

Thüringer Landtag
6. Wahlperiode

Innen- und Kommunalausschuss

74. Sitzung am 27. Juni 2019

Ergebnisprotokoll
(zugleich Beschlussprotokoll)
der öffentlichen Sitzung

Beginn der öffentlichen Sitzung: 10.03 Uhr

Ende der öffentlichen Sitzung: 12.31 Uhr

Tagesordnung:**1. Punkt 1 der Tagesordnung:****Zehntes Gesetz zur Änderung des Thüringer Kommunalabgabengesetzes - Aufhebung der Straßenausbaubeiträge**

Gesetzentwurf der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

– Drucksache 6/7139 –

dazu: – Vorlagen 6/5608/5708/5723/5751 –

– Zuschriften 6/2931/3056/3057/3116/3127/
3135/3141/3143 –

hier: Anhörung in öffentlicher Sitzung gemäß § 79

Abs. 1 Satz 2 GO

Ergebnis:

nicht abgeschlossen

(S. 5 – 36)

Anhörung durchgeführt

(S. 5 – 36)

Zusage der Landesregierung

(S. 34)

Sitzungsteilnehmer:**Abgeordnete:**

Dittes	DIE LINKE, Vorsitzender
Floßmann	CDU**
Holbe	CDU
Kellner	CDU
Thamm	CDU
Walk	CDU
Kalich	DIE LINKE*
Kuschel	DIE LINKE
König-Preuss	DIE LINKE
Marx	SPD
Scheerschmidt	SPD
Henke	AfD
Adams	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

* Teilnahme in Vertretung

** Teilnahme gemäß § 72 Abs. 4 GO

Regierungsvertreter:

Höhn	Staatssekretär im Ministerium für Inneres und Kommunales
Baals	Ministerium für Inneres und Kommunales
Hartig	Ministerium für Inneres und Kommunales
Karl	Ministerium für Inneres und Kommunales
Kudzielka	Ministerium für Inneres und Kommunales
Löwinger	Ministerium für Inneres und Kommunales
Moß	Ministerium für Inneres und Kommunales
Theodor	Ministerium für Inneres und Kommunales
Volk	Ministerium für Inneres und Kommunales
Völlger	Ministerium für Inneres und Kommunales
Winkler	Ministerium für Inneres und Kommunales
Klein	Staatskanzlei

Thüringer Rechnungshof:

Dr. Dette	Präsident
Butzke	Direktorin
Junghanns	
Nyga	

Anzuhörende:

Brychcy	Gemeinde- und Städtebund Thüringen e. V., Präsident
Rusch	Gemeinde- und Städtebund Thüringen e. V.
Schäfer	Gemeinde- und Städtebund Thüringen e. V.
Kleindienst	Bürgerallianz Thüringen gegen überhöhte Kommunalabgaben e. V.
Emrich	Verband Thüringer Wohnungs- und Immobili- wirtschaft e. V.

Fraktionsmitarbeiter:

Paterok	Fraktion der CDU
Wittig	Praktikantin bei der Fraktion der CDU
Amm	Fraktion DIE LINKE, zeitweise
Gärtner	Fraktion DIE LINKE
Fickert	Praktikantin bei der Fraktion DIE LINKE
Kirchner	Praktikant bei der Fraktion DIE LINKE
Mayer	Praktikant bei der Fraktion DIE LINKE
Wellhöfer	Praktikant bei der Fraktion DIE LINKE
Lerch	Fraktion der SPD
Schänzer	Praktikant bei der Fraktion der SPD
Baron	Fraktion der AfD
Lange	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Landtagsverwaltung:

Stöffler	Juristischer Dienst, Ausschussdienst
Berger	Plenar- und Ausschussprotokollierung

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Die Tagesordnung für die öffentliche Sitzung wurde gemäß Einladung festgestellt.

1. Punkt 1 der Tagesordnung:**Zehntes Gesetz zur Änderung des Thüringer Kommunalabgabengesetzes - Aufhebung der Straßenausbaubeiträge**

Gesetzentwurf der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

– Drucksache 6/7139 –

dazu: – Vorlagen 6/5608/5708/5723/5751 –

– Zuschriften 6/2931/3056/3057/3116/3127/3135/3141/3143 –

hier: Anhörung in öffentlicher Sitzung gemäß § 79 Abs. 1 Satz 2 GO

Herr Brychcy, Gemeinde- und Städtebund Thüringen e. V., wies auf die vorliegende Stellungnahme in **Zuschrift 6/3143** hin und trug darüber hinaus vor, er sei seit nahezu 30 Jahren Bürgermeister und habe die Anfangsjahre der Einführung von Straßenausbaubeitragssatzungen miterlebt. Damals habe es gegenüber den Bürgermeistern bereits Anfeindungen in Form von Beleidigungen, Beschimpfungen von Familienmitgliedern, Abwahanträgen oder sogar Morddrohungen gegeben. Die Situation habe sich nunmehr verändert und beruhigt. Es sei ein Weg gefunden worden, etwa mit rechtzeitiger Ankündigung, Bürgerbeteiligung oder Planungsbeiräten, sodass die Situation entspannter geworden sei. Die Reaktion der Mitglieder des Gemeinde- und Städtebundes auf den vorliegenden Gesetzentwurf sei daher sehr unterschiedlich ausgefallen.

Weiterhin sei eines der wesentlichen Themen, wie jetzt mit der Thematik der Straßenausbaubeiträge umgegangen werden solle: In den Gesprächen im Jahr 2018 seien bereits einige Punkte angesprochen worden, bei denen nachjustiert werden müsse. Im Dezember 2018 und den darauffolgenden Wochen sei in den Medien bereits verkündet worden, dass die Straßenausbaubeiträge zum 1. Januar 2019 abgeschafft würden. Damit sei eine Erwartungshaltung verbunden. Damals sei man davon ausgegangen, dass die Bescheide bis zum 31. Dezember 2018 bezahlt werden müssten und sich alle neuen Bescheide ab 1. Januar 2019 erledigt hätten. Das Gutachten von Prof. Dr. Brüning habe jedoch noch nicht vorgelegen. In dem nunmehr vorliegenden Gutachten (vgl. Vorlage 6/5708) werde dargestellt, dass die Straßenausbaubeiträge zwar abgeschafft würden, jedoch nicht für alle Kommunen. Das Grundproblem bestehe darin, dass die Maßnahmen, die begonnen worden, noch nicht ver-

jährt und daher abzurechnen seien, erhoben werden müssten. Wille des Gesetzgebers sei, das Gesetz in der vorliegenden Form zu verabschieden. Er bat darum, dass die Bürgermeister vor Ort nicht alleingelassen, sondern medial begleitet würden. Dies sei im Vorfeld besprochen worden und solle auch Wille des Gesetzgebers sein. Andernfalls brauchten einige Gemeinden keine Beiträge mehr zu erheben, da die Maßnahmen abgeschlossen seien, und in anderen Gemeinden müssten die Beiträge weitere vier Jahre erhoben werden. Die Bürger wunderten sich dann mitunter über die unterschiedlichen Vorgehensweisen. Die Rechtsauffassung/das Gesetz sei schwer zu erklären, da möglicherweise bereits eine bestimmte Haltung zu der Thematik bestehe. Er erwarte Unterstützung für die Bürgermeister vor Ort, da es zu Verwerfungen und Diskussionen kommen werde, da viele mit einer Abschaffung zum 1. Januar 2019 gerechnet hätten.

