Sie haben eben deutlich gemacht, Sie haben Ihre Mitgliedskommunen in Ihren Verbänden befragt. Das hat Frau Ehlert auch gesagt. Sie haben festgestellt, es ist alles in Ordnung im Land Nordrhein-Westfalen. Sie haben keine Härtefallregelungen. In den Städten und Gemeinden ist alles okay.

Ich glaube, ich habe in den vergangenen Monaten eine andere Wahrnehmung in Nordrhein-Westfalen festgestellt. Wir haben haufenweise Zuschriften und Eingaben. Eingaben von Bürgermeistern, dass sie den Straßenausbau nicht mehr vornehmen können. Das hat Bürgermeister Gronau eben noch einmal sehr deutlich formuliert. Wir haben Petitionen an den Landtag. Wir haben unterschiedliche Resolutionen. Wir haben Eingaben von CDU-, FDP-, aber auch von SPD-Fraktionen vor Ort. Wir haben mittlerweile 60 Resolutionen, die mir bekannt sind – ich glaube, es sind deutlich mehr –, aus Gemeinderäten unterschiedlicher Größe vorliegen. Übrigens stehen die meisten unter der Führung von CDU-Bürgermeistern. Das will ich mir an der Stelle nicht verkneifen. Wir haben Protestwellen von Sozialverbänden. Wir haben Unterschriften aus zahlreichen Ihrer Mitgliedskommunen. Daher frage ich mich, wie Ihre Beschlüsse zustande kommen. Wie können Sie heute sagen, wir haben damit kein Problem? Vielleicht können Sie uns noch einmal definieren, wie Sie Härtefall definieren. Besteht ein Härtefall für Sie bei 3.000, 5.000 oder 20.000 Euro? Ich glaube nämlich, das ist kein Einzelfall, sondern mittlerweile die Regel in diesem Land.

Gordan Dudas (SPD): Ich bedanke mich auch für die erste Runde, in der zum Teil sehr ausführliche Antworten gegeben wurden.

Ich glaube, meine Frage wird zunächst ein bisschen sachfremd erscheinen, aber in der Realität sieht es so aus, dass die Bürgerinnen und Bürger schwer unterscheiden können, ob eine Maßnahme nach KAG oder als Erschließungsmaßnahme nach dem Baugesetzbuch stattfindet. Deswegen kommt diese Frage immer wieder zwangsläufig auf. Deshalb möchte ich an Bürgermeister Henning Gronau und an Sie, Frau Schumacher, folgende Frage richten: Wenn man die Straßenausbaubeiträge nach KAG im Landesrecht abschafft, welchen Einfluss hätte das gegebenenfalls auf andere Ge-

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

setze, wie zum Beispiel auf die gerade von mir erwähnten berechtigten Ersterschließungskosten nach dem Baugesetzbuch? Inwieweit ist es in diesem Zusammenhang nach Ihrer Einschätzung sinnvoll, eine Initiative in Richtung auf den Bund zu starten, um ausufernde Kosten bei Ersterschließungen für die Anwohner nach vielen Jahren zu verhindern, zum Beispiel durch die Einführung einer Verjährungsfrist nach 25 oder 30 Jahren, damit nicht wie jetzt, nach 80, 90 Jahren noch Ersterschließungsgebühren erhoben werden können?

Henning Höne (FDP): Meine Fragen richten sich an die kommunalen Spitzenverbände, Herrn Dr. Thielmann und an die beiden anwesenden Bürgermeister.

Zunächst einmal würde ich gerne einen Vorwurf aus der ersten Runde aufgreifen. Da gab es den Vorwurf, dass die Kommunen die Unterhaltung und Instandsetzung bewusst vernachlässigen und so lange warten, bis eine Grunderneuerung notwendig ist, die dann entsprechend abgerechnet werden kann. Mich würde die Einschätzung der Spitzenverbände aus der Verbandserfahrung und die der Bürgermeister aus der eigenen Tätigkeit zu diesem Vorwurf interessieren.

Der zweite Aspekt: Wir wissen, dass sich die Abrechnungen in Nordrhein-Westfalen an einer Mustersatzung orientieren. Natürlich wissen wir auch, dass es dazu einiges an Rechtsprechung gibt. Das ist völlig klar. Mich würde aber vor dem Hintergrund dieser Mustersatzung, die Bandbreiten vorgibt, aber nicht unmittelbar rechtsverbindlich ist, interessieren, wie Sie eine landesweit einheitliche und vor allem verbindliche Regelung zu den Prozentsätzen einschätzen würden.

Herr Dr. Thielmann, Sie gehen in Ihrer Stellungnahme auf ein Thema ein, das wir im Kommunalausschuss aus der letzten Legislaturperiode kennen, nämlich die Frage wiederkehrender Beiträge. Sie sagen, dass die in Rheinland-Pfalz im Moment von deutlich über 40 % der Kommunen mit steigender Tendenz realisiert werden. Vor dem Hintergrund dieses Aspekts würde mich Ihre Einschätzung interessieren, warum dieses Modell in Rheinland-Pfalz so erfolgreich ist. In Richtung der kommunalen Spitzenverbände frage ich, wie die Einschätzung zu einem solchen Modell ist.

Mehrdad Mostofizadeh (GRÜNE): Zunächst möchte ich noch einmal Herrn Dr. Thielmann und auch die kommunalen Spitzenverbände befragen, weil eben, wie ich finde, darüber ein bisschen hinweggegangen worden ist. Frau Professor Färber hat in ihrem Beitrag ausgeführt, dass es im Rahmen der Abgrenzung die – ich nenne das einmal so – Eckstückproblematik gibt. Dazu möchte ich gerne nachfragen, weil ich schon wissen möchte, ob es Möglichkeiten der Verbesserung gibt. Halten Sie es für juristisch durchführbar, da andere Bemessungsmaßstäbe anzuwenden, als sie das KAG jetzt vorsieht, die trotzdem gerecht sind? Vielleicht können Sie auch noch schildern, welche Zinssätze die Abgabenordnung jetzt festlegt und welche beispielsweise durch eine einfache Änderung des Landesgesetzes möglich wären. In Klammern, ich habe 6 % und 1 % vor Augen. Dies vielleicht noch als Maßstab.

Der zweite Punkt ist: Wenn wir das Gesetz so machen würden, wie es zur Beratung vorliegt, dann müssten wir uns als Politiker fragen, wie die Kompensation zustande

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

kommt. Beim Vorschlag der Sozialdemokraten lese ich unter Kosten: Wir haben einmal gelesen, dass 112 bis 127 Millionen Euro da sein können. – Aus der Debatte hat sich ergeben – ich sage das einmal pointiert –, die SPD-Fraktion weiß nicht, wie viel es kosten könnte, weil das sind Zahlen der Landesregierung. Sie weiß auch nicht, in welcher Größenordnung kompensiert werden müsste.

Das ist insofern von besonderem Interesse, weil sich auf der Homepage der SPD-Fraktion eine Handreichung mit Argumenten für deren Initiative zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge befindet. Sie schreibt dort, warum sie in der Vergangenheit nicht für die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge war, nämlich aus Kostengründen, weil es zu teuer gewesen wäre, das für die Kommunen zu kompensieren.

Jetzt frage ich mich als Laie in dieser Frage: Wenn ich nicht weiß, wie hoch die Kosten sind, wie kann ich dann entscheiden, dass ich diese Höhe nicht tragen kann? Für mich ist das von höchster Relevanz. Ich sage das an der Stelle sehr deutlich. Wir haben nämlich vor zehn Jahren in Essen und in anderen Städten im Ruhrgebiet intensiv diskutiert, ob die Kosten der Eintreibung – das ist hier inzwischen dreimal gefallen – möglicherweise so hoch sind, dass man sich den Stress einfach nicht antun sollte. Im Übrigen halte ich das bisher für eines der wenigen sehr relevanten Argumente, weil wenn das so ist, dann schlägt die reine Lehre da schnell zu. Deshalb bitte ich auch Frau Professor Färber – Sie haben ein bisschen in die Richtung argumentiert – um eine Aussage, welche Kosten nach Ihrer Meinung anfallen könnten und wie Sie es bewerten, dass ein Gesetz gemacht werden soll – ich kenne Sie inzwischen ein paar Jahre –, bei dem man die Kostenfolgen nicht abgeschätzt hat.

Herr Vorsitzender, dazu möchte ich noch eine Ergänzung vornehmen, weil wir die Zahlen aus der Kassenstatistik vorliegen haben. Im Jahr 2003 wurden noch 219 Millionen Euro vereinnahmt. Das in einer Situation, in der die Städte und Gemeinden immerhin nicht mehr ganz so auf dem aufsteigenden Ast waren, weil da das mit den Kassenkrediten schon anfang. Danach gingen die Einnahmen massiv runter. Die These, die einige hier vertreten haben, das könnte an der Kassenlage der Kommunen liegen und der Bedarf ist eigentlich viel höher, ist nicht so ganz fernzuweisen. Deswegen halte ich die Frage der Plausibilisierung der tatsächlichen Kosten, die im Straßenbau anfallen, für relevant.

Ganz konkret möchte ich noch eine Frage an beide Bürgermeister richten. Bisher habe ich das so verstanden, dass der Rat, bevor eine Straßenausbaumaßnahme stattfindet – zumindest ist das juristisch so vorgesehen, deshalb die Frage nach der Verwaltungs- und Ratspraxis in Ihren beiden Gemeinden –, einen Beschluss fassen muss, der in öffentlicher Sitzung zu erfolgen hat. Da haben normalerweise die Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, sich dazu zu äußern und sich auch dagegen zu wenden. Ist das bei Ihnen nicht geschehen?

Ich meine das sehr ernst, weil wir glauben, dass die Transparenz sehr wichtig ist. Ein Vorschlag von uns wäre nämlich, in das Kataster hineinzuschreiben, welche Kosten auf die Kommunen zukommen könnten. Warum kann Frau Schumacher für Ihre Stadt reklamieren, dass die Kosten nirgendwo transparent gemacht werden und auch die

Abrechnungen nicht prognostiziert werden können? Glauben Sie, dass man das anders machen kann?

Nic Peter Vogel (AfD): Auch von mir vielen Dank dafür, dass Sie heute anwesend sind.

Meine erste Frage geht an Herrn Gronau. Beim zweiten Teil der Frage würde ich gerne noch Frau Schumacher mit ins Boot holen.

Wenn man eine Analogie zum steuerrechtlichen Gedanken des Verbots einer Erdrosselung der Bürger durch überhöhte Abgaben und Gebühren zieht, könnte man die Straßenausbaubeiträge nicht als Erdrosselung für Geringverdiener, Rentner, Alleinerziehende und junge Familien sehen? Ist Ihnen bekannt, wie häufig es zu Insolvenzen kam bzw. kommen musste? Wie oft wurden in der Praxis tatsächlich Billigkeitsmaßnahmen nach § 12 KAG ergriffen?

Frau Schumacher, vielleicht können Sie aus Ihrer Praxis, Ihrem Umfeld einmal erklären – wir haben eben von der Spitze des Eisbergs gehört, valide können wir das natürlich nicht haben –, wo wir tatsächlich mit Härtefällen rechnen können. Dies nicht unter dem Gesichtspunkt, dass es unangenehm ist, dass man einen Betrag zu bezahlen hat, sondern wo – vielleicht können Sie eine Prozentzahl nennen, die Sie mitbekommen haben – durch die ganze Sache Existenzen bedroht werden.

Meine zweite Frage richtet sich an Frau Professor Färber. Sie haben in Ihrer Stellungnahme und eben auch noch einmal kurz das Thema „City Tax“ oder „City Maut“ aufgegriffen. Können Sie uns im gegebenen zeitlichen Rahmen noch einmal kurz erläutern, ob Sie dieses Konzept für ausgearbeitet und durchdacht halten. Das wäre eine schöne Sache.

Für die dritte Frage übergebe ich an meinen Kollegen.

Roger Beckamp (AfD): Von uns noch eine letzte abschließende Frage, die sich auch an Frau Professor Färber richtet. Das ist der Gedanke mit Blick auf die Erschließungsbeiträge, also auf die Kosten, die am Anfang für die Herstellung der Straßen stehen. Dieser Gedanke würde von der SPD eben erwähnt. Wir hatten damals in der Plenardebatte auch schon gefordert, das zu überlegen, weil es sich da um einen weitgehend gleichen Sachverhalt handelt, nur zeitlich an einer anderen Stelle. Wenn man dahin geht, die Straßenausbaubeiträge abzuschaffen, inwieweit muss man dann nicht auch systematisch überlegen, ebenfalls die Erschließungsbeiträge abzuschaffen, auch wenn das eine andere Ebene betrifft? Das durchaus mit Blick auf das Thema „Baukosten, bezahlbarer Wohnraum usw.“, indem man den großen Sprung wagt. Was würden Sie dazu sagen, Frau Professor Färber?

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Damit hatten alle Fraktionen die Gelegenheit, in der zweiten Runde Fragen an die Sachverständigen zu richten. Ich darf zunächst die kommunalen Spitzenverbände um Beantwortung der Fragen bitten. Ich gehe davon aus, Herr von Lojewski möchte beginnen.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019

rö

Hilmar von Lojewski (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Meine Damen und Herren Abgeordnete, auch wir haben unsere Mitgliedstädte gefragt. Sie dürfen annehmen, dass wir da auch die Wahrheit sagen. Es gibt sehr unterschiedliche Spannbreiten bei den Verwaltungsaufwänden für die Erhebung. Das spreizt von 10 bis 60 %. Bei den 60 % horchen wir auf und schauen uns das an. Wir fragen auch, weshalb er so hoch ist. Dann erweist sich, dass darin alles enthalten ist, Planung, Durchführung, Vergabe, Kanal, schwierige – auch topografische – Situationen und vor allem auch eine Menge Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.

Konfliktbereinigung und wie man das macht, hat – auch für große Städte – sehr vorbildlich Herr Bürgermeister Francken gerade dargelegt. Unsere Empfehlung an unsere 40 Mitgliedstädte lautet, in diesen Diskurs einzutreten, weil es wurde ein bisschen der Eindruck erweckt, da kommt auf einmal Out of the Blue eine Ausbaumaßnahme über uns und niemand hat vorher etwas davon gewusst. So ist es nicht. Der Kennwert 20 Euro pro Quadratmeter ist kein falscher. Ich will gerne bestätigen, der ist zutreffend, Frau Schumacher. Damit lässt sich das mit einer Varianz sowohl nach oben als auch unten berechnen.

Zur Frage der Differenzierung nach Härtefällen: Auch danach haben wir gefragt. Die befragten Mitgliedstädte haben deutlich gemacht, sie haben eine ausnehmend geringe Zahl an Härtefällen. Ich finde, da hat Herr Dr. Thielmann einen wichtigen Beitrag geliefert. Er hat gesagt, das Ermessen ginge quasi gegen null, diese Härtefälle zu behandeln. Es ist vielleicht ein Auftrag an die Mitglieder des Landtags, die Gesetzgebung dahin gehend zu entkrampfen, damit sich tatsächlich im täglichen Leben dieser Abwägungsspielraum gegen null für Kommunen entwickeln kann, um mit diesen Härtefällen angemessen umgehen zu können.

Sie fragten auch danach, wie wir das bemessen würden. Als eine allfällige Grundlage könnte zum Beispiel herangezogen werden, ob ein Haushalt – wenn er nicht im Eigentum lebte – wohngeldberechtigt wäre. Ich glaube, es ist keine ganz schlechte Grundlage, diesen fiktiven Fall heranzuziehen. Ein Härtefall ist also dann gegeben, wenn er fiktiv wohngeldberechtigt ist. Dann muss man sich anschauen, in welchem Umfang das der Fall ist.

Der Lacher, der vorhin durch die Enkelgeneration generiert wurde – Herr Francken hat das richtiggestellt –, war ein ernst gemeinter Beitrag. Wenn gestundet wird, wird natürlich auch in die nächste Generation gestundet. Wenn zu 0 % oder zu 1 % gestundet werden kann, ist das doch eine ganz andere Veranstaltung, als wenn zu 6 % gestundet werden müsste. Ich sage noch einmal: Es liegt nicht im Interesse der Kommunen, von den Eigentümerinnen und Eigentümern 6 %, so wie das in der Stellungnahme der Initiativen zum Ausdruck gebracht worden ist, einzuziehen.

Ich bitte auch darum, da faktenbasiert zu arbeiten. Zum Beispiel hat das Land Berlin seinen Straßenausbaubeitragsrecht nicht abgeschafft, weil das so teuer wäre, sondern es hat es abgeschafft, weil damals die CDU-Opposition in die Regierung gekommen ist. Voraussetzung, um in die Regierung zu gehen, war, dass man es wieder abschafft. Ich hatte nämlich das seltene Vergnügen, dieses Gesetz jeweils innerhalb einer halben Legislaturperiode einzuführen und auch wieder abzuschaffen. Das kostete damals das

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Land Berlin – rauf und runter – rund 3 Millionen Euro. Rein in die Kartoffel, raus aus den Kartoffeln, aber da sollten wir schon immer den Faktencheck heranziehen, um die Diskussion faktenbasiert führen zu können.

