

– Ausschussvorlage INA 20/58 –
– öffentlich –

**Stellungnahmen der Anzuhörenden zur schriftlichen Anhörung
des Innenausschusses**

**Gesetzentwurf
Fraktion DIE LINKE
Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessi-
schen Kommunen
– Drucks. [20/8771](#) –**

9.	Hessischer Landkreistag	S. 58
10.	Verband Wohneigentum Hessen e. V.	S. 63
11.	Allgemeiner Verein für gerechte Kommunalabgaben in Deutschland e. V.	S. 65
12.	AG "Straßenbeitragsfreies Hessen"	S. 70
13.	Verband Deutscher Grundstücksnutzer e. V.	S. 78
14.	Matthias Rahmann, ehemaliger Ortsvorsteher Feldatal-Köddingen	S. 82
15.	IG Straßenbaubeiträge HELI	S. 84
16.	Gemeinde Niederzeuzheim	S. 87
17.	Bund der Steuerzahler Hessen e. V.	S. 90
18.	Stadtverordneter Pohlheim, Peter Alexander	S. 92
19.	Hessischer Städtetag	S. 95



Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Innenausschuss
Frau Ausschussgeschäftsführerin
Claudia Lingelbach
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden
Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 37
Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27
PC-Fax-Zentrale (0611) 900 297-70
PC-Fax-direkt (0611) 900 297-

e-mail-Zentrale: info@hlt.de
e-mail-direkt: theis@hlt.de
www.HLT.de

Datum: 21.11.2022
Az. : Wo/656.3; 969.64

Gesetzentwurf der Fraktion „DIE LINKE“ im Hessischen Landtag zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen – LT-Drs. 20/8771

Ihr Schreiben vom 20.09.2022, AZ I 2.2

Stellungnahme des Hessischen Landkreistags

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Frau Lingelbach,

wir bedanken uns für ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Gesetzentwurf der Fraktion „DIE LINKE“ zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen, Landtagsdrucksache 20/8771, zur Stellungnahme zugeleitet haben.

Zu diesem Gesetzentwurf erklärt sich der Hessische Landkreistag wie folgt:

Der Verband hatte bereits im Jahr 2018 u.a. zu einem entsprechenden Gesetzentwurf der Fraktion „DIE LINKE“, LT-Drs. 19/5961, vom 23.01.2018 Stellung genommen.

Grundsätzlich wurde in diesem Zusammenhang festgestellt, dass die Hessischen Landkreise durch einen landesweiten Verzicht auf die Erhebung von Straßenbeiträgen zumindest dann mittelbar betroffen wären, wenn das Land den Kommunen keinen monetären Ausgleich in identischer Höhe leisten würde. In diesem Fall würden sich nämlich in der Bedarfsbemessung des Kommunalen Finanzausgleichs die verfügbaren Deckungsmittel der betroffenen Städte und Gemeinden reduzieren und mithin ihr Finanzbedarf zu Lasten der auf die Mitgliedskreise entfallenden KFA-Mittel erhöhen.

Vor diesem Hintergrund hatten sich die Gremien des Hessischen Landkreistages bereits im Jahr 2018 wie folgt positioniert:

1. Der Hessische Landkreistag lehnt den Wegfall der Möglichkeit zur Erhebung von Straßenbeiträgen ab.
2. Der Hessische Landkreistag hat die Erwartung, dass für den Fall des Verbots bzw. des Wegfalls der Möglichkeit zur Erhebung von Straßenbeiträgen nach den §§ 11 und 11a KAG, das Land den betroffenen Kommunen einen vollständigen finanziellen Ausgleich außerhalb des KFA leistet.

Die damalige Stellungnahme ist nochmals zur Information als **Anlage** beigelegt.

Die Haltung des Verbandes hat sich zwischenzeitlich nicht geändert.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Lorenz Wobbe
Referatsleiter



Hessischer
Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Herrn Horst Klee
Vorsitzender des Innenausschusses
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden

Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 14

Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27
PC-Fax-Zentrale (0611) 900 297-70
PC-Fax-direkt (0611) 900 297-80

e-mail-Zentrale: info@hlt.de
e-mail-direkt: ruehl@hlt.de

www.HLT.de

Datum: 27.03.2018
Az. : Rü/Ke/969.64

**Mündliche Anhörung im Innenausschuss zu den Gesetzentwürfen der Fraktionen
der FDP und DIE LINKE betreffend „Straßenbeiträge“
Stellungnahme des Hessischen Landkreistages
Ihr Schreiben vom 21. Februar 2018**

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,

mit Schreiben vom 21. Februar d.J. haben Sie den Hessischen Landkreistag als Anzu-
hörenden für die Sitzung des Innenausschusses am Donnerstag, den 12. April d.J. zu dem

Gesetzentwurf
der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs
von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung
- Drucks. 19/5839 -

und zu dem

Gesetzentwurf
der Fraktion der DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträ-
gen in den hessischen Kommunen
- Drucks. 19/5961 -

eingeladen und gleichzeitig um eine entsprechende schriftliche Stellungnahme bis zum
29. März d.J. gebeten.

In diesem Zusammenhang teilen wir Ihnen mit, dass unser Verband zu der vorgenann-
ten Anhörung im Innenausschuss durch den Geschäftsführenden Direktor, Herrn
Matthias Drexelius, und Herrn Referatsleiter Daniel Rühl vertreten wird.

Zu den beiden vorgenannten Gesetzentwürfen möchten wir für den Hessischen Landkreistag wie folgt Stellung beziehen:

Im Hessischen Gesetz über kommunale Abgaben (KAG) ist derzeit in § 11 Abs. 1 Satz 2 vorgesehen, dass die Gemeinden für den Umbau und Ausbau der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen), der über die laufende Unterhaltung und Instandsetzung hinausgeht, Beiträge erheben **sollen**.

Im Jahr 2013 wurde durch die Einführung des § 11a in das KAG unter bestimmten Voraussetzungen die Erhebung sogenannter „wiederkehrender Straßenbeiträge“ ermöglicht. Hiernach können Gemeinden durch Satzung bestimmen, dass anstelle der vorgenannten einmaligen Beiträge die jährlichen Investitionsaufwendungen für den Umbau und Ausbau ihrer öffentlichen Verkehrsanlagen als wiederkehrende Beiträge auf die in bestimmten Abrechnungsgebieten gelegenen Grundstücke verteilt werden. Die Bildung eines solchen Abrechnungsgebietes, in welchem die Verkehrsanlagen in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen müssen, kann insbesondere deshalb gegeben sein, weil die Verkehrsanlagen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Gemeinden, innerhalb selbständiger städtebaulicher Einheiten oder innerhalb einzelner Baugebiete liegen (§ 11 a Abs. 2 KAG). Alternativ können auch sämtliche Verkehrsanlagen eines Ortsteils oder eines Ortsbezirks als Abrechnungsgebiet im Sinne einer einheitlichen kommunalen Einrichtung bestimmt werden (§ 11a Abs. 2b KAG).

Im Wege des so genannten „Herbsterlasses“ vom 3. März 2014 wurde seither die Soll-Vorschrift des § 11 Abs. 1 KAG dahingehend ausgelegt, dass die Haushalte defizitärer Städte und Gemeinden, welche keine Straßenbeiträge erheben, grundsätzlich nicht genehmigungsfähig waren bzw. sind. Von der Durchsetzung dieser Pflicht zur Erhebung von Straßenbeiträgen kann jedoch dann abgesehen werden, wenn die betroffenen Kommunen den Haushaltsausgleich nur kurzfristig oder geringfügig nicht erreichen. Hierdurch kommt es im Ergebnis nach Kenntnisstand der Geschäftsstelle zwar nicht regelmäßig, jedoch in Einzelfällen zur aufsichtlichen Durchsetzung der Erhebung von Straßenbeiträgen im Falle nicht ausgeglichener Haushalte.

Mit dem Gesetzentwurf der FDP vom 16.1.2018 für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung (Landtags-Dr. 19/5839) soll die bisherige Soll-Regelung in § 11 KAG durch eine Kann-Regelung ersetzt werden und damit die Möglichkeit geschaffen werden, „von den starren Vorgaben des Beteiligungsanteils abzuweichen“.

Mit dem weitergehenden Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen (Landtags-Drs. 19/5961 vom 23.1.2018) soll die vorgenannte Soll-Vorschriften der §§ 11 und 11a KAG hingegen ersatzlos gestrichen werden.

Unsere Mitgliedskreise dürften durch einen landesweiten Verzicht auf die Erhebung von Straßenbeiträgen, so wie beispielsweise in Bayern derzeit ernsthaft diskutiert, zumindest dann mittelbar betroffen sein, wenn das Land den Kommunen keine monetären Ausgleich in identischer Höhe leisten würde. In diesem Fall würde sich der Finanzbedarf der betroffenen Städte und Gemeinden im Kommunalen Finanzausgleich (KFA) zu Lasten der auf die Mitgliedskreise entfallenden Mittel erhöhen.

Im neuen, bedarfsorientierten System des Kommunalen Finanzausgleichs (KFA) wird zwischen unmittelbar zurechenbaren Einnahmen und so genannten allgemeinen Deckungsmitteln unterschieden. Unmittelbare zurechenbare Einnahmen sind insbesondere Gebühren und Beiträge, darunter auch die hier in Rede stehenden Straßenbeiträge, welche unmittelbar bei den entsprechenden Ausgaben im Rahmen der Bedarfsermittlung im KFA direkt in Abzug gebracht werden und den Finanzbedarf der jeweiligen kommunalen Gruppe unmittelbar mindern.¹

Insofern würden geringere Einzahlungen bzw. Erträge aus der Erhebung von Straßenbeiträgen bzw. ein vollständiger Verzicht hierauf für die kommunalen Gruppen der Städte und kreisangehörigen Gemeinden zu höheren Defiziten aus Pflichtaufgaben im Produktbereich 12 (Verkehrsflächen, Anlagen, ÖPNV) und mithin zu einem höheren Finanzbedarf führen. Dieser höhere Finanzbedarf der beiden vorgenannten Gruppen ginge mutmaßlich zu Lasten der durch die aktuell diskutierten Änderungen im KAG nicht unmittelbar betroffenen Landkreise, deren Teilschlüsselmasse sich durch diesen Effekt reduzieren würde.

Bei einem vollständigen oder teilweisen Wegfall der Erhebung von Straßenbeiträgen, wie durch die hier in Rede stehenden Gesetzentwürfe beabsichtigt, wird überdies der Nachteil gesehen, dass ein für die Erhaltung der kommunalen Infrastruktur bislang verlässlich genutzter Finanzierungsbaustein ohne adäquate Kompensation dauerhaft verloren ginge. Dies wiederum dürfte nicht ohne Folgen für den Zustand der kommunalen Infrastruktur bleiben. Auch das vielfach geäußerte „soziale Argument“ kann unsererseits nicht geteilt werden, da nach hiesiger Einschätzung ein hinreichendes Instrumentarium im Hessischen Gesetz über kommunale Abgaben (KAG), namentlich wiederkehrende Straßenbeiträge oder die Möglichkeit von Ratenzahlungen, und in der Abgabenordnung (AO), namentlich die Möglichkeit zu Stundung, Niederschlagung und Erlass, zur Verfügung steht, um soziale Härten abzumildern. Darüber hinaus würde durch einen vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Beitragserhebung ein neues „Gerechtigkeits-thema“ dergestalt statuiert, wie mit „Rückforderungsansprüchen“ hinsichtlich unmittelbar vor Geltung der dann neuen Rechtslage gezahlten Beiträgen umgegangen werden soll.

Vor dem Hintergrund der vorgenannten Überlegungen lehnt der Hessische Landkreistag den Wegfall der Möglichkeit zur Erhebung von Straßenbeiträgen ab.

Für den Fall, dass die Möglichkeit zur Erhebung von Straßenbeiträgen nach den §§ 11 und 11a KAG verboten werden bzw. wegfallen würde, hat das Land den betroffenen Kommunen einen vollständigen finanziellen Ausgleich außerhalb des KFA zu leisten.

Mit freundlichen Grüßen



Daniel Rühl
Referatsleiter

¹ Vergl. Landtags-Drucks. 19/1853, Seite 61

HESSEN



Verband Wohneigentum Hessen e.V. · Neuhausstraße 22 · 61440 Oberursel

Hessischer Landtag
 Innenausschuss
 Postfach 3240
 65022 Wiesbaden

22.11.2022

Schriftliche Anhörung zu

Gesetzentwurf
Fraktion DIE LINKE
Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen
Drucks. 20/8771

Sehr geehrte Damen und Herren

vielen Dank, dass wir in den Kreis der Anzuhörenden aufgenommen wurden.

Der eingebrachte Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE findet unsere uneingeschränkte Zustimmung.

Als Verbraucherschutzverband für Wohneigentümer plädieren wir für komplette Abschaffung der Straßenausbeiträge.

Die in 2018 erfolgte Anpassung im KAG – Kommunen können selbst entscheiden, ob sie Beiträge von den Anliegern erheben - haben keinesfalls zur Befriedung der Situation beigetragen.

Das Gegenteil ist eingetreten. Ein weiterer Flickenteppich ist hessenweit entstanden. Einige Kommunen haben aufgrund Ihrer positiven finanziellen Situation die Beiträge abgeschafft, sofern die Verantwortlichen die Ungerechtigkeit gegenüber den Anliegern eingesehen haben.

Finanzschwache Kommunen sind jedoch trotz angeblich ausreichender finanzieller Unterstützung durch Landesmittel nicht in der Lage auf die Beiträge zu verzichten.

Gleichwertige Lebensverhältnisse sind nicht gegeben. Erst 2018 wurde Artikel 26 d in die Hessische Landesverfassung aufgenommen, mit dem Staatsziel, gleichwertige

Verband Wohneigentum Hessen e.V.