Bei dem Gesetz werde es keine Gerechtigkeit geben, denn im Umkehrschluss forderten Bürger ihre Zahlungen von den Bürgermeistern zurück. Dies sei aus verschiedenen Gründen nicht möglich. Die Leidtragenden seien die Bürgermeister vor Ort. Auch durch Abschnittsbildungen oder andere Konstellationen werde die Lage nicht einfacher. Außerdem bestehe das Problem der Ratenzahlungen. Es werde Beitragsbescheide geben, bei denen in den kommenden zehn Jahren noch Raten abgezahlt werden müssten. Die Pläne für die Ratenzahlungen seien erstellt worden, als es das Zinsbeihilfeprogramm gegeben habe. Somit müssten Menschen auch im Jahr 2025 noch Straßenausbaubeiträge über die Ratenzahlung zahlen. Diese erwarteten nach der Verabschiedung des Gesetzes von ihren Bürgermeistern dessen Umsetzung und damit die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge.

Er bat darum, dass in der Öffentlichkeit klargestellt werde, dass die Abschaffung zum 1. Januar 2019 unter bestimmten Bedingungen erfolge und der Gesetzentwurf insbesondere in Bezug auf Refinanzierung und Abschnittsfindung nachgebessert werde. Es müsse festgelegt werden, wann die Bürgermeister die Zahlungen erhielten. Einige Kommunen benötigten Vorausleistungen. Es sollte im Gesetz geregelt werden, dass Vorauszahlungen in Zukunft möglich seien.

Vors. Abg. Dittes bemerkte, die durch die öffentliche Kommunikation entstandene Erwartungshaltung, die Straßenausbaubeiträge würden zum 1. Januar 2019 abgeschafft und damit sei alles geregelt, werde mit dem Gesetzentwurf nicht erfüllt, aber es sei nicht zutreffend, dass begonnene Maßnahmen auch abgerechnet werden müssten. Es gehe um die Maßnahmen und die bis zum 31. Dezember 2018 entstandene sachliche Beitragspflicht. Nicht alle laufenden Maßnahmen, aber diejenigen innerhalb der Vierjahresfrist müssten abgerechnet werden. Der Wille des Gesetzgebers sei es, eine verfassungsrechtlich unangreifbare

Regelung zu schaffen. Diese Konsequenz sei dem vorliegenden Gutachten entnommen worden. Aus politischer Sicht wäre es ein gemeinsamer Wunsch, eine Regelung zu finden, die die genannten Verwerfungen nicht auftreten lasse, sodass sich der Gesetzentwurf mit der Erwartungshaltung der Menschen und der Praxis decke. Dies gestalte sich schwierig, wenn die Interessen miteinander abgewogen werden müssten.

Abg. Holbe äußerte, es handele sich um ein umstrittenes Gesetz. Es habe viele juristische Auseinandersetzungen vor Gericht gegeben, da das Thema sehr kompliziert sei. Die Einführung eines Stichtags führe zu einer Ungleichbehandlung von den Betroffenen, die bereits bezahlt hätten, die bezahlen müssten oder denjenigen, die innerhalb der Vierjahresfrist bezahlen müssten sowie denjenigen, die innerhalb eines Sanierungsgebiets lägen und zum Abschluss der Sanierung zur Zahlung von Straßenausbaubeiträgen herangezogen werden könnten, wenn eine entsprechende Verbesserung/Werterhöhung festgestellt worden sei. Das Gleiche gebe es auch im Bereich des Erschließungsrechts, wobei die Umwandlung von Ackerland in Bauland nachvollziehbar die Werterhöhung des Grundstücks beinhalte.

Sie interessierte die Definition des Zeitpunkts, wann die Maßnahme beendet sei, etwa ob dies nach Beendigung, Versand der Bescheide oder der Inbetriebnahme durch den Verkehr der Fall sei. Der Gesetzentwurf sollte bei diesem Punkt präziser sein, da für die Bürgermeister Erklärungen notwendig seien, ab wann die Maßnahme im Nachhinein berechnet werden müsse. Die im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltene Kostenfolgenabschätzung erachte sie als problematisch. Daneben werde von Kosten in Höhe von jährlich 30 Millionen Euro gesprochen. Das Land habe sich dazu bereit erklärt, Kompensationszahlungen zu leisten. Eine Summe von 30 Millionen Euro erscheine ihr zu niedrig. Sie verwies auf die im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen, in denen andere Summen zwischen 150 und 600 Millionen Euro genannt würden. Bislang habe für die Gemeinden das Problem bestanden, ob ausreichend Eigenmittel zur Verfügung stünden. Diese sowie die Beiträge der Bürger und die Fördermittel seien als Finanzierung der Straßen herangezogen worden. Wenn die Eigenmittel vorhanden seien und vom Land Kompensationszahlungen geleistet würden, sodass die Zahlungen erstattet würden, sei vorstellbar, dass insgesamt mehr gebaut werde. In ihrem Wahlkreis habe sie erlebt, dass manche Maßnahmen aus Protest vor den Bürgern, bei denen eine Straße neu gebaut werden sollte, zurückgenommen worden seien. Die Bautätigkeit könne möglicherweise in der Folge erhöht werden. Sie bat um Beurteilung der als Kompensationszahlung vorgesehenen Summe.

Herr Brychcy stellte dar, aus seiner Perspektive sei der Betrag stets zu wenig. Aber Sanierungsgebiete seien nicht betroffen. Ausgleichsbeiträge müssten weiter finanziert werden.

Dies sei jedoch im Baugesetzbuch (BauGB) geregelt und könne durch den Landtag nicht geändert werden. Dies führe erneut zu Ungerechtigkeit und zu politischen Diskussionen. Im Sanierungsgebiet seien höhere Aufwendungen erforderlich und würden höhere Maßstäbe der Denkmal- und Sanierungsbehörden angesetzt. Schlussendlich müssten auch Ausgleichsbeiträge bezahlt werden.

Weiterhin sei eine Maßnahme beendet, wenn die Schlussrechnung eingehe, und demnach beginne die Frist von vier Jahren ab dem 31. Dezember eines Jahres. Dann sei die Maßnahme klar strukturiert, definiert durch Rechtsprechung beendet. Dies bedeute, dass Maßnahmen eigentlich im Jahr 2017 beendet worden seien, aber beispielsweise in Waltershausen seien Maßnahmen noch nicht abgeschlossen, etwa weil Vermessungstätigkeiten durchgeführt werden müssten und die letzte Rechnung nicht vorliege. Wenn die Schlussrechnung nicht vorliege, sei die Maßnahme nicht beendet. In wie vielen Gemeinden das der Fall sei, sei ihm nicht bekannt.

