

Handout aus der Pressekonferenz der Fraktionsvorsitzenden aus CDU/FDP:

## NEUE SICHERHEIT FÜR STRASSENBAUBEITRÄGE NACH KAG

02.07.2019

### **ANLIEGER WERDEN FINANZIELL ENTLASTET – LAND ERSETZT MINDEREINNAHMEN FÜR KOMMUNEN.**

Die Diskussion um die Straßenausbaubeiträge startete im Jahr 2018 u.a. durch Gesetzesinitiativen zu deren Abschaffung in verschiedenen Bundesländern. Dem gegenüber stand der Wunsch vieler Bürgermeister und der Kommunalen Spitzenverbände nach grundsätzlicher Beibehaltung des Systems und Novellierung der zugrunde liegenden Regelungen. Exponentiell gestiegene Straßenbaukosten verursachen derzeit ein Missverhältnis zwischen erbrachter Leistung und gefordertem Beitrag. Die NRW-Koalition erkennt den Handlungsbedarf auf Seiten der Beitragszahler dem Grunde nach an.

Die NRW-Koalition hat sich daher entschieden, durch eine Förderung des Landes gleichzeitig die Beitragszahler zu entlasten und die Mindereinnahmen für die Kommunen durch diese Entlastungen zu kompensieren. Wir sind sicher: so wird das Gleichgewicht zwischen Straßenausbaubeiträgen und erbrachter Leistung wieder hergestellt!

Die für Kommunen ausfallenden Beiträge der Anlieger werden durch ein Förderprogramm des Landes ersetzt. Dazu stellt das Land jährlich 65 Mio. Euro im Haushalt bereit und schafft die Möglichkeit zur überjährigen Bewirtschaftung dieses Haushaltstitels. Die Fördermittel können in einem vereinfachten Verfahren auf der Grundlage der Schlussrechnung für die Straßenbaumaßnahme beantragt werden.

Die Achtung vor der kommunalen Selbstverwaltung gebietet es, die Teilnahme am Förderprogramm des Landes für jede Kommune freizustellen. Beantragt eine Kommune jedoch für ausfallende Anliegerbeiträge Fördermittel, ist sie gehalten, nicht mehr die bisher angewendete Mustersatzung für die Berechnung der Anlieger heranzuziehen (Anliegerstraßen: 50-80% bei Fahrbahn und Radweg, 60-80% bei Parkstreifen und Gehweg, Haupterschließungsstraßen: 30-60% bei Fahrbahn und Radweg, 50-80% bei Parkstreifen und Gehweg, Hauptverkehrsstraßen: 10-40% bei Fahrbahn und Radweg, 50-80%, bei Parkstreifen und Gehweg, Hauptgeschäftsstraße: 40-70% bei Fahrbahn und Radweg, 60-80%, bei Parkstreifen und Gehweg), sondern eine neue Staffelung der Anliegerbeiträge, die auch der unterschiedlichen Bemessung im Land wirksam entgegen wirkt. Diese neue Staffelung der Anliegerbeiträge unterscheidet bei Anlieger- und Haupterschließungsstraßen nicht mehr nach Maßnahmen für den fließenden oder den ruhenden Verkehr. Sie richtet sich ausschließlich nach den Kosten der Gesamtmaßnahme:

Anliegerstraßen: 40%,

Haupterschließungsstraße: 30%

Hauptverkehrsstraße: Fahrbahn und Radwege: 10%, Parkstreifen und Gehweg: 40%

Hauptgeschäftsstraße: Fahrbahn und Radwege: 35%, Parkstreifen und Gehweg: 40%

Zusammen mit einer wesentlich vereinfachten Berechnung würde diese drastische Verringerung der bisherigen Höchstsätze zu einer erheblichen finanziellen Entlastung der Anlieger führen! Insbesondere in finanzschwachen Kommunen, die durch die Haushaltssicherung gezwungen wurden, die Höchstsätze von Anliegern zu verlangen, würde sich die finanzielle Belastung der Beitragszahler damit erheblich zu ihren Gunsten verändern.

Eine Kommune kann die Förderung nur für beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen gemäß 8 KAG beantragen, die nach dem 1.1.2018 begonnen wurden. Als Beginn der Maßnahmen gilt der Beschluss des zuständigen Rates.

Nach Ablauf von 3 Jahren wird die Neuregelung einer Evaluation unterzogen.

Die weiteren Verbesserungen und Neuregelungen für Anlieger auf einen Blick:

- Einführung einer verpflichtenden, zeitlich vorgelagerten Bürgerbeteiligung der von der Straßenbaumaßnahme betroffenen Grundstückseigentümer. Betroffene Anlieger können so zukünftig im Vorgriff des Beschlusses der Maßnahme Einfluss auf die konkrete Ausgestaltung und die damit zusammenhängenden Kosten nehmen.
- Veröffentlichung eines „Bürgerleitfaden Anliegerbeiträge“, der die rechtlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen erläutert,
- Vereinfachung der Zahlungsmodalitäten durch Einführung eines Rechtsanspruchs auf Ratenzahlungen, verbunden mit der Verpflichtung, dass der, für Zwecke von Straßenausbaubeiträgen anzusetzende Zinssatz, sich dynamisch am von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Basiszinssatz orientiert.
- Konkretisierung und Festschreibung einer Härtefallregelung.
- Prüfung, inwiefern die Kommunen dazu angehalten werden könnten, Maßnahmen, die das KAG betreffen, für die (z.B.) kommenden fünf Jahre in Form einer Prioritätenliste zu veröffentlichen.