Vereinsregister-Nr. 527 · Neuhausstraße 22 · 61440 Oberursel

Telefon: 06171-21811 · Fax: 06171-25737 · hessen@verband-wohneigentum.de · www.verband-wohneigentum.de/hessen

Tanus-Sparkasse Oberursel · IBAN DE95 5125 0000 0068 0000 84, Postbank Frankfurt IBAN DE65 5001 0060 0022 2606 08

Lebensverhältnisse in Stadt und Land zu schaffen. Dieses ist bei den Straßenausbaubeiträgen noch nicht erfolgt.

Die Straßen – egal welcher Kategorie – werden von allen Verkehrsteilnehmern genutzt, so auch von Mieterinnen und Mieter. Ein Vorteil für die Grundstückseigentümer gegenüber Mieterinnen und Mieter, wie es in § 11 KAG Hessen beschrieben wird, ist nicht vorhanden.

Grundhafte Sanierungen der Straßen sind deshalb durch Steuermittel zu finanzieren. Es kann nicht sein, dass die Grundstückseigentümer/innen als Anlieger einer Straße zu Straßenausbaubeiträgen herangezogen werden – egal, ob durch Einmal- oder wiederkehrende Beiträge.

Im Rahmen der Debatten wird stets das Argument Eigentum verpflichtet angeführt – ja, Eigentum verpflichtet, aber Eigentümer der Straße ist die Kommune. Der Grundstückseigentümer bzw. die Grundstückseigentümerin hat die Herstellung der Straße bereits durch Erschließungsbeiträge finanziert – die Straße aber bleibt im Eigentum der Kommune. Der Grundstückseigentümer bzw. die Grundstückseigentümerin hat keine Entscheidungskompetenz bei der Sanierung einer Straße.

Weiterhin wird oft argumentiert, dass die Kommunale Selbstverwaltung durch die Möglichkeit nach dem KAG Straßenbeiträge zu erheben gestärkt wird.

Dies erschließt sich nicht.

Auch bei Wegfall der Straßenausbaubeiträge nach § 11 und 11a des KAG ermittelt die Kommune und legt fest, welche Straße wann und wie ausgebaut wird. Wenn das Land in Folge den Kommunen als Ausgleich für den Wegfall der Anliegerbeiträge Finanzmittel (hier 70 Mio. €) zur Verfügung stellt, ist die Kommunale Selbstverwaltung in keiner Weise tangiert (s. Bundesländer ohne Straßenbeiträge).

Fazit:

Die Abschaffung der ungerechten Straßenausbaubeiträge durch die ersatzlose Streichung der §§11 und 11a des KAG trägt erheblich zur Befriedung im Land bei.

Die wegfallenden Anliegerbeiträge sollen durch Landesmittel ausgeglichen werden.

Die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse sind in Folge ein Stück weit gegeben.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Schreiber
Vorsitzender



Heinz-Jürgen Quooß
Geschäftsführer



AVgKD - Prof. Dr. Rainer Kalwait Breiter Rain 15 96479 Weitramsdorf

Hessischer Landtag
An den Vorsitzenden des Innenausschusses
Herrn MdL Christian Heinz
Hessischer Landtag
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

per Emailadresse: c.lingelbach@ltg.hessen.de; m.mueller@ltg.hessen.de

Berlin-Coburg, 23. Nov. 2022

Betrifft: Schriftliche Stellungnahme zum Gesetzentwurf Fraktion DIE LINKE
- Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen
- Drucks. 20/8771

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete und Mitglieder des Ausschusses,

in der Anlage übersenden wir Ihnen unsere schriftliche Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Rainer Kalwait



Schriftliche Stellungnahme zum Gesetzentwurf Fraktion DIE LINKE

- **Gesetzentwurf zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen**
- **Drucks. 20/8771**

Ungerechtigkeit und Willkür durch kommunale Straßenausbausetzungen

Der Hessische Landtag ermächtigt seine Kommunen mit dem Kommunalabgabengesetz (§11 KAG-Hessen) zur Erhebung von Beiträgen für den kommunalen Straßenbau. Der den Kommunen durch das KAG eingeräumte umfangreiche Ermessensspielraum wird von den Kommunen landesweit häufig willkürlich und in unzumutbar rücksichtsloser Weise zu Lasten der Straßenanlieger ausgenutzt. Tatsächlich zahlen die Anlieger eines Grundstücks die Kosten für die Straße, die die öffentlichen Benutzer (Allgemeinheit) verursacht haben.

Ungerechtigkeit und Willkür als Folge des verfehlten bisherigen Hessischen Kommunalabgabengesetzes

A. Ungerechtigkeit

1. Ungerechtigkeit innerhalb einer Kommune

a. Ungerechtigkeit und Willkür bei der Straßenauswahl

Straßenausbau nach KAG und Straßenreparatur bzw. –Unterhaltung sind inhaltlich nur schwer voneinander zu trennen. Das zeigen schon die zahlreichen technischen Definitionsversuche. Der gravierendste Unterschied besteht gemäß KAG darin, dass im ersten Fall die Anlieger mit einem überwiegenden Anteil zur Kasse gebeten werden, im zweiten Falle die Kommune die Kosten aus Haushaltsmitteln in vollem Umfang zu tragen hat.

Mit dem § 11 KAG wird die Kommune ermächtigt, freihändig zu entscheiden, welche Straße nach KAG „ausgebaut“ und welche repariert werden. Es ermöglicht den Kommunen, Anlieger in technisch vergleichbaren Straßen unterschiedlich zu behandeln. Unter sonst gleichen Voraussetzungen können die einen Anlieger zur Zahlung von Beiträgen verpflichtet werden, die in einer anderen Straße können verschont werden. Dieses Verfahren führt in der Praxis zu Ungerechtigkeiten und Willkür bei der Auswahl der Straßen und bei der Auswahl von Zahlungspflichtigen mit z.T. erheblichen Summen. Wir haben zahlreiche Beispiele aus dem gesamten Bundesgebiet, dass sogar Kommunen selbst diese Wahlmöglichkeit zu ihrem eigenen Vorteil nutzen (z.B. wenn sie selbst oder einer ihrer Bediensteten Grundeigentümer sind). Wir sehen darin und in der derzeitigen Praxis der Beitragserhebungen für Erneuerung und Verbesserung von Straßen u.a. auch einen Verstoß u.a. gegen Artikel 3 und 14 des Grundgesetzes. Unabhängig davon führt die Regelung im Ergebnis zu untragbaren Ungerechtigkeiten in ein und derselben Kommune. Eine juristische Anfechtung ist unverhältnismäßig schwierig und langwierig.

b. Ungerechtigkeit bei Straßenausbau durch drei Heranziehungsklassen

Zusätzliche Ungerechtigkeit innerhalb einer Kommune entsteht dadurch, dass es innerhalb einer Kommune neben den beiden unter a. beschriebenen Fällen Gebiete mit wiederkehrenden Beiträgen (§11b KAG) geben kann. Das kann dazu führen, dass innerhalb einer Kommune ein Teil der Straßenanlieger keine Beiträge, ein anderer Teil die einmaligen Beiträge und ein dritter Teil wiederkehrende Beiträge entrichten muss.



2. Ungerechtigkeit innerhalb des Landes Hessen

Die Ungerechtigkeit innerhalb des Landes besteht darin, dass die Kommunen unterschiedliche Beitragshöhen ansetzen können. Damit ist nicht mehr gewährleistet, dass innerhalb Hessens gleiche Lebensverhältnisse für alle Bürger bestehen.

3. Ungerechtigkeit innerhalb Deutschlands

Auch innerhalb Deutschlands sind die Straßenausbaubeiträge unterschiedlich. So gibt es inzwischen in acht Bundesländern keine Straßenausbaubeiträge mehr. Zuerst erfolgte die Abschaffung im Land Berlin 2012, dann in Hamburg im November 2016. In Bayern gelang es, gemeinsam mit der „Allianz gegen Straßenausbaubeiträge“ kurz vor der dortigen Landtagswahl gemeinsam mit den FREIEN WÄHLERN unter Hubert Aiwanger ein Volksbegehren zu initiieren, welches in ganz Bayern im ersten Anlauf ein Vielfaches der dafür erforderlichen Mindestzahl an Unterschriften von 25 000 (ca. 150 000) ergab. Daraufhin übernahmen die damals nicht im Landtag vertretenen FREIEN WÄHLER unser Anliegen in ihr Wahlprogramm und setzten es später in den Koalitionsverhandlungen als Regierungsprogramm durch. Daraus folgte die Abschaffung des entsprechenden Gesetzes in Bayern im Juni 2018. Schließlich wurde sogar erstmals die rückwirkende Härtefallentschädigung ins Gesetz aufgenommen. Es folgten Brandenburg im Juni 2019 und Mecklenburg-Vorpommern ebenfalls im Juni 2019, dann Thüringen im September 2019 und schließlich Sachsen-Anhalt im Dezember 2020.

In fünf Bundesländern obliegt es den Kommunen, ob diese Beiträge erheben oder nicht: Schleswig-Holstein, Hessen, Niedersachsen, Sachsen und Saarland. In Rheinland-Pfalz gibt es nur wiederkehrende Beiträge, in NRW gibt es die Beiträge noch. Im Land Bremen gibt es die Beiträge nur in Bremerhaven aufgrund einer kommunalen Vorschrift. In einem Bundesland – Baden-Württemberg – gab es diese Beiträge noch nie!

In den Bundesländern, die die Straßenausbaubeiträge nicht komplett abgeschafft sondern nur ausgesetzt haben (Kann-Regelung), können die Beiträge jederzeit – z.B. bei aktueller Finanznot des Bundeslandes bzw. seiner Kommunen - wieder eingeführt werden.

Diese willkürliche und ungerechte Anwendungspraxis führt somit bei dem Bürger und Wähler zum Eindruck eines Verstoßes gegen den Gleichheitsgrundsatz und zu einem tiefen Verdross. Gleichwertige Lebensverhältnisse – wie sie in Art. 72 GG formuliert sind - werden somit weder in den hessischen Kommunen untereinander noch im Verhältnis zu anderen Bundesländern angestrebt. Es erscheint möglich, dass Hessen das letzte oder vorletzte Bundesland ist, in dem die überkommenen Regelungen noch gelten. Dies kann man mit Fug und Recht als „rückständig“ bezeichnen, zumal es auch in keinem anderen Land oder Landesteil in Europa vergleichbare Regelungen gibt. **Diesem Misstand wird durch den Gesetzentwurf abgeholfen.**

B. Vorteile für Grundeigentümer sind nicht vorhanden

Da die meisten Kommunen in den letzten Jahrzehnten den Unterhalt der Straßen sträflich vernachlässigt haben, ist nun in vielen Fällen eine Straßenerneuerung erforderlich. § 11 (1) Satz 3 lautet: „Die Gemeinden sollen für den Umbau und Ausbau der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen), der über die laufende Unterhaltung und Instandsetzung hinausgeht, Beiträge erheben“. Das bedeutet, dass die Anlieger dafür bezahlen müssen, dass die Kommune ihre Pflichten nicht erfüllt hat.

§ 11 (1) Satz 4 KAG lautet: „Die Beiträge werden von den Grundstückseigentümern erhoben, denen die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Einrichtungen nicht nur vorübergehende Vorteile bietet.“ Jeder Grundstückseigentümer hat mit den Erschließungsbeiträgen die erstmalige Herstellung seiner Straße mit 90 Prozent der Herstellungskosten bezahlt. Das Eigentum der vom Anlieger bezahlten Straße ist auf die Kommune übergegangen. Wird die Straße im Laufe der Jahre abgenutzt, so entsteht



ein Wertverlust des Eigentümers, somit der Kommune. Eigentum verpflichtet, somit muss auch der Eigentümer – die Kommune – für den Erhalt geradestehen (Grundgesetzes ist Art. 14 Abs. 2 Satz 1 GG). Es entsteht damit aber auch kein Wertverlust des an die Straße angrenzenden Grundstücks, ebensowenig wie eine Wertsteigerung bei einer Erneuerung. Damit wirkt sich ein Wertverlust des kommunalen Grundstücks nicht auf den Wert des Anliegergrundstücks aus. Durch die Straßenerneuerung wird lediglich der alte Zustand wieder hergestellt. Der Wertverlust des kommunalen Eigentümers wird dadurch ggf. ausgeglichen. Eine Wertsteigerung des angrenzenden Grundstücks als nicht nur vorübergehender Vorteil durch eine Straßenerneuerung ist daher nicht existent.

Man kann sogar so weit gehen, die Straßenausbaubeiträge als eine Art verdeckte Steuer aufzufassen. **Diesem Missstand wird durch den Gesetzentwurf abgeholfen.**

C. Steuer- und Abgabenverschwendung durch falsche Anreize

Kommunen vernachlässigen in aller Regel sträflich die nicht über Beiträge refinanzierbaren Investitionen hinsichtlich des laufenden Straßenunterhalts, wohl zum Teil in der Erwartung, bei entsprechendem Erreichen der vorbezeichneten „Standzeit“ werde eine Erneuerung/Verbesserung im beitragsrechtlichen Sinne unumgänglich mit der Konsequenz der Überwälzung eines größten Teils des Investitionsaufwands auf Grundstückseigentümer und sonst dinglich Berechtigte. Die Kommunen werden mit dem KAG faktisch ermächtigt, Investitionen zu (überwiegenden) Lasten Dritter in Auftrag geben.

Da der Straßenausbau praktisch einer Neuherstellung sehr nahe kommt, sind alle entsprechenden technischen Normen einzuhalten, die bei einer Reparatur nicht entsprechend berücksichtigt werden müssen. Die Honorare der planausführenden Ingenieurbüros sind in der Regel abhängig von Umsatz. Daher haben diese und die ausführenden Tiefbauunternehmen keinerlei Anreiz, kostensparende Reparaturen anstelle von Neuherstellung durchzuführen. Das vielfach angeführte Argument einer Garantie für die Tiefbauleistungen ist ein Scheinargument, weil es ohnehin nur für fünf Jahre gilt und im Falle eines – nicht seltenen Konkurses des Unternehmens – wirkungslos bleibt.