Außerdem meinte er in Bezug auf die Beurteilung der als Kompensationszahlung vorgesehenen Summe von 30 Millionen, dass in den Gesprächen stets darüber geredet worden sei, wie viel Geld benötigt werde. Es gebe statistische Zahlen. Der Gemeinde- und Städtebund habe immer zu bedenken gegeben, dass die Problematik der Straßenausbaubeiträge ein Regulierungselement gewesen sei. Wenn Bürger ihre Bürgermeister um Erneuerung einer schlechten Straße gebeten hätten und hierfür eine Rechnung aufgestellt worden sei, habe man die Erneuerung verschoben, da die Straße plötzlich nicht mehr so schlecht erschienen sei und lediglich eine Reparatur durchgeführt worden sei. Damit habe eine Regulation erfolgen können. Das Verhalten der Menschen werde sich demnach ändern. In den Beiräten der Orte, in denen Straßenausbaumaßnahmen durchgeführt worden seien, sei mit den Menschen beraten und entschieden worden, wie die Straße aussehen solle, etwa im Hinblick auf Bepflanzung und Parkmöglichkeiten. Damit sei auch sichtbar geworden, dass dies mit Kosten verbunden sei. Diese Frage stelle sich nicht mehr, da die Bürger nicht mehr beteiligt würden und es damit relativ uninteressant für sie werde. Die Wahrscheinlichkeit, dass die Anforderungen größer würden, sei gegeben. Die Baukosten seien bereits angestiegen. Da nicht bekannt sei, in welcher Größenordnung die Kompensationszahlungen erforderlich würden, wäre es insgesamt zu begrüßen, wenn im Gesetzentwurf eine entsprechende Klausel enthalten wäre. Wenn eine Spitzabrechnung angefertigt werde, wäre man damit zufrieden. Eine Prognose sei schwierig. Es komme auf die weitere Entwicklung sowie die verfügbaren Eigenmittel der Kommunen an. Man freue sich auf Gespräche mit der Landesregierung zum KFA.

Vors. Abg. Dittes wies darauf hin, dass es sich bei der genannten Summe von 30 Millionen Euro nicht um eine im Gesetzentwurf enthaltene Angabe oder eine Deckelung für die Erstattungen, sondern eine im politischen Raum genannte Zahl handele. Im Gesetzentwurf sei ein Erstattungsanspruch nach Abrechnung enthalten, der nach dem 1. Januar 2025 evaluiert werden solle. Lediglich bei der Kostenfolgenabschätzung sei ein durchschnittlicher Jahreswert von 23,5 Millionen Euro aus den Statistischen Berichten „Ausgaben und Einnahmen der Gemeinden und Gemeindeverbände in Thüringen“ des Thüringer Landesamtes für Statistik verwendet worden, der nicht genau sei und auch andere Einnahmen, beispielsweise aus Erschließungsbeiträgen, enthalte. Da jedoch auch mit Kostensteigerungen im Baubereich gerechnet werde, sei mit diesem Wert kalkuliert worden. Dieser begrenze jedoch nicht den Erstattungsanspruch der Gemeinden. Dazu finde sich keine entsprechende Regelung im Gesetzentwurf.

Abg. Kuschel fragte, wann die neue Rechtslage in Kraft gesetzt werden solle. Im Gesetzentwurf stehe, dass das Entstehen einer sachlichen Beitragspflicht maßgeblich sein solle. In Brandenburg sei dies ebenfalls so geregelt worden, während in Bayern der Grundsatz gelte „Bescheid ist Bescheid.“ Es sei damit begründet worden, dass die Umstellung auf das Entstehen einer sachlichen Beitragspflicht verfassungsrechtlich sicherer wäre als der Grundsatz „Bescheid ist Bescheid.“ Er bat diesbezüglich um Beurteilung durch den Gemeinde- und Städtebund, weil zwar ausgeführt worden sei, es sei definiert, wann die sachliche Beitragspflicht entstehe, aber in der kommunalen Praxis die Gemeinden dort unterschiedlich agierten. Einige Gemeinden würden die Vorlage der Schlussrechnung, andere das Ende der Prüfung der Schlussrechnung oder das Ende der möglicherweise festgestellten Gewährleistungsarbeiten als entsprechenden Zeitpunkt festlegen. Beispielhaft nannte er die Gemeinde Neustadt, in der im Jahr 1997 die Landesstraße gebaut worden sei, die Gemeinde als Straßenbaulastträger habe Gehwege und Straßenbeleuchtung errichten lassen, die zum 31. Dezember 2018 aufgelöste VG habe es nicht leisten können, die Vermessung der in Anspruch genommenen Grundstücke, um den Gehweg DIN-gerecht zu machen, grundbuchseitig umzusetzen. Dort sei die Beitragspflicht noch nicht entstanden, weil die Vermessungen und Grundbucheintragungen noch nicht vorgenommen worden seien. Die Straßen und Gehwege müssten nun saniert werden, da die normative Nutzungsdauer abgelaufen sei. Er erkundigte sich, ob der Gemeinde- und Städtebund seine Auffassung teile, dass das Entstehen der sachlichen Beitragspflicht bei einer rechtlichen Überprüfung anfälliger wäre als der Grundsatz „Bescheid ist Bescheid“.

Weiterhin sei bekannt, dass nicht in allen, sondern nur in qualifizierten Sanierungsgebieten Beiträge fällig würden. Es sei nachvollziehbar, dass dies vor Ort zu Komplikationen führe.

Im Gesetzentwurf sei für die Erstattungsregelung die Spitzabrechnung vorgesehen. Diese gestalte sich aufwendig vonseiten der Verwaltung, da die Gemeinden stets in einer Nebenrechnung nachweisen müssten, wie hoch der auf die Straßenausbaubeiträge entfallende Anteil sei. Dies müssten die Gemeinden dann gegenüber dem Land anmelden, was eine Prüfung vornehmen müsse. Ihn interessierte, warum nicht die in Brandenburg oder Bayern gewählte Lösung der pauschalierten Erstattung für die Gemeinden günstiger wäre, da sie erheblichen Verwaltungsaufwand einsparen könnte. Im Brandenburger „Gesetz zur Abschaffung der Beiträge für den Ausbau kommunaler Straßen“ sei die ergänzende Regelung eingefügt worden, dass im Einzelfall Gemeinden, die den Nachweis dafür erbringen könnten, dass die Pauschalierung nicht ausreiche, auch eine Spitzabrechnung machen könnten. Die meisten Gemeinden könnten jedoch mit der Pauschalierung umgehen. Er fragte, ob dem Gesetzgeber empfohlen werde, im Hinblick auf den Verwaltungsaufwand auf eine Pauschalierung umzustellen oder ob die Spitzabrechnung mehr Sicherheit für die Gemeinden bringe und der damit in Zusammenhang stehende Verwaltungsaufwand hingenommen werde.