Deshalb auch meine herzliche Bitte an Herrn Essler als AfD-Fraktionsvorsitzender in unserer Mitgliedstadt Düren, uns diesen Fall zu schicken. Wir schauen ihn uns ehrlich an. Die Großmütter mit den Eckgrundstücken scheinen republikweit wie die Primeln aus dem Boden zu sprießen. In jedem Landtag gibt es die Großmutter mit dem Eckgrundstück, die das nicht bezahlen kann.

(Unruhe auf der Zuschauertribüne)

Das wollen wir uns bitte faktenbasiert anschauen und nicht demagogisch.

Weiter ist gefragt worden, ob die Grundsteuer ein maßgeblicher Kompensator wäre. Die Grundsteuer ist ein ziemlich großes Rad in Höhe von 14 Milliarden Euro, das im Moment gedreht wird, und zwar nicht gerade zum Vergnügen der Kommunen.

Die kommunalen Spitzenverbände haben sehr deutlich gesagt, die Grundsteuer soll, wenn sie denn noch bis zur Frist 31. Dezember 2019 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wird, in den Städten bezogen auf den bisherigen Zustand aufkommensneutral erhoben werden. Sie wird absehbar kein Kompensator sein können. Sie ist auch nicht das richtige Instrument dafür. Wir haben unterschiedliche Sachverhalte und auch unterschiedliche Verwendungszwecke. Die Verbindung zwischen Anlass und Kompensation ist beim Straßenausbau so direkt, wie sie direkter nicht könnte.

Deshalb halte ich auch die Frage, ob das Grundstück mehr wert ist – ich habe das eingangs ausgeführt –, eigentlich für nicht zulässig. Der Bundesgerichtshof hat deutlich gesagt, es braucht weder einen höheren Gebrauchsnutzen noch muss man sofort ablesen können, ob es mehr wert ist. Wir handeln in diesem Land zum Glück nach Recht und Gesetz. Das wollen wir in den kommunalen Spitzenverbänden auch so propagieren.

(Unmutsäußerungen von der Zuschauertribüne)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich darf noch einmal darauf hinweisen, dass Sie sich bitte Beifalls- und Missfallenskundgebungen enthalten sollen.

Hilmar von Lojewski (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Die Frage nach der Einschätzung, ob die Kommunen bewusst vernachlässigen, hatte ich gehofft, in der ersten Runde beantwortet zu haben. Nein, die Kommunen haben schlichtweg nicht mehr Mittel zur Verfügung. Ihnen wird bei dem Auseinanderrechnen von Instandsetzungsdefiziten und Ausbaurkosten selbst die Rechnung präsentiert, weil sie bei der Abrechnung der Ausbaubeiträge die Instandsetzungspauschale nicht den Eigentümerinnen und Eigentümern überhelfen können. Wenn die Betroffenen den Eindruck haben, dass sei so, dann hat man natürlich die Möglichkeit, sich das alles genau anzuschauen, auseinanderrechnen zu lassen und bei begründeten Zweifeln dagegen Widerspruch einzulegen. Die Kommunen können den Instandsetzungsaufwand nicht umlegen. Das, was

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

sie durch fehlende Eigenmittel versäumt haben, wird ihnen zum Zeitpunkt des Ausbaus selbst zur Last gelegt. Das müssen sie selbst tragen. Es ist mir wichtig, dass das noch einmal zu Gehör kommt.

Die Kostenanteile sind in der Regel in den jeweils kommunalbasierten Satzungen, die häufig auf der Mustersatzung basieren, die die kommunalen Spitzenverbänden ihren Mitgliedern zur Verfügung stellen, niedergelegt. Es gibt einzelne Kommune, die bei den Anliegerstraßen mit 50 % tatsächlich niedriger fahren. Das sind Einzelfälle, aber in der Regel sind wir mit 70 und 80 % unterwegs. Das halten wir auch für einen angemessenen Anteil.

Es wurde eine Kompensation durch eine City Tax angesprochen. Liebe Kolleginnen und Kollegen auf der Gutachterseite, auf der Sachverständigenseite, da sollten wir Äpfel und Birnen auseinanderhalten. Eine City Maut oder eine City Tax oder was auch immer hat wirklich nichts mit dem Ausbau von Anliegerstraßen, von Straßen in Gewerbegebieten etc., zu tun.

Im Übrigen, sobald die Städte mehr einnehmen, zum Beispiel über eine City Maut, wie sie in zwei unserer Mitgliedstädte im Bundesgebiet diskutiert wird – in Tübingen und in Stuttgart –, bei der es darum geht, nachhaltige Mobilität zu fördern und nicht den Straßenausbau zu kompensieren, hat das natürlich für die Kommune auch Auswirkungen auf das Verhältnis zu ihren Nachbarkommunen. Sobald wir darüber Geld einnehmen, dürfen Sie sich darauf verlassen, dass das jeweilige Bundesland die Zuweisungen aus der Gemeindeverkehrsfinanzierung in entsprechendem Umfang reduzieren wird. Bund und Länder beherrschen es perfekt, bei zusätzlichen Einnahmen, die die Kommunen generieren, ihre Zuwendungen entsprechend zu verringern. Die Erfahrungen haben wir immer wieder gemacht. Deshalb ist das natürlich kein Königsweg.

Ich bin auch auf eine faktenbasierte Empirie zu den Privatinsolvenzen wegen Ausbaubeitragsbescheiden gespannt. Das würden wir uns schon gerne einmal anschauen. Wir haben die Mitgliedstädte danach gefragt – die sagen uns die Wahrheit –, die haben keine Evidenz. Wenn es eine Evidenz gibt, beschäftigen wir uns damit in allen 40 Mitgliedstädten des Städtetags NRW und würden dem auch nachgehen. Wir hoffen, dass wir auf dieser Grundlage faktenbasiert weiter operieren können.

Ich glaube, an der Diskussion sehen wir, dass wir ein Missverhältnis zwischen der Anspruchsposition von Eigentümerinnen und Eigentümern gegenüber ihren Kommunen und der Bereitschaft haben, dafür einzutreten. Ich denke, der Grundkonflikt, mit dem sich der Landtag auseinanderzusetzen hat, ist, ob die öffentliche Hand noch mehr von den Ansprüchen, die die Bürgerinnen und Bürger gegenüber ihrer Kommune haben, übernimmt oder nicht, und ob das Austauschverhältnis, die Kommune liefert etwas nach einem Beteiligungsprozess, nach einem Aushandeln darüber, was die beste Ausbaulösung ist, für das die Eigentümerinnen und Eigentümer einen Anteil bezahlen, noch ein tragfähiges gesellschaftliches Konzept ist. Wir hoffen, dass es das ist, weil wir ansonsten an den Grundfesten des Verhältnisses zwischen Eigentümerschaft und Kommune rütteln würden.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Einen kleinen Aspekt würde ich gerne noch zur Sprache bringen. Wir sehen auch, dass dieses Verhältnis ein wenig verrutscht, wenn nämlich zum Beispiel die stellungnehmenden Initiativen auch in Person der geschätzten Frau Alteköster beklagen, dass sie ihre Autos dann nicht mehr im öffentlichen Raum parken können. Meine Damen und Herren, ich frage Sie: Woher lässt sich der Anspruch herleiten, sein privates Auto im öffentlichen Raum zulasten der Allgemeinheit zu parken? Diesen Anspruch kann es nicht geben. Wir müssen uns vielleicht einmal daran gewöhnen, dass die öffentliche Hand nicht dafür da ist, alle privaten Ansprüche getreulich abzuarbeiten, sondern die Privaten dafür ihren Obolus entrichten müssen. Meine Sorge ist, diese Anspruchshaltung nimmt zu. Wir müssen miteinander sehen, dass für unsere jeweiligen Räume – Anliegerstraßen sind den privaten Grundstücken zugeordnete Räume, weil sie ansonsten nicht mehr oder nicht mehr hinreichend erschlossen werden – eine Teilverantwortung bei den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern liegen bleibt.

So weit meine grundsätzlichen Ausführungen. Meine Kolleginnen möchten noch ein paar spezielle Ausführungen machen, die ich Sie bitte, sich anzuhören.

Eva Maria Niemeyer (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Ich möchte noch etwas zur Frage der FDP-Fraktion betreffend die wiederkehrenden Beiträge sagen. Das ist ein Modell, mit dem wir uns Nordrhein-Westfalen bisher noch nicht beschäftigt haben. Wir haben dazu mit unseren Mitgliedstädten noch keine Diskussionen geführt oder Überlegungen angestellt.

(Christian Dahm [SPD]: Doch! Das war 2013!)

– Ja, aber wir haben die neuen Entwicklungen und Erfahrungen, die wir inzwischen mit diesem Modell aus anderen Ländern haben, weder im kommunalen Raum weiter vertieft noch diskutiert.

Hier haben wir das Problem, dass das nicht ganz so einfach ist, weil man in der Regel nicht das ganze Stadtgebiet als Abrechnungsraum festlegen kann, sondern auch hier muss man schauen, dass dem Vorteilsgedanken Rechnung getragen wird. Man muss dann entsprechende Abgrenzungen in einem größeren Gebiet vorsehen, in dem diese wiederkehrenden Beiträge zum Zuge kommen können.

Ich denke aber, wir werden uns dem in den kommunalen Spitzenverbänden nicht verschließen. Wenn es tatsächlich weitergehende Überlegungen gibt, werden wir uns natürlich mit diesem Modell inhaltlich befassen und es prüfen.

(Christian Dahm [SPD]: Das ist aber interessant!)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich bitte, die Sachverständigen zu befragen, aber nicht in Zwiesgespräche einzutreten. – Frau Ehlert ist gebeten worden, weitere Ergänzungen vorzunehmen.

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Dann nehme ich zu weiteren angesprochenen Themen Stellung. Es ging speziell um die Gemeinde

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Erndtebrück und die Stadt Schleiden. Erndtebrück kenne ich sehr gut. Wir hatten viel Kontakt zu Erndtebrück. Sicherlich ist das ein extremes Beispiel, das aber nicht unbedingt repräsentativ für die Masse ist. Wir haben sehr viele Seminare zu diesem Thema in den vergangenen Monaten durchgeführt. Wir hatten Ausschusssitzungen, Gremiensitzungen dazu.

(Zurufe von der Zuschauertribüne: Lauter bitte!)

Wir haben einen einstimmigen Präsidiumsbeschluss, in dem man sich gegen die Abschaffung ausgesprochen hat. Das soll nicht heißen, dass im System alles perfekt ist, aber aus unserer Sicht ist die Abschaffung keiner Alternative. Deshalb wollen wir Veränderungen im bestehenden System, mehr Flexibilisierung. Das ist für uns die bessere Option.

(Zuruf von der SPD: Ja für Sie, aber nicht für die Bürger!)

Dann ist gefragt worden, was das für Auswirkungen auf die Miete hat. Natürlich, wenn der Ausgleichsbetrag durch das Land nicht auskömmlich ist, wovon wir nicht ausgehen – das haben wir in der ersten Fragerunde deutlich gemacht und da auch verschiedene Ansätze gehört, die zu berechnen sind –, dann müssen die Kommunen die Grundsteuer erhöhen.

Wenn man das Beispiel mit der Oma weiterführen will, das hier offensichtlich sehr prominent besetzt ist, dann muss man sagen, dass nicht mehr nur die Oma zahlt, die Grundstückseigentümerin ist, sondern auch die Rentnerin, die zur Miete wohnt und über die Mietnebenkosten zu Zahlungen herangezogen wird.

Der Begriff des wirtschaftlichen Vorteils ist mehrfach gefallen. Es geht schlichtweg nicht um eine Wertsteigerung der Immobilie eins zu eins zum Straßenausbaubeitrag. Die Rechtsprechung sagt, der wirtschaftliche Vorteil bildet sich durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme ab. Das bedeutet, dass das Grundstück durch den Straßenbau, durch eine vernünftige Straße, überhaupt erst nutzbar wird und der Anlieger, der jeden Tag über diese Straße fährt, diesen Vorteil hat.

Dann zu dem Vorwurf, dass die Kommunen die Instandhaltung systematisch unterlassen, um dann nach 30, 40 Jahren die Straße auf Kosten der Anlieger zu sanieren. Dazu kann ich nur sagen, die Rechtsprechung sagt, dass KAG-Beiträge fällig werden, wenn eine Erneuerung nach Ablauf der Nutzungsdauer erfolgt. Das heißt, man geht davon aus, dass die Straße nach Ablauf der Nutzungsdauer verschlissen ist und auch bei ordnungsgemäßer Instandhaltung eine Erneuerung ausgelöst wird, weil sonst wäre die Nutzungsdauer nicht abgelaufen.

Zur Mustersatzung: Die Mustersatzung gibt verschiedene Bandbreiten vor, an der sich die Kommune orientieren kann. Sie muss für die örtlichen Verhältnisse einen angemessenen Satz finden. Da geht es schlichtweg nicht um finanzielle Dinge – das darf nicht sein –, sondern um die örtlichen Verhältnisse und den wirtschaftlichen Vorteil vor Ort. Man kann sicherlich darüber diskutieren, ob da eine landesweit einheitliche Regelung sinnvoll. Zu den Kindergartenbeiträgen hatten wir eine ähnliche Diskussion. Man müsste prüfen, ob das rechtlich so umsetzbar wäre.

Dann kam noch die Frage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Eckgrundstücksermäßigung. Vorhin hatte ich schon ausgeführt, die ist in der Satzung möglich. Das heißt, wenn ein Grundstück an mehreren Straßen liegt, kann man durchaus in der Satzung regeln, dass dieses Eckgrundstück mit weniger Beiträgen belastet wird.

Henning Gronau (Bürgermeister der Gemeinde Erndtebrück): Ich möchte noch etwas zur Zieljustierung beitragen.

Wenn ich in Personen der Bürgerinitiativen – Samir Schneider, Christa Guardia, Frau Linde – hier wäre, dann ich hätte ein bisschen das Gefühl, dass aus deren Sicht in dieser Hinsicht noch zu wenig über die Probleme der Bürger gesprochen wird. Ich glaube, wir stehen alle gemeinsam in der Verantwortung, für diese Probleme Lösungen zu finden.

Ich werfe einen kleinen Blick in meine Kommune. Auch von Erndtebrück aus ist die Resolution mit den Stimmen aller im Rat vertretenen Fraktionen – auch von CDU und FDP – an den Landtag gegangen. Ich danke Frau Färber noch einmal dafür, dass Sie auf die strukturelle Unterfinanzierung der Kommunen hingewiesen hat. Ich glaube, das ist ein Problem, das da hineinspielt.

Es wurde eben gesagt, Kommunikation, Kommunikation, Kommunikation ist der Schlüssel. Die Kommunikation hat leider da ihre Grenzen, wo eine Akzeptanz nicht mehr erreichbar ist, weil die Beiträge so hoch sind. Man kann sich zwar immer weiter in Gespräche vertiefen, aber letztlich findet man keine Lösung mehr.

Ich möchte noch einmal auf das Thema „Härtefälle“ eingehen, das von der SPD angesprochen wurde. Dazu möchte ich sagen, dass das natürlich aufgrund der Einkommensverhältnisse und mit den 6 % in der Abgabenordnung nur in bedingter Weise eine Lösung ist. Ich möchte auch davor warnen – das ist eben einmal angeklungen –, diese Härtefälle als Indikator zu nutzen, weil eine geringe Fallzahl an Härtefällen kann natürlich auch damit zusammenhängen, dass schlicht und ergreifend keine Straßen gebaut worden sind.

Ich möchte noch einmal auf das Stichwort „Stundung“ zurückkommen. Eine Stundung wird sicherlich unter den momentanen Konditionen nur jemand in Anspruch nehmen, der keinen Kredit mehr bekommt. Ich möchte einmal deutlich machen, was derjenige dafür tun muss: Er muss nämlich jede Menge Informationen über sich offen legen, auch Informationen, die sicherlich nicht angenehm sind. Ich möchte einmal die Frage im Raum stehen lassen, was es mit dem Stolz und der Würde eines Menschen macht, wenn er das alles bei der Kommune abgeben muss.

Eben wurde noch das Baugesetzbuch angesprochen. Aus meiner Sicht ist das Baugesetzbuch ähnlich zu sehen wie das Thema „KAG“. Wer ist von dem Thema einer neuen Straße betroffen? Das sind meistens junge Familien, die ein Haus bauen wollen. Also muss man darüber sicherlich auch diskutieren.