Erfahrungsgemäß sind die Kosten für den Straßenausbau im Verhältnis 5:1 teurer als fachmännische Straßenreparaturen, welche eine Standzeit von mindestens 20 Jahren aufweisen.

Durch die zunehmende Nutzung des Straßenausbaus nach KAG entsteht nicht nur keinerlei Anreiz zu wirtschaftlicher Haushaltsführung der Kommunen, sondern es führt im Gegenteil zu einer gigantischen Steuer- und Abgabenverschwendung in Hessen.

Das bestehende Gesetz führt damit zu einer Schwächung der Grundeigentümer und erneut zu einem tiefen Verdruss der Bürger.

Diesem Missstand wird durch den Gesetzentwurf abgeholfen.

D. Aufbau einer zusätzlichen kommunalen Bürokratie

Als Folge der unklaren Regelungen im KAG sind die Kommunen gezwungen, die Kapazitäten der kommunalen Bauämter zu erweitern. Zusätzliche Arbeitsbelastung der Kommunen entsteht durch die zahlreichen Verwaltungsgerichtsprozesse, in die die Kommunen von den Anliegern gezwungen werden. Dieser Verwaltungsaufwand steigt exponentiell, sobald eine Kommune sogenannte wiederkehrende Beiträge nach § 11a KAG einführt.

Vielen Bürgermeistern ist die Aufblähung ihrer Verwaltung nicht einmal unangenehm, führt diese doch zu einem breiteren Stellenkegel und damit zu einem gefühlten Bedeutungszuwachs...

Diesem Missstand wird durch den Gesetzentwurf abgeholfen.



E. Aufbau einer zusätzlichen Bürokratie bei den Verwaltungsgerichten Die Anlieger wissen sich in der Regel nicht anders zu wehren als durch Prozesse vor den Verwaltungsgerichten. Diese werden zunehmend mit Klagen der Bürger überhäuft. Dies führt in den ohnehin durch Asylverfahren überlasteten Verwaltungsgerichten zum Prozessstau. Im Ergebnis zu mehr Richter- und Verwaltungsstellen, somit zu einem Aufbau von Bürokratie. **Diesem Missstand wird durch den Gesetzentwurf abgeholfen.**

F. Kommunaler Straßenbau ist Element der Daseinsvorsorge und muss daher aus Steuermitteln und nicht aus Anliegerbeiträgen bezahlt werden

Die Bereitstellung von Kommunalstraßen ist Element der kommunalen Daseinsvorsorge (man bezeichnet diese dann auch als Öffentliche Güter) wie die Bereitstellung von Schulen, Kindergärten usw. Niemand käme auf die Idee, den Bau einer Schule oder eines Kindergartens nur von ihren Benutzern bezahlen zu lassen. Daher sind Kommunalstraßen von dem Steuerzahler – somit von allen möglichen Inanspruchnehmern – zu bezahlen und nicht von den zufällig dort anliegenden Grundstücken. Das ist auch bei Bundesstraßen, Bundesautobahnen und Landstraßen nicht der Fall. **Dieser Forderung wird durch den Gesetzentwurf abgeholfen.**

G. Sonderausgleichsfond gemäß Art. 3 des Gesetzentwurfes

Durch den Sonderausgleichsfond in der vorgesehenen Höhe von jährlich mindestens 70 Millionen Euro werden die finanzschwache Kommunen und solche mit Straßenbeitragssatzungen deutlich entlastet. Man greift hier auf die positiven Erfahrungen des Bundeslandes Bayern zurück. Die Höhe des vorgesehenen Sonderausgleichsfonds entspricht in etwa der dortigen Höhe, bezogen auf die jeweils unterschiedliche Einwohnerzahl.

Damit erhalten die hessischen Kommunen einen angemessenen finanziellen Nachteilsausgleich.

H. Härtefallregelung

Diese Regelung geht auf die in Bayern erfolgreiche Härtefallregelung zurück, die entsprechend der geringeren Einwohnerzahl in Hessen etwa der damaligen Höhe in Bayern entspricht. Es ist zu empfehlen, hierzu per Rechtsverordnung einen Runden Tisch des Landtags oder eine geeignete Kommission einzusetzen, welche die Details regelt.

Die vorgesehene Härtefallregelung wird viele der verbleibenden Härten aus der Gesetzgebung wirksam abfedern.

Zusammenfassung:

Gesetzentwurf DIE LINKE (Drucksache 20/8771)

Der Gesetzentwurf ist geeignet, die o.a. angesprochenen Probleme in Hessen und die Unzufriedenheit der hessischen Bevölkerung mit den bisherigen Regelungen des § 11 und 11a KAG zu beseitigen und die kommunale Selbstverwaltung auf die wesentlichen Prozesse reduzieren. Der in dem Entwurf genannte Investitionsbedarf erscheint plausibel und entspricht den Erfahrungen in anderen Bundesländern.

Berlin – Coburg, den 23. November 2022



Linden / Nentershausen, 28. November 2022

Stellungnahme der AG Straßenbeitragsfreies Hessen zum Gesetzentwurf der Fraktion Die LINKE „Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen“ (20/8771)

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme! Die AG Straßenbeitragsfreies Hessen hat als Arbeitsgemeinschaft der hessischen Bürgerinitiativen die Entwicklung seit der HessKAG-Änderung 2018 landesweit verfolgt und Einblicke in das Geschehen in vielen Kommunen gehabt – aus Sicht der BürgerInnen und auch aus Sicht von Kommunalpolitikern.

Wir haben aus unseren Beobachtungen einige Punkte exemplarisch herausgegriffen und sie dem sogenannten Fünf-Punkte-Plan von 2018 gegenübergestellt. Zwecks Straffung und Lesbarkeit haben wir zu den skizzierten Sachverhalten weitere Informationen über Links abrufbar dargestellt.

Fünf-Punkte-Plan aus 2018 und die Ergebnisse

1. Die Kommunen entscheiden selbst, ob sie Straßenbeiträge erheben wollen - „soll“ wird zu „kann“.

Ergebnis/ Folge: seit 2018 entscheidet die Postleitzahl über ggfs. erhebliche finanzielle Belastungen des Einzelnen. Das wird allgemein als Verstoß gegen den Sinn von Artikel 26 d der Hessischen Verfassung empfunden („Der Staat wirkt auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land hin“).

184 Kommunen haben abgeschafft, 238 Kommunen schafften ihre Satzung **nicht** ab; trotz Bürgerprotesten, Petitionen, teilweise extremen Fällen bis zum Verlust der Immobilie, nachgewiesenem **hohen Erhebungsaufwand**, trotz einer angeblich „ausreichenden finanziellen Ausstattung der Kommunen“, wie es immer wieder von Landesregierung und den sie tragenden Parteien betont wurde, zuletzt bei der Ersten Lesung des Gesetzentwurfs (14. Juli 2022).

2. Auch defizitäre Kommunen sind frei in der Finanzierung ihrer Straßensanierung – kein Zwang zur Erhebung von Straßenbeiträgen bei Defiziten im Haushalt.

Ergebnis: Diese „Freiheit“ wird von Kommunalpolitik und Verwaltungen als **nicht existent** bestritten. Unter anderem mit Verweis auf die [Aufsichtsrechtlichen Hinweise des HMdIS vom 22. Juni 2018](#), Abschnitt 2 „2.) Pflicht zum Haushaltsausgleich“. Demzufolge muss eine Gemeinde bei defizitärer Haushaltslage weiterhin alle Möglichkeiten der Einnahmebeschaffung zur Defizitvermeidung ausschöpfen, was **eine Beitragserhebung miteinschließt**. Offenkundig trifft das auf 238 hessische Gemeinden zu.

3. Erhebliche Verbesserungen/ Entlastungen für die Menschen – Ein Recht auf Ratenzahlung, Verlängerung der Raten auf 20 Jahre und niedrigere Zinsen.

Ergebnis (1): in manchen Kommunen wird das „ohne wenn und aber“ den Beitragspflichtigen zugestanden, was von diesen als Erleichterung gewürdigt wird.

Ergebnis (2): andernorts wurden die beantragten Ratenzahlungen mit Unterstützung von HSGB und Innenministerium abgelehnt. Beantragte 20 Jahre wurden auf nur 3 (!) Jahre gestutzt. Diese Kommunen interpretierten die den Anliegern zugebilligte Erleichterung um, dass nämlich die Festlegung der Dauer der Ratenzahlung „in bis zu zwanzig aufeinanderfolgenden Jahresraten“ im Ermessen der Kommunen stünde ([Brief der BGM Ober-Mörlen an Beitragspflichtigen](#)). In Bad Sooden-Allendorf musste ein Anlieger sein Recht gerichtlich erstreiten. In weiteren Fällen sind Gerichtsverfahren anhängig (u.a. in Hessisch-Lichtenau).

Ergebnis (2): auch dem aus Fernsehbeiträgen wie z.B. [„10.000 € für unsichtbaren Gehweg in-Bad Sooden-Allendorf“](#) bekannten Rentnerhepaar wurde die beantragte Ratenzahlung über 20 Jahre von der Stadt Bad Sooden-Allendorf auf nur fünf (!) Jahre gekürzt. Die erbosten Eheleute haben daraufhin ihre [Ehrenurkunde an den damaligen Ministerpräsidenten zurückgeschickt](#).

Ergebnis (3): die nachträgliche [textliche „Anpassung“ auf der Internetseite des Innenministeriums](#) (Januar 2021) hat die Ankündigung von „Verbesserungen/ Entlastungen“ des Fünf-Punkte-Plans eingeschränkt und beschädigt.

Ergebnis (4): Kommunalpolitik und Verwaltungen scheinen mit den Regelungen **überfordert**.

- Die beliebige Nutzung und Auslegung der Begriffe [„Stundung“](#) und [„Ratenzahlung“](#) (siehe z.B. Gabler Wirtschaftslexikon) führt(e) zur fehlerhaften Anwendung der Regelung.
- Einige Gemeinden verlangten sogar [den \(kostenpflichtigen\) Eintrag einer Grundschuld](#) (z.B. Freigericht, Feldatal, Heidenrod).
- Der Vorrang der Regelung des HessKAG gegenüber den Bestimmungen der Abgabenordnung wird mißachtet (z.B. Freigericht).
- HessKAG §4 in Verbindung mit (Teil)erlass nach Abgabenordnung wird **selbst bei drohendem Verlust der Immobilie** nicht angewendet (Battenberg).
- Die Anwendbarkeit der [Ratenzahlungsregelung ausschließlich bei Einmalbeiträgen](#) wird nicht verstanden (Großalmerode, Hünfelden).

Ergebnis (5): mit der rechtswidrigen Abfrage persönlicher Daten (z.B. [Einkommens- und Vermögensverhältnisse](#)) verstießen Kommunen (z.B. Heringen, Kirchheim) gegen den Datenschutz (DSGVO). Die [Aufsichtsbehörden wurden informiert, Anzeige wurde erstattet](#).

Ergebnis (6): mit einer weiteren Regelung (seit April 2021) wurde vom Landtag veranlasst, dass den Kommunen auf Antrag die Kosten der Vorfinanzierung von der WI Bank erstattet werden.

4. Kommunen, die wiederkehrende Straßenbeiträge erheben wollen, greifen wir finanziell unter die Arme – wir fördern die Umstellung pauschal mit 20.000 Euro pro Abrechnungsgebiet für die Kommunen.

Ergebnis (1): zu hoher Aufwand für die Verwaltungen bei Einführung und Betrieb. Die [Prognose des Hessischen Städtetags](#) (INA-Anhörung 2018) wurde bestätigt z.B. Wetzlar, Neu-Anspach, Bürstadt, Herborn, Nidda usw.

Ergebnis (2): teurer Fehlanreiz. Immerhin **50 % der Kommunen**, die sich für das System der wiederkehrenden Beiträge entschieden, [sind damit gescheitert](#), darunter Hochheim, Bürstadt, Pohlheim, Nidda. Sie haben daraufhin ihre Satzungen abgeschafft, ggfs. mit Rückzahlung evtl. erhaltener Fördergelder.

Wer die Entwicklung in Bürstadt begleitet hat, der muss wissen, dass der Vorschlag „*dass die Kommunen von Einmalbeiträgen auf wiederkehrende Beiträge umstellen können, eine gerechtere Variante*“ sei (Zitat aus der Landtagsdebatte am 14.7.2022), **mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 Prozent scheitert, d.h. ein teures Abenteuer werden kann.**

Ergebnis (3): wenn bei Beitragssätzen von 0,89 €/m² bei einem 1.000 m² Grundstück ein jährlicher Beitrag von 1.000 € ansteht (Hünfelden und andere), ist eine „Erleichterung“ nicht wahrnehmbar. **Völlig aus dem Ruder gelaufene Fälle** wurden bekannt, in denen hohe **fünfstellige Beiträge wiederkehrend (jährlich!) fällig sind**, z.B. in [Buseck \(51.200,74 € p.a.\)](#), Großalmerode (siehe Stellungnahme der BI Trubenhäuser), [Pfungstadt \(22.240 € p.a.\)](#), Rosbach, Nidda, Runkel.

Ergebnis (4): die eklatanten Unterschiede der Beitragssätze in den verschiedenen Abrechnungsgebieten (Ortsteilen) werden als ungerecht und unsolidarisch wahrgenommen, z.B. in Riedstadt von 0,00 €/m² bis zu 1,17 €/m² Veranlagungsfläche, in Hünfelden 0,19 bis 0,89.

Ergebnis (5): es wurden Verzögerungen bei geplanten Straßenerneuerungen von bisher bis zu fünf Jahren beobachtet wie auch in Kommunen mit Einmalbeiträgen (z.B. Felsberg, Gießen, Linden, Lich, Obertshausen u.a.). Das für einen Abrechnungszeitraum von bis zu 5 Jahren vorzulegende Straßenbauprogramm mitsamt plausibler Kostenkalkulation sorgt für weiteren Verwaltungsaufwand bei vermutlich zweifelhaftem Resultat.