Herr Brychcy führte aus, der Gemeinde- und Städtebund spreche sich gegen die Pauschale aus. Wie das Erstattungsverfahren durchgeführt werde, werde nach Verabschiedung des Gesetzes durch Verordnung geregelt. Eine pauschale Auszahlung erachte er nicht als richtig, da auch die Gemeinden Zahlungen erhielten, bei denen keine Straßen gebaut würden. Gemeinden, in denen der Straßenausbau bereits abgeschlossen sei, erhielten die pauschale Erstattung und andere Gemeinden, in denen etwa mehr Straßen ausgebaut worden seien, erhielten zu wenige Mittel. Der Vorschlag des Gemeinde- und Städtebundes sei, nach etwa drei Jahren eine Evaluation des derzeitigen Verfahrens vorzunehmen. Zum jetzigen Zeitpunkt sei die pauschale Abrechnung nicht der richtige Weg.

Herr Rusch ergänzte, die Fragestellung, welches der richtige Zeitpunkt sei, ob auf die sachliche Beitragspflicht oder den Bescheid abgestellt werden solle, sei bereits viel diskutiert worden. Der Gemeinde- und Städtebund bevorzuge die Variante, auf den Bescheid abzustellen. Diese sei jedoch schwer durchzuführen. Man erachte die juristischen Einwände dagegen als durchgreifend. So könne es zu der Situation kommen, dass die Verwaltung einer Gemeinde schnell gearbeitet habe und im Jahr 2018 einen Bescheid für eine Maßnahme, die im Jahr 2017 fertiggestellt worden sei, versandt habe, eine andere Gemeinde lasse sich vier Jahre Zeit und die Verwaltung habe den Bescheid nicht versandt mit der Folge, dass in einem Fall gezahlt werden müsse, in dem anderen nicht. Im Gutachten von Prof. Dr. Brüning sei dargestellt worden, dass dies willkürlich erscheine. Für derart entscheidende Angelegenheiten sei dies immer schwierig. Es werde eine rechtssichere Regelung benötigt, denn in Thüringen seien selten so viele Diskussionen über rechtliche Zulässigkeiten geführt worden

wie im Bereich der Straßenausbaubeiträge. Eine rechtlich klare Regelung sei sinnvoll, auch wenn sie mit der Folge verbunden sei, dass in den kommenden vier Jahren für Maßnahmen, die bis 31. Dezember 2018 abgeschlossen gewesen seien, Beiträge gezahlt werden müssten. Das sei ebenfalls nicht Wunsch des Gemeinde- und Städtebundes, aber in der Abwägung solle man sich dennoch für diese Variante entscheiden, denn die Willkür bei der Frage, wann ein Bescheid versandt werde, sei so enorm, dass sie rechtlich durchgreifenden Erfolg hätte, wenn das Gesetz angegriffen würde. Der Gemeinde- und Städtebund plädiere daher nicht dafür, auf den Zeitpunkt des Verschickens des Beitragsbescheids abzustellen.

Abg. Kuschel sagte, man befinde sich im Bereich der kommunalen Selbstverwaltung, deren Grundsätze der Gemeinde- und Städtebund stets verfechte. Ein Element der kommunalen Selbstverwaltung sei der dezentrale Rechtsvollzug. Dies bedeute, dass zu gleichen Sachverhalten Gemeinden im Rahmen der Gesetze unterschiedlich entscheiden könnten. So gebe es etwa eine Vielzahl unterschiedlicher Friedhofssatzungen. Vonseiten des Gemeinde- und Städtebundes werde dargestellt, dass die Anwendung der Abgabenordnung ein Verstoß gegen das Willkürverbot sein könne. Vielmehr sei dies ein Element der kommunalen Selbstverwaltung, dass in deren Rahmen Gemeinden entschieden hätten, wie sie in dieser Vierjahresfrist verfahren würden. Dies habe nichts mit Willkür zu tun, sondern sei eine souveräne Entscheidung jeder einzelnen Gemeinde. Ihm seien unterschiedliche Fälle bekannt. So habe die Stadt Langewiesen etwa nach zwei Jahren Beiträge erhoben, die Stadt Ilmenau, von der Langewiesen nun Ortsteil sei, habe die Frist von vier Jahren weitgehend ausgeschöpft. Es handele sich um eine souveräne Entscheidung im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung, die der Gesetzgeber nicht zum Anlass nehmen könne, sie als Willkür zu bezeichnen. Er fragte, ob die Entscheidung vor Ort unter den Grundsatz der Selbstverwaltung fallen könnte, damit das Argument, dass es sich um einen Verstoß gegen das Willkürverbot handle, weitgehend entkräftet wäre.

Herr Brychcy legte dar, die Thematik der Willkür sei insbesondere im Zusammenhang mit dem vorliegenden Gutachten deutlich geworden. Selbstverständlich spreche sich der Gemeinde- und Städtebund für Selbstverwaltung aus. Derzeit werde in der Diskussion der Eindruck erweckt, als ob einige Kommunen, die es möglicherweise tatsächlich gebe, den Zeitraum von vier Jahren immer nutzen wollten. Es handele sich bei den vier Jahren jedoch lediglich um die festgesetzte Verjährungsfrist. Im Regelfall erfolge die Abrechnung schneller, da die Maßnahme schnell beendet werden solle und die Gemeinden ihren Einwohnern nicht zumuten könnten, für eine Maßnahme zu zahlen, die beispielsweise bereits vor zehn Jahren beendet worden sei. Die Diskussion bei den Gemeinden, die seit dem Jahr 1991 keine Satzung erstellt hätten und rückwirkend bis in die 1990er-Jahre Beiträge erheben wollten, sei

schwierig gewesen. Bei der Mehrheit der Gemeinden bestehe der Wunsch, die Frist nicht bis zum Schluss auszunutzen. Es gebe aber auch komplizierte Maßnahmen, bei denen die Gemeinden nicht allein eine Entscheidung treffen könnten, da die Thematik der Vermessung etwa sehr kompliziert sei. Insbesondere werde es kompliziert, wenn eine Gemeinschaftsmaßnahme mit dem Straßenbauamt durchgeführt werde. Selbstverwaltung bedeute auch, dass jede Gemeinde für sich entscheide und die Maßnahme anders durchführe. Es dürfe nicht der Eindruck entstehen, dass die Frist von vier Jahren immer ausgeschöpft werde.

Herr Rusch ergänzte, es seien vier Jahre Zeit und dementsprechend könnten Maßnahmen beispielsweise nach einem oder auch nach drei Jahren beendet werden. Entscheidend sei, dass der Gesetzgeber dahin gehend einen Fixpunkt festlege, dass Gemeinden, die bis zum 31.12. Maßnahmen durchgeführt hätten, bestimmte Folgen hervorriefen und wenn sie diese nicht gemacht hätten, andere Folgen hervorriefen. Dies habe für die Bürger dahin gehend Konsequenzen, dass sie in der Gemeinde, in der die Bescheide nicht verschickt worden seien, nicht mehr bezahlen müssten und in einer anderen Gemeinde, in der die Bescheide verschickt worden seien, für die gleiche Maßnahme zum gleichen Zeitpunkt bezahlen müssten. Dies werde als verfassungsrechtlich bedenklich erachtet, wie dies auch im vorliegenden Gutachten festgestellt worden sei.

