



## Sachstand:

Im Rahmen geplanter Straßen(endaus)baumaßnahmen ist damit zu rechnen, dass für die betroffenen Anlieger/Innen anschließend hohe Straßenbaubeiträge fällig werden, die deren finanzielle Leistungsfähigkeit oftmals überfordern. Der sogenannte wirtschaftliche Vorteil ist nicht messbar und laut entsprechenden Gutachten nicht gegeben. Auf die Zahlkraft der Anlieger/Innen wird keinerlei Rücksicht genommen.

Zahlreiche Initiativen belegen, dass den noch aus der Kaiserzeit stammenden Straßenbaubeiträgen die gesellschaftliche Akzeptanz fehlt. Sie sind nicht mehr zeitgemäß und gehören abgeschafft! Nachdem in anderen Bundesländern wie Bayern diese aktuell (rückwirkend zum 01.01.2018) bereits abgeschafft wurden, in Baden-Württemberg, Hamburg (seit 2016) und Berlin (seit 2012) es diese ebenfalls nicht (mehr) gibt und zahlreiche andere Bundesländer - wie z. B. Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein (wo es seit dem 26.01.2018 keine Beitragspflicht mehr gibt) - an einer Reform bzw. Abschaffung der Anliegerbeiträge arbeiten, ist der NRW-Landtag aufgefordert, ebenfalls an einer Reform bzw. Systemumstellung zu arbeiten. Bis der NRW-Landtag die Vorschrift reformiert, sind jedoch die kommunalen Vertreter zum sofortigen Handeln aufgerufen. Sowohl § 129 BauGB als auch § 8 KAG NRW verpflichtet die Kommunen zwar, Erschließungsbeiträge bzw. Straßenbaubeiträge zu erheben, die Stellschrauben für die Beitragslast liegen aber in deren Verantwortung und werden durch die jeweiligen Straßenausbaubeitragssatzungen sowie Erschließungsbeitragssatzungen festgelegt.

## Unsere Forderungen:

Bezüglich Straßenbaubeiträge / Anliegerbeiträge nach KAG (Kommunalabgabengesetz) für die Erneuerung von Straßen oder Teilbereichen, den Umbau oder die Verbesserung eines Teils der Straße, z. B. Vergrößerung des Regenwasserablaufs oder die Verbesserung der Straßenbeleuchtung:

- **Straßen sind Allgemeingut, werden von allen Bürgern genutzt, gehören zur allgemeinen Daseinsvorsorge und sind daher aus dem allgemeinen, bereits erhobenen Steueraufkommen zu finanzieren. Daher fordern wir die ersatzlose Abschaffung der Straßenausbaubeiträge.** (Hinweis: Die Kosten für die Sanierung von Straßen können im Haushalt aktiviert werden und das Anlagevermögen der Kommune steigt. Bei einer Fremdfinanzierung über Investitionskredite (... nicht Kassenkredite) stehen sich das erhöhte Anlagevermögen und die Verbindlichkeiten der Kredite ausgleichend gegenüber.) **Eine Finanzierung über eine Grundsteuererhöhung oder die Einführung der wiederkehrenden Beitragserhebung lehnen wir ab.**

- Dazu fordern wir eine **Änderung des § 8 Kommunalabgabengesetz** für das Land Nordrhein-Westfalen, so dass die Rechtsgrundlage für Straßenausbaubeitragsatzungen ("StrABS") in Nordrhein-Westfalen abgeschafft wird und somit generell die Kommunen keine Ausbaubeiträge von den Anliegern fordern dürfen.
- **Herauslösung der Beitragspflicht** für den Ausbau von Ortsstraßen **aus dem Kommunalabgabengesetz.**
- **Finanzierung der Ortsstraßen aus Steuermitteln.**
- **Einnahmeausfälle der Kommunen sind aus Landesmitteln zu kompensieren.**
- **Verpflichtung der Kommunen zur Errichtung eines nachhaltigen Straßenbaumanagements zur Kosteneinsparung für Kommunen und Bürger.**