Dann wurde die Frage gestellt, ob ein Ratsbeschluss erforderlich ist. Selbstverständlich ist der erforderlich. Genau da besteht bei uns in der Kommune die Situation, dass dieser nicht gefasst wird. Ich kann für meine Kommune in Anspruch nehmen, wir sind

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

eine kleine Kommune im Land NRW und unsere Ratspolitiker sind noch sehr, sehr nahe an den Menschen dran, sprechen mit ihnen, bekommen die Sorgen und Nöte mitgeteilt. Diese Ratspolitiker sind weit davon entfernt, durch einen solchen Beschluss ihre Bürger zu ruinieren. Das muss ich so klar und deutlich sagen.

Seitens der FDP ist noch die Frage gestellt worden, ob es Situationen gibt, in denen Ausbau Unterhaltung ersetzt. Grundsätzlich ist es so, dass eine abgeschriebene Straße nicht mehr unterhalten werden darf. Bei uns in Erndtebrück – dafür kann ich sprechen – werden grundsätzlich nur abgeschriebene Straßen neu ausgebaut. Das heißt, das sind alle Straßen, für die eine Unterhaltung nicht mehr möglich ist. Aufgrund der Tatsache ist an vielen Stellen auch hinter die Verkehrssicherungspflicht ein Fragezeichen zu setzen.

Die Frage, die seitens der AfD gestellt wurde, ist damit auch beantwortet.

(Beifall auf der Zuschauertribüne)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Vielen Dank. – Ich kann gerade bei Themen, die viele Menschen interessieren und von denen sich viele betroffen fühlen, persönliche Emotionen gut verstehen, aber ich bitte trotzdem noch einmal nachdrücklich, sich an die parlamentarischen Gepflogenheiten im Plenarsaal halten und von Beifalls- bzw. Missfallensbekundungen Abstand zu nehmen.

Dr. Gerd Thielmann (Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz e. V.): Zum Erschließungsbeitragsrecht ist der Punkt angesprochen worden, ob es sein kann, dass 80 Jahre später noch Erschließungsbeiträge erhoben werden können. Da gibt es neue Entwicklungen – auch brandaktuelle Entwicklungen, die noch laufen – in der Rechtsprechung. Inzwischen sagt das OVG Nordrhein-Westfalen ähnlich wie das in Rheinland-Pfalz und ein Senat des Bundesverwaltungsgerichts, maximal 30 Jahre. Es gibt ein ganz aktuelles Verfahren, an dem ich selbst als Rechtsanwalt beteiligt bin, in dem das Bundesverwaltungsgericht dem Bundesverfassungsgericht die Frage vorgelegt hat, ob der Landesgesetzgeber eine Regelung treffen muss. Das Verfahren läuft. Es kann also durchaus sein, dass wir in ein, zwei Jahren eine Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts bekommen, die die Aussage beinhaltet, der Landesgesetzgeber muss dies im Gesetz regeln. Derzeit haben wir aber durch die Rechtsprechung eine Grenze von 30 Jahren.

Es wurde die Alternative angesprochen, Straßenausbaufinanzierung über die Grundsteuer. Insoweit ist Hessen ein interessantes Beispiel. In Hessen wurde die Beitragserhebungspflicht abgeschafft. Die Hessen haben Einmalbeiträge, wiederkehrende Beiträge oder die Möglichkeit, das über die Grundsteuer zu regeln. Die Gemeinden, die dort von der Grundsteuer Gebrauch gemacht haben, haben die Hebesätze erheblich steigern müssen. Es gibt Gemeinden, die bis an 1.000 Prozentpunkte Hebesatz bei der Grundsteuer herangegangen sind.

Bei der Grundsteuer muss man als Unterschied beachten, dass die Grundsteuer zum einen nicht zweckgebunden ist, da es sich um eine allgemeine Einnahme, eine Steuer,

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

handelt. Ob sie für den Straßenausbau verwendet wird oder nicht ist offen. Zum anderen sind öffentliche Grundstücke, wie Schulen, Kindergärten, Sportplätze, Krankenhäuser usw., von der Grundsteuer befreit. Die Grundsteuer geht also einzig zulasten von Wohnen und Gewerbe. Die ganzen öffentlichen Grundstücke sind bei der Grundsteuer außen vor.

Hinzu kommt, die Grundsteuer ist auf den Mieter umlegbar. Sprich, wir haben insoweit mittelbar einen ganz anderen Kreis von Abgabenschuldnern, weil sie auf die Mieter umgelegt wird.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist, bei kreisangehörigen Körperschaften kann eine Erhöhung der Grundsteuer auch zu einer erhöhten Kreisumlage führen.

Das sind alles Dinge, die man zumindest bedenken sollte, wenn man über eine alternative Finanzierung über die Grundsteuer nachdenkt.

Landesrechtliche Billigkeitsmaßnahmen und die Zinssätze wurden angesprochen. Ich denke, insoweit hat der Gesetzgeber das Ganze in der Hand. In Rheinland-Pfalz haben wir entsprechende Regelungen, indem man zum Beispiel sagt, bei Billigkeitsstundungen nehmen wir einen Zinssatz ein oder zwei Prozentpunkte über dem Basiszinssatz. Das ist eine Sache, die der Landesgesetzgeber durchaus entscheiden kann.

Eckgrundstücksvergünstigungen – Frau Ehlert hat das eben angesprochen – können durchaus in der Satzung geregelt werden. In Rheinland-Pfalz ist das gang und gäbe. Ich glaube, wir haben in Rheinland-Pfalz keine Gemeinde, die keine Eckgrundstücksvergünstigungen in der Satzung hat. Das ist bei uns inzwischen also Standard.

Zu guter Letzt zu den wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen. Die waren, als wir vor einigen Jahren hier im Landtag darüber gesprochen haben – ich durfte auch anwesend sein –, noch etwas umstritten. Es gab einige – Professor Driehaus und andere –, die gesagt haben, das sei eine Steuer und keine richtige Abgabe. Insoweit haben wir 2014 eine Klärung durch das Bundesverfassungsgericht bekommen. Das Bundesverfassungsgericht hat nämlich gesagt, der wiederkehrende Beitrag ist ein ganz normaler Beitrag, der rechtmäßig und verfassungsrechtlich nicht zu bestanden ist. Insoweit ist eine Klärung durch das Bundesverfassungsgericht erfolgt, mit der die rechtlichen Unsicherheiten im Hinblick auf die grundsätzliche Zulässigkeit beseitigt worden sind.

Der wiederkehrende Beitrag ist inzwischen auch von einigen anderen Bundesländern eingeführt worden, so zum Beispiel von Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. In Bayern ist er zunächst auch eingeführt worden, aber in Bayern ist jetzt alles abgeschafft worden.

Probleme bei den wiederkehrenden Beiträgen gab es und gibt es immer noch bei der Bildung der Abrechnungsgebiete. Wie groß darf ein Gebiet sein? Deshalb eignet sich der wiederkehrende Beitrag für manche Gebiete eher, für andere Städte oder Gemeinden weniger, aber aus meiner Sicht ist das sicherlich eine sehr interessante Alternative. Wir haben in Rheinland-Pfalz damit grundsätzlich gute Erfahrungen gemacht.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Wenn der wiederkehrende Beitrag eingeführt wird, gibt es zunächst in der Bevölkerung oft Diskussionen. Die Bürger sind irritiert. Was ist das für eine Abgabe? Wie funktioniert das? Muss ich jetzt jedes Jahr bezahlen oder muss ich noch zusätzlich bezahlen? Man kann aber wirklich als Erfahrungswert sagen, da, wo sich der wiederkehrende Beitrag etabliert hat, wo er läuft, da läuft er problemlos.

Das ist deswegen interessant, weil die Beitragsbelastung viel, viel niedriger ist. Klar, auf lange Sicht gesehen läuft das auf dasselbe hinaus, aber wenn ich im Jahr einen dreistelligen oder vielleicht sogar nur zweistelligen Betrag zahlen, tut das dem Bürger nicht so weh und er akzeptiert das viel eher. Vielleicht versteht er nicht immer den wiederkehrenden Beitrag im Detail, aber dadurch, dass er nicht so weh tut, dass er in den laufenden Kosten untergeht, wie Gebäudeversicherung, Grundsteuer usw., schmerzt er nicht. Wie gesagt, unter dem Strich haben wir in Rheinland-Pfalz gute Erfahrungen mit dem wiederkehrenden Beitrag gemacht.

Im Jahr 1992 hatten wir 19,8 % Gemeinden mit wiederkehrenden Beiträgen. Im Jahr 2003 waren es 26,6 % und inzwischen sind es deutlich über 40 % mit steigender Tendenz. Man kann sagen, von kommunaler Seite aus ist das ein Erfolgsmodell.

Prof. Dr. Gisela Färber (Deutsche Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer): Ich fange bei den letzten an mich gerichteten Fragen an.

Zunächst einmal zu der Fragestellung, Erschließungsbeiträge gleich mit abzuschaffen, wenn man an die Straßenausbaubeiträge herangeht. Ich würde sie nicht mit abschaffen; denn die Erschließungsbeiträge erfassen nicht nur die Straßen, sondern auch die gesamten leitungsgebundenen Anschlüsse und sind im Grunde genommen die Aufwendungen, die die öffentliche Hand machen muss, um überhaupt aus Grundstücken Bauland zu machen, damit es genutzt werden kann. Diese Aufwendungen gehen entweder mit den Beitragsbescheiden unmittelbar in die Grundstückswerte ein und erhöhen den vorherigen Wert. In vielen Fällen ist es auch so, dass die Kommunen ihre Baugebiete selbst erschließen und dann die Grundstücke an die künftigen Nutzer verkaufen. Auch da haben wir eine unmittelbare Refinanzierung. Für meine Begriffe gehören Sie hier hinein, weil sie die unmittelbare Nutzung von Grund und Boden für Bau- und Wohnzwecke überhaupt erst ermöglichen.

Unsere Straßenausbaubeiträge gehen, weil man sie nicht vorhersehen kann, nicht unmittelbar in die Kalkulation der Vermieter ein. Die Eigentümer müssen sie selbst tragen und können sie nicht überwälzen. In dem Fall, in dem ich zum Beispiel vermieteten Wohnraum habe, ist es schwierig, Straßenausbaubeiträge tatsächlich in die Mieten zu transferieren. Das macht man dann allerdings als Vermieter, weil man nicht auf den Kosten sitzenbleiben will, wenn man neu vermietet oder weil man sich sehr viel früher für Mieterhöhungen im Rahmen der geltenden Kappungsgrenzen und Gesetze entschließt. Insofern kann man sich darauf verlassen, dass dann, wenn in größerem Umfang Straßenausbaubeiträge fällig werden, sie auch in den Mietkosten auftauchen und den derzeitigen Aufwuchs an Kosten für Wohnen weiter anheizen.

Herr Gronau, danke für den Hinweis, dass Sie abgeschriebene Straßen nicht mehr erneuern. Ich halte es auch für ökologisch absurd, für Dinge, die noch nicht erneuert werden müssen, die Instandhaltung auszusetzen. Es wäre wirklich eine Verschwendung von öffentlichen Ressourcen, wenn man nicht die Dinge so lange nutzt, wie das technisch vertretbar ist.

Die zweite Frage bezog sich auf die City Tax. In der Tat, in Deutschland haben wir damit noch keine Erfahrungen, aber ich kann mir viel vorstellen. Wir haben sehr alte Beispiele in London, Oslo und inzwischen auch in Mailand und Rom. Das sind Städte, die vom Verkehrsinfarkt geplagt sind und in denen die kommunalen Kassen leer sind. Heute gibt es im Gegensatz zu früher, als sie in London eingeführt wurde, über die Digitalisierung technische Möglichkeiten, die Belastung mit den Beiträgen relativ unmittelbar vorzunehmen, sodass das von der Verwaltungsseite her wenig aufwendig ist.

Gerade wenn es um Aufwendungen für den Straßenausbau oder die Modernisierung geht, ist das eigentlich das adäquate Instrument für diese Sache anstelle der total veralteten Anliegerbeiträge, weil im Zuge des Klimawandels brauchen wir doch ohnehin einen Wechsel des Abgabensystems hin zu klimaverträglichen Aspekten. Das Aufkommen aus der City Tax – mit Juristen kann ich darüber streiten, ob man es zweckbinden darf oder nicht, aber ideell kann ich es auf jeden Fall zweckbinden – ist nach meiner Einschätzung sehr viel höher als all das, was man über Straßenausbaubeiträgen einnehmen kann. Das gilt zumindest für die Städte.

Im ländlichen Raum sehe ich das ein bisschen anders. Da muss man sich Alternativen überlegen. Ganz deutlich gesagt, das ist nicht das Gleiche. Sie können damit aber den Straßenausbau, die Erhaltung der Straßen und den Ausbau des ÖPNV dedizieren. Das hat vor allem einen irrsinnigen Vorteil: Mit den Straßenausbaubeiträgen treffen Sie die Eigentümer und überwälzt auch die Grundstücksnutzer, aber nicht unbedingt die Straßennutzer in ihrer vollen Breite, auch wenn ich den öffentlichen Nutzungsanteil von den umlagefähigen Kosten abziehe.

Mit einer City Tax würde ich die Autobesitzer und die Einpendler treffen. Nach den italienischen Regeln müssen auch die im Ortsgebiet ansässigen Autobesitzer die Abgabe zahlen. Wenn man Parkprobleme hat, kann man auch das Recht aufnehmen, das Auto am Straßenrand abzustellen, aber bitte nicht unbedingt in Form einer Parkabgabe. Das wäre also schon eine sehr pauschale – ich würde sagen – Äquivalenzabgabe für das Halten eines Stinkerautos in einem Stadtgebiet. Man könnte das auch noch ökologisch ein bisschen staffeln, indem klimaunschädlichere Fahrzeuge anders behandelt werden. Ich könnte aber Radfahrer und Fußgänger freistellen. Das heißt, ich würde eine moderne Abgabe einführen und dadurch eine völlig veraltete Vermögensabgabe, die in der Zeit der tiefen Kameralistik entstanden ist, ersetzen.

Mir würde das gefallen, wenn man das dann noch nach Uhrzeiten und anderem staffelt. Düsseldorf ist eine Pendlerstadt. Täglich kommen in die Stadt so viele Pendler wie sie Einwohner hat. Man kann den Wirtschaftsstandort nicht abwürgen, aber Sie werden sehen, wenn Sie den ÖPNV ausbauen und das Einfahren in die Stadt verteuern, dann gibt es dann irgendwann den Umbau, den wir ohnehin vornehmen müssen, weil sonst kommen irgendwann doch die Fahrverbote. Das wäre also in Instrument.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Zur dritten Frage, Herr Mostofizadeh. Es ist in der Tat pikant, eine Konnexität auf ein Gesetz anwenden zu wollen, dessen Kosten nicht präzise spezifizierbar sind. Wir können wahrscheinlich die Ausgaben von gestern im Kleinklein mühevoll erheben. Die Perspektive, wie viel Geld die Kommunen, die das heute theoretisch über Straßenausbaubeiträge umlegen könnten, in der Zukunft brauchen, ist natürlich ein generelles Problem des Konnexitätsprinzips. Früher war ich stolz darauf und habe auch mitgekämpft, das bundesweit einzuführen. Ich habe mir manche blauen Augen von den Oppositionen geholt, die das damals nicht wollten, unter anderem im Bayerischen Landtag. Sie haben es heute alle, weil sie die Intention des Konnexitätsprinzips anerkennen.

Das ist richtig, aber so wie es in allen deutschen Flächenländern umgesetzt wird – bei mir läuft darüber eine Dissertation –, bin ich zunehmend unglücklich darüber, dass wir im Grunde genommen die Selbstbestimmung der Kommunen über ihre Aufgaben sowie Ausgaben und Einnahmen durch Fremdbestimmung ersetzen bzw. durch irgendwelche Zuweisungen nach irgendwelchen mehr oder weniger guten Schlüsseln eine Umlegung vornehmen. Das wird eine Töpfchenwirtschaft. Ich stelle auch in Nordrhein-Westfalen fest, es gibt mehr und mehr Konnexitätstransfers, die nicht irgendwann in den allgemeinen Finanzausgleich umgesetzt werden. Wir bekommen wirklich so etwas wie eine wüste Töpfchenwirtschaft. In China werden so Blumenbilder gesetzt. Wir wissen, dass wir hinterher alles wegwerfen müssen, aber das ist die Technik. Die Chinesen schaffen in der Öffentlichkeit wunderbare Blumenbilder, indem sie lauter Töpfchen nebeneinandersetzen. Die können Sie nachher nur ersatzlos mit allen Plastiktöpfen auf die Müllkippe werfen. Das wird auch der Zustand der kommunalen Finanzwirtschaft sein, wenn wir immer mehr Konnexitätsregelungen im Detail machen und sie nicht irgendwann einmal einfangen und zusammenfassen.