Abg. Scheerschmidt bedanke sich zunächst für die Zusammenarbeit mit dem Gemeinde- und Städtebund. Bereits vor der Anhörung im Ausschuss hätten Gespräche stattgefunden. Sie könne den Grundsatz nachvollziehen, verfassungsrechtlich sicher eine Änderung des ThürKAG herbeizuführen. Man habe es sich nicht einfach gemacht. Es müsse oberste Priorität haben, ein verfassungsrechtlich sicheres Gesetz zu verabschieden. Daneben seien die Abgeordneten selbstverständlich dazu verpflichtet, den Bürgermeistern Hilfestellung bei der Umsetzung des Gesetzes zu geben, um der Bevölkerung dessen Inhalt zu erklären und nicht die Bürgermeister als handelnde Personen vor Ort alleinzulassen.

Weiterhin seien viele Kommunen auf Vorauszahlungen angewiesen, weil sie sonst die Maßnahme nicht durchführen könnten. Es werde wiederholt gesagt, das regulierende Element sei weggefallen. Es sei jedoch vorhanden, da der Eigenanteil der Kommunen weiterhin einzubringen sei. Die Straßenausbaumaßnahmen würden nicht sprunghaft ansteigen, weil die Kommunen nach wie vor den Eigenanteil finanzieren müssten. Außerdem müsse es von der Verwaltung handhabbar sein. Erfahrungen hätten gezeigt, dass in den Kommunen, die die Straßenausbaubeiträge abgeschafft hätten, die Bautätigkeiten nicht sprunghaft angestiegen wären.

Des Weiteren interessierte sie, ob es eine Möglichkeit darstelle, den Kommunen, die finanzielle Schwierigkeiten hätten, entgegenzukommen und mit Vorauszahlungen eine Finanzierung zu ermöglichen. Außerdem bat sie um Beurteilung des Einsparpotenzials aufseiten der Verwaltung, da Verwaltungsaufwand eingespart werden könne, wenn die Kommunen die Bescheide nicht selbst an die Bürger versenden müssten und damit eine Vereinfachung für die Kommunen erreicht werde.

Herr Brychcy bemerkte im Hinblick auf das regulierende Element, die Ausführungen von Abg. Scheerschmidt seien zutreffend. Zunächst müssten Baufirmen vorhanden sein und die Kommunen müssten Eigenleistungen aufbringen. Dadurch entstehe eine Regulierung. Seine Ausführungen hätten sich insbesondere auf die politische Ebene bezogen. Es werde zu einer Erhöhung von Anforderungen kommen und die Stadt müsse eine Priorisierung der Maßnahmen vornehmen, die die Bewohner mitunter als ungerecht empfänden, wenn die Sanierung ihrer Straße erst später vorgenommen werde.

Weiterhin wäre eine Abschlagszahlung insbesondere für die Gemeinden, die auf Abschlagszahlungen angewiesen seien, hilfreich.

Außerdem werde sich der Verwaltungsaufwand mittelfristig reduzieren. Momentan werde dies noch nicht ersichtlich, da einige Maßnahmen abgeschlossen werden müssten. Mittelfristig werde es zu Vereinfachungen kommen, weil bestimmte Prozesse nicht gemacht werden müssten, wobei die Kommunalverwaltungen deswegen nicht gleich eine Stelle weniger benötigten. Man sei dem TLVwA als Abrechnungsbehörde ebenfalls verpflichtet, eine sehr genaue und klar strukturierte Darstellung vorzunehmen. Er gehe davon aus, dass es insbesondere in der politischen Diskussion auch zu einer Vereinfachung komme. So sei möglicherweise bereits eine Bürgerversammlung ausreichend, um die Menschen zu informieren, und es müsse nicht zu mehreren Sitzungen kommen.

Die Frage **Abg. Scheerschmidt**, ob es vor dem Hintergrund, dass noch keine greifbare Zahl als Größenordnung für den Ausgleich durch das Land vorhanden sei, auch eine Lösung darstelle, zunächst die im Gesetz verankerte maßnahmenbezogene pauschalierte Spitzabrechnung zu praktizieren und nach der Evaluierung gegebenenfalls eine andere Variante der Abrechnung zu wählen, bejahte **Herr Brychcy** und fügte hinzu, der genannte Wert von 30 Millionen Euro werde zunächst als Orientierung betrachtet.

Herr Rusch bat in diesem Zusammenhang darum, dass die Finanzierung nicht dergestalt erfolgen solle, dass die Eigenmittel so knapp kalkuliert würden und damit eine Deckelung eingeführt werde.

Abg. Adams bemerkte, bereits bei der Einbringung des Gesetzes sei verdeutlicht worden, dass es kein böser Wille von Bürgermeistern sei, wenn zum jetzigen Zeitpunkt noch Bescheide verschickt werden sollten. Dies machten die Abgeordneten deutlich.

Der TRH habe in seiner Stellungnahme in Vorlage 6/5723 dargestellt, dass mit dem Wegfall des § 7 Abs. 2 Satz 1 ThürKAG die Kommunen nicht mehr explizit angehalten würden, Kosteneinsparungen durch einen an die Bedürfnisse der Anwohner entsprechend angepassten, ortstypischen und kostensparenden Ausbau zu realisieren. Er bat um Stellungnahme, ob es erforderlich wäre, einen Halbsatz einzufügen, der die Aufforderung beinhalte, den Ausbau kostensparend vorzunehmen.

Herr Brychcy stellte dar, er könne nicht einschätzen, ob dies tatsächlich hilfreich sei, aber es schade nicht. Viele objektive Bedingungen seien nicht vorhersehbar und würden im Einzelfall auftreten.

Herr Rusch ergänzte, eine solche Formulierung müsse in Kombination mit der Deckelung betrachtet werden, denn sie habe zur Folge, dass darauf geachtet werde, ob kostensparend gebaut worden sei und dann gegebenenfalls nicht bezahlt werde. Wenn dann eine Diskussion darüber geführt werde, wie der Ausbau hätte billiger erfolgen können, sei die Formulierung nicht hilfreich.

Abg. Adams meinte, gemäß der bisherigen Formulierung solle bei Anliegerstraßen ein ortstypischer und kostensparender Ausbau besondere Berücksichtigung finden. Diese Formulierung sei im neu formulierten § 7 Abs. 2 ThürKAG nicht zu finden. Ihn interessierte, ob der Gemeinde- und Städtebund die bisherige Formulierung als hinderlich betrachtet habe, da sie in der Praxis zu schwer umzusetzen gewesen sei, was **Herr Brychcy** verneinte. Daneben bemerkte er, wichtig sei, sich letztendlich nicht darüber zu streiten, ob der Ausbau hätte billiger erfolgen können. Darüber würden sicher immer unterschiedliche Auffassungen herrschen. Die Gemeinde selbst habe Interesse an einem kostengünstigen Ausbau, denn dann müssten auch weniger Eigenmittel bereitgestellt werden. Momentan befinde man sich in einer Phase, in der es den Kommunen relativ gut gehe, aber es würden auch wieder andere Zeiten kommen. Eine solche Formulierung dürfe jedoch nicht zu einem Streit darüber führen, ob der Ausbau hätte billiger sein müssen und die Rechnung zu hoch ausfalle, sodass die

Ausgleichszahlungen nicht in vollem Maße geleistet würden. Dies würde zu mehr Verwaltungsaufwand, Stress und Frust in den Gemeinden führen.