Ergebnis (6): die **Folgekosten** für Verwaltung und regelmäßige Erhebung der wiederkehrenden Straßenbeiträge sind extrem hoch z.B. [jährlich 100.000 €](#) (Idstein, 25.000 Einwohner, ebenso Nidda, 17.000 Einwohner). Friedberg (30.000 Einwohner) kalkulierte mit [einer Vollzeitstelle](#). In der 6.500 Einwohner Gemeinde [Schöffengrund wurde eine Halbtagsstelle](#) ausgeschrieben. Die hier eingesetzten Mittel fehlen an anderer Stelle wie z.B. bei der Straßenerneuerung.

Ergebnis (7): die BürgerInnen bezahlen in Summe **mehr als beim System der Einmalbeiträge**. Unter anderem auch deshalb, weil die Fahrten innerhalb des Abrechnungsgebietes zu „Anliegerverkehr“ umdefiniert werden, womit der Gemeindeanteil auf bis zu 25 % gesenkt werden darf (bedingt durch die Definition von Quell- und Zielverkehr, [Details hier](#)).

Anmerkung (1): externe, einseitige Beratung verursacht intransparente Kosten. Mit dem Großteil der Umstellungen wurde ein einziges Unternehmen beauftragt, es hat quasi Monopolstellung. Mindestens 21 der 29 Kommunen, die seit 2019 auf wStrB umstellten, beauftragten diese eine Kommunalberatung“. Etwa eineinhalb Jahre (November 2019 bis April 2021) stand ein Vortrag bzw. der [Link zum Vortrag dieser Kommunalberatung auf der Internetseite der Landesregierung](#), er wurde erst auf unsere Anfrage hin entfernt.

Anmerkung (2): Die Änderung in HGO §8b zur Zulässigkeit von Bürgerbegehren/ Bürgerentscheid zur Erhebungsform der Straßenbeiträge wurde bisher in keiner Kommune in Anspruch genommen.

5. Wir vereinfachen die Einführung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen - Bisher müssen die Abrechnungsgebiete für die wiederkehrenden Straßenbeiträge durch einen „funktionalen Zusammenhang“ verbunden sein, diese Voraussetzung streichen wir.

Ergebnis: Die Regelung hat die Festlegung der Abrechnungsgebiete bei wiederkehrenden Straßenbeiträgen **nicht vereinfacht**. Z.B. ergab die für die [Stadt Wetzlar durchgeführte Untersuchung](#), dass die Anforderungen des Gesetzgebers und der Gerichte an die Bildung der Abrechnungsgebiete, an die Verschonungszeiträume für beitragspflichtige Grundstücke und an die Ermittlung des Gemeindeanteils in den Abrechnungsgebieten **die rechtssichere Einführung der wStrB gerade in größeren Kommunen unmöglich machen**.

Auch in kleinen Gemeinden ist die Einteilung der Abrechnungsgebiete diffizil, wie es z.B. [das 28-seitige Gutachten einer bekannten Mainzer Anwaltskanzlei](#) (Syndikusanwälte des Gemeinde- und Städtebundes RLP!) für die 6.500 Einwohner Gemeinde Greifenstein zeigt.

Weitere Beobachtungen

„**Eigentum verpflichtet**“? Regelmässige Straßenkontrolle und Instandhaltung wird eingespart. Der in Regelwerken [geforderte Satz von jährlich 1,0 bis 1,4 €/m²](#) (Stand 2004!) wird fast überall unterschritten (Details z.B. [Kommunalbericht 2016](#)). Die Lebensdauer der Straßen wird dadurch signifikant verkürzt.

Ein Einschreiten der Kommunalaufsichtsbehörden gegen diesen Verstoß gegen HGO §108 Abs.2 („**Vermögensgegenstände sind pfleglich und wirtschaftlich zu verwalten**“) wurde aus keiner Gemeinde bekannt.

Auch aus Innenministerium oder Hessischem Landtag, in dessen Debatten regelmäßig (zuletzt am 14. Juli 2022) den Grundstückseigentümern erklärt wird „**Eigentum verpflichtet**“, wurden keine Hinweise an Kommunen oder Kommunalaufsicht bekannt bezüglich deren Verpflichtung, ihren **Vermögensgegenstand „Gemeindestraßen“** sorgsam und pfleglich zu behandeln.

Nachhaltigkeit / Alternativen: die erfolgreiche, mehrfach von höchsten Stellen ausgezeichnete Vorgehensweise des Rednitzhembacher Bürgermeisters Spahl („[Gute Straßen ohne Straßenbeiträge](#)“) wurde bei Vorträgen in ca. 10 hessischen Gemeinden von Kommunalpolitikern interessiert aufgenommen. Stellenweise geäußerte Bedenken z.B. zu nicht „regelkonformer“ Ausführung liessen sich durch den Nachweis der über 25 jährigen schadensfreien Praxis entkräften.

Kommunale Selbstverwaltung (1):

- während die weit zurückwirkenden [Aufhebungen der Straßenbeitragssatzungen in Bad Vilbel](#) und Friedberg (beide rückwirkend zum 1.1.2015!) von der Kommunalaufsicht nicht beanstandet wurden, und
- während mancherorts die Gemeinde **grundsätzlich 75 % (!)** des beitragsfähigen Aufwands ohne Differenzierung nach einem „Sondervorteil“ trägt,

werden andernorts die von den Gemeindevertretern [beschlossenen Rückzahlungssatzungen](#) von Verwaltung, Innenministerium und HSGB **verhindert** (z.B. Niederaula). In einigen weiteren Kommunen gibt es Bestrebungen zur Rückzahlung.

Dazu existieren Wege - in Berlin wurde 2012 die Abschaffung der Straßenbeiträge beschlossen. [Alle seit 2006 gezahlten Beiträge wurden auf Antrag zurückgezahlt](#). Auf eine Nachfrage im hessischen Innenministerium, wie und warum das Vorgehen in Berlin möglich war, aber nicht hier in Hessen, gab es nur die Auskunft, dass [im hessischen Innenministerium nichts zum Berliner Vorgehen bekannt sei](#). Angesichts der oben genannten Bestrebungen wären die genaueren Informationen für Hessen hilfreich und sollten geklärt werden.

Kommunale Selbstverwaltung (2): die Auffassung, mit dem Gesetzentwurf würde die kommunale Selbstverwaltung beschränkt, ist und bleibt eine **unzutreffende Behauptung**. Denn weiterhin entscheiden die Kommunen vor Ort, welche Gemeindenstraßen sie erneuern wollen, und sie müssen - wie bisher - weiterhin einen Teil der Kosten tragen.

Gesetzesänderungen sind Teil demokratischer Entscheidungen: falls im vorliegenden Fall die kommunale Selbstverwaltung beschränkt werden würde, wäre eine mögliche Beeinträchtigung der verfassungsrechtlichen Vorgaben aus Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 137 Abs. 3 HV zu betrachten. Diese wäre aber insofern **zulässig**, da es sich um einen Eingriff in einen sogenannten **Randbereich der kommunalen Selbstverwaltung** handelt. Dieser wäre durch zumindest zwei gewichtige Gründe zu rechtfertigen, nämlich (1) die teilweise erheblichen finanziellen Belastungen der Grundstückseigentümer und (2) die beträchtlichen Personal- und Sachkosten für die Verwaltung und Erhebung von Straßenbeiträgen, [nachzulesen hier](#). Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die **erfolgreiche Umsetzung in anderen Bundesländern**, wo die kommunale Selbstverwaltung nicht beschädigt wurde.

Glaubwürdigkeit: Kommunalpolitiker, die Straßenbeiträge in [Resolutionen an das Land](#) als „ungerecht, unsozial, existenzgefährdend“ brandmarken, aber anschließend genau dies ihren Bürgern zumuten, sind zu einem Spagat gezwungen, der ihre Glaubwürdigkeit beschädigt.

Einschüchterung mit der Kostenkeule: für die Erhebung des Widerspruchs werden den Beitragspflichtigen von den [Verwaltungen erhebliche „Gebühren“ angedroht](#). Kosten für Widerspruch und Klagen vor den Verwaltungsgerichten, bei denen in erster Instanz fast regelmäßig der HSGB nicht als neutraler kommunaler Spitzenverband, sondern als Gegenpartei (!) die Kommune vertritt und als „Staatsinstitution“ auftritt, **wirken auf die Betroffenen einschüchternd**. Hinzu kommt die unbekannt lange Verfahrensdauer. Daher passiert es oft, dass davor ein Großteil der Betroffenen zurückschreckt und auf die gerichtliche Durchsetzung seiner Rechte verzichten muss.

Resumee

Exemplarisch wurden die Ergebnisse des Fünf-Punkte-Plans geschildert. **Summa summarum – keine Befriedung!** Diskussionen, Streit, Frust vielerorts - hohe Beitragsforderungen, viele Ungeheimheiten und Unausgewogenheiten sorgen bei den hessischen Straßenbeiträgen weiterhin für massive Akzeptanzprobleme. Eine deutliche Mehrheit in der Bevölkerung aber will laut [Umfragen](#) eine hessenweite Abschaffung der Beiträge.

Der Konflikt kann aus unserer Sicht und nach [Einschätzung von Fachleuten](#) nicht durch eine noch weitere Verästelung der Bestimmungen von HessKAG oder HGO oder durch Ausführungsbestimmungen des Innenministeriums aufgelöst werden. Weil – wie beobachtet - die Kapazität der

kommunalen Verwaltungen und der ehrenamtlichen Mandatsträger begrenzt ist. Nicht nur die betroffenen Menschen, sondern ebenso die ehrenamtlichen Kommunalpolitiker und selbst die Gemeindeverwaltungen sind mit den mehrfach geänderten Gesetzen samt dazugehörigen Verordnungen, Auslegungshinweisen, Urteilen etc. **überfordert**. Infolgedessen **verstoßen sie mitunter gegen geltendes Recht**. Wiederkehrende Straßenbeiträge sind KEINE Erfolgsgeschichte, **trotz massiver Förderung scheitern 50 % der Kommunen**.

Der vorgestellte Gesetzentwurf der Fraktion Die LINKE skizziert eine funktionierende Lösung. **Alle** oben genannten Probleme ließen sich damit fair lösen. Schon bei der [Landtagsanhörung 2019](#) sprachen sich nahezu alle Angehörten für die hessenweite Abschaffung aus – so wie in Baden-Württemberg, Bremen, Berlin, Hamburg, Bayern, Thüringen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt inzwischen geschehen. Und demnächst in Nordrhein-Westfalen.

Die kommunale Selbstverwaltung wurde in keinem der genannten Bundesländer beschädigt!

Angesichts der vorgeschlagenen 70 Millionen Euro als Ausgleich an die Kommunen sollte der Vorschlag im wirtschaftsstarken Bundesland Hessen gut realisierbar sein. Immerhin zahlte Hessen als Geberland in 2021 [mehr als 3,5 Milliarden Euro in den Bundesstaatlichen Finanzausgleich](#), aus dem viele der oben genannten Bundesländer als Nehmerländer profitierten.

Für den Fall, dass dem Land Hessen kein finanzieller Ausgleich möglich sein sollte, wären Verbindlichkeit und Zweckbestimmung hilfreich, wenn im [Hessischen Landtag Aussagen getroffen werden, dass die Kommunen soviel Geld erhalten](#), dass sich damit jede Kommune die Abschaffung der Straßenbeiträge leisten könne. Eine Präzisierung z.B. im seinerzeit angesprochenen Starke-Heimat-Hessen-Gesetz hätte ausgereicht.

Wir halten den vorgestellten Gesetzesentwurf der Fraktion Die LINKE für eine faire und praktikable Lösung aller aufgezeigten Konflikte. Der vorgeschlagene Härtefallfonds für die Menschen, die seit dem 1.1.2018 noch zu Straßenbeiträgen herangezogen wurden, kann – wie im Nachbarbundesland Bayern – für den sozialverträglichen Übergang sorgen.

Linden / Nentershausen, am 28. November 2022

Andrea Müller-Nadjm / Andreas Schneider

**AG Straßenbeitragsfreies Hessen -
eine AG hessischer Bürgerinitiativen**

www.strassenbeitragsfrei.de

Anlage: Verzeichnis der verlinkten Dokumente

Anlage: Verzeichnis der verlinkten Dokumente

1. Liste „Straßenbeiträge abgeschafft (24.11.2022)“: [abgeschafft](#)
2. Bild „29.092 Unterschriften für die Abschaffung“ (August 2109): [Petitionen](#)
3. Bild Beitragsbescheid über 81.761,88 €: [extremen Fällen](#)
4. Zwangsverkauf in Battenberg: [Verlust der Immobilie](#)
5. Landtagsrede des Abg. Bauer am 14.7.2022 [bei der Ersten Lesung des Gesetzentwurfs](#)
6. StrABs bei defizitärem Haushalt: [Aufsichtsrechtliche Hinweise des HMDIS vom 22. Juni 2018](#)
7. Ratenzahlung 3 Jahre statt 20 Jahre: [Brief der BGM Ober-Mörlen an Beitragspflichtigen](#)
8. Satiresendung extra3: [10.000 € für unsichtbaren Gehweg in-Bad Sooden-Allendorf](#)
9. Zeitungsmeldung: [Ehrenurkunde an den damaligen Ministerpräsidenten zurückgeschickt](#)
10. Gabler Wirtschaftslexikon: [Stundung](#)
11. Gabler Wirtschaftslexikon [Ratenzahlung](#)
12. Internetseite Freigericht (September 2020) mit Anmerkungen: [den \(kostenpflichtigen\) Eintrag einer Grundschuld](#)
13. Beitragsbescheid Hünfelden (Okt. 2022): [Ratenzahlungsregelung ausschließlich bei Einmalbeiträgen](#)
14. Heringen – unzulässige Abfrage der [Einkommens- und Vermögensverhältnisse](#)
15. Kirchheim email an Aufsichtsbehörden: [Aufsichtsbehörden wurden informiert, Anzeige wurde erstattet](#)
16. Hessischer Städtetag zu wiederkehrenden Straßenbeiträgen (Landtag 2018): [Prognose des Hessischen Städtetags](#)
17. wiederkehrende Straßenbeiträge: 50 Prozent der Kommunen [sind damit gescheitert](#)
18. wiederkehrender Beitrag 51.200,74 € jährlich: [Buseck \(51.200,74 € p.a.\)](#)
19. wiederkehrender Beitrag 22.240 € jährlich: [Pfungstadt \(22.240 € p.a.\)](#)
20. wStrB Verwaltung und Erhebung Idstein: [jährlich 100.000 €](#)
21. wStrB Ratsinfo Friedberg für Verwaltung und Erhebung: Schaffung [einer Vollzeitstelle](#)
22. wStrB Verwaltung und Erhebung: [Schöffengrund wurde eine Halbtagsstelle](#)
23. wStrB die Anlieger bezahlen in Summe mehr: [Details hier](#)
24. wStrB Internetseite der Landesregierung - Werbepattform für Privatunternehmen? [Link zum Vortrag dieser Kommunalberatung auf der Internetseite der Landesregierung](#)
25. wStrB Einführung vereinfacht? Rechtssicher in größeren Kommunen unmöglich: von der [Stadt Wetzlar durchgeführte Untersuchung](#)
26. wStrB Einführung vereinfacht? für 6.500 EW Gemeinde? [das 28-seitige Gutachten einer bekannten Mainzer Anwaltskanzlei](#)
27. Aufwand für Instandhaltung (FGSV Merkblatt): [geforderte Satz von jährlich 1,0 bis 1,4 €/m²](#)
28. Hessischer Rechnungshof, Überörtliche Prüfung: [Kommunalbericht 2016](#)
29. Pragmatisch, nachhaltig, kostengünstig: [Gute Straßen ohne Straßenbeiträge](#) (Rednitzhembach, Franken)
30. Rückwirkende Aufhebung zum 1.1.2015 [Aufhebungen der Straßenbeitragssatzungen in Bad Vilbel](#)