Deshalb umso mehr das Plädoyer, dass sich dieser Landtag bitte mehr darum kümmern muss, dass wir bundesweit eine vernünftige kommunale Finanzreform bekommen, die den Kommunen wieder Autonomie, eigene Steuerquellen und vor allem adäquate Steuerquellen zuweist, mit denen sie ihre eigenen Entscheidungen treffen können. Dann ist im Übrigen auch das Konnexitätsprinzip entschärft. Dann kann man dem Bund sagen: Zieh dich bitte zurück oder gib Umsatzsteuerpunkte für unsere Kommunen im Durchgang ab. – Bitte aber nicht noch mehr Detailregelungen und Zuweisungen und anderes.

Ich komme zur letzten Frage. Herr Dahm, ich fand es gut, wie Sie geschildert haben, dass sich im Grunde genommen die Mehrheit in den kommunalen Räten – quer durch alle Parteien – heute überall gegen die Erhebung von Beiträgen wendet. Ich kann das nachvollziehen und würde gerne zum Schluss noch einen politikwissenschaftlichen Aspekt einbringen. Mir scheint, dass das Thema derzeit ein nicht ganz politisch ungefährliches Thema ist. Es geht um Abgaben, die man als grotesk ungerecht empfindet. Ich glaube, so weit sind wir hier inzwischen. Man muss anerkennen, wie Bürgerinnen und Bürger das wahrnehmen und dass sich viele Kommunen nicht mehr trauen, solche Abgaben in dem Maße, wie es die Kommunalverfassung eigentlich einmal vorgesehen hat, zu erheben. In anderen Ländern sind daraus Gelbwesten entstanden, oder die populistischen Bewegungen sind damit gefüttert worden. Das muss nicht sein. Das

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

muss man vorher überlegen. Solche komischen, antiquierten Abgaben haben das Zeug, einen Flächenbrand zu entzünden. Das muss nicht sein.

(Beifall auf der Zuschauertribüne)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Meine Damen und Herren, ich wiederhole den Hinweis nicht noch einmal.

(Christian Dahm [SPD]: Die Aussage war richtig!)

– Herr Kollege, eine Bewertung nehmen wir jetzt auch noch nicht vor, sondern die erfolgt in einer der folgenden Ausschusssitzungen.

Es sind weitere Fragen an Herrn Francken gerichtet worden. Wenn ich das richtig notiert habe, hat es an Herrn Essler in der zweiten Runde keine Fragen gegeben. – Herr Francken, bitte.

Ulrich Francken (Bürgermeister der Gemeinde Weeze): Zunächst zur City Tax: Frau Färber, Weeze ist sehr attraktiv, mindestens so attraktiv wie London, aber wir haben nicht so viele Besucher. Deswegen ist das für uns keine Einnahmequelle. Das ist, wie Sie selbst schon gesagt haben, keine Lösung für das Land.

Ich bitte, bevor man ein bestehendes, gut funktionierendes System aufgibt, eine klare Alternative mit einer entsprechenden Kompensation aufzuzeigen oder es sein zu lassen. Frau Färber, bisher fand ich Ihren Beitrag zu den Gelbwesten gut.

Dann beziehe ich mich auf das Statement, das in eine Frage gekleidet war, auf das ich in ein Statement gekleidet antworten werde. Herr Dahm, 60 Kommunen von 396. Ich würde hier einen Faktencheck machen. Ich habe sehr wohl in der Zeitung gelesen, dass Sie von CDU-Bürgermeistern und Kommunen reden. Darauf erwidere ich Ihnen: Meine SPD-Kollegen im Rat sind anderer Meinung. Sie finden das bestehende System gut. Wir könnten jetzt hingehen und eine Befragung durchführen.

Frau Färber, dass das grotesk ungerecht ist, glaube ich nicht. Es wird immer die arme Oma oder was auch immer bemüht. Sie entlasten nicht nur die arme Oma. Wenn wir davon ausgehen, dass der Härtefall gar nicht so oft vorkommt, dann entlasten Sie viele leistungsfähige Hausbesitzer, die dann aus Steuermitteln finanziert werden. Das möchte ich einfach einmal zu bedenken geben. Das Gießkannenprinzip ist nicht sozial. Es gibt durchaus Hauseigentümer, die Geld haben. Ich kann Ihnen anhand einer Abrechnungsmaßnahme, die wir zurzeit haben – wir rechnen übrigens immer erst hinterher und nicht vorher ab ...

(Zuruf von der SPD: Wie werden denn Steuern berechnet?)

– Bitte?

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich bitte darum, dass während der Anhörung keine Zwiegespräche geführt werden.

Ulrich Francken (Bürgermeister der Gemeinde Weeze): Steuern sind eine Leistung an den Staat ohne Gegenleistung.

(Zuruf von der SPD: Die Einkommensteuer, wie wird die berechnet?)

Ich bitte aber um die Gelegenheit, das ausführen zu dürfen. Sie haben die Gelegenheit gehabt, ein Statement abzugeben, obwohl Sie fragen wollten, wie wir das machen. Sie wollen sich schlau zu machen. Wir versuchen, dazu einen Beitrag zu leisten.

(Zuruf von der SPD)

Ich möchte einfach nur zum Ausdruck bringen, so ganz grotesk kann das nicht sein. Es gibt dazu durchaus Rechtsprechung, die sich verfestigt hat und an die die Beiträge ausgerichtet sind.

Ich bin – das sage ich deutlich – für eine landeseinheitliche Regelung, aber nicht für die Festsetzung von landeseinheitlichen Beitragssätzen. Ich glaube, in Weeze haben wir 65 % für Anlieger. Je nach Anschlussgrad oder Nutzbarkeit reduziert der sich. Ich bin für eine landeseinheitliche Regelung, damit nicht jede Kommune für sich selbst wurstelt. Das ist überhaupt keine Frage. Das kann man aber auch auf der Basis des alten KAG machen.

Für Weeze kann ich sagen, wir lassen keine Straßen liegen. Ich glaube, das ist auch in den meisten Fällen in den anderen Kommunen so. Ich kann das aber nur für Weeze sagen. Sie können sich das bei uns anschauen. Kommen Sie zu uns.

Wir haben eine Maßnahme – das wollte ich vorhin sagen, als ich unterbrochen worden bin –, bei der Anlieger, zum Teil handelt es sich um landwirtschaftliche Reststellen, bis zu 25.000 Euro zahlen müssen. Die haben wir zum Teil auch einbezogen, damit es für die anderen nicht so teuer wird, weil die Nutzbarkeit auf der Basis dessen, was das Gesetz uns vorgibt, da ist. Da finden wir Lösungen. Es sind aber auch zwei oder drei Anlieger dabei, die man als vermögend ansehen kann. Die würde ich auch entlasten und demnächst aus originären Steuermitteln finanzieren. Das halte ich für ungerecht.

Zu den wiederkehrenden Beiträgen. Herr Gronau, ich glaube, Ihr Vorgänger ist Mitglied im Ausschuss für Verkehr und Infrastruktur des Städte- und Gemeindebundes gewesen. Sie sind erst kürzlich gewählt worden. Glückwunsch dazu, aber der hat damals die Position der Gemeinde Erndtebrück vorgetragen. Wir sind auch eine kleine Gemeinde mit knapp 12.000 Einwohnern. Ich würde mir das gerne bei Ihnen ansehen; denn wenn der Blick in das eigene Haus alleine nicht ausreicht, dann kann man darüber durchaus reden, um ein Gefühl dafür zu bekommen, ob ich mit meiner Einschätzung, wie sie für Weeze gilt, falsch liege oder ob man den Horizont erweitern kann. Ich weiß nicht, ob ich danach dazu komme, das anders zu sehen – ich glaube nicht –, aber gerne würde ich mir das ansehen. Wir treffen uns aber ohnehin, wenn Sie dem Kollegen nachfolgen.

Wir haben im Ausschuss umfangreich über das Thema „Wiederkehrende Beiträge“ gesprochen. Ich kann mich in der Tiefe dazu nicht äußern, weil wir das nie praktiziert

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

haben, aber jede Änderung eines Systems hat Verlierer und Gewinner zur Folge. Deswegen haben wir im uns Ausschuss dagegen ausgesprochen. Das ist im Übrigen das, was nachher der Städte- und Gemeindebund zu seiner Beschlusslage gemacht hat.

Ich glaube, jetzt habe ich alles zu dem gesagt, zu dem man mir Fragen gestellt hat.

Vorsitzender Hans-Willi Körffges: Liebe Kolleginnen und Kollegen, bevor ich das Wort an Frau Schumacher gebe, möchte ich ausdrücklich darum bitten, dass wir die Sachverständigen, auch wenn wir anderer Meinung sind, ihre Meinung kundtun lassen und nicht durch Zwischenbemerkungen versuchen, der Diskussion Raum zu geben. Dazu sind die Beratungen im Ausschuss nach der Anhörung vorgesehen. – Frau Schumacher.

Lydia Schumacher (Bürger-Initiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“): Der wirtschaftliche Vorteil ist eines meiner Lieblingsthemen in diesem Zusammenhang. Als ich kürzlich mit den Nachbarn aus meiner Straße zusammensaß, habe ich genau diese Frage gestellt. Die Endabnahme der Straße war im Herbst vergangenen Jahres. Ich habe gefragt: Habt ihr jetzt, wo sie grundsaniert ist, schon einen wirtschaftlichen Vorteil davon erlebt? – Ich muss Ihnen sagen, diese Frage löst entweder tiefe Wut oder lautes Gelächter aus, je nachdem, wie die Humorlage ist.

Ob auf dem Land oder in der Stadt, betroffene Anlieger suchen den wirtschaftlichen Vorteil vergeblich. Sie finden ihn immer nur an einer Stelle: im Kommunalabgabengesetz. Da steht er sogar im Plural. Ich zitiere: Diese Beiträge

„werden von den Grundstückseigentümer als Gegenleistung dafür erhoben, dass ihnen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Einrichtungen und Anlagen wirtschaftliche Vorteile geboten werden.“

Das steht da, weil das die Voraussetzung für eine solche Sonderbelastung ist. Bestenfalls hat aber die wirtschaftlichen Vorteile ein Unternehmen mit Publikumsverkehr. Genau dort wird aber wohl kaum keine Beitragsrechnung an die zahlungskräftigen Anlieger verschickt. Das haben wir in der Sendung „Plusminus“ im vergangenen November gesehen, in der über diese Ungerechtigkeit berichtet wurde. Im Beitrag hieß es – Zitat –:

„In der Schilderstraße in Köln gab es keine Beiträge ... Und bei der letzten Sanierung der Kö in Düsseldorf wurden auch keine verlangt. Dabei sind auch diese Prachtboulevards de facto Anliegerstraßen ...“

An unsere betagten Witwen und jungen Familien werden dagegen Rechnungen verschickt, die sie dann binnen vier Wochen zu zahlen haben. Dabei wurde ihnen bisher nicht in einem einzigen Fall ein konkreter wirtschaftlicher Vorteil und schon gar nicht mehrere davon nachgewiesen. Das wird einfach behauptet und reicht aus, um uns Bürger, so wie wir das erleben, zu enteignen.

Wenn wir keine Kredite mehr bekommen, weil wir zu alt sind oder weil die Häuschen zu renovierungsbedürftig sind, dann dürfen wir noch tiefer in die Tasche greifen. Dann

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019

rö

werden Zinsen berechnet, ob nun 6 % oder etwas weniger. Das ändert gar nichts am Prinzip.

Außerdem werden wir zu Bittstellern degradiert, was uns ein Stück weit die Würde nimmt, wie das eben schon, ich glaube, von Frau Färber gesagt wurde. Man muss alles offenlegen. Stellen Sie das einmal vor. Das geht doch nicht. Das kann man mit Menschen nicht machen. Oder wir müssen unser Haus gleich aufgeben.

Auch wundern wir uns sehr – das ist ein anderes Thema – über die Preisunterschiede beim wirtschaftlichen Vorteil. Der kostet nämlich mal 50 % der Baukosten, mal 65 %, wie in Schleiden, und mal 80 %, wie in der Nachbarkommune. Woanders kostet er nichts.

Wenn es tatsächlich um den wirtschaftlichen Vorteil für Anlieger gehen würde, dann wäre es doch logisch, dass der Preis dafür entsprechend des wirtschaftlichen Vorteils gestaffelt wäre. Das ist er aber nicht. Entscheidend für den Anliegeranteil sind immer das Kommunalabgabengesetz und die kommunalen Finanzen. Ist die Kasse der Kommune in NRW klamm, dann steigen die Anliegerbeiträge.

Berlin, Hamburg, Baden-Württemberg und Bayern verzichten darauf. Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen werden das bald genauso machen. Haben die Anlieger dort keinen wirtschaftlichen Vorteil von ihrer grunderneueren Straße? Wird er bald nur noch uns in NRW eingeredet?

Zudem berechnet sich die Höhe der Beiträge in unserer Straße nach der Grundstücksgröße. Dazu stellen sich auch zwei Fragen. Kann man aufgrund der Grundstücksgröße auf den Reichtum des Besitzers schließen? Wieso ist ein größeres Grundstück mehr dafür verantwortlich, dass eine Straße marode wird, als ein kleineres Grundstück? Das Grundstück ist dafür gar nicht verantwortlich. Dafür sorgen unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen der Kommunen und natürlich Autos. Je schwerer, desto mehr.

Die Witwe, die demnächst zum dritten Mal für unsere Straße zur Kasse gebeten wird, fährt übrigens Rollator.

(Heiterkeit auf der Zuschauertribüne)

Wie lange wird sie über diese Straße touren müssen, bis sie sie genauso stark beansprucht wie der Lkw, der einmal im Jahr das Öl an ihren Nachbarn liefert? Der Lieferant von Öl hat aber damit in der Tat einen wirtschaftlichen Vorteil erzielt. Hier wird also das sonst überall übliche Verursacherprinzip einfach außer Acht gelassen.

Wenn es so wäre, dass die Grundsaniierung von Straßen wirtschaftliche Vorteile nach sich zöge, dann wären gewinnorientierte Investoren doch längst hinter solchen Grundstücken her, an denen möglichst drei oder vier Straßen grundsaniert werden müssen.

(Lebhafter Beifall von der Zuschauertribüne)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Meine Damen und Herren, ich denke, wir haben die Anhörung bisher einigermaßen ruhig und gesittet über die Bühne gebracht. Ich

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

würde mir wünschen, dass wir die Anhörung so fortsetzen können. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass sich der eine oder andere durch ein Statement bestätigt fühlt, aber ich bitte nach wie vor darum, von Beifallskundgebungen erheblichen Abstand zu nehmen, weil die sind nicht vorgesehen.

Lydia Schumacher (Bürger-Initiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“): Ich schließe daran an: Vom Run auf solche Grundstücke habe ich bisher noch nichts gehört.

(Stefan Kämmerling [SPD]: Was soll das denn? Werft die Leute doch raus! – Weitere Zurufe)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir befinden uns in einer Anhörung. Ich sehe keinen Anlass dafür, dass wir jetzt eine Geschäftsordnungsdebatte führen, da ich nicht sehe, dass irgendjemand einen Geschäftsordnungsantrag gestellt hat. Ich habe mehrfach auf die im Hause üblichen Regeln bezogen auf parlamentarisches Verhalten – auch für die Zuschauerinnen und Zuschauer – hingewiesen. Ich bin allerdings als Ausschussvorsitzender – das füge ich hinzu – mit Ausnahme der Hinweise, die ich geben darf – das ist an anderer Stelle in unserem Ausschuss schon einmal problematisiert worden –, nicht dazu in der Lage, Hausrecht auszuüben. Dafür sehe ich auch keinen Anlass.

(Zuruf: Das kann dann die CDU machen!)

Bis jetzt ist das gut abgelaufen, aber ich muss den Hinweis geben, dass Beifallskundgebungen bitte zu unterlassen sind. – Frau Schumacher, Sie waren aber mit Ihren Ausführungen noch nicht fertig.

Lydia Schumacher (Bürger-Initiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“): Richtig. Ich gehe noch einmal zurück.

(Zuruf: Ohne Applaus!)

– Ohne Applaus.

(Zuruf)

Dann wären gewinnorientierte Investoren längst hinter solchen Grundstücken her, an denen möglichst drei oder vier Straßen grundsaniert werden müssen, aber vom Run auf solche Grundstücke habe ich persönlich bisher nichts gehört. Das wäre aber eine Frage, die ich gerne an alle Abgeordneten stellen würde, die für die Beibehaltung der Anliegerbeiträge votieren. Würden Sie sich eher ein Grundstück an einer Straße oder an vier Straßen kaufen wollen? Dann könnte man tatsächlich in den Genuss vier wirtschaftlicher Vorteile kommen, und zwar jedes Mal im Plural.