Abg. Scheerschmidt äußerte, wenn sich die Gemeinden weiterhin an der bereits praktizierten Richtlinie des Freistaats Thüringen zur Förderung des kommunalen Straßenbaus orientierten, in der die förderfähigen Maßnahmen enthalten seien, werde die Umsetzung in der Praxis funktionieren.

Abg. Holbe sagte, dass dem Gemeinde- und Städtebund oder dem TMIK sicherlich keine Übersicht vorliege, wie viele Bescheide noch erstellt werden müssten.

Außerdem erkundigte sie sich, wie mit nicht rechtmäßigen Bescheiden, die den Verwaltungsgerichten vorlägen, umgegangen werde. Wenn das Gericht den formellen Fehler feststelle, müsse die Gemeinde eine Satzung neu beschließen und genehmigen und die Bescheide neu versenden, sodass weitere Jahre vergingen. Daneben könnten die Rechnungen der Vermessungsarbeiten gestoppt werden, sodass diese beispielsweise erst im Jahr 2022 versandt werde. Dann müssten die Gemeinden die Kosten nicht auf die Bürger umlegen. Dabei könnte man noch regulierend eingreifen, um die Bürger zu entlasten.

Herr Schäfer erklärte, im Gesetz sei geregelt, dass eine Satzung rückwirkend rechtmäßig in Kraft gesetzt werden könne. Es komme im Einzelfall darauf an, wo der Fehler liege. Wenn dieser heilbar sei, müsse die Satzung rückwirkend wieder rechtmäßig in Kraft gesetzt werden. Dann müsste der Beitrag noch erhoben werden. Wenn keine Heilung möglich und der Beitrag noch nicht entstanden sei, könne dieser nicht mehr erhoben werden.

Abg. Kuschel bemerkte im Hinblick auf die Befürchtung, welche Maßnahmen vom Land anerkannt würden, die Gemeinde unterliege den Haushaltsgrundsätzen von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit und werde stets eine Ausbaulösung wählen, die diesen Grundsätzen folge.

Die Anmerkung, dass die Gemeinden relativ zügig Straßenausbaubeiträge erhoben hätten, könne durch die kommunale Praxis nicht belegt werden. Sonst bestünde nicht das Problem der rückwirkenden Erhebung. Noch im Jahr 2007 habe ein Drittel der Gemeinden noch keine Satzung gehabt und von denen, die eine Satzung gehabt hätten, habe lediglich die Hälfte überhaupt Beiträge erhoben gehabt. Die Probleme seien dann erst entstanden. Offenbar habe eine wahrnehmbare Anzahl von Gemeinden nicht zeitnah erhoben. Die Gemeinden

hätten unterschiedlich agiert. Die rückwirkende Erhebung sei in die öffentliche Kritik geraten und sei ein Motiv für die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge.

Weiterhin sei zu Recht darauf hingewiesen und die Bitte geäußert worden, dass der Inhalt des Gesetzes nach außen so vermittelt werden solle, dass die Bürgermeister vor Ort nicht alleingelassen würden. Dieser Aspekt sei unstrittig. Er bat darum, dass auch der Gemeinde- und Städtebund die Abgeordneten unterstütze und den Bürgermeistern übermittele, dass das Land ab sofort nicht alle Kosten übernehme. Die Bürgermeister erklärten dies gegenüber den Bürgern und den Gemeinderäten. Daraufhin entstehe möglicherweise eine erneute Debatte, da das Land lediglich den auf die Straßenausbaubeiträge entfallenden Anteil übernehme und der Anteil der Gemeinden weiterhin finanziert werden müsse. Er verwies in dem Zusammenhang auf die Debatte bei der Novellierung des ThürKitaG, als der Eindruck entstanden sei, das Land übernehme alle Kosten. Wenn die beiden Aspekte zusammengeführt würden, entstünden Verständnis und ein ausgewogener Umgang mit der neuen Gesetzeslage vor Ort. Um zu verhindern, dass Bürgermeister nicht alleingelassen würden, beschäftige man sich mit der bayerischen Regelung, mit der dies ausgeschlossen wäre. In Bayern habe eine Abwägung stattgefunden und müssten ebenfalls die geltenden verfassungsrechtlichen Grundsätze beachtet werden.

Herr Brychcy wies bezüglich des letztgenannten Aspekts auf die schriftliche Stellungnahme in Zuschrift 6/3143 hin. Es sei nie davon gesprochen worden, dass das Land nicht die komplette Maßnahme finanziere. Der großen Mehrheit der Bürgermeister sei dies bekannt. Selbstverständlich werde kommuniziert, dass die Gemeinden lediglich einen pauschalierten prozentualen Anteil an den tatsächlichen Investitionskosten erhielten.

Des Weiteren hätten die rückwirkende Erhebung und der unterschiedliche Zeitpunkt der Erhebung nichts mit kommunaler Selbstverwaltung zu tun, sondern vielmehr damit, dass in den vergangenen Jahren politische Gruppierungen die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge angekündigt hätten. Daraufhin hätten einige Bürgermeister von einer Erhebung abgesehen. Mindestens 80 Prozent der Bürgermeister hätten sich daran gehalten und Beiträge seit dem Jahr 1991 erhoben, andere hätten keine Beiträge erhoben und sich damit nicht gesetzeskonform verhalten. Dies hänge nicht damit zusammen, ob die Kommunen schneller oder langsamer tätig seien, sondern mit politischen Aspekten.

Herr Rusch sagte in Bezug auf die von Abg. Kuschel geäußerte Bitte Unterstützung zu. Bislang sei stets kommuniziert worden, dass die Eigenmittel von den Gemeinden finanziert werden müssten. Ihm sei nicht bekannt, woher eine andere Auffassung komme. Im Zusammen-

hang mit der damaligen Novellierung des ThürKitaG sei öffentlich dargestellt worden, die Kindertagesbetreuung sei ausfinanziert. Damit könne den Gemeinden nicht vorgeworfen werden, wenn sie sich über die Darstellung wunderten, die Kindertagesbetreuung sei ausfinanziert, obwohl diese ein großer Kostenfaktor sei. Dabei sei vermutlich die Kommunikation falsch gelaufen.

Vors. Abg. Dittes regte an, möglicherweise könne das TMIK gemeinsam mit dem Gemeinde- und Städtebund eine Publikation oder eine Internetseite als Information für die Bürger und Bürgermeister vorbereiten, um sachlich die Gründe der Regelung, aber auch die Wirkungen zu beschreiben und eine Argumentationsgrundlage zur Verfügung zu haben. Dies werde zwar nicht alle politischen Diskussionen besänftigen, aber einen gleichen Wissensstand für alle ermöglichen. Im Rahmen der weiteren Ausschussberatung könne dies gegebenenfalls gemeinsam verabredet werden.