31. Zeitungsbericht Niederaula zu: [beschlossenen Rückzahlungssatzungen](#)
32. Berlin 2012: [Alle seit 2006 gezahlten Beiträge wurden auf Antrag zurückgezahlt](#)
33. Schreiben aus dem HMdIS: [im hessischen Innenministerium nichts zum Berliner Vorgehen bekannt sei](#)
34. Masterarbeit Universität Kassel „Möglichkeiten der Entlastung von hessischen Beitragsschuldnern – Eine Analyse des Straßenausbaubeitragsrechts unter rechtspolitischen Gesichtspunkten“ (Sebastian Münscher) [nachzulesen hier](#)
35. Später von STVV Hadamar beschlossene Resolution der FWG: [Resolutionen an das Land](#)
36. Einschüchterung mit Kostenkeule: von [Verwaltungen erhebliche „Gebühren“ angedroht](#)
37. Medienumfragen bestätigen, BürgerInnen wollen Abschaffung: [Umfragen](#)
38. Masterarbeit S. Münscher (s.o.): [Einschätzung von Fachleuten](#)
39. Pressemitteilung zur Landtagsanhörung Straßenbeiträge 2019: [Landtagsanhörung 2019](#)
40. Geber und Empfänger beim Länderfinanzausgleich 2021: [„mehr als 3,5 Milliarden Euro in den Bundesstaatlichen Finanzausgleich“](#)
41. Landtagsrede des Abg. Kaufmann am 26.9.2019: [Hessischen Landtag Aussagen getroffen werden, dass die Kommunen soviel Geld erhalten](#)

28. November 2022

Hauptgeschäftsstelle
Irmastraße 22
12683 Berlin
Tel.: 030 /514 888-0
Fax: 030/514888-78
E-Mail: info@vdgn.de
Internet: www.vdgn.de

per E-Mail

**Hessischer Landtag
Innenausschuss**

**Schriftliche Anhörung des Innenausschusses des Hessischen Landtags zum
Gesetzentwurf Fraktion DIE LINKE – Drucks. 20/8771 vom 05.07.2022
„Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen“**

Stellungnahme des Verbandes Deutscher Grundstücksnutzer

Berlin, den 28.November 2022

Sehr geehrte Damen und Herren, der Verband Deutscher Grundstücksnutzer (VDGN) bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen dieser Anhörung zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen Stellung zu nehmen.

Der VDGN nimmt nach 2018 und 2019 gern Stellung zu einem Gesetzentwurf zur Abschaffung des Pflichtbeitrages für den Straßenausbau in hessischen Kommunen.

Denn entgegen dem im Baugesetz verankerten Erschließungsbeitrag für die erstmalige Herstellung einer Verkehrseinrichtung beinhaltet der vorliegende Gesetzesantrag die zeitlich unbegrenzt bestehende Pflicht des Grundstückseigentümers, die Kosten für die Erweiterung, Verbesserung und Wiederherstellung einer Verkehrseinrichtung nach deren Verschleiß anteilig zu tragen. Der Gesetzentwurf zeigt auf und begründet, wie wenig zufriedenstellen die Finanzierung des kommunalen Straßenbaus im „Flickenteppich“ Hessen geregelt ist.

Die 2018 auf den Weg gebrachte Reform hatte das Ziel, den permanent anwachsenden Druck von der Landespolitik zu nehmen und die Kommunen unter dem Motto der „kommunalen Selbstverwaltung“ in die Verantwortung zu bringen.

Welches Urteil fällen die 422 Gemeinden Hessens bei einer objektiven und sachlichen Einschätzung ihrer finanziellen Möglichkeiten zum eigenfinanzierten Straßenbau? Aus unserer Erfahrung ist die derzeitige gesetzliche Regelung ein gescheiterter Versuch, die Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zukunftsträchtig zu gestalten.

Nach unserer Erkenntnis muss jede Kommune, die in den kommunalen Straßenausbau investieren will, ohne Förderung Dritter gegenwärtig nahezu alle Projekte auf Eis legen. Die rasante Preisentwicklung macht nicht bei den Kosten für den Straßenbau halt. Wer dabei glaubt, das alte Preisniveau werde sich schon wieder einstellen, ist ein Fantast.

Kommunen, die erfreulicherweise ihre Bürger von der Beitragszahlung befreit haben, stehen nun ohne Kofinanzierung vor einem kaum lösbaren Dilemma. Sie müssen die Ausbaukosten zu 100 % selbst übernehmen und stoßen schnell an ihre finanziellen Grenzen. Geplante und wegen des Verschleißzustandes erforderliche Sanierungsmaßnahmen müssen in die Zukunft verschoben werden, was dann das Projekt weiter verteuern wird.

Vermeintlich haben es die Gemeinden, die es beim Status quo belassen haben, besser gemacht. Sie müssen weiterhin nur 20-25 % der Kosten (Anliegerstraße) aufbringen, den Rest geht zulasten der Grundstückseigentümer. Das noch bestehende „Kommunale Abgabengesetz“ macht es möglich.

Ist der Paragraph 11 im KAG tatsächlich rechtssicher? Der Beitrag „alter“ Prägung ist nur gerechtfertigt, so das Gesetz und die Rechtsprechung, wenn mit ihm ein beitragsfähiger Sondervorteil begründet wird, der sich deutlich vom Allgemeinwohl abgrenzt. Das Argument, der Ausbau wirke verkehrswerterhöhend, hielt dauerhaft keiner rechtlichen Prüfung stand. Man weicht nun bei der Begründung des Sondervorteils auf die angebliche „Erhöhung des Gebrauchswertes“ des Grundstücks aus. Eine Floskel, die nicht beweisbar, aber leicht widerlegbar ist. Die grundlegende Erneuerung einer Straße beeinflusst weder die Grundstücksnutzung, noch erhöht sie den wirtschaftlichen Wert des Grundbesitzes. Eine Verkehrseinrichtung, die mit dem Erschließungsbeitrag überwiegend privat finanziert ist, in das Eigentum der Gemeinde übergeht, die für alle Verkehrsteilnehmer der Welt offen steht und nutzbar ist, wird der jetzige Grundstückseigentümer und seine Rechtsnachfolger bis in alle Ewigkeit mit eigenem Geld verkehrstüchtig halten müssen. Und nicht nur das, die Kosten zum Erweitern, Verbessern und dem Ausbauen der Straße hat er auch zu übernehmen.

Damit der Beitrag nicht „zu weh tut“, propagiert man alternativ die „wiederkehrenden Beiträge“. Die Solidargemeinschaft verteile die Kosten auf viele Schultern.

Die Flucht in die „wiederkehrenden Beiträge“ ist in Wahrheit keine Alternative. Sie hat sich sehr schnell als Scheinlösung herausgestellt. Auf die rechtliche Problematik gehen wir an dieser Stelle nicht ein, das hat Herr Prof. Driehaus umfangreich publiziert.

Wie grotesk die Umstellung auf wiederkehrende Beiträge verlaufen kann, zeigt ein aktuelles Beispiel aus Rheinland Pfalz. Ab dem Jahr 2024 muss diese Beitragserhebung die Einmalzahlung ersetzen. Die Staatskanzlei erklärt laut Presseinfo des BdSt Rheinland-Pfalz vom 20.06.2022 in einer großen Anfrage „– den Bürgern wird mit wiederkehrenden Beiträgen tiefer in die Tasche gegriffen.“ „Wir sind mittlerweile davon überzeugt, dass der landesweite Verwaltungsaufwand für die wiederkehrenden Beiträge an die Höhe der Anliegerbeiträge heranreicht“, so ein dortiger Landespolitiker.

In Koblenz hat die Stadtspitze per Eilentscheidung einen Auftrag in Höhe von 629.640 Euro an eine externe Firma zur Bewertung der Abrechnungsgebiete für die Einführung der wiederkehrenden Beiträge vergeben. Anstelle einer Straßenausbausatzung hat Koblenz nun 34 Satzungen für 34 Abrechnungsgebiete und hofft damit rechtssicher Beiträge erheben zu können.

Den Grundstückseigentümer zur Finanzierung des Ausbaus „seiner“ Straße heran zuziehen, hat seine Grundlagen in einem verstaubten Gesetz, das aus der Zeit der Droschke hergeleitet ist, bei dem heutigen Motorisierungsstand zu Recht keine Akzeptanz findet, sondern nur Verdruss, Politikverdrossenheit und Widerstand auslöst. Und das unabhängig davon, ob einmalige oder wiederkehrende Beiträge erhoben werden.

Mit Ihrer Entscheidung können Sie diesem endlosen Kreislauf ein Ende setzen! Dass dies kein „Teufelswerk“ ist, zeigen die bundesdeutschen Beispiele.

Ohne eine vernünftige Finanzausstattung aus Landesmitteln wird die Erneuerung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zum Erliegen kommen.

Nicht nur der Druck, der vielen Bürgerinitiativen über die Landesgrenzen hinaus kennt und achtet man die Initiative "Straßenbeitragsfreies Hessen", nein, auch die Vielzahl der Entscheidungen in allen Instanzen der bundesweiten Gerichtsbarkeit haben dazu geführt, die Beitragspflicht vielerorts abzuschaffen.

In mehreren Bundesländern haben in den vergangenen Jahren die Landesregierungen zum Teil nach schmerzhaften Erfahrungen aus dem „Herumdoktern“ an den bestehenden Regelungen analog der hessischen Gesetzgebung Konsequenzen gezogen und verantwortungsbewusste Entscheidungen getroffen. So hat Bayern ab dem 01.01. 2018 die Beitragspflicht abgeschafft. Grundstückseigentümer, die in den Jahren 2014 bis 2017 Straßenausbaubeiträge gezahlt haben, konnten eine anteilige Rückerstattung beantragen. Auch Mecklenburg Vorpommern hat die Beitragspflicht 2018 durch KAG Änderung aufgehoben, Brandenburg und Thüringen folgten 2019, Sachsen-Anhalt 2020 und 2022 de facto Nordrhein-Westfalen mit einer Klausel, die eine Rückwirkung bis zum 01.01.2018 beinhaltet. Der Straßenausbau wird in diesen Bundesländern neben Baden-Württemberg, Berlin und Hamburg, die bereits vor 2018 keine Beiträge erhoben haben, vollständig aus kommunalen- und Landesmitteln finanziert, ohne den Bürger durch den angeblichen Vorteilsausgleich in die Tasche zu greifen.

Halten Sie an der jetzigen Form der Finanzierung des grundhaften Ausbaus fest, verschärfen sich die Verwerfungen, die Kluft zwischen Arm und Reich. Eine Landesregierung kann und darf nicht zusehen, wie mit der Verlagerung der Entscheidungsbefugnis auf die Kommunen der Gleichheitsgrundsatz die Belastungsgleichheit verletzt wird. Welchen Einfluss hat der Beitragszahler auf die Finanzkraft seiner Gemeinde? In welche Situation bringen Sie Bürgermeister, Stadtverordnete, Gemeindevertreter, sollte die Nachbargemeinde die Finanzierung selbst übernommen haben, weil sie im Gegensatz zur eigenen Leistungsfähigkeit sich das leisten kann?

Der VDBG hat versucht darzulegen, dass eine Finanzierung aus Landesmitteln alternativlos ist. Solange die Beitragspflicht in Hessen für den Straßenausbau bestehen bleibt, solange wird es Verlierer geben, die Ihren Glauben an eine bürgernahe, gerechte Landespolitik verlieren.

Wir appellieren dringend in Hessen das Problem der Beitragserhebung für den Straßenausbau nicht weiter auf die lange Bank zu schieben.

Die Beitragspflicht ist kein unumstößliches Naturgesetz. Solange in Hessen auch nur eine Kommune aus der finanziellen Not heraus gezwungen ist, Beiträge zu erheben, ist der Paragraf 11 des hessischen Kommunalen Abgabengesetzes unsozial und unzeitgemäß.

Der VDBG befürwortet den Gesetzentwurf Drucksache 20/8771 und bittet den Hessischen Landtag, diesem zu zustimmen.