### **Straßenausbau als Ersterschließung nach BauGB:**

Bundesweit und daher auch in NRW gehen die Kommunen aufgrund einer Rechtslücke im BauGB dazu über, auch solche Straßenanlieger mit so genannten „fiktiven Erschließungsmaßnahmen“ zu überziehen, deren Grundstücke nicht in einem neu erschlossenen Baugebiet liegen. Häufig wird behauptet, die Anlage war noch nicht fertig gestellt, obwohl die Anlage nebst Teileinrichtungen nach der Verkehrsauffassung seit Jahrzehnten in bestimmungsgemäßen Gebrauch ist. Solche fiktiven Erschließungsmaßnahmen werden meist für an langjährig bestehenden und gut ausgebauten (oft seit Jahrzehnten bestehenden oder z. T. sogar hundert von Jahren alten) Straßen gelegenen Grundstücken erhoben. Der einzige Grund für die Erhebung dieser „fiktiven Ersterschließung“ ist der, dass die Grundstücke seit Bestehen des BauGB im Jahre 1960 noch nicht zu Erschließungsbeiträgen herangezogen wurden. Der eigentliche Sinn der Erschließungskostenbeiträge nach BauGB – nämlich die Erschließungskosten für neue Baugebiete i.d.R. zu 90 % auf die Anlieger umzulegen - wird dabei konterkariert, weil nämlich nichts neu erschlossen wird.

### **Wir fordern daher:**

- **Zeitliche Begrenzung:** Probleme gibt es in Altfällen bei der Sanierung von Ortsstraßen, bei denen die Ersterschließung noch nicht vollendet, also nie abgerechnet wurde, diese Straßen aber schon die ganze Zeit vorhanden und auch benutzt wurden. Hier wurde bisher bei der Abrechnung der Sanierungsmaßnahme fiktiv eine Ersterschließung unterstellt, mit der Folge der Anwendung der Erschließungsbeitragsabrechnung nach dem Baugesetzbuch, die i.d.R. mit 90 Prozent der umlagefähigen Kosten wesentlich höher als die Straßenausbaubeiträge ausfallen. **Wir fordern eine fiktive Grenze einzuführen, dass 25 Jahre nach Beginn der Ersterschließung nur noch die wesentlich niedrigere Kommunalabgabenregelung Anwendung findet bzw. keine Erschließungskosten mehr in Rechnung gestellt werden dürfen. (Quasi eine Art "Verjährung".)**

- **Änderung der Erschließungsbeitragssatzung:** Wir fordern eine umgehende Änderung der Erschließungsbeitragssatzung (in Herford ist es die Satzung der Hansestadt Herford über die Erhebung des Erschließungsbeitrages) im Hinblick auf den Anteil der Stadt am beitragsfähigen Erschließungsaufwand dahingehend, dass der bisherige städtische Anteil von 10 v. H. des beitragsfähigen Erschließungsaufwandes auf mindestens 50 v. H. erhöht wird. Straßen gehören heutzutage zur allgemeinen Daseinsvorsorge und werden nicht nur von Anliegern, sondern in erster Linie von der Allgemeinheit genutzt. Daher wäre eine Erhöhung des städtischen Anteils auf mindestens 50 v. H. nicht nur gerechter, sondern angebracht und würde die Bürger/Innen entlasten, die aktuell noch mit einem heute nicht mehr zeitgemäßen Anteil von 90 v. H. belastet werden. Eine Änderung auf 50 v. H. ist gemäß § 129 Baugesetzbuch (BauGB) problemlos möglich. Das BauGB sagt explizit, dass die Gemeinden mindestens 10 v. H. des beitragsfähigen Erschließungsaufwands tragen. Eine Grenze nach oben ist nicht vorgegeben, so dass es durchaus möglich ist, den Anteil auf 50 v. H. oder höher zu erhöhen, wie es bereits in zahlreichen anderen Städten und Gemeinden in NRW der Fall ist. Auch die Kommunalaufsicht hat keine Einwände bezüglich einer Erhöhung auf 50 v. H., denn sie überlässt es den Kommunen, im Rahmen ihrer Selbstverwaltung zu entscheiden, ob sie die Anliegerbeiträge erhöhen oder senken. Somit wäre eine Anpassung / Änderung problemlos möglich.

### **Weitere generelle Forderungen:**

- **Einführung von Beitrags-Obergrenzen:** In den Satzungen sollen künftig die Gemeinden Obergrenzen für die Belastung der Bürger festsetzen können, d.h. kein Bürger soll mit mehr als dem 0,4 fachen des Verkehrswertes seines Grundstückes belastet werden.
- **Stundung:** Bieten Sie **allen** betroffenen Bürger/Innen - egal ob eine Abrechnung nach KAG oder BauGB ansteht - grundsätzlich eine **unbürokratische Stundung** / Ratenzahlung mit einer Laufzeit von 20 Jahren an, ohne diese an Bedingungen oder irgendwelche Voraussetzungen und Überprüfungen zu knüpfen.
- **Zinssatzanpassung:** Prüfen Sie, ob der derzeitige von einigen Städten zur Anwendung kommende Zinssatz von 6 % bei Ratenzahlungen in der heutigen Zeit bei der aktuellen Niedrig- bzw. Nullprozent-Zinspolitik überhaupt noch zeitgemäß, angemessen und moralisch wie rechtlich vertretbar ist und ob dieser angepasst werden oder gänzlich wegfallen kann bzw. muss. Dies auch besonders im Hinblick auf einen Beschluss des Bundesfinanzhofs (Beschluss IX B 21/18), der 6 % Zinsen im Hinblick auf Nachzahlungszinsen eines Finanzamtes für realitätsfern und verfassungswidrig erklärte, mit der Begründung, es bestünden schwere verfassungsrechtliche Zweifel, ob der Zinssatz nicht das Übermaßverbot im Grundgesetz verletze. Die "realitätsferne Bemessung des Zinssatzes" verletze den Gleichheitssatz des Grundgesetzes, so die Bundesrichter. Für Zeiträume ab 2015 bestünden daher schwere Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit. Wir fordern daher, den Zinssatz sozialverträglich auf dem niedrigsten Niveau anzupassen bzw. komplett auf die Erhebung von Zinsen zu verzichten.