Abg. Walk fragte, ob der Gemeinde- und Städtebund bereits Ideen/Vorstellungen für eine verfassungsrechtlich sichere Regelung bei der Abrechnung habe. Aus seiner Sicht sei eine Stichtagsregelung zum 1. Januar 2019 unbedenklich. Eine Regelung zu den Maßnahmen, die vor dem Stichtag begonnen worden seien, werde gegebenenfalls kritisch betrachtet und sei angreifbar.

Herr Schäfer führte aus, das Thüringer OVG habe sich schon mehrfach zu der Entstehung der sachlichen Beitragspflicht positioniert. Es könne nicht jeder Einzelfall über gesetzliche Regelungen entschieden werden. Die grundsätzlichen Vorgaben, wann die sachliche Beitragspflicht entstehe, seien Gegenstand ständiger Rechtsprechung des OVG. Im Januar 2019 sei dazu wieder eine Entscheidung ergangen. Dabei werde wiederholt auf die bisherige Rechtsprechung verwiesen. Insofern sei diese verhältnismäßig klar formuliert. Im Einzelfall komme es zu unterschiedlichen Entscheidungen. Dann müssten die Gerichte dazu angerufen werden, aber die Definition des Begriffs „Entstehung der sachlichen Beitragspflicht“ habe das Thüringer OVG entschieden.

Abg. Kuschel äußerte, ein Sachverhalt habe in den vergangenen Wochen mit der Beschlussfassung des Gesetzentwurfs in Brandenburg zu tun: Es gebe Hinweise, dass dem Gesetzgeber anzuraten wäre, dahin gehend eine gesetzliche Vorkehrung zu treffen, dass nicht einzelne Gemeinden eine Flucht in das Entschließungsrecht vollziehen könnten. Hintergrund sei, dass nach der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge bei dem einzigen ihm aus Thüringen bekannten Fall der Gemeinde Frankenblick, den beratende Rechtsanwälte initiiert hätten, diese gesagt hätten, es könnten keine Straßenausbaubeiträge mehr erhoben

werden, aber da alle technischen Infrastruktureinrichtungen zum 3. Oktober 1990 laut Einigungsvertrag nur als Provisorium gelten würden, könne man auf das Erschließungsrecht setzen und sagen, man setze eine unterbrochene Ersterschließung fort, da erstmalig eine Straße nach DIN-Norm hergestellt werde. Nun sei im Einigungsvertrag für die neuen Bundesländer eine Absetzung zwischen Erschließungsrecht und Ausbaurecht enthalten. Hierfür gebe es bereits Urteile, die jedoch im Hinblick darauf unterschiedlich interpretiert worden, was ortsüblich gewesen sei und ob es ein Ausbauprogramm gegeben habe. Er fragte, ob dem Gesetzgeber angeraten werde, dahin gehend eine klarstellende Regelung im Gesetz vorzunehmen, dass für alle vorhandenen und öffentlich gewidmeten Verkehrsanlagen in gemeindlicher Straßenbauträgerschaft, die am 3. Oktober 1990 öffentlich gewidmet gewesen seien, kein Erschließungsrecht in Anwendung zu bringen sei. Damit könnte eine Vorkehrung getroffen werden, um eine solche Entwicklung und damit Rechtsstreitigkeiten zu verhindern.

Herr Schäfer antwortete, der Gemeinde- und Städtebund rate dringend von der Aufnahme einer solchen Regelung in das ThürKAG ab, da diese bereits im BauGB enthalten sei. In § 242 Abs. 9 BauGB sei diese Abgrenzung definiert worden. Wenn in das ThürKAG eine neue Regelung aufgenommen würde, bestehe das Problem, dass nicht klar sei, welche Regelung gelte. Er erachte es als nicht wahrscheinlich, dass man in das Erschließungsrecht abdriften werde. Das Gegenteil werde der Fall sein. Im Erschließungsbeitragsrecht könnten 90 Prozent von den Anliegern erhoben werden. Für Anliegerstraßen könnten 75 Prozent der Beiträge erhoben werden. Die Differenz betrage 15 Prozent, wobei die 75 Prozent künftig vom Land getragen würden. Die Bürgermeister würden keine 90 Prozent von den Bürgern erheben wollen, da die Beitragserhebung ohnehin nicht einfach sei. Es müsse immer eine Entscheidung zwischen Ausbau oder Erschließung getroffen werden.

Abg. Thamm verwies auf § 21 b Abs. 5 des vorliegenden Gesetzentwurfs, wonach höchstens die Beiträge erstattet würden, die sich bei der Ausführung der Maßnahme gemäß dem am 31. Dezember 2018 bestehenden Bauprogramm ergeben hätten, und bat diesbezüglich um Beurteilung, ob es sich darauf beziehe, dass die Beiträge zuungunsten der Bürger gesenkt würden, um mehr Erstattungszahlungen vom Land zu erhalten, oder ob dies auch die durch Baupreiserhöhung entstehenden Mehrkosten beinhalte.

Herr Schäfer verwies auf die Ausführungen in der schriftlichen Stellungnahme des Gemeinde- und Städtebundes in Zuschrift 6/3143. Es bedürfe einer Klarstellung, wie § 21 b Abs. 5 des vorliegenden Gesetzentwurfs zu verstehen sei. Er verstehe die Regelung so, dass im Nachhinein kein Nachtrag erfolgen solle, um mehr Geld vom Land zu erhalten, als tatsäch-

lich ausgegeben worden sei. Wenn etwa aufgrund des Anstiegs von Baupreisen ein Nachtrag erforderlich sei, müsse dafür eine Regelung getroffen werden.

– **Präsident Dr. Dette, Thüringer Rechnungshof (TRH), Vorlage 6/5723**, führte aus, der TRH habe sich bereits in seiner letzten Stellungnahme zur Änderung des Straßenausbaubeitragsrechts für eine ungeschmälerete Beibehaltung der Straßenausbaubeiträge ausgesprochen. Darüber hinaus vermisse der TRH eine Evaluierung des Gesetzentwurfs in Drucksache 6/7139 als Grundlage für die Entscheidung, ob es einer Neuregelung bedürfe. Die Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfs zeige nicht auf, welche Erfahrungen mit der vorherigen Änderung gemacht worden seien. Es stellten sich folgende Fragen: Wie viele Kommunen hätten bisher überhaupt Gebrauch davon gemacht? Wie hoch seien die Einnahmeausfälle? Wie hätten die betreffenden Kommunen die sich daraus ergebene Finanzierungslücke geschlossen? Woraus sei eine erneute notwendige Änderung tatsächlich abzuleiten?

Die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge führe lediglich zu einer Umverteilung zulasten der Allgemeinheit. Es sei deshalb zu hinterfragen, ob es sich tatsächlich um eine Entlastung der Bürger handle. Bürger brächten Steuern und andere Mittel auf, die der Staat verwende. Eine Umverteilung müsse daher begründet werden. Es sei eine Fehlannahme, davon auszugehen, dass mit der Entlastung der Grundstückseigentümer als Beitragspflichtige eine Entlastung der Bürger einhergehe. Die Umverteilung belaste dann auch Nicht-Eigentümer, zum Beispiel Mieter oder Nutzer des ÖPNV ohne eigenes Auto.