Es grüßt Sie herzlich

Lothar Blaschke

Vizepräsident VDBG

Verband Deutscher Grundstücksnutzer (VDBG)

Irmastraße 22 - 12683 Berlin

Telefon: +49 (0) 30 - 514 888 - 210

lothar.blaschke@vdgn.de Webseite: <http://www.vdgn.de>

Der VDBG ist ein bundesweiter Dachverband von mehr als 400 Vereinen der Nutzer von Eigenheimen, Eigentumswohnungen, Erholungsgrundstücken und Kleingärten sowie von Garagen. Er vertritt die Interessen seiner mehr als 120.000 Mitglieder gegenüber der Politik und berät und unterstützt sie bei Fragen rund um das Gebäudeeigentum einschließlich des Verbraucherschutzes.



Stellungnahme zum Gesetzentwurf Drucks. 20/8771, INA 20/58

In Feldatal-Köddingen begann die Baumaßnahme in 2015 und endete 2020 in dieser Zeit wurde die Ortsdurchfahrt von ca. 980 m saniert und auch Teile des Bachlaufes (Mauerwand und Mauerkopf) wurden erneuert. Es fand in Abschnitten statt.

Nach Beginn der Maßnahme wurde in 2015 ein Vorausleistungsbescheid erstellt und mit 70% des zu erwartenden Baupreises erhoben, dieser basiert auf einem Beschluß der Gemeinde mit 50% Belastung der Anlieger. Im Jahr 2021 kurz vor Weihnachten wurde der Abschlußbescheid erhoben. Dieser mit 75% zu Lasten der Anlieger.

Der Vorausleistungsbescheid aus 2015 sorgte schon für soziale Härten bei den Bürgern. Das erste Haus wurde verkauft um diesen Bescheid zu begleichen. Ein weiterer Bürger stotterte von seiner kleinen Rente 50,- € im Monat ab, er wurde von mehreren Bewohnern des Dorfes unterstützt (z.B.: der kleine Edeka Laden im Ort hat ihn zum Monatsende mit Essen versorgt). Er ist bevor der Abschlußbescheid zugestellt wurde verstorben.

Als der Abschlußbescheid 2021 kurz vor Weihnachten zugestellt wurde waren viele Anlieger sehr verwundert, denn es kamen auf einmal Grundstücke mit in die Abrechnung die bei dem Vorausleistungsbescheid keine Zahlungen leisten mussten, darunter mehrere im fünfstelligen Bereich. Hier führt auch die Gesetzesänderung aus 2018 zu keiner Entlastung. Trotz einer Ratenzahlung auf 20 Jahre sind durch so hohe Bescheide die jährlichen Belastungen noch immer im vierstelligen Bereich und für viele Bürger auf Dauer nicht zu stemmen.

Wie viele Häuser unweigerlich verkauft werden müssen, wird sich in der nächsten Zeit zeigen.

Es gibt mehrere Klagen und eine Bürgerinitiative wurde gegründet. Es sind sehr viele Unklarheiten aufgetaucht.

Wie kann es sein, dass "Hinterlieger-Grundstücke", die keinen direkten Zugang zur Maßnahme haben ebenfalls belastet wurden und dies in einer Höhe, die nicht einmal dem Wert des Grundstückes entsprechen.

Also wird hier eine Belastung dem Bürger auferlegt, die er ohne Fremdmittel nur durch den Verkauf des Grundstückes nicht leisten kann.

Auch die Bewertung der Grundstücke allgemein sind nicht logisch nachvollziehbar (da nicht Grundbuchkonform) die erhobenen Beträge noch weniger.

Auch Stichstraßen wurden herangezogen, obwohl diese eine eigene Straßen- und Bürgersteinanlage haben. So bezahlen diese Anlieger doppelt bzw. dreifach.

Es hat sich auch ergeben, dass man sich die Frage gestellt hat, wie hoch der Zuwendungsbescheid ist, der der Gemeinde erteilt wurde. Der Vorausleistungsbescheid lief auf der Basis einer 50% Abrechnung. Auf dieser Basis muss der Antrag für den Zuwendungsbescheid gestellt worden sein. Abgerechnet wurde aber mit 75% zu Lasten der Bürger. Was ist mit der Differenz?

Die Gemeinde bzw. der Bürgermeister hat eine Antwort auf diese Frage mit der Begründung, dies sei nicht relevant verweigert. Auch vom Ministerium gab es bisher noch keine konkrete Antwort, nur dass HessenMobil mitbestimmen würde. Wie kann das sein, dass HessenMobil mitbestimmt?

Die Argumentation der kommunalen Selbstbestimmung kommt in kleinen Kommunen nicht zum tragen! Wenn man sich die Abläufe genau anschaut werden die kleinen Kommunen von mehreren Seiten so stark unter Druck gesetzt, sodass nur dort abgeschafft wird wo von Seiten der Bürger starker Widerstand entgegengebracht wird z.B. durch Bürgerinitiativen. Bei Abschaffungsdiskussionen, wie kürzlich in Feldatal werden mit aller Macht Diskussionen über die entstandenen sozialen Härten unterdrückt. Gremien tagen hinter verschlossenen Türen, Sitzungen von Gremien werden auf den selben Tag mit den Sitzungen auf denen entschieden werden soll gelegt.

Fazit:

- Offensichtlich wird mehrfach abkassiert, die Höhe der Bescheide ist vorab nicht kalkulierbar, Zuschüsse die zum Anteil des Bürgersteiges ausgezahlt werden, kommen beim Bürger nicht an.
- Soziale Härten, die mit jedem Bescheid mehr und unvermeidlich werden, sind für keinen Bürger vorab kalkulierbar
- Kommunale Selbstbestimmung greift nicht in kleinen Kommunen, deshalb müssen die Straßenbeiträge ersatzlos gestrichen werden.

Dies sind nur wenige Punkte geht man in die Einzelheiten der Straßenbeiträge in meinem Fall von Feldatal Köddingen wird es noch viel unverständlicher. Von sozialer Gerechtigkeit geschweige denn von Solidarität kann hier keine Rede sein.

Gemeindefrieden und Gemeindegerechtigkeit wird mit Füßen getreten.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Rahmann

Helmut Debus
Egerlandstraße 16

37235 Hessisch Lichtenau

29. November 2022

An den
Innenausschuss des Hessischen Landtags
Schlossplatz 1-3

651183 Wiesbaden

1. Als „BI Hessisch Lichtenau“ und der „AG Beitragsfreies Hessen“ setzen wir uns seit Jahren für die Abschaffung der Straßenbeiträge ein. Obwohl es außerparlamentarisch bei Anhörungen im Landtag zu vorhergehenden Initiativen keine Befürworter für die Beibehaltung gab, hat sich die Landesregierung davon leider nicht überzeugen lassen und mit den Regierungsfractionen CDU und DIE Grünen das KAG nicht geändert.

Unsere BI in Hessisch Lichtenau hofft dass die Initiative der Fraktion „Die Linken“ nun zur Einsicht und damit zum Erfolg führt. Immerhin hat das größte Bundesland NRW inzwischen auf Initiative der dortigen CDU-Fraktion die ungerechten Beiträge abgeschafft.

2. In Hessisch-Lichtenau sind Vorauszahlungsbescheide mit Beiträgen von über 30.000 Euro ergangen. Den betroffenen Grundstückseigentümern ist dies wegen der von ihnen zu entrichtenden Kfz.-Steuer – und der daneben zu tragenden Steuerlast aus der Kfz.-Haltung nicht vermittelbar.

Die Betroffenen fühlen sich nicht als Verursacher für Kosten, die durch die „grundhafte Erneuerung“ entstanden sind. Von den PKWs der Anlieger können derartige Schäden nicht ausgehen. Zusätzlich sind u. a. z. B. Leitungsverlegungen für die z. T. von der Kommune Konzessionsabgaben eingenommen wurden und die für Reparaturen und Instandsetzungen nicht zweckgebunden eingesetzt werden.

Gegenüber der Allgemeinheit haben die betroffenen Grundstückseigentümer auch keinen „wirtschaftlichen Vorteil“. Sie nutzen die Straße im gleichen Umfang, wie dies die Allgemeinheit tun kann.

3. Auch in Verbindung mit den hohen und z. T. existenzbedrohenden Beiträgen ist der Unmut verständlicherweise sehr hoch. Bisher überzeugte CDU- und DIE GRÜNEN-Wähler wollen sich deshalb bei der kommenden Landtagswahl anders entscheiden.

Bei den letzten Kommunalwahlen in Hessisch-Lichtenau zeigte dieser Unmut bereits Wirkung: Die Freien Wähler konnten die Anzahl ihrer Sitze verdoppeln. Wahrscheinlich nur deshalb, weil sie sich für die Aufhebung der Straßenbeitragssatzung eingesetzt hatten. Dies ist dann leider nicht erfolgt. Immerhin hat auch die spätere Bürgermeisterwahl den Unmut bestätigt. Der ehemalige Bürgermeister, der konsequent und vehement für Strabs stand, konnte seinen Amtsbonus nicht nutzen und wurde abgewählt!

4. Straßenbeiträge werden nicht in allen Bundesländern erhoben. Sie wurden z. T. abgeschafft oder niemals veranlagt. Das Nachbarland Thüringen hat z. B. rückwirkend abgeschafft. Das Land Hessen zahlt kräftig in den Länderfinanzausgleich ein und finanziert damit z. B. mittelbar die in Thüringen nicht erhobenen Beiträge. Hessen ist das einzige Bundesland, das in den Länderfinanzausgleich einzahlt und trotzdem im eigenen Bundesland Straßenbeiträge zulässt. Auch diese Situation verursacht bei den Betroffenen Unmut.
5. Die Regierungspartei CDU propagiert ständig „gleiche Lebensverhältnisse“. Gerade die Straßenbeiträge stehen dazu im Widerspruch und sind mit dem selbst gesetzten Ziel unvereinbar. Besonders verärgert sind die Betroffenen hier im ländlichen Raum: Die Grundstücke sind häufig größer und dadurch die Beiträge in diesen ohnehin strukturschwachen Gegenden besonders hoch.
6. Die Landesregierung betont immer wieder, die Kommunen seien für ihre Aufgaben im Rahmen ihrer sog. Selbstverwaltung ausreichend vom Land ausgestattet. Tatsächlich wurden die Schlüsselzuweisungen regelmäßig erhöht. Auch dies ist ein Widerspruch, weil schon deshalb die Rechtsgrundlage im KAG mit der Möglichkeit zur Erhebung von Straßenbeiträgen abgeschafft werden muss. Dies darf nicht in das Ermessen der Kommunen gestellt werden. Schließlich verhindert gerade dies „gleiche Lebensverhältnisse“ in Hessen. Betroffene haben auch dafür kein Verständnis.
7. Bereits die mit dem aktuellen KAG suggerierten „Erleichterungen“ durch Ratenzahlungen finden in der Praxis nicht statt. Jedenfalls werden die möglichen 20-Jahresraten in vielen Fällen nicht gewährt. Ein Rechtsanspruch besteht leider nicht. Das dazu ausgeübte Ermessen empfinden die Betroffenen in Hessisch-Lichtenau als willkürlich. Jedenfalls wurden hier 20-Jahresraten nicht eingeräumt. Der Vorgang beschäftigt inzwischen das Verwaltungsgericht in Kassel.

Besonderer Ärger besteht auch deshalb, weil dazu ein Förderprogramm vom Land aufgelegt wurde, das über die WI-Bank an die Kommunen auf Antrag ausgezahlt wird. Damit soll durch die gewährten Ratenzahlungen entstehende Liquidität ausgeglichen werden.

Die Stadt Hessisch-Lichtenau hat diese Fördermittel in Anspruch genommen und führt die erhaltenen Darlehn zurück. Auf die Anzahl der Jahresraten, die den Betroffenen gewährt wurden, hatte dies keinen Einfluss. D. h. es wurde den Betroffenen nur eine geringere Anzahl von Jahresraten als beantragt bewilligt.

Wenn auf Straßenbeiträge nicht verzichtet werden soll, dann ist im KAG zumindest der **Rechtsanspruch** auf 20-Jahresraten festzuschreiben.

Die BI Hessisch-Lichtenau erwartet die

unkomplizierte Abschaffung der Straßenbeiträge durch das Land Hessen.

Mit der Abschaffung werden die Kommunen zugleich zur Sparsamkeit angehalten. Es ist – wie in anderen Bundesländern zu beobachten – damit zu rechnen, dass die bisherigen beitragsnotwendigen „grundhaften Erneuerungen“ zum Teil unterbleiben und durch „Reparaturen“, z. B. erneuerte Fahrbahndecke mit Haltbarkeitszeiten von ca. 15 Jahren – kostengünstig ersetzt werden.

Für das Hin- und Herschieben von Finanzierungszuständigkeiten zwischen Land und Kommunen haben die Betroffenen in Hessisch-Lichtenau kein Verständnis. Auf unterschiedlichen Ebenen werden ausreichend Steuermittel für die Benutzung von Kraftfahrzeugen aufgebracht. Diese Steuermittel machen Straßenbeiträge entbehrlich.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Debus
BI Hessisch-Lichtenau

**Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE
„Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen“ (Drucks. 20/8771)**

„ An Hessen führt kein Weg vorbei.“
Offizieller Slogan des Bundeslandes Hessen

„Gleiches gilt nicht für Gleiche“

Die Gefahr, dass wir Gegebenheiten in unserem Leben begegnen, die schon längst überholt sind, ist eine Erfahrung, deren tiefe Einschnitte in unser Rechtsverständnis mich schon lange beschäftigen und zunehmend verunsichern. Betrachten wir zum Beispiel unser schönes Hessenland, gelegen im Herzen der Republik, umgeben von formal gleichgestellten Bundesländern, denen es leicht fällt, die Zufriedenheit ihrer Bewohner zu fördern, haben deren Bürger doch nicht unter einer gewaltigen Doppelbelastung zu leiden, wie wir benachteiligten Hessen und Hessinnen.