Man kann die Antwort auf die Frage nach dem wirtschaftlichen Vorteil aber auch ganz kurz fassen. Soweit ich weiß – ich weiß nicht viel, aber soweit ich weiß –, bezieht kein Fachmann, der den Wert eines Grundstücks schätzt, die Straße vor dem Grundstück

in seine Kalkulation ein, ob sie nun alt ist oder ob sie gerade grundsaniert wurde; denn die Straße gehört der Stadt und gehört gar nicht zum Grundstück.

Hinzufügen möchte ich, dass der Verband Deutscher Grundstücksnutzer in Berlin Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe eingereicht hat. Ich zitiere dazu von der Homepage des VDBG Berlin:

„Verfassungsrechtlich ist die Erhebung von Sonderbeiträgen nur statthaft, wenn dem Beitragspflichtigen ein konkreter wirtschaftlicher Vorteil erwachsen ist. Diesen Vorteil müssten die Kommunen im Einzelfall nachweisen. Das gültige KAG verpflichtet sie dazu aber nicht. Insofern sind die gesetzlichen Voraussetzungen für die Beitragserhebung zu unbestimmt und schon deshalb nicht grundgesetzkonform.“

Wir dürfen alle gespannt sein, wie das ausgeht.

Dann gab es noch eine Frage, ich glaube vonseiten der AfD, zum Thema „Härtefälle“. In der Eifel pflegen wir ein offenes Wort. Ein Kommunalpolitiker hat zu mir gesagt: Wer ein Problem hat und zu uns kommt, der soll die Hosen herunterlassen, und dann wird ihm geholfen. – Wie ihm im Einzelnen geholfen wird, wissen wir nicht. Wir wissen nur eines: Der Vorgängerbürgermeister vor dem jetzigen, der Ende vergangenen Jahres gewählt worden ist, hat den älteren Damen und Herren empfohlen, einen Kredit bei der Bank aufzunehmen. Den Kredit von der Bank haben die älteren Damen und Herren aber nicht bekommen. Ich bin mir sicher, dass viele der älteren Damen und Herren eben nicht die Hosen bei der Gemeinde heruntergelassen haben, sondern gefragt haben: Liebes Kind, Bruder, Schwester oder so, kannst du mir helfen, diesen Betrag zu bezahlen?

(Ulrich Francken [Bürgermeister der Gemeinde Weeze]: Da sind wir wieder bei den Erben!)

– Da sind wir wieder bei den Erben, Herr Francken.

Die haben dann schon zum ersten Mal den Beitrag gezahlt. Dann haben die in ihrem Leben die Chance, noch einmal in den Genuss wirtschaftlicher Vorteile zu kommen, wenn sie noch einmal zahlen dürfen.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Wir sind damit am Ende der zweiten Fragerunde. Ich schaue in Richtung der CDU-Fraktion. Gibt es bei Ihnen weitere Fragen? – Herr Hoppe-Biermeyer?

Bernhard Hoppe-Biermeyer (CDU): Zum gegenwärtigen Zeitpunkt haben wir keine weiteren Fragen.

Stefan Kämmerling (SPD): Wir teilen die Fragen in der dritten Runde wieder auf. Ich fange an.

Es ist eben von meinem geschätzten Kollegen von der CDU-Fraktion, Herrn Dr. Nolten, das Papier, das – ich habe das Datum nicht so präsent wie er, er konnte es eben

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

konkret benennen – im November eingebracht wurde, angesprochen worden. Da Sie Fragen dazu zugelassen haben, gehe ich davon aus, dass ich dazu auch eine Frage zu einem Punkt stellen darf.

In dem Papier – ich versuche, es so neutral wie möglich vorzustellen – sagen CDU und FDP – sie beantragen das nicht, aber sie sagen das –, die Landesregierung möge doch einmal den Ansatz prüfen, dass die Kommunen in Zukunft selbst darüber entscheiden, ob sie Straßenausbaubeiträge bei den Bürgerinnen und Bürgern berechnen oder nicht. Ich hoffe, ich habe ihn einigermaßen okay dargestellt.

Hier richte ich mich wieder nur an Sie als betroffene Bürgerin, Frau Schumacher. Wenn Sie hören, dass demnächst Ihre Kommune entscheidet, ob belastet wird oder nicht, löst das Ihr Problem oder löst es das nicht?

Michael Hübner (SPD): Ich will die Frage noch etwas präzisieren, weil das schon eine Rolle gespielt. Ich bin dankbar, dass ich von Herrn Francken gerade gehört habe, dass er sehr dafür kämpft – ich glaube, wie viele Kommunalpolitiker –, dass es um eine landeseinheitliche Regelung gehen sollte, die gefunden werden sollte. In dem vom Kollegen Kämmerling und von der FDP und der CDU angesprochenen Papier wird genau das infrage gestellt, weil es eine Öffnungsklausel für jede Stadt geben soll, so dass sie selbst und eigenverantwortlich entscheiden kann, ob die Anlieger nach einer Straßenausbaumaßnahme herangezogen werden oder nicht.

Deshalb möchte ich meine Frage ganz gezielt an die kommunalen Spitzenverbände stellen: Würde nicht – Frau Ehlert hatte gerade schon einmal die Kita-Beiträge angesprochen, zu denen es auch einmal eine landeseinheitliche Verpflichtung gegeben hat, Kita-Beiträge zu erheben, deren Erhebung dann auch freigestellt wurde – eine große Unschärfe in diesem Land dadurch entstehen, wenn wir das den Kommunen freistellen würden? Das wäre eines der größten Probleme.

(Zuruf von Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE])

Zum Zweiten möchte ich auf die Unterschiede hinweisen, die wir dabei je nach Kas senlage in den Städten dabei haben. Sie werden wissen, dass insbesondere die Stärkungspaktgemeinden – für die Zuhörer unter uns, also in den Städten, denen es finanziell nicht so gut geht – quasi gezwungen sind, Kita-Beiträge zu erheben, während die Kommunen, denen es wirtschaftlich besser gut, davon freigestellt sind. Ist das noch mit Ihrem Verständnis der Gleichheit der Lebensverhältnisse in diesem Land Nordrhein-Westfalen gedeckt? Das würde ich Sie von den kommunalen Spitzenverbänden fragen, wenn Sie das so vorgetragen haben, wie Sie es vorgetragen haben.

Ich stelle natürlich auch an den Bürgermeister Gronau die Frage, wie er es beurteilen würde, wenn seine Nachbarkommune dazu aufgerufen würde. Wir haben Steuerwettbewerbssituationen insbesondere im Umfeld von Düsseldorf, im Zuge derer auch solche Überlegungen angestellt werden. Da bin ich ganz bei Frau Färber, die vorhin auch schon einmal durchblicken ließ, dass das letztlich nicht sein kann.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Die Frage stelle ich auch an Herrn Francken und Herrn Thielmann, weil mich dazu auch die Einschätzung aus Rheinland-Pfalz interessiert, inwieweit daraus Wettbewerbssituationen ableitbar und zu bewerten sind als Hinweis für Nordrhein-Westfalen.

Das ist gezielt eine Frage, die sich stark auf die kommunale Selbstverwaltung bezieht, aber sie steht auch im Zusammenhang mit der Gleichheit der Lebensverhältnisse, die dann im Wettbewerb untereinander ausgetauscht werden.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich habe richtig notiert, dass sich die Frage an die kommunalen Spitzenverbände, Herrn Gronau, Herrn Thielmann und Herrn Francken richtet?

Michael Hübner (SPD): Das haben Sie richtig notiert.

Rainer Schmeltzer (SPD): Wenn ich mich in der Runde der Abgeordneten umschaue, dann stelle ich fest, dass ich einer der dienstältesten Abgeordneten bin.

(Zuruf)

– Das sieht man. Danke!

(Michael Hübner [SPD]: Das waren die eigenen Kollegen!)

– Ja, das waren die eigenen Kollegen. Das muss nicht gerügt werden.

Ich habe schon viele Gesetzgebungsverfahren auch aus den Reihen der Opposition aus allen Richtungen und auch sehr viele Anhörungen miterlebt. Unabhängig davon, dass früher bei sehr weitreichenden Themen die Anhörungen so gestaltet waren, dass eine Vielzahl von Sachverständigen zugelassen wurde, stelle ich eines fest, nämlich dass am heutigen Tag die Grundlage für diesen Gesetzentwurf, die Grundlage für die Diskussion nur – so habe ich Herrn Francken verstanden – 60 Resolutionen sind, während es 396 Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen gibt. Dies unabhängig davon, wie viele Zuschriften von Städten bei den Ministerien, bei der Landesregierung, gelandet sind. Mein Bürgermeister unterscheidet nicht zwischen Legislative und Exekutive, sodass sie nicht im Landtag angekommen ist. Es kommen also noch einmal plus X dazu.

Ich kann mich nicht an Unterschriftensammlungen mit weit über 465.000 Unterschriften erinnern. Das im Verhältnis zu 18 Millionen sieht dann noch einmal etwas anders aus. Das wäre dann schon fast peinlich, aber es sind 465.000 Unterschriften, die stetig steigen.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Herr Kollege, ich warte auf die Frage.

Rainer Schmeltzer (SPD): Ich komme dazu.

Zu nennen sind Bürgerversammlungen, Siedlergemeinschaften, Verband Wohnungseigentum, Haus & Grund, unzählige Bürgerinitiativen.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Zum einen die Frage an Bürgermeister Gronau. Sie werden sicherlich mit dem einen oder anderen Kollegen Kontakt gehabt haben. Die Resolutionen gehen alle in die gleiche Richtung. Glauben Sie, dass Sie bei den wenigen Sachverständigen, die anwesend sind, für all die Städte und Gemeinden sprechen, die solche Resolutionen verfasst haben oder die keine Resolution abgegeben haben, von denen Sie aber der Meinung sein könnten, dass sie ähnlich auf dem Weg sind?

An Frau Schumacher eine ähnliche Frage. Sie sind als Vertreterin einer Bürgerinitiative hier. In meiner Stadt gibt es auch einige Bürgerinitiativen und Siedlergemeinschaften. Das gilt auch für die Nachbarstädte in meinem Wahlkreis. Glauben auch Sie, dass Sie im Sinne der Unterschriftensammlung, im Sinne der unzähligen Bürgerversammlungen, Siedlergemeinschaften, Bürgerinitiativen, hier heute die Meinung vertreten? Ich könnte jetzt ketzerisch fragen: Sehen Sie sich auch durch den Applaus, der nicht geduldet ist und den ich gleich nicht hören möchte, in der Richtung bestätigt?

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich gehe davon aus, obwohl das eine sehr umfangreiche Frage mit einer sehr weitreichenden Begründung war, dass die Frage in die Richtung ging, wie repräsentativ die geäußerte Meinung für andere ist. Das ist eine Einschätzungsfrage. Die Sachverständige muss selbst beurteilen, ob und inwieweit sie das beurteilen kann.

Mehrdad Mostofizadeh (GRÜNE): Da wir uns in einer Anhörung befinden, was nicht immer deutlich war, würde ich sehr gerne vorweg kundtun, dass zumindest meine Fraktion offen bei der Frage ist, wie es weitergehen wird und mich tatsächlich die Antworten der Sachverständigen interessieren und mich nicht interessiert, wie groß der Applaus im Saal ist, zumal der, wie Sie geschildert haben, aus anderen Gründen nicht vorgesehen ist.

Deswegen möchte ich noch einmal Frau Schumacher ansprechen. Ich hatte Sie eben schon angesprochen, aber leider keine Antwort von Ihnen erhalten. Es ist das Thema „Kindertagesstätten“ angesprochen worden. Herr Kollege Hübner hat darauf auch hingewiesen.

In Wuppertal ist es so, dass eine Familie mit einem Jahreseinkommen von 35.500 Euro in den fünf Jahren, in denen ihr Kind in eine Kindertagesstätte geht, zwischen 6.000 und 8.000 Euro an Gebühren für die Kindertagesstätte zahlen muss. Bei einem Einkommen von 71.000 Euro liegen die Gebühren bei rund 11.000 bis 12.000 Euro. Liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD, weil wir auch über die Kompensation reden müssen, frage ich: Halten Sie es für gerecht, dass allein über die Frage der Straßenausbaubeiträge zu diskutieren ist oder wir in einem gesellschaftlichen Kontext diskutieren müssen, welche Gebühren und sonstigen Beiträge abgeschafft oder zumindest teilkompensiert werden müssten?

Die Frage würde ich auch gerne an den Bürgermeister der Gemeinde Erndtebrück stellen. Nachdem Frau Professor Färber mich so anlächelt, richte ich sie auch an Frau Professor Färber.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Dann interessiert mich noch ein zweiter Punkt, der in dem Zusammenhang eine besondere Rolle spielt. Wir haben heute die Stellungnahme der Bürgerinitiative „Strabs-Stop-Sundern“ erhalten. Darin kommt man relativ deutlich auf den Kern zu sprechen. Herr Vorsitzender, ich zitiere aus der vorletzten Seite dieses Schreibens:

„Ich finde es ungerecht, dass ich mit meinen Steuern Dinge gezahlt habe bzw. zahle, die ich in meinem Leben nie in Anspruch genommen habe ...“

Es wird aufgezählt:

„Ich brauche ... keine Polizei bei Fußballspielen, keine Nachwuchsförderung im Sport, keine Kita, keine Seilbahnen in Städten ...“

Deshalb möchte ich an die kommunalen Spitzenverbände, aber auch an Herrn Dr. Thielmann und die beiden Bürgermeister eine Frage stellen. Politik zeichnet sich auch durch einen Abwägungsprozess aus. Wie sieht der Abwägungsprozess in den Gremien, in denen Sie anwesend waren, aus? Dabei außen vor gelassen, dass die beiden Sachverständigen, die sich mit Rechtsfragen befasst haben, und auch die kommunalen Spitzenverbände vorgetragen haben, dass rein rechtlich die Gebühren sogar Vorrang vor Steuern haben. Lassen wir das aber einmal außen vor. Gehen wir einmal davon aus, als ob beide Tatbestände gleichzusetzen wären. Halten Sie es für notwendig, eine solche Abwägung zu treffen und im öffentlichen Raum, vor allem gegenüber Bürgerinnen und Bürgern, genau diese Abwägung und die Schwerpunktsetzung zu begründen?

Das will ich mit einer dritten Frage verbinden, Herr Vorsitzender. Ich habe vor zwei Tagen eine Sendung gesehen, in der es um Altenpflege ging. Ich habe insgesamt 18 Jahre in der stationären und ambulanten Altenpflege gearbeitet und weiß ungefähr, wie es da zugeht. Das ist jetzt noch intensiver geworden. Wir haben in Nordrhein-Westfalen die Situation, dass die Vergütung für die Altenpflegeplätze bei 380 Euro pro Platz liegt, aber Kosten in Höhe von rund 500 Euro auftreten. 15 Millionen Euro wären erforderlich, um diese Lücke zu schließen. Das ist rund ein Zehntel dessen, was die SPD-Fraktion in ihrem Gesetzentwurf angegeben hat. Das ist noch nicht einmal ein Dreißigstel dessen, was zum Beispiel Herr Dr. Thielmann ausgerechnet hat. Trotzdem ist es eine Abwägungsentscheidung, die im Haushalt zu treffen ist. An Frau Schumacher, die beiden Bürgermeister und an die kommunalen Spitzenverbände gerichtet: Wie geht man mit solchen Tatbeständen um? Lässt man die in einem solchen Gesetzgebungsverfahren außen vor? Oder müssen wir uns zu allen diesen Tatbeständen verhalten?

Nic Peter Vogel (AfD): Ich richte meine Frage an die kommunalen Spitzenverbände und unsere beiden Bürgermeister.

Seit vielen Jahrzehnten haben wir bundesweit in globalen Großstädten die Tendenz, dass es die Landflucht in die Städte gibt und deshalb die Städte immer voller werden, die Mieten explodieren und das Verkehrsaufkommen steigt. Bisher haben die vergangenen Landesregierungen und die verschiedenen Fraktionen eigentlich übereinstim-

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

mend den Wunsch geäußert haben, den ländlichen Raum im Hinblick auf die Infrastruktur, den ÖPNV usw. wieder zu stärken und attraktiver zu machen. Es liegt doch in der Natur der Sache, dass der ländliche Raum im Gegensatz zum urbanen Raum entschieden benachteiligt wird. Ich frage generell: Konterkariert das nicht die Idee, die Städte etwas mehr zu entlasten, um den ländlichen Raum etwas attraktiver zu machen?

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Damit haben wir in der dritten Fragerunde alle Fraktionen zu Wort kommen lassen, die noch Fragebedarf hatten.