- **Berechnungsfaktor für die Etagenzahl herunterstufen**: Da die Anliegerbeiträge sowohl bei der Ersterschließung nach BauGB, als auch bei der Straßensanierung nach KAG nach Grundstücksgröße und Geschoszahl berechnet werden, fordern wir die Abschaffung bzw. Herabstufung des Berechnungsfaktors für die Etagenzahl. Damit würde der gesellschaftlichen Veränderung nachgekommen, wonach früher zweigeschossige Häuser als Zweifamilienhaus genutzt wurden. Heute wohnt hingegen in Häusern dieser Größe oft nur noch eine Familie oder sogar nur noch eine Person.
- **Notwendigkeit prüfen**: Wir fordern zu prüfen, ob die jew. geplanten Straßenbaumaßnahmen im geplanten Umfang wirtschaftlich notwendig sind. Wir fordern die Verwaltungen auf, sich an einem einfachen Standard zu orientieren und auf übertriebene Maßnahmen und überzogene Standards zu verzichten sowie die Bürger/Innen in den Entscheidungsprozess aktiv mit einzubinden.
- Wir fordern für den Fall eines geplanten Endausbaus bzw. einer erstmaligen Herstellung / Erschließung nach BauGB zu prüfen, ob diese/r tatsächlich zwingend notwendig und/oder gerechtfertigt ist, oder ob eine Erneuerung nach KAG oder Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen vertretbar und/oder anwendbar sind.
- **Entlastungen prüfen**: Wir fordern die Kommunen auf, die Straßenbaubeiträge (sowohl nach BauGB als auch nach KAG) an den untersten zulässigen Grenzen festzulegen und zu prüfen, inwieweit Entlastungen für uns Bürger/Innen möglich sind.
- **Aussetzung von nicht zwingend nötigen Baumaßnahmen**: Ferner fordern wir die Kommunen auf, alle anstehenden bzw. geplanten zukünftigen Straßenbauprojekte(insbesondere die Grunderneuerungen und Straßenendausbaumaßnahmen) bis auf Weiteres bzw. um mind. 5 Jahre auszusetzen, zumindest solange, bis der NRW-Landtag die Vorschrift reformiert hat. Betrachtet man alleine die Anzahl der geplanten Straßen auf der Prioritätenliste der Straßenendausbaumaßnahmen der Stadt Herford für 2019, die neben den Grunderneuerungs- und Umgestaltungsmaßnahmen aufgelistet sind, dann wird alleine bei dieser Anzahl deutlich, dass diese Maßnahmen aufgrund ihrer Anzahl nicht alle durchgeführt werden können, da es so viele Bauunternehmen in der Region nicht gibt, wie benötigt würden, um alle diese Maßnahmen auszuführen. Da es nur wenige Bauunternehmen gibt, die diese Baumaßnahmen ausführen können, und diese nicht das benötigte Personal haben, kommt es schon jetzt immer wieder zu sog. "Phantombaustellen". (D. h., Bauunternehmen stellen Absperrungen hin um eine Baustelle zu simulieren. Meistens werden dabei noch zusätzlich - auf anderen Baustellen nicht benötigte - Maschinen oder Fahrzeuge abgestellt und gelegentlich bewegt, so dass eine Baustelle simuliert wird.) Den Bauunternehmen fehlt bereits jetzt das Personal, um die aktuellen Baumaßnahmen in einem zeitlich vertretbaren Rahmen ausführen zu können. Daher ist eine Aussetzung der geplanten Grunderneuerungen und Straßenendausbaumaßnahmen nicht nur zu empfehlen, sondern auch bedenkenlos vertretbar. Dies insbesondere auch im Hinblick auf die aktuell allgemein stark gestiegenen bzw. hohen Baukosten