Denn während von den 16 deutschen Bundesländern lediglich vier in den schon seit Menschengedenken durchgeführten Länderfinanzausgleich, der neuerdings „Bundesstaatlicher Finanzausgleich“ heißt, einzahlen, nämlich Baden-Württemberg, Bayern, Hamburg und eben Hessen, so ist es doch einzig Hessen, welches keine Scheu dabei empfindet, seine Bewohner darüber hinaus auch für die Erneuerung seiner (sic!) Straßen zur Kasse zu bitten. Während also den fleißigen Bürgern von Baden-Württemberg, Bayern und Hamburg bloß die eine Tasche geleert wird, erwischt es uns Hessen kalt, wenn wir am Ende des Tages mit zwei leeren Taschen dastehen. Die deutsche Sprache kennt für einen solchen Vorgang nur ein Ausdruck: ein Skandal! Zwar erwerben wir mit unseren Straßenausbauzahlungen weder einen geldwerten Vorteil oder andere Privilegien, etwa in Form von personalisierten Parkplätzen vor unserem Haus, noch haben wir die Schadhaftigkeit der Straße vor unserem Anwesen, welche im Laufe der Jahre unabänderlich voranschreitet, zu verantworten und schon gar nicht erwerben wir durch unsere Zahlungen Eigentum an der jeweiligen Straße, die an uns vorbeiführt, dennoch müssen wir zahlen!

Jedenfalls scheint sich die Heranziehung des gesetzlichen Grundwertes, wonach „Eigentum verpflichtet“, buchstäblich über das damit eigentlich Gemeinte hinwegzusetzen und sozusagen „Grundstück-Grenzen“ zu überschreiten.

Nicht ausgeblendet werden sollte in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass jeder einzelne laufende Meter vor unseren Grundstücken schon einmal, mit den Kosten der der Erschließung – oft von uns selber - bezahlt wurde.

„Alle Anlieger sind gleich, aber manche sind gleicher als andere“

Von den 16 Bundesländern haben neun Straßenausbaubeiträge entweder nie erhoben (Baden-Württemberg und Bremen) oder diese abgeschafft, nämlich Bayern, Hamburg, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Thüringen und zuletzt Sachsen-Anhalt (in Nordrhein-Westfalen steht deren Abschaffung durch Koalitionsvertrag vor der Realisierung); diese vorgenannten Bundesländer, also die knappe Zweidrittel-Mehrheit, behelligen ihre Bürger nicht mehr mit einem Anachronismus, genannt „Straßenausbaukosten“, eine Belastung von Wohneigentümern, die aus der Zeit gefallen zu sein scheint und endlich abgeschafft gehört!

Während einige Bundesländer, wie Nordrhein-Westfalen oder, bis zur Abschaffung im Dezember 2019, Sachsen-Anhalt den Kommunen die Erhebung der Straßenausbaubeiträge vorschreiben („Soll-Bestimmung“), konnte sich die hessische Landesregierung bisher zu keiner klaren Entscheidung durchringen, sondern gab den Quell stetiger Frustration als Überbringer schlechter Nachrichten an die Parlamente der hessischen Städte und Gemeinden weiter. Sollten diese doch

den Unmut ihrer Bewohner unmittelbar auf sich ziehen, natürlich "wohl dosiert", sozusagen „straßenweise“, versteht sich; denn wären alle Mitglieder einer Kommune gleichzeitig betroffen – die Straßenausbaubeiträge in Hessen wären schon lange Geschichte! Als Ortsvorsteher einer hessischen Gemeinde bin ich gerne bereit, zu diesem Punkt ausführlich über meine Erfahrungen zu referieren.

So aber, wie es nun mal ist, schafft man die Basis dafür, dass sich landauf und landab Bürgermeister, Magistratsmitglieder, Stadtverordnete und Ortsbeiräte aufs Trefflichste mit aufgebrachtten Bürgern streiten und diese Stellvertreter-Scharmützel ausfechten müssen, nur weil man seinerzeit (zuletzt am 7.Juni 2019) in Wiesbaden nicht die Weitsicht hatte, die anteiligen Straßenausbaubeiträge für Anlieger ganz abzuschaffen.

Man stelle sich einmal vor, in allen etwa 238 verbliebenen Kommunen, welche diese Beiträge noch von ihren Bürgern zu erheben gedenken, würden die betroffenen Anlieger von ihrem Recht, ohne Bedürftigkeitsprüfung ihrer Situation – denn das ist der Staus quo – eine Ratenzahlung der Kosten über 20 Jahre zu beantragen und gleichzeitig Widerspruch einzulegen, gebrauch machen: zurecht würde man dies als eine beispiellose Vergeudung von Zeit, Zinsen und Zufriedenheit aller Beteiligten ächten.

Daher mein Appell an die Entscheidenden: „Beenden Sie diesen ruinösen Wettbewerb, welche Kommune noch innerhalb diese Jahrzehnts am meisten geschädigt werden könnte!“

„Eine Übersicht über den aktuellen Stand der Ungleichheit“

Mit Stand vom September diesen Jahres haben mehr als 185 hessische Kommunen ihre Bürger aus der Fron der Straßenausbaubeiträge entlassen, zum großen Teil bestimmt auch aus der Gewissheit heraus, Zeit und Ressourcen sinnvoller nutzen zu können, als damit, Haus- und Grundstücksbesitzer, mithin Steuerzahler aus der Mitte der Gesellschaft mit dubiosen Abgaben zu belasten, die in nicht wenigen Fällen ganze Existenzen bedrohen und einer Politiverdrossenheit Vorschub leisten, die bei vielen Sonntagsreden im ganzen Hessenland bedauert wird und Krokodilstränen kullern lässt. Überdies sind die oft willkürliche Anwendungspraxis und die häufig sehr hohen Belastungen Ursache dafür, das örtliche Demokratieverständnis innerhalb der Bürgerschaft ernstlich in Gefahr zu bringen.

Indes sollte das Bewußtsein der Entscheidenden von folgender Vorstellung geleitet werden: **Straßenausbaubeiträge sind jeweils vor Ort kein Problem für die Masse – aber ein massives Problem für viele Einzelne!**

„Gleichheit – leicht verspielt“

Auch dann, wenn man mit spitzem Bleistift die Vor- und Nachteile der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen seitens der Kommunen abwägt, gelangt man schnell zu der Erkenntnis, dass diese, von Städteplanern so genannten „harten Standortvorteile“, nämlich Interessenten und Käufer von Wohneigentum durch eben nicht zu befürchtende Kosten von Straßenausbaubeiträgen in absehbarer Zukunft, im Anschluss an einen getätigten Kauf, „anzulocken“, nicht hoch genug als Standortvorteil für die Kommune bewertet werden kann; erscheinen doch vor diesem Hintergrund die landesweit beklagte „Verödung von Ortskernen“ und das „Ausbluten von Innenstädten“ in einem ganz neuen Lichte ...

Die leichtfertig zugelassene Ungleichheit bei der Behandlung von finanzschwächeren ländlichen Gebieten gegenüber oft finanzstärkeren städtischen Regionen soll hier der Vollständigkeit halber nicht verschwiegen werden.

“Letzter unter Gleichen?“

Auch wenn man heute nicht mehr mit dem Slogan der 60er und 70er Jahre „Hessen vorn“ auf Stimmenfang geht, so muss doch in der Gegenwart wenigstens verhindert werden, dass unser Hessenland als eines der allerletzten Bundesländer seine Bürger von den unseligen Straßenausbaubeiträgen befreit und, das kann gar nicht nachdrücklich genug wiederholt werden, die Doppelbelastung, die sich aus Zahlungen gemäß „Bundesstaatlichem Finanzausgleich“ und Straßenausbaubeiträgen ergibt und welche - in dieser Form - nur für Hessen gilt, endlich gestoppt wird! Denn ein Slogan wie „Hessen zuletzt“ gereicht keinen Entscheidungsträgern im Hessischen Landtag zur Ehre, ganz gleich welcher Partei sie angehören mögen.

Auch eine Uminterpretation des aktuellen, offiziellen Slogans in: **„An Hessen führt kein Weg vorbei – außer über seine Straßen!“** kann nicht erstrebenswert sein!

„Gleiches muss für Gleiche gelten!“

Daher fordere ich, zum Wohle der hessischen Bürger und Bürgerinnen **und** zum Wohle demokratisch funktionierender kommunaler Instanzen:

- die Änderung von §§ 11 und KAG dahingehend, dass für den Umbau und Ausbau von örtlichen Straßen, Wegen und Plätzen (Verkehrsanlagen) keine Beiträge erhoben werden
- die Änderung des § 93 HGO dergestalt, dass die Erhebung von Beiträgen für den Umbau und Ausbau von Verkehrsanlagen nicht zulässig ist
-

und unterstütze den Antrag der Fraktion DIE LINKE in Wort, Sinn und Bedeutung.

Niederzeuzheim, am 29. November 2022

Ewald Schlitt
Ortsvorsteher von Niederzeuzheim



**Stellungnahme des Bundes der Steuerzahler (BdSt) Hessen
zum Gesetzentwurf der Fraktion Die Linke
zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in hessischen Kommunen
Drucksache 20/8771**

Der Bund der Steuerzahler (BdSt) Hessen bedankt sich sehr herzlich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum vorliegenden Gesetzentwurf.

1. Ausgangssituation

Das Gesetz über kommunale Abgaben (KAG) in Hessen regelt in § 11 die Erhebung von Beiträgen. Nach §11 Absatz 1 Satz 2 KAG können die Gemeinden Straßenbeiträge für den Umbau und Ausbau der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen), der über die laufende Unterhaltung und Instandsetzung hinausgeht, erheben. Im Jahr 2013 wurde den Städten und Gemeinden mit § 11a KAG ein Wahlrecht eröffnet, sodass sie statt der Erhebung einmaliger Beiträge die jährlichen Investitionsaufwendungen für den Um- und Ausbau ihrer öffentlichen Verkehrsanlagen auch als wiederkehrende Beiträge in bestimmten Gebieten abrechnen können. Mit einer Gesetzesänderung vom Juni 2018 ist es den Kommunen freigestellt, ob und wie sie Straßenbeiträge erheben.

2. Abschaffung der Straßenausbaubeiträge

Der BdSt Hessen schließt sich der Forderung nach Abschaffung der Straßenbeiträge erneut und nachdrücklich an. Aus Sicht des BdSt Hessen stellen Straßenausbaubeiträge eine unverhältnismäßige Belastung der betroffenen Anliegerinnen und Anlieger dar, die in Einzelfällen bis zu sechsstelligen Beträge umfassen kann, ohne die jeweilige persönliche Leistungsfähigkeit der Betroffenen zu berücksichtigen. Diese Belastung im Einzelfall wird durch den Flickenteppich aus Kommunen mit einmaligen, wiederkehrenden oder keinen Beiträgen zu einer ungerechten Ungleichbehandlung. Zumal die Anliegerinnen und Anlieger bereits im Rahmen der Ersterschließung an den Kosten der Infrastruktur beteiligt wurden.

Trotz dieser teilweise enormen Belastung im Einzelfall steht das landesweite Aufkommen der Straßenbeiträge in keinem Verhältnis zu dem erheblichen Aufwand in den kommunalen Verwaltungen zur Erhebung und Abrechnung der Beiträge. Hinzu kommen teils heftige Auseinandersetzungen vor Ort bis hin zu langwierigen Gerichtsprozessen um die Erhebung von Beiträgen. Und schließlich können Straßenausbaubeiträge zu Fehlanreizen führen, wenn Kommunen dadurch die Unterhaltung ihrer Straßen vernachlässigen und bei einer grundhaften Sanierung Ausbaubeiträge erhoben werden können.

In Anbetracht des landesweiten Aufkommens von 60-70 Mio. Euro jährlich ist das Land selbst in der aktuellen Krisensituation sehr wohl in der Lage, den Kommunen

den Ausfall der Beiträge zu kompensieren. Dem BdSt Hessen ist dabei bewusst, dass es für diese Kompensation keine einfache Lösung gibt, die allen gerecht wird.

Daher spricht sich der BdSt Hessen für eine grundsätzlich auskömmliche finanzielle Ausstattung der hessischen Kommunen aus, die alle betroffenen Städte und Gemeinden den Verzicht auf Straßenbeiträge verschmerzen lässt und gleichzeitig auch den Kommunen zu Gute kommt, die schon bisher keine Beiträge erhoben haben. In diesem Zusammenhang wird auf die im Vergleich niedrigen Finanztransfers des Landes an die Kommunen verwiesen (siehe dazu Kommunalbericht 2020 der Überörtlichen Prüfung, Ansicht 7, Seite 28). Nur in Bayern und dem Saarland sind die Finanztransfers pro Kopf vergleichsweise niedriger.

Ohne den Ausgleich des Entfalls der Straßenbeiträge drohen weitere massive Erhöhungen bei den Hebesätzen der Grundsteuer B. Nicht selten werden schon jetzt Abschaffungen der Straßenbeiträge mit Erhöhungen der Grundsteuer B kompensiert. Aber auch unabhängig davon stellt der BdSt Hessen in seiner jährlichen Erhebung für 2022 einen Anstieg des durchschnittlichen Hebesatzes fest, er stieg in diesem Jahr insgesamt um 13 Punkte auf nun 494. Schon jetzt gibt es in einzelnen hessischen Kommunen die deutschlandweit höchsten Hebesätze der Grundsteuer B. Insbesondere die steigende Anzahl von Kommunen mit einem Hebesatz von über 600 Prozentpunkten (+13 im Vergleich zum Vorjahr auf nun 69) ist besorgniserregend. Wenn man berücksichtigt, dass bisher gerade finanziell prekär aufgestellte Städte und Gemeinden von Straßenausbaubeiträgen Gebrauch gemacht haben, dürfte die Grundsteuer B in vielen Kommunen mit ohnehin schon hohen Hebesätzen noch weiter steigen.