Wir hatten ursprünglich einen Zeitraum bis 16:00 Uhr in Aussicht genommen. Herr von Lojewski musste uns inzwischen wegen einer weiteren Verpflichtung verlassen. Die kommunalen Spitzenverbände sind aber noch durch Frau Niemeyer und Frau Ehlert vertreten, sodass ich die an sie gerichteten Fragen zur Beantwortung an Sie weiterleiten kann.

Eva Maria Niemeyer (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Ich würde zunächst zu der aufgetretenen Frage einer möglichen Kann-Vorschrift Stellung nehmen.

Zum Punkt, die Erhebung der Ausbaubeiträge in das Ermessen der Kommunen zu stellen, was hier durchaus schon diskutiert worden ist, wird innerhalb der kommunalen Spitzenverbände von unseren Vorstandsgremien die einhellige Auffassung vertreten, dass wir eine solche Optionsregelung nicht wünschen. Das hat im Wesentlichen zwei Gründe.

Der erste Grund ist der, dass wir keine Spaltung innerhalb der Kommunen zwischen armen und reichen Kommunen herbeiführen wollen, weil die einen es sich leisten können, keine Beiträge zu erheben, weil das die kommunale Haushaltslage aus bestimmten Gründen vorsieht, und die anderen sich das nicht leisten können, weil sie nicht solche Haushaltsmöglichkeiten haben und daher Beiträge erheben müssen. Diese hätten dann vor Ort die Diskussion mit ihren Bürgern, die auf die Nachbarkommune verweisen und fragen würden: Warum geht das bei uns nicht, wenn das bei denen möglich ist?

Ich denke, das trägt zum sozialen Frieden weder in der Stadt noch im Land bei. Das wäre eine Möglichkeit, die wir uns gar nicht wünschen, weil wir befürchten, dass es dann im Land zu erheblichem Unfrieden kommen würde.

Der zweite Grund ist der, dass wir das aus kommunaler Sicht als eine elegante Entlastung des Landes betrachten, sich vor der Konnexitätsfrage zu „drücken“, weil wenn das in die Option der Kommunen gestellt würde, würde dann der Konnexitätsmechanismus für einen Ausgleich nicht einsetzen.

Aus diesen beiden wesentlichen Gründen sprechen wir uns dagegen aus.

Wenn ich Sie richtig verstanden habe, sind wir von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gefragt worden, ob es zu kurz gedacht ist, wenn man sich nur auf die Ausbaubeiträge konzentriert, oder ob man nicht sehr viel weitergehend auch andere öffentlichen

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
rö

Abgaben – Kita-Gebühren oder auch steuerfinanzierte Einrichtungen in der Kommune, wie Schulen, Kindergärten, für die Steuergelder ausgegeben werden und von denen nicht alle unmittelbar einen Vorteil haben – insgesamt betrachten muss. Das ist eine schwierige Frage, die man natürlich auf den ersten Blick mit Ja beantworten könnte, aber man muss bedenken, das sind zwei verschiedene Systeme. Eine Einrichtung wie eine Schule oder eine Kindertagesstätte ist eine Institution, die einen öffentlichen Belang für das Allgemeinwohl darstellt. Auch wenn jemand kein Kind hat, das jemals eine Schule besuchen wird, sind aber die schulische Bildung, die Kindertagesstätte und auch die Altenpflege allgemeine Aufgaben der Daseinsvorsorge, wofür Steuergelder unabhängig davon zu verwenden sind, ob der einzelne Steuerzahler diese Leistungen auch einmal in Anspruch nehmen wird.

Hier sehen wir durchaus einen Unterschied zum Beitragsrecht, bei dem genau darauf abgestellt wird, wer die Einrichtung benutzt. Derjenige, der die Kita benutzt, muss einen Kita-Beitrag bezahlen. Bei dem System der Straßenausbaubeiträge müssen sich die Anwohner, die an der Straße liegen und die einen Vorteil davon haben, dass sie mit ihrem Grundstück angeschlossen sind, anteilig an diesen Ausbaumaßnahmen beteiligen.

Schön wäre es vielleicht, wenn man das alles einmal auf den Prüfstand stellen und überlegen könnte, wie man zu einer scheinbar gerechten Finanzierung kommen könnte, aber ich wüsste nicht, wie man das machen sollte und inwiefern es überhaupt finanzierbar wäre, einen so großen Rundumschlag neu anzudenken.

Habe ich noch etwas vergessen? Sonst würde ich das Wort an meine Kollegin, Frau Ehlert, zu den weiteren Punkten weitergeben.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich denke, Herr Vogel hatte an Sie noch eine etwas allgemeinere Frage gerichtet.

Eva Maria Niemeyer (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Richtig, Sie hatten die Frage der Landflucht oder die Benachteiligung des ländlichen Raums angesprochen. Ich verstehe nicht, wie das Ausbaubeitragsrecht zur Förderung des ländlichen Raums beitragen kann. Die Ausbaubeiträge gelten sowohl hier als auch da. Ich wüsste nicht, wie man dieses Instrument dafür nutzen könnte, den ländlichen Raum zu fördern. Dafür gibt es andere Instrumente.

Wir beschäftigen uns damit gerade in der Bundeskommission zur Herstellung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Da wird über sehr verschiedene und diverse Instrumente – natürlich auch über die Städtebauförderung – gesprochen, wie man eine bessere Balance zwischen Stadt und ländlichem Raum herstellen kann. Im Moment sehe ich nicht, wie man mit den Ausbaubeiträgen dazu einen Beitrag leisten könnte.

Henning Gronau (Bürgermeister der Gemeinde Erndtebrück): Zum Thema der Verlagerung der Entscheidung auf die Ebene der Kommunen – Frau Niemeyer hat dazu schon sehr gut ausgeführt –: Letztlich würde das dazu führen, dass finanzstarke

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019

exn

Kommunen die Beiträge abschaffen, finanzschwache Kommunen sie aber erheben müssten. Das wäre sicherlich eine Verschlechterung der Situation. Das Problem würde dadurch auf die kommunale Ebene verlagert. Erlauben Sie mir eine Anmerkung: Ich vermute, ehrenamtliche Ratspolitiker würde man damit einem Spießrutenlauf aussetzen.

(Christian Dahm [SPD]: Bürgermeister auch!)

Es ist sicherlich genau der falsche Weg, so ein Schwarzer-Peter-Spiel zu betreiben.

Unabhängig davon bin ich der Meinung – die Gemeindeprüfungsanstalt wurde vorhin schon angesprochen –: Wenn finanzschwache Kommunen in die Richtung gehen würden, Beiträge bzw. Beitragsprozentsätze zu senken und somit auf Beiträge zu verzichten, wäre das sicherlich ein Diskussionspunkt, den die Gemeindeprüfungsanstalt aufgreifen würde.

Zum Thema „Resolutionen“: Mir sind in der Tat auch weitere Bürgermeisterkollegen bekannt, bei denen Resolutionen in der Vorbereitung bzw. in der Diskussion sind.

Eine Anmerkung zur Frage von Rainer Schmeltzer, bei der es um die 460.000 Unterschriftenden bei der Volksinitiative des Bundes der Steuerzahler ging: Mir war es ein Anliegen, vorher ein Gespräch mit Herrn Wirz vom Bund der Steuerzahler zu führen, um seine Argumente zu hören und gleiche Ansätze herauszuarbeiten. Wenn ich richtig informiert bin, ist er heute auch hier. Letztlich bin ich der Meinung, dass 460.000 Menschen hier auch eine Stimme verdient haben.

Dann wurde eine Frage zum Abwägungsprozess bzw. zu einer Gesamtbetrachtung in den Gemeinden gestellt. Sehen Sie es mir nach, dass ich die Frage etwas hypothetisch finde. Eine Antwort fällt mir deshalb relativ schwer. Ich bin der Meinung, dass es wichtig ist, dass wir eine gute kommunale Infrastruktur – das, was die Menschen jeden Tag vor Ort sehen; was sie alltäglich nutzen – bieten müssen. Ein Entweder-oder zwischen verschiedenen Arten von Infrastruktur halte ich für falsch.

Als Fazit: Natürlich ist es so, dass der ländliche Raum vor einer besonderen Herausforderung steht, weil sich dort viel Infrastruktur auf tendenziell weniger Menschen verteilt. Deswegen ist das Thema „Beitragserhebungen“ bei uns im ländlichen Raum noch schwieriger.

(Beifall von der Zuschauertribüne)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Dann darf ich – den Applaus überhörend – Herrn Dr. Thielmann um sein Statement bitten.

Dr. Gerd Thielmann (Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz e. V.): Es ist interessant, dass immer diejenigen, die gegen die Beiträge sprechen, Applaus bekommen.

Zur ersten Frage – Beiträge abschaffen oder Beitragserhebungspflicht –: Dass man den Gemeinden freistellt, ob sie Beiträge erheben, halte auch ich für den völlig falschen

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
exn

Weg. Dann verabschieden wir uns von der Konnexität; dann würden die Kommunen alleine dastehen. Wenn die Gemeinde Beiträge erhebt und sich jemand beim Land beschwert, dann wird das Land sagen, es habe den Kommunen freigestellt, Beiträge zu erheben. Dann steht die Kommune alleine im Regen.

In Thüringen ist es so gelaufen, dass man zunächst nur die Beitragserhebungspflicht abgeschafft hat. Dementsprechend waren die Kommunalpolitiker bzw. Bürgermeister großem Druck ausgesetzt, sodass später alle gesagt haben, dass sie die Beiträge ganz abschaffen, weil sie es sonst politisch nicht durchstünden. Man kann also nur dringend davor warnen.

Der zweite Themenkomplex lautete: Wie sieht es mit anderen Beiträgen aus; soll man andere Beiträge auch abschaffen?

Die Rede war beispielsweise von Kindergartengebühren – in Rheinland-Pfalz sind sie abgeschafft worden. In der Stadt Frankfurt können Jugendliche jetzt umsonst ins Schwimmbad gehen; die Eintrittsgebühren für Jugendliche wurden abgeschafft. Im Grenzgebiet zu Luxemburg wird gesagt, Bus und Bahn könnten kostenlos genutzt werden, weil das sehr förderlich für die Umwelt sei. Man könnte auch sagen: Warum sollten Friedhofsgebühren gezahlt werden? Es muss ja jeder auf den Friedhof kommen; denn man darf ja den Opa nicht im Garten beerdigen.

Das kann man alles machen, es führt aber zu einer gefährlichen Entwicklung. Dr. Gerd Landsberg, Geschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, hat in diesem Zusammenhang vor einer „Vollkaskotalität“ gewarnt, bei der man sagt, der Staat solle alles übernehmen.

Das jetzige System – das System der Vorzugslasten – hat nicht nur einen rechtlichen Hintergrund. Natürlich gibt es im Gesetz den Vorzug der speziellen Entgelte vor den allgemeinen Entgelten bzw. vor Steuern. Grundgedanke dahinter ist, dass derjenige, der einen besonderen Vorteil von einer Einrichtung hat, auch in besonderem Maße zahlen soll. Wenn man sich davon immer weiter verabschiedet, ist das eine gefährliche Entwicklung.

Was wir uns überlegen müssen: Irgendwo muss das Geld ja herkommen. Ich war vor einigen Jahren im saarländischen Landtag, und da sagte man mir: Herr Thielmann, bei uns träumen alle von der Kuh, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken wird. – Von dieser Kuh kann man träumen, aber das Geld muss irgendwo herkommen.

Gerade in der Diskussion um die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ist die Entlastung der Bürger aus meiner Sicht ein Scheinargument. Die Straßen werden weiter ausgebaut werden, und das Gemeinwesen wird weiterhin für die Straßen bezahlen – wenn nicht über Beiträge, dann über Steuern. Und wenn das Land einen Kompensationsausgleich zahlt, führt das zu einer Mehrbelastung des Steuerzahlers. Deshalb irritiert mich auch immer wieder, dass der Bund der Steuerzahler sich so massiv für die Abschaffung der Straßenbeiträge einsetzt. Letztlich fordert der Bund der Steuerzahler damit eine höhere Belastung der Steuerzahler.

Vielleicht noch ein Gedanke zum Vorteil. Es wurde vorhin so dargestellt, Wirtschaft und Anlieger hätten doch gar nichts davon; die Straßen würden von allen genutzt. – Wenn wir im kommunalen Gemeindegebiet die Straßen nicht ausbauen, wird der Durchgangsverkehr einen Umweg fahren. Wer dem Bürgermeister dann die Tür einrennen und auf die Barrikaden gehen wird, sind die Anlieger. Sie werden sagen: „Ich komme nicht mehr zu meinem Grundstück!“, „Die Müllabfuhr kommt nicht mehr zu meinem Grundstück!“, „Das Möbelauto kommt nicht mehr zu meinem Grundstück!“. – Es sind in der Tat die Anlieger, die die Straße am meisten brauchen, die auf die Straße angewiesen sind. Zu sagen, der Anlieger habe mit der Straße gar nichts zu tun, passt also nicht.

Prof. Dr. Gisela Färber (Deutsche Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer): Herr Thielmann, Sie haben im Grunde die Argumente zusammengetragen, die ich allerdings in eine etwas andere Reihenfolge bringen will. Ich stimme zu: Nutzungsentgelte vor Steuern ist ein altes Prinzip, und das sollte man auch beibehalten – soweit man Nutzungsentgelte so erheben kann, dass sie gerecht sind; wo man also eine gleiche Belastung bei Gleichem hinbekommen kann. Dazu habe ich vorhin gesagt, dass ich das bei den Straßenausbaubeiträgen nicht erkennen kann.

Für mich ist das das größte Problem dieser Abgabe: nicht ihr fiskalisches Aufkommen, sondern dass wir sie nicht so hinbekommen, wie sie sein sollte. Sie entspricht dann auch nicht dem in einem sozialen Sinne weiterinterpretierten Leistungsfähigkeitsprinzip.

Sie haben als Landesgesetzgeber bzw. als Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen einen speziellen Fokus: zum einen auf das Land, zum anderen in der Tat auch auf die nordrhein-westfälischen Kommunen. Sie müssen sich natürlich die Frage stellen, ob es noch andere Handlungsbedarfe gibt, zu denen eine Ressourcenkonkurrenz besteht. Das Beispiel mit den Kita-Beiträgen ist deshalb völlig angebracht. Wenn wir ein gebührenfreies Studium haben, dann muss die vorschulische Bildung schon lange gebührenfrei sein, weil hier im Grunde nicht nur bildungs- und sozialpolitisch die Wurzeln für eine bessere Gesellschaft liegen, sondern hier liegt auch die Zukunft der Wirtschaftspolitik im demografischen Wandel. Wir können es uns nicht mehr leisten, irgendwelche Leute wegen Gebührenbelastungen von der vorschulischen Bildung bzw. von der Kita auszuschließen.

Man kommt bei dem Thema noch zu diesen ganz anderen Handlungsbedarfen. Für mich ist das Ergebnis der heutigen Anhörung, dass klar geworden ist, dass der Reformbedarf beim kommunalen Steuersystem bzw. beim kommunalen Finanzsystem viel größer ist, als wir es bislang überhaupt diskutiert haben.

Wenn ich es in den Gesamtkontext stelle – dazu gehört auch die Ressourcenkonkurrenz im bundesdeutschen Steuersystem –, dann habe ich die grobe Hypothese, dass wir in den letzten Jahren mehr und mehr Geld für Transfers, für Umverteilungen oder für Steuerverzichte ausgegeben haben. Ich nenne da mal die letzten 20 Jahre. Sehen Sie sich mal an, welchen Umfang heute der Familienleistungsausgleich hat, also die private Finanzierung der Kosten für Kinder. Man muss diese Kosten natürlich ein Stück

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019

exn

weit mit den Kita-Beiträgen und dem Erlass gegenrechnen, das ist heute bundesrechtlich aber nicht möglich.

Der Erhalt und die Modernisierung von Straßen ist eine Kernaufgabe des Staates. Vieles, was Kommunen heute als Kernaufgaben haben, weil wir im Vollzug alles nach unten machen ... Die gesamte Daseinsvorsorge, die Infrastruktur der Menschen liegt bei den Kommunen und nicht beim Bund oder beim Land. Das sind die wichtigen Sahnehäubchen darüber.

Insofern haben wir eigentlich mit der Politik der letzten 20 Jahre, der Überbetonung von monetärer Umverteilung, die Kernaufgaben nicht nur des Staates, sondern insbesondere auch der Kommunen zusammengedrückt. Hier liegt der Reformbedarf; da muss man ran.

Einige Dinge kann das Land Nordrhein-Westfalen selbst machen, andere müssen in einen überregionalen bzw. nationalen Kontext eingebracht werden. Aber es ist fünf nach zwölf, dass wir es auch tun. Sonst verspielt Deutschland seinen Standort.