3. Härtefallfonds für Beiträge seit 2018

Neben der Frage, welche Kommunen von einer Kompensation der Ausfälle der Straßenbeiträge profitieren sollten, birgt eine Stichtagsregelung auch für die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger die Gefahr einer Ungleichbehandlung. So würden künftig alle Betroffenen von Straßenausbaubeiträgen verschont, während bis zur Abschaffung zahlreiche Anliegerinnen und Anlieger zum Teil erhebliche Beträge zahlen mussten. Der im Gesetzentwurf vorgeschlagene Fonds für besondere Härten verschiebt dabei lediglich den Stichtag der Ungleichbehandlung auf den 01.01.2018. Die dafür vorgesehenen Mittel in Höhe von 25 Mio. Euro sollten aus Sicht des BdSt Hessen daher anderweitig eingesetzt werden.

Wir empfehlen deshalb, Artikel 1 und 2 des Gesetzentwurfes zur Änderung der Hessischen Gemeindeordnung und des Kommunalabgabengesetzes zuzustimmen. Artikel 3 zur Änderung des Gesetzes zur Regelung des Finanzausgleichs sollte in der vorliegenden Form abgelehnt, die Kompensation im Zuge der Reform des Kommunalen Finanzausgleichs geregelt werden.

Wiesbaden, 30.11.2022



Joachim Papendick
Vorsitzender

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion „Die Linke“

Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen

Zur Aufhebung der Straßenausbaubeiträgen stellt sich die Grundsatzfrage, ob die Aufwendungen für den Straßenausbau der allgemeinen Daseinsvorsorge zuzurechnen sind und damit die finanzielle Belastung entgegen den bisherigen Regelungen ausschließlich von den Kommunen bzw. dem Land Hessen zu tragen ist.

Nach § 11 Abs. 1 Satz 2 KAG können die Gemeinden für den Umbau und Ausbau der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen), der über die laufende Unterhaltung und Instandsetzung hinausgeht, Beiträge erheben. Hierzu normiert § 11 Abs. 1 Satz 4 KAG, dass diese Beiträge nur von den Grundstückseigentümern erhoben werden, denen die Möglichkeit der Inanspruchnahme Vorteile bietet, die nicht nur vorübergehender Natur sind.

Den Grundstückseigentümern müssen durch den Umbau/Ausbau der Verkehrsanlage zwingend wirtschaftliche Vorteile erwachsen.

Diese wirtschaftliche Vorteile müssen nicht nur anlagebedingt, sondern auch durch die Baumaßnahme verursacht sein.

Die Erfordernis der "Anlagebedingtheit" wird regelmäßig gegeben sein. Dagegen ist die Voraussetzung, dass auf Grund der Baumaßnahme wirtschaftliche Vorteile erzielt werden, grundsätzlich strittig und fast immer nicht gegeben.

Die Voraussetzung „wirtschaftlicher Vorteil“ ist vom Gesetzgeber nicht konkretisiert worden; es handelt sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff.

Für die Vorteilsbetrachtung der straßenbaulichen Maßnahmen ist es zunächst sinnvoll, die Differenzierung nach Erschließungsbeiträgen und Straßenausbaubeiträgen vorzunehmen.

Erschließungsbeiträge betreffen die erstmalige Herstellung einer Verkehrsanlage, u. a. die erstmalige Anbindung eines Grundstücks an Straße und Gehweg. Bei den Erschließungsanlagen bestehen am Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils im Regelfall keine Zweifel.

Straßenausbaubeiträge werden dagegen im Zusammenhang mit der Sanierung und damit erst nach dem Abschluss der erstmaligen Herstellung von Verkehrsanlagen erhoben. Der wirtschaftliche Vorteil anlässlich der originären Anbindung des Grundstücks an eine Verkehrsanlage ist daher ausgeschlossen. Der für die Straßenausbaubeiträge maßgebliche Umbau/Ausbau der Verkehrsanlagen wird dann vorgenommen, wenn die Verkehrsanlagen auf Grund der langjährigen Nutzung durch die Allgemeinheit und/oder andere von den Grundstückseigentümern nicht zu vertretende Einflüsse stark sanierungsbedürftig sind. Die Notwendigkeit dieser Straßenbaumaßnahmen ist daher durch die Benutzung seitens der Allgemeinheit und nicht durch die Grundstückseigentümer veranlasst. Mittels der Sanierungsmaßnahmen wird die Verkehrsanlage lediglich wieder in den Zustand versetzt, der nach erfolgter Ersterschließung gegeben war. Für die erstmalige Herstellung der Erschließungsanlagen haben die Grundstückseigentümer jedoch bereits zu diesem Zeitpunkt ihren finanziellen Beitrag geleistet.

Eine nochmalige finanzielle Belastung aus Gründen, die anlässlich der Benutzung der Verkehrsanlagen durch die Allgemeinheit hervorgerufen worden sind, ist nicht vertretbar und widerspricht der gesetzlichen Intention.

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion „Die Linke“

- 2 -

Die Wiederherstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes der Verkehrsanlagen ist existentiell für die Allgemeinheit und damit auch ein Anspruch der Allgemeinheit. Ansprüche der Allgemeinheit sind jedoch der Daseinsvorsorge zuzuordnen. Den Kommunen bzw. dem Land Hessen obliegt die Aufgabe und Verantwortung, alles bereit zu stellen, was für die Daseinsermöglichung der Bürger*innen erforderlich ist. Diese Aufgabeerfüllung ist daher als Daseinsvorsorge und damit als staatliche Pflichtaufgabe zu qualifizieren.

Fazit:

Die im KAG erfassten Straßensanierungen gehören zur Daseinsvorsorge und stellen daher eine staatliche Pflichtaufgabe dar. Die staatliche Pflichtaufgabe umfasst nicht nur die Entscheidung, welche Maßnahmen zu deren Erfüllung erforderlich sind, sondern insbesondere auch die Finanzierung dieser Maßnahmen.

Die Straßenausbaubeiträge sind daher ersatzlos abzuschaffen. Die Finanzierung der Straßenausbaumaßnahmen obliegt ausschließlich dem Staat, hier dem Land Hessen bzw. den Kommunen.

Die angemessene Finanzausstattung der Kommunen zwecks Erfüllung ihrer Aufgaben im Bereich der Daseinsvorsorge sollte eine Selbstverständnis des Landes Hessen sein.

Weitere Aspekte pro Abschaffung der Straßenausbaubeiträge:

Straßenausbaubeiträge in Form von „Einmalbeiträgen“

Diese Erhebungsform ist entsprechend der vorstehenden Ausführungen extrem unsozial und ungerecht.

In einer nicht unwesentlichen Anzahl von Fällen führt diese Erhebungsform zu einer existenzbedrohenden Inanspruchnahme der Grundstückseigentümer.

Straßenausbaubeiträge in Form von „Wiederkehrender Beiträgen“

Die in manchen Kommunen vollzogene Umstellung auf „Wiederkehrende Beiträge“ hat zwar die Verteilung der Beitragszahlungen auf die gesamten Grundstückseigentümer eines Abrechnungsgebietes bewirkt, aber zu noch größeren Ungerechtigkeiten geführt.

Beispielhaft sei hier angeführt:

Die Grundstückseigentümer von Landesstraßen werden bei dieser Erhebungsform zur anteiligen Zahlung für alle Straßen -auch Anliegerstraßen- ihres Abrechnungsgebietes herangezogen, obwohl sie als Bewohner einer Landesstraße weitaus höheren Verkehrsbelastungen ausgesetzt sind.

Die Rechtsunsicherheit hat sich u. a. wegen der Bildung von Abrechnungsgebieten mit unterschiedlichen Prozentsätzen zur Bemessung der Beitragshöhe noch verstärkt.

Die Kosten für die Umstellung auf diese Erhebungsform werden durch Landeszuschüsse erheblich gemildert. Der nach der Umstellung jährlich zur Erhebung der „Wiederkehrende Beiträge“ anfallende Verwaltungsaufwand belastet allerdings ausschließlich in beträchtlicher Höhe die Kommunen.

Nach ersten Erhebungen beläuft sich der Verwaltungsaufwand der Kommunen auf bis zu 40 % der hier-mit im Zusammenhang stehenden Sanierungskosten der Verkehrsanlagen. Die Kosten für den Verwaltungsaufwand sollten sinnvollerweise direkt zur Erbringung von Leistungen der Daseinsvorsorge eingesetzt werden.

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion „Die Linke“

- 3 -

Entlastung der Bürgerschaft

Eine finanzielle Entlastung der Bürger*innen sollte als zusätzlicher Beweggrund immer in die Betrachtungen einbezogen werden.

Gerade in der aktuellen Zeitphase mit Folgebelastungen durch den Kriegszustand in Osteuropa sowie dem klimapolitischen Umbruch in der Energieversorgung muss diese Entlastung ein wichtiger Gesichtspunkt sein.

Vermeidung von Rechtsstreiten

Die aus nachvollziehbaren Gründen geführten Rechtsstreite zur Erhebung der Straßenausbaubeiträge belasten in zunehmenden Maße die Ressourcen der Kommunen.

Beseitigung „Flickenteppich“

Die unterschiedliche Festlegung der einzelnen Kommunen zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist durch die Änderung der gesetzlichen Vorgaben im KAG im Jahr 2018 noch verstärkt worden. Sofern diese Beiträge erhoben werden, stellen gibt es bei der Erhebung zusätzlich unterschiedliche Varianten bei der Erhebungsform und der belastenden Beitragshöhe.

Für das Gerechtigkeitsverständnis der Bürgerschaft sind diese als „Flickenteppich“ bezeichneten Gegebenheiten nicht transparent und hinnehmbar.

Die Einstufung der Straßenausbaubeiträge als Daseinsvorsorge und eine hiermit einhergehende finanzielle Entlastung der Kommunen würde für die notwendige Abhilfe sorgen.

Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Der Vorsitzende des Innenausschusses
Herrn
Christian Heinz MdL
Schlossplatz 1 - 3
65183 Wiesbaden

Gesetzentwurf zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Landtagsabgeordnete,

wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen.

Nach Befassung unserer Spitzengremien Präsidium und Hauptausschuss halten wir an unserer bisherigen Positionierung zu den Straßenbeiträgen fest und verweisen dementsprechend auf unsere Stellungnahme 014-2019 vom 26.3.2019, die diesem Schreiben beigelegt ist (**Anlage**).

Mit freundlichen Grüßen



Stephan Gieseler
Direktor

Ihre Nachricht vom:
20.09.2022

Ihr Zeichen:
I 2.2

Unser Zeichen:
656.3 Pf/Zi

Durchwahl:
0611/1702-32

E-Mail:
pflug@hess-staedtetag.de

Datum:
30.11.2022

Stellungnahme Nr.:
126-2022

Verband der kreisfreien und
kreisangehörigen Städte im
Landes Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden

Telefon: 0611/1702-0
Telefax: 0611/1702-17

posteingang@hess-staedtetag.de
www.hess-staedtetag.de

Nassauische Sparkasse Wiesbaden
BIC: NASSDE55
IBAN: DE79 5105 0015 0100 0727 77

Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Der Vorsitzende des Innenausschusses
Postfach 32 40

65022 Wiesbaden

Mündliche Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtags zum Gesetzentwurf der Fraktion der SPD Gesetz zur vollständigen Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen - Drucks. 20/64 - und zum Dringlichen Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen - Drucks. 20/105 Neu -

Ihre Nachricht vom:
21.02.2019

Ihr Zeichen:
I A2.2

Unser Zeichen:
TA 656.3 Pf/Ve-Zi

Durchwahl:
0611/1702-32

E-Mail:
pflug@hess-staedtetag.de

Datum:
26.03.2019

Stellungnahme-Nr.:
014-2019

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Landtagsabgeordnete,

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 21.2.2019 und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Vorab möchten wir anmerken, dass die überwiegende Mehrheit unserer Mitglieder mit der aktuellen Gesetzeslage nicht zufrieden ist: Die in dem Anhörungsverfahren des vergangenen Jahres zu dem entsprechenden Gesetzentwurf der FDP von unserer Seite vorgetragene Befürchtung hat sich weitgehend bestätigt: Viele Städte sehen sich dem faktischen Druck ausgesetzt, ihre Satzungen (die sie teilweise kurz zuvor mit großem Aufwand erst erlassen haben) wieder aufzuheben, was zu deutlichen finanziellen Einbußen führt.

Verband der kreisfreien und
kreisangehörigen Städte im
Lande Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611/1702-0
Telefax: 0611/1702-17

posteingang@hess-staedtetag.de
www.hess-staedtetag.de

Nassauische Sparkasse Wiesbaden
BIC: NASSDE55
IBAN: DE79 5105 0015 0100 0727 77

Mit einer gesetzlichen Abschaffung der Straßenbeiträge, die zwar den „klareren“ Weg darstellen würde, könnten wir uns daher ausschließlich unter der Maßgabe einverstanden erklären, dass eine vollständige Kompensation der Einnahmeausfälle aus originären Landesmitteln außerhalb des KFA gewährleistet wird.

Insgesamt wird die gesetzliche Abschaffung der Straßenbeiträge in unserer Mitgliedschaft ganz überwiegend aus folgenden Gründen abgelehnt:

- Ein Verbot der Erhebung von Straßenbeiträgen widerspricht dem Recht auf kommunale Selbstverwaltung.
- Eine "Rückabwicklung" vorhandener Satzungen dürfte sich als kosten- und zeitintensiv darstellen.
- Da mit einem (vollständigen) Ausgleich der Beitragsausfälle durch das Land (s.o.) nicht zu rechnen ist, wären finanzielle Einbußen für diejenigen Städte, die noch Straßenbeiträge erheben möchten, die Folge. Ein zeitnahe Ausbau sanierungsbedürftiger Straßen nach dem neuesten Stand der Technik dürfte dann zumindest teilweise nicht sichergestellt sein und ein Verfall kommunaler Infrastruktur wäre die Folge.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stephan Gieseler', with a long horizontal stroke extending to the right.

Stephan Gieseler
Geschäftsführender Direktor