Ulrich Francken (Bürgermeister der Gemeinde Weeze): Ich bin auch dafür, dass sowohl die finanzielle Hoheit als auch die Planungshoheit bei den Kommunen bleibt, dass die Kommunen entsprechend finanziell ausgestattet werden und dass alle Aufgaben, die von oben kommen – Stichwort: Asyl; ich bin sehr dafür, die Menschen hier willkommen zu heißen –, und alle Kosten tatsächlich übernommen werden. Dann haben wir mit den anderen Aufgaben, die wir selbst organisieren, gar keine Probleme.

Wir reden jetzt in sehr guten Zeiten über Verteilungsspielräume. Ich habe die Sorge, dass wir zurzeit einen Schnellschuss machen und alles, was gewachsen ist – dazu zähle ich auch das KAG –, einfach über Bord werfen. Vor Jahren – das war nicht zu meiner Zeit – haben wir die Friedhöfe und Sportplätze übernommen. Wir drehen das – zumindest in meiner Kommune – zurzeit alles zurück. Bei den Friedhöfen klappt es nicht; da haben wir das Problem, dass zwar immer noch genauso viele Menschen sterben, aber alle eine andere Bestattungskultur haben. Am Ende bleiben einige wenige auf Kosten sitzen, die die Gemeinde umlegen muss, weil sie dazu verpflichtet ist.

Ich bin für einen gesunden Wettbewerb, aber in einem Rahmen. Ich weiß nicht, wer die Forderung aufgestellt hat, es den Kommunen als eine Option zu übertragen. Ich bin jedenfalls ganz deutlich für eine landeseinheitliche Regelung des Rahmens. Die Kommunen können es dann entsprechend ausformen und umsetzen.

Auf die 60 Kommunen habe ich nur reagiert, weil das eine politische Diskussion ist. Ich selbst bin dazu gar nicht gefragt worden – vermutlich ganz bewusst nicht.

(Rainer Schmeltzer [SPD]: Richtig!)

Zum Bund der Steuerzahler: Klar haben die viele Unterschriften gesammelt. Bei uns hat übrigens auch die FDP gesammelt – damit man das nicht über andere Wege einholen muss.

Unterschreiben zu lassen, halte ich für einen sehr engen Ansatz. Ich kann die Interessen der Menschen, die viel zahlen müssen, sehr gut nachvollziehen, und ich habe

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019

exn

auch überhaupt kein Problem damit, dass sie in dieser Form reagieren. Aber ich glaube nicht, dass jeder so umfassend über die Systematik, die wir hier in einer Expertenrunde besprechen, informiert ist, um ein sachgerechtes Urteil fällen zu können. Sie können auch davon ausgehen, dass Bürgermeister kleiner Kommunen, die ja auch die Liste überprüfen, Namen sehen und durchaus nachvollziehen und nachfragen können, unter welchen Gesichtspunkten Unterschriften gesammelt worden sind.

Von daher: Ich will das nicht abschwächen; das sind sehr viele Menschen. Man muss es ernst nehmen, und damit muss man auch umgehen. Das ist überhaupt keine Frage, und dazu bin ich auch bereit. Aber Fakt ist auch: Diejenigen, die für eine Beibehaltung der Beiträge sind, sind nicht so aktiv wie diejenigen, die sie abschaffen wollen – natürlich aus bestimmten Interessensgesichtspunkten; das will ich gar nicht in Abrede stellen.

Was das Thema der Option angeht: Frau Scharrenbach hat es aufgrund der Diskussionen bei den Konferenzen mit den Bürgermeistern abgefragt. Ich kann für die Bezirksregierung Düsseldorf und die beteiligten Kommunen sagen: Es waren ein oder zwei Kollegen, die sich für Optionen ausgesprochen haben. Die übrigen haben eigentlich unisono gesagt: Wenn etwas geregelt werden soll, dann landeseinheitlich und nicht optierend. Wenn die CDU das je in Erwägung gezogen hat, soll das von dieser Seite ein deutliches Signal sein, dass es von den Kommunen nicht gewünscht wird.

Wir sind jetzt in einer Zeit, in der durchaus Verteilungsmöglichkeiten bestehen. Ich kann zu allen Fragen sagen: Die Politiker sollen nicht nur sagen, dass man da, wo es wichtig ist, Geld einsetzt – ob es nun Kita-Gebühren sind oder die Ausbildung von Altenpflegern betrifft. Man muss es auch konsequent machen. Das wird aber steuerfinanziert sein.

Und zu den Kita-Gebühren muss ich Ihnen sagen: Als kleine, kreisangehörige Kommune haben wir höchstens die Möglichkeit, anzuklopfen, ob wir mitentscheiden dürfen. Das macht bei uns letztendlich der Kreistag oder der Landrat. Ich bin tendenziell natürlich der Auffassung, dass man auch in den Kindergärten etwas machen muss, wenn man vorschulisch oder schulisch etwas macht. Aber das können sich nicht alle Kommunen leisten – auch das muss man deutlich sagen.

Ich bin für einen gesunden Wettbewerb, nicht für einen Steuerwettbewerb. Ich kann Ihnen sagen: Die Gemeinde Weeze ist nach verschiedenen strukturellen Einbrüchen von ganz unten – sowohl die Einwohnerzahl als auch die Steuerkraft, die Kaufkraft und vieles mehr betreffend – wieder in eine ganz gute Situation gekommen. Wir haben 2009 linear alle Einnahmequellen bzw. Steuern erhöht, um uns wieder finanziell zu gesunden. Wir haben Einsparungen beschlossen – zum Teil auch mit erheblichen Einschränkungen für die Bürger. Wir haben Sportstätten in die Eigenbewirtschaftung übertragen.

2014 sind wir in der Lage gewesen, die Steuern wieder zu senken. Der Grundsteuerhebesatz B liegt bei uns nun bei 423 %. Ich habe zufällig kürzlich festgestellt, dass wir in dieser Hinsicht in NRW die Zweitbesten sind – gegen Monheim kommen wir, wie die meisten anderen, nicht an.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
exn

Von daher – an den Vertreter der AfD gerichtet –: Ich bin in der glücklichen Lage, sagen zu können, dass wir zumindest in Weeze keine Landflucht haben. Der Effekt ist eher gegenteilig. Ich weiß nicht, woran das liegt; sicherlich liegt es nicht nur an unserer Arbeit. Ich denke eher, dass Landflucht ein Thema ist, welches gesellschaftlich hin und her pendelt; zeitweise gibt es auch eine Stadflucht. Viele Familien mit Kindern fliehen aufs Land, weil sie dort bessere Bedingungen für ihre Kinder vorfinden. Davon profitieren zum Teil auch wir. Sicherlich ist das nicht abhängig davon, wie die Straßenausbaubeiträge geregelt sind. – Das ist sicherlich ein Teil Ihrer Frage gewesen.

Wenn das im Sinne der Konnexität ist und wenn uns die Kosten erstattet werden – und zwar komplett und nicht so, wie es spekuliert wird –, dann könnte man damit leben. Aber solange es keine Alternative einer anderen Finanzierung gibt, kann ich nur mein Statement bekräftigen, dass wir den § 8 KAG beibehalten und – wie verschiedentlich angesprochen – modifizieren bzw. reformieren sollten.

Lydia Schumacher (Bürgerinitiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein dankel“): Ich möchte zunächst auf die Frage des Abgeordneten Herrn Mostofizadeh eingehen. Sie haben mich nach der Familie mit 35.500 Euro Jahreseinkommen gefragt. Ich bin keine Expertin für Jahreseinkommen, und wir sind auch keine Bürgerinitiative für oder gegen Kitas oder für oder gegen Pflege. Ich habe immer ein Problem damit, wenn alles in Konkurrenz zueinander gesetzt wird. Wir sind heute hier, um auf die Frage zu antworten, ob die Anliegerbeiträge abgeschafft werden sollen. Dazu habe ich eine Position.

Es kann aber sehr wohl sein – und das ist ein noch größeres Problem –, dass alles zusammenkommt, dass es also eine Mehrfachbelastung aus mehreren Faktoren gibt: Die Straße wird gemacht, es gibt Kita-Gebühren und die Oma muss gepflegt werden. In der Eifel gibt es das noch, dass man mit mehreren Generationen gemeinsam wohnt. Dann kommt alles zusammen, und das kann ganz schwierig sein.

Bei uns im Kreis Euskirchen habe ich erfahren, dass der Kreis die Kita-Gebühren erheblich reduziert. Insofern wurden da schon Erleichterungen für junge Eltern geschaffen.

Ich hoffe, das reicht Ihnen als Antwort auf Ihre Frage.

Natürlich haben wir uns alle auch mit dem Antrag von CDU und FDP aus dem vergangenen Jahr beschäftigt. Zunächst zu den Zinsen. Wenn ein – in Anführungszeichen – armer Anlieger heute keinen Kredit mehr erhält, muss er für eine Stundung 6 % Zinsen pro Jahr bezahlen. Wer keine Raten abstottern kann, dem wird die Schuld ins Grundbuch eingetragen. Zins und Zinseszins erhöhen die Schuld dann Jahr für Jahr.

Das ist angesichts der anhaltenden Niedrigzinsphase schon fast unmoralisch teuer. Jetzt ziehen CDU und FDP in Betracht, die Zinsen zu senken. Das ist aber nicht innovativ, sondern längst überfällig. Und es hilft bei der Frage der Anliegerbeiträge auch nicht wirklich weiter.

Jeder Anlieger soll jetzt tatsächlich ein Recht auf Ratenzahlung erhalten. Auch dieser Versuch nimmt keine Rücksicht auf die Menschen. Wo nichts übrig ist, da reicht es

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
exn

auch nicht für Raten – und schon gar nicht für irgendein Prozent zusätzlicher Zinsen. Außerdem werden damit immer noch – wie vorhin schon erwähnt – Menschen zu Bittstellern erklärt.

Am wenigsten punktet aber der Vorschlag, es den Kommunen künftig freizustellen, ob sie Anliegerbeiträge fordern oder darauf verzichten. Das Resultat wäre eine Zweiklassenbeitragsordnung in NRW. Da stellt sich uns die Frage, ob alle Anlieger in NRW dann vor dem Gesetz noch gleich sind – so, wie es sein sollte.

Sie erreichen damit außerdem, dass Menschen ihren Wohnort künftig nach der Straßenausbaubeitragssatzung auswählen – auch wenn Sie den Begriff heute vielleicht noch gar nicht kennen. Ein Konkurrenzkampf zwischen reicheren und ärmeren Kommunen würde entfacht, und unsere Region, die Eifel, hätte garantiert das Problem, dass sie niemals auf die Einnahmen verzichten könnte.

Ganz im Gegenteil: Wir Anlieger könnten Ihnen heute bereits vorrechnen, dass es für uns künftig durch die seit Jahren explodierenden Preise im Tief- und Straßenbau noch deutlich teurer werden wird. Sie führen auch dazu, dass die Kommunen den prozentualen Anteil für uns Bürger noch höher ansetzen werden, damit es für die Kommunen irgendwie finanzierbar bleibt.

Wer kürzlich in Hessen die Ausschusssitzung zur Abschaffung der Anliegerbeiträge verfolgt hat, weiß, dass es schlicht nicht funktioniert. Wie will ein Bürgermeister seinen Leuten verkaufen, dass sie die letzten Cents für die Straßen ausgeben sollen, während in der Nachbarkommune alles umsonst ist?

Die Vorschläge der Koalition halten wir also für Flickschusterei an einem längst überfälligen Gesetz. Kein Arzt würde auf die Idee kommen, einen längst verstorbenen Patienten reanimieren zu wollen – die Damen und Herren in diesem Fall aber wohl schon. Dabei weiß doch mittlerweile jeder, dass Verkehrsminister Wüst als Vorsitzender der Mittelstandsvereinigung auch die Abschaffung der Anliegerbeiträge fordert. Meine Damen und Herren, er hat recht.

Und was die FDP betrifft, möchte ich Ihnen gerne die Worte Ihres Ex-Wirtschaftsministers Rainer Brüderle aus Rheinland-Pfalz ans Herz legen.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Erfolgreicher Mann!)

Er war kürzlich in Neuwied, und ich meine, es war die Rede davon, dass die Anliegerbeiträge, die vereinnahmt werden, nicht ausreichen, um die Kosten der Vereinnahmungen auszugleichen. Eine Lokalzeitung hat ihn dann so zitiert:

„Die Beibehaltung von Straßenausbaubeiträgen ist schlicht nicht mehr vermittelbar. Und wer sich zu fein ist, die Stimmung in der Bevölkerung zu erkennen, der hat seine Aufgabe verfehlt.“

(Beifall von der Zuschauertribüne)

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Gibt es noch weitere Fragen seitens der Fraktionen?

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
exn

Mehrdad Mostofizadeh (GRÜNE): Weil ich eine Frage offensichtlich nicht präzise genug gestellt habe, hätte ich noch Nachfragen.

Frau Schumacher, ich könnte auch noch weitere Beispiele anführen. Zum Beispiel hat der amtierende Verkehrsminister Nordrhein-Westfalens ebenfalls die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge gefordert, ohne ein Ausgleichskonzept auf den Tisch zu legen. Auch die Kollegin Fuchs-Dreisbach von der CDU hat der „Siegener Zeitung“ erklärt, warum sie kommunal für die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ist und hier im Landtag möglicherweise anders abstimmt. Das ist alles in Ordnung.

Ich will auch die Kolleginnen und Kollegen von der SPD, die sich gerade so freuen, darauf hinweisen, dass vielleicht ein Zusammenhang dabei besteht, dass es in Rheinland-Pfalz keine Kita-Beiträge gibt, aber Straßenausbaubeiträge, oder dass es in Mecklenburg-Vorpommern eine Grunderwerbsteuererhöhung gibt, dafür aber keine Straßenausbaubeiträge. Früher war ich auch mit dem Haushalt befasst, und ich habe so einen Verdacht, dass es dabei einen Zusammenhang geben könnte.

Zurück zu meiner Frage. Liebe Kolleginnen und Kollegen von den kommunalen Spitzenverbänden, ich habe nicht nach der Infrastruktur gefragt, sondern nach der Abwägungsentscheidung. Ich weiß nicht genau, ob es stimmt, aber wir nehmen meines Wissens noch etwa eine halbe Milliarde Euro an Kita-Beiträgen ein. Durch das neue Gesetz wird das zumindest vorübergehend sicherlich noch etwas weniger werden. Diesen Betrag könnte man natürlich auch kompensieren.

Die entscheidende Frage ist jetzt natürlich, wie viel wir bei den Straßenausbaubeiträgen kompensieren müssen, wenn zumindest das von Ihnen beschriebene schlechte Niveau der Straßen erhalten werden soll. Wenn man die 500 Millionen Euro, wie Herr Dr. Thielmann nahelegt, da nicht mehr ausgeben könnte, müssten wir uns zumindest entscheiden und es auch inhaltlich begründen.

Eine Prioritätenentscheidung zu treffen – sagen wir mal 500 Millionen Euro; das wäre die Hälfte dessen, was Herr Dr. Thielmann ausgerechnet hat –, entweder für die Kompensation der Kita-Beiträge oder für die Kompensation der Straßenausbaubeiträge auszugeben, wäre eine konkrete Entscheidung, die hier im Landtag getroffen werden müsste. Deswegen wäre meine Frage an die kommunalen Spitzenverbände: Gibt es bei Ihnen überhaupt solche Diskussionen, oder wird es auch bei Ihnen nur sektoral untersucht?

Nun zur zweiten Frage, die ganz entscheidend ist, weil wir über die Größenordnung sprechen müssen. Es gibt die Unterstellung – das ist mehrfach zitiert worden –, dass die Kommunen netto deutlich weniger Erträge aus den Straßenausbaubeiträgen haben, als sie vorgeben. Die Unterstellung lautet, dass in Essen netto zwischen 215.000 und grob gerechnet maximal 1,1 Millionen Euro an Straßenausbaubeiträgen hinzu kommen – die Prozesskosten nicht eingerechnet. Wenn ich das hochrechnen würde, kämen wir für Nordrhein-Westfalen auf eine Gesamtsumme zwischen 20 Millionen und 30 Millionen Euro. Ausgehend von der ganz geringen Summe von 215.000 Euro in Essen wären es noch 6 Millionen Euro. Sie müssen die Zahlen jetzt nicht bewerten,

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
exn

aber werden Sie eine Umfrage machen und dem Landtag vorlegen, die darauf eine auswertungsfähige Antwort gibt?

Die Frage möchte ich gerne auch an die beiden Bürgermeister aus Erndtebrück und Weeze richten; denn wenn das Gesetz so kommt, wie die SPD es vorschlägt, ist es konnexitätsrelevant. Es muss dann ein Konnexitätsausgleichsverfahren stattfinden, und die Abgeordneten des Landtags müssen nach Geschäftsordnung des Landtags vorher wissen, worüber sie entscheiden. Deswegen wäre auch die Frage an die SPD-Fraktion – die können wir heute aber nicht befragen; das müssen wir im Ausschuss machen –, welche Zahlen sie vorlegen würde. Vielleicht mag Herr Dr. Thielmann dazu noch eine Prognose abgeben. Zumindest die kommunalen Spitzenverbände bitte ich darum, diese Frage noch zu beantworten.

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ohne die Fragemöglichkeiten einschränken zu wollen möchte ich darauf hinweisen, dass wir den Sachverständigen signalisiert hatten, dass die Anhörung zwischen 15:30 Uhr und 16:00 Uhr beendet sein würde. Dass das nicht geklappt hat, kann ein Regiefehler meinerseits gewesen sein, und ich möchte auch keine Nachfragemöglichkeit einschränken. Ich möchte einfach nur darauf hinweisen.

Stefan Kämmerling (SPD): Fehler machen wir alle im Leben. Das ist doch normal.

Herr Gronau und Frau Schumacher, nun herrscht hier im Hause eine Grundstimmung, die mich im Moment daran zweifeln lässt, dass man unserem Vorschlag auf Abschaffung der Straßenausbaubeiträge seitens CDU und FDP zu 100 % folgen wird. So will ich es mal zusammenfassen.

Herr Gronau, Sie sind in Ihrer Region mit besonders vielen Bürgerinitiativen und mit anderen Menschen in Kontakt, die sich für das Thema einsetzen. Frau Schumacher, Sie leiten selbst eine Bürgerinitiative und sind ebenfalls vernetzt. Was machen Sie, wenn nach dieser Anhörung dieser Gesetzentwurf irgendwann abgestimmt wird? Was tun Sie wenn der Gesetzentwurf keinen Erfolg haben sollte? Welche Auswirkungen hat das auf die Arbeit der Menschen, mit denen Sie vernetzt sind?

Mein Kollege Mehrdad Mostofizadeh hat nun schon mehrfach auf die Behauptung zu den Zahlen in Essen abgestellt. An seine an die kommunalen Spitzenverbände gerichtete Frage möchte ich mich anschließen und fragen, ob die kommunalen Spitzenverbände Erkenntnisse darüber haben, dass es sich bei dieser Presseberichterstattung – die Zahlen haben ja nicht wir genannt – um eine Falschmeldung handelt. Können Sie einschätzen, ob es sich um eine Falschmeldung handelt oder nicht?

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Für diese Runde gibt es keine weiteren Fragen. Ich bitte die kommunalen Spitzenverbände, die an Sie gerichteten Fragen zu beantworten – soweit Sie sich dazu in der Lage sehen; es sind auch einige einschätzende Fragen gestellt worden.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
exn

Eva Maria Niemeyer (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Ich beginne mit der Frage nach den Zahlen zur Stadt Essen. Uns ist dazu aus Essen nichts berichtet worden. Wir können auch nicht bewerten, ob der in der Presse geschilderte Fall authentisch ist.

(Stefan Kämmerling [SPD]: Okay, danke schön!)

Was ich sagen kann: Wir haben natürlich bei unseren Mitgliedsstädten – das sind etwa 40 – Fragen nach dem Verhältnis von Verwaltungsaufwand und Beitragshöhe gestellt. Wir haben darauf Antworten erhalten, die eine Bandbreite von 16 % bis 60 % abdecken. Man muss nur bedenken: In der Kürze der Zeit kann man nicht sicherstellen, nach welchen Kriterien das bemessen wird. Das kann man bei einer solchen einfachen Anfrage natürlich nicht allgemeinverbindlich beantworten.

Herr Mostofizadeh, genau diese Einschätzung ist ein Punkt, der im Zuge einer Kostenermittlung und hinsichtlich der Konnexitätsfrage zu klären wäre. Es ist meines Erachtens nicht Aufgabe der kommunalen Spitzenverbände, einen genauen Nachweis zu führen, was uns durch Einnahmeausfälle entgeht und was an Konnexitätsleistungen durch das Land erfolgen muss. In diesem Zusammenhang ist dann natürlich auch zu bewerten, wie hoch das Beitragsaufkommen in Relation zu den Verwaltungsaufwendungen tatsächlich ausfällt.

Wir sind folgender Auffassung: Wer ein System abschaffen möchte und den § 8 KAG in einem Gesetzentwurf schon so formuliert, der muss im Zuge dessen auch ein mindestens genauso konkretes Gesetz vorlegen, aus welchem man ablesen kann, wie der Ausgleich funktionieren kann und was wir bekommen.

(Christian Dahm [SPD]: Nein, auf keinen Fall! – Stefan Kämmerling [SPD]: Das steht im Haushaltsgesetz!)

Wenn noch nicht klar ist, von welchen Kosten wir hier überhaupt sprechen – und diese Anhörung zeigt sicherlich, dass das heute niemand sicher sagen kann; da müsste man in die Zukunft schauen, was auf uns zukommt –, dann erfordert das eine gründliche Vorbereitung und eine Untersuchung.

Man kann eine solche Untersuchung machen. Herr von Lojewski hat vorhin schon auf die Studie für das Land Brandenburg verwiesen. Es ist also durchaus möglich, mit wissenschaftlichen Methoden zumindest einen etwas konkreteren Ansatz zu erhalten. Das muss meines Erachtens mindestens parallel zu dem Antrag, ein bestehendes System abzuschaffen, geschehen, damit man eine Entscheidungsgrundlage dazu hat, auf was man sich einlässt und wie die Kompensation zustande kommt.

Henning Gronau (Bürgermeister der Gemeinde Erndtebrück): Die erste Frage lautete – etwas salopp heruntergebrochen –: „Kitas oder Straßen?“. – Dazu habe ich vorhin zu einem gewissen Grade schon eine Aussage getroffen. Zusätzlich kann ich noch sagen: Manchmal ist auch beides richtig.

Die andere an mich gerichtete Frage bezog sich auf die Bürgerinitiativen und die vielen Gespräche sowie darauf, wie man damit umgehen würde, wenn das Ganze nicht zustande kommt. Zunächst möchte ich sagen: Wir haben tatsächlich viele Gespräche

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
exn

geführt. In Erndtebrück ist ein Schulterschluss zwischen den Bürgerinnen und Bürgern, der Ratspolitik und auch mir als Bürgermeister erfolgt. Ich gehe davon aus, dass alle daran interessiert sind, einen Ausweg für die Menschen und für deren Situation zu finden. Sollte das tatsächlich nicht gelingen, werden wir uns natürlich weiter für die Abschaffung engagieren – und das aus einem ganz einfachen Grund: weil wir es für richtig halten.

(Beifall von der Zuschauertribüne)

Dr. Gerd Thielmann (Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz e. V.): Zunächst zur Frage der Prognose, wie es mit der Kompensation weitergeht: Die Zeit wird es gegebenenfalls zeigen.

In Bayern gibt es erste Stimmen, die sagen, man werde mit der gezahlten Kompensation – „Kompensation“ in Anführungszeichen – nicht auskommen; es werde weiterhin zu roten Zahlen führen. Wenn eine Kommune sagt, sie benötigt 1 Million Euro, sie aber nur 500.000 Euro erhält, wird sie das langfristig nach unten ziehen. Aber wie es sich im Einzelnen entwickeln wird, wird ganz unterschiedlich sein – je nachdem, in welchem Zustand sich die Straßen befinden, was ausgebaut wird, wie die Kompensation ausfällt und nach welchem Maßstab die Kompensation gewährt wird. Wir haben über Einwohnerzahlen gesprochen, über Siedlungsfläche, über Straßenlängen, über maßnahmenbezogene Kompensationen, also über ganz unterschiedliche Kompensationsmöglichkeiten. Da muss man abwarten; es vorherzusagen, ist kaum möglich.

Noch ein Wort zu der für Essen geschilderten Situation bzw. dazu, ob man sich eine solche Situation vorstellen kann. Ich selbst arbeite beim Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz und habe dort sehr viel mit Kommunen zu tun. Wenn eine Gemeinde, um 1 Million oder 1,1 Millionen Euro an Beiträgen zu ergattern, einen Verwaltungsaufwand von 800.000 oder 900.000 Euro hat, dann hat sie entweder falsch gezahlt oder es ist eine Chaosverwaltung – oder es sind Faulenzer. Eine vernünftig arbeitende Verwaltung braucht nicht einen Verwaltungsaufwand in dieser Größenordnung, um 1 Million oder 1,1 Million Euro einzunehmen. Da läuft irgendetwas schief. Das wäre meine Einschätzung.

Ulrich Francken (Bürgermeister der Gemeinde Weeze): Eine klare Antwort auf die Frage von Ihnen, Herr Mostofizadeh: Ich würde eher die Kita-Gebühren reduzieren. Ansonsten würde die Argumentation, die ich zuvor vorgetragen habe, konterkariert.

(Zuruf von der SPD: Das stimmt!)

Lydia Schumacher (Bürgerinitiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“): Ich bin noch einmal von Herrn Mostofizadeh angesprochen worden. Sie haben erwähnt, dass es in Rheinland-Pfalz beides gibt, nämlich die Abschaffung der Kita-Gebühr und weiterhin bestehende Straßenausbaubeiträge. Ich darf Sie daran erinnern, dass die CDU und die FDP in Rheinland-Pfalz daran interessiert sind, diese Anliegerbeiträge abzuschaffen.

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
exn

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Die FDP nicht!)

Ich fände es hervorragend, wenn man bei uns auch diesen Weg gehen und beides tun würde – nicht nur Ja zu dem einen und Nein zu dem anderen. – Aber ich bin keine Volksvertreterin. Ich vertrete nur eine Bürgerinitiative.

Ich wurde außerdem gefragt, ob wir eventuell aufgeben würden, wenn es nun so kommen sollte, dass die Beiträge nicht abgeschafft werden. Sehen wir den Fakten ins Gesicht: Leider Gottes wird es wohl so kommen, aufzugeben kommt für uns aber nicht infrage. Wir werden weiterhin Druck aufbauen.

Wie stark der Widerstand gegen den Unfair-Paragrafen ist, zeigt die Volksinitiative des Bundes der Steuerzahler, der heute eigentlich auch hätte eingeladen werden sollen. Fast 500.000 Menschen haben gegen Anliegerbeiträge unterschrieben. Der Sozialverband VdK in NRW hat jüngst die Abschaffung von Anliegerbeiträgen in seine sozialpolitischen Forderungen aufgenommen, und von seinen mehr als 330.000 Mitgliedern werden sich viele zu den Unterschriften beim Bund der Steuerzahler hinzugesellen. Und vielleicht wird ja aus dieser starken Volksinitiative sogar ein starkes Volksbegehren.

Abzuwarten bleibt überdies, wie sich die Verfassungsrichter in Karlsruhe zur Frage des nie nachgewiesenen wirtschaftlichen Vorteils positionieren. Das könnte eine hübsche Überraschung für die Länder werden, die sich immer noch weigern, ihre Anlieger fair zu behandeln.

Und es gäbe noch eine spannende Frage für die Verfassungsrichter: Demnächst werden mindestens sieben Bundesländer keine Anliegerbeiträge mehr fordern – sind wir Anlieger in NRW dann tatsächlich alle noch gleich vor dem Gesetz im Vergleich zu denjenigen, die keine Anliegerbeiträge mehr zahlen?

Als Bürgerinitiative wünschen wir uns den Zusammenschluss aller Bürgerinitiativen in NRW, die eine Abschaffung der Anliegerbeiträge fordern. Wer auch dieser Meinung ist, der möge sich gerne melden.

Aber noch einmal grundsätzlich: Wir fordern die Abschaffung der Anliegerbeiträge in NRW und eine auskömmliche finanzielle Ausstattung der Kommunen, sodass auch bei uns und in anderen ländlichen Räumen in Zukunft Straßen saniert werden können. Und wir wollen eine Lösung nach dem Vorbild Bayerns, wo die Opfer von Anliegerbeiträgen rückwirkend für bis zu vier Jahre entschädigt werden sollen.

Die Straßen sind Allgemeingut. Sie zu pflegen und in Schuss zu halten, ist bei den Anliegerstraßen ebenso wie bei den Bundes- und Landesstraßen Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Anlieger zahlen schließlich auch für alle anderen Straßen mit. Und weil endlich das Verursacherprinzip gelten sollte, sind sie nach unserem Dafürhalten aus dem Bereich „Verkehr“ zu finanzieren.

(Beifall von der Zuschauertribüne)

Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (60.)
Verkehrsausschuss (28.)
Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

07.06.2019
exn

Vorsitzender Hans-Willi Körfges: Ich gehe davon aus – auch zugunsten der Sachverständigen, die wir heute sehr strapaziert haben –, dass sich keine weiteren Fragen ergeben.

Ich danke allen Sachverständigen herzlich für Ihre Teilnahme und für Ihre engagierten Statements.

Ich will darüber hinaus den Kolleginnen und Kollegen aus dem Landtag für Ihr Mitwirken an der Anhörung danken. Das Interesse am Thema spiegelt sich in der großen Anzahl der teilnehmenden Kolleginnen und Kollegen wider.

Zuletzt möchte ich noch den Hinweis loswerden, dass ich mir gewünscht hätte, weniger Zustimmung oder Ablehnung aus den Zuschauerrängen zu hören. Nichtsdestotrotz ist es für das Parlament eine gute Sache, wenn unsere Arbeit von vielen Bürgerinnen und Bürgern begleitet wird.

(Beifall von der Zuschauertribüne)

Ich bedanke mich ausdrücklich bei den Mitarbeitern des Sitzungsdokumentarischen Dienstes, der uns zugesagt hat, das Protokoll dieser Anhörung zu Beginn der 26. Kalenderwoche – das ist die letzte Juniwoche – zur Verfügung zu stellen.

Zum weiteren Beratungsverfahren darf ich mitteilen, dass das Votum des mitberatenden Verkehrsausschusses in dessen Sitzung am 3. Juli 2019 theoretisch möglich wäre. Die Auswertung der Anhörung und die Beschlussfassung könnten daraufhin im federführenden Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen am 5. Juli erfolgen – immer vorausgesetzt, dass die Fraktionen dies so mittragen. Daran schließt sich die zweite Lesung des Gesetzentwurfs im Plenum an.

Ich bedanke mich noch einmal bei den Expertinnen und Experten, den Kolleginnen und Kollegen sowie bei den Besucherinnen und Besuchern. Ich wünsche Ihnen ein angenehmes Pfingstwochenende und einen guten Heimweg.

gez. Hans-Willi Körfges
Vorsitzender

Anlage

24.06.2019/26.06.2019

75

Stand: 12.06.2019

Anhörung von Sachverständigen
Sitzung des Ausschusses für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen
und des Verkehrsausschusses

"Gesetz zur Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen"
Gesetzentwurf der Fraktion der SPD, Drucksache 17/4115

am Freitag, dem 7. Juni 2019
13.30 Uhr, Plenarsaal

Tableau

eingeladen	Teilnehmer/-innen	Stellungnahme
Helmut Dedy Städtetag Nordrhein-Westfalen Köln	Hilmar von Lojewski Eva Maria Niemeyer	
Dr. Bernd Jürgen Schneider Städte- und Gemeindebund Nordrhein- Westfalen Düsseldorf	Cora Ehlert	
Dr. Martin Klein Landkreistag Nordrhein-Westfalen Düsseldorf	nein	
Henning Gronau Gemeinde Erndtebrück Erndtebrück	Henning Gronau Kevin Asbeck Anne Torno	17/1576
Dr. Gerd Thielmann Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz e.V. Mainz	Dr. Gerd Thielmann	17/1562

eingeladen	Teilnehmer/-innen	Stellungnahme
Professor Dr. Gisela Färber Lehrstuhl für Wirtschaftliche Staatswissenschaften, insbesondere Allgemeine Volkswirtschaftslehre und Finanzwissenschaft Deutsche Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer Speyer	Prof. Dr. Gisela Färber	17/1578
Bernd Essler Verein für Kommunalpolitik NRW e.V. Bonn	Bernd Essler	17/1509
Ulrich Francken Stadt Weeze Weeze	Ulrich Francken	17/1577
Lydia Schumacher Bürger-Initiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“ Schleiden-Gemünd	Lydia Schumacher Wolfgang Heller Simon Schumacher Volker Tenner	17/1558

WEITERE STELLUNGNAHME	
Irmgard M. Alteköster für „KAG-Initiative Sundern“, Sundern	17/1501 17/1584
Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen e.V., Düsseldorf	17/1546

ABSAGEN VON EINGELADENEN EXPERTENAndreas Gareißer
Kempfen**nein**