Bezug nehmend auf den vorausgegangenen Hinweis von Abg. Kuschel auf die kommunale Selbstverwaltung legte Präsident Dr. Dette dar, die Kommunen würden durch die Abschaffung der Ermächtigungsgrundlage und dem Wegfall der Einnahmemöglichkeiten zunehmend abhängiger vom Land. Die Kommunen seien auf die Einnahmen aus dem Anliegeranteil angewiesen. Die zunehmende Abhängigkeit insbesondere für finanziell schwache Kommunen resultiere nicht nur aus den notwendigen Ausgleichszahlungen, sondern auch aus dem möglichen Wegfall der Vorauszahlungen.

Im Zusammenhang mit der Kalkulation der Höhe der Kosten in der Begründung zum Gesetzentwurf wies er darauf hin, dass die Kosten deutlich höher ausfallen könnten als die im Zuge der Beratung in den Raum gestellten 30 Millionen Euro. Die wegfallenden Einnahmen würden zu einer nicht bezifferbaren Summe an Mehrausgaben für das Land führen. In der Begründung des Gesetzentwurfs würden ausschließlich die materiell-rechtlichen Voraussetzungen des möglichen finanziellen Ausgleichs dargestellt. Der im Haushaltsgesetz vorgesehene Ansatz basiere auf einer nicht belastbaren Datengrundlage. Die im Gesetzentwurf her-

angezogenen Erhebungen des Thüringer Landesamts für Statistik zu bisherigen Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen der Kommunen seien unvollständig und undifferenziert. Diese enthielten beispielsweise nicht die niedergeschlagenen oder gestundeten Beiträge sowie solche, welche die Kommunen gar nicht erst erhoben hätten. Der Ansatz beinhalte weder eine begründete Erhaltungsstrategie noch eine Vorsorge für den in den letzten Jahren extrem angestiegenen Baupreisindex. Allein aus der Vergangenheit auf künftige Bedarfe zu schließen, sei nicht hinreichend, da die kommunalen Straßen rückblickend aus unterschiedlichen Gründen wie fehlender Eigenanteil, Umsetzen der Maßnahmen in einem geringeren Umfang oder zu einem späteren Zeitpunkt nicht bedarfsgerecht ausgebaut worden seien, was einen Sanierungsstau erzeugt habe, der einzukalkulieren sei. Auch die fehlende Abschätzung der künftigen Belastung durch die zusätzlichen Verwaltungsausgaben des Landes unterstreiche eine fehlende sachgerechte Abwägung des Gesetzentwurfs.

Der TRH sehe zudem mit Sorge, dass sich das Land mit dem Gesetzentwurf weiter von den Zielen des Personalentwicklungskonzepts entferne. Für die Abwicklung der Ausgleichszahlungen sei ein neues Verfahren aufzusetzen und zu etablieren, wofür zwangsläufig zusätzliches Landespersonal benötigt werde, was mit Blick auf die Personalkosten zu einer zusätzlichen Belastung des Landeshaushalts führe. Dazu habe der TRH bereits im Rahmen der Beratungen zum Landeshaushalt 2020 Stellung genommen. Der Sonderbericht über die Prüfung „Personal im öffentlichen Dienst des Landes“ sei dem Landtag bereits vorgelegt und in den Ausschüssen beraten worden.

Abschließend hielt er fest, der Gesetzentwurf besitze aus den dargelegten Gründen nicht die notwendige Entscheidungsreife. Das Regelungsbedürfnis sei nicht belastbar begründet, Alternativen seien nicht untersucht, wesentliche Kosten seien nicht oder nicht hinreichend ermittelt worden, sodass der TRH empfehle, den Gesetzentwurf abzulehnen.

Abg. Adams fragte, ob es wichtig sei, einen Passus mit einem Aufruf und damit eine gesetzlichen Forderung in den Gesetzentwurf aufzunehmen, möglichst kostengünstig zu arbeiten.

Präsident Dr. Dette antwortete, es sei stets hilfreich, Dinge redundant auszudrücken. Nach der Thüringer Landeshaushaltsordnung würden generell die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gelten. Er wies ausdrücklich darauf hin, dass das Billigste nicht das Wirtschaftlichste und Sparsamste sei. Eine nachhaltige Kalkulation, die unter anderem Lebensdauer und Zuverlässigkeit berücksichtige, sei notwendig. Einen entsprechenden Hinweis in den Gesetzentwurf aufzunehmen, würde der Klarheit dienen. Es stelle sich auch die Frage, wie Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im Einzelfall anzuwenden und in welcher Form

zu gestalten seien. Es handele sich stets um Einzelfallbetrachtungen. Der Gesetzgeber könne nicht alle Einzelfälle regeln, müsse aber Grundlagen so klar darstellen, dass der Verwaltungsvollzug eine Richtlinie habe.

Abg. Adams führte aus, die Frage der Kosten bzw. die Umlage der Kosten sei bei den Straßenausbaubeiträgen stets Streitpunkt gewesen. Die diesbezügliche Kritik des TRH überzeuge ihn nicht. Der veranschlagte Wert von 30 Millionen Euro basiere auf den Erfahrungen der Vergangenheit. Würden die Eigenanteile und das, was nicht über Beiträge genommen werde, herausgerechnet, ergebe sich nach der Rechnung der Koalitionsfraktionen ein noch niedrigerer Wert. Er fragte, ob der TRH einen Formulierungsvorschlag habe, mit dem die Kosten ordnungsgemäß abgebildet werden können.

Präsident Dr. Dette antwortete, dass dies keine Frage der Formulierung sei. Die Kalkulation ergebe sich aus dem Vorblatt zum Gesetzentwurf und aus der Umsetzung im Haushaltsvollzug. Der Gesetzesfolgenabschätzung mangle es an der substantiierten Abschätzung der Kosten, die auf das Land zukämen. Der veranschlagte Wert möge sich aus der Vergangenheit ergeben, der Blick sei allerdings in die Zukunft zu richten. Entsprechende Erhebungen, die als Grundlage für die Entscheidung des Gesetzgebers erforderlich gewesen wären, seien ausgeblieben.

In vielen Gesetzentwürfen ergebe die Gesetzesfolgenabschätzung, dass keine Kosten entstünden, ohne dabei beispielsweise den Verwaltungsaufwand, personellen Mehrbedarf und auch den Aufwand beim Bürger und bei der Wirtschaft zu berücksichtigen. Dies stelle ein bekanntes Problem dar.

Abg. Thamm erkundigte sich, auf welcher Berechnungsgrundlage die Annahme des TRH basiere, dass dem Land ein deutlich höherer Mehraufwand entstehe.

Frau Nyga teilte mit, ausgehend von der Anzahl der Straßen sei eine Erhaltungsstrategie mit einem Kostenansatz pro Kilometer Straße zugrunde gelegt worden. Damit sei ein vorsichtiger Wert geschätzt worden.

Präsident Dr. Dette fügte ergänzend hinzu, es sei nicht die Aufgabe des TRH, eine Kostenabschätzung aus eigener Anschauung vorzunehmen. Der TRH weise darauf hin, dass in einem Gesetzentwurf fachlich substantiiert darzulegen sei, welche Kosten dem Land entstünden. Primär werde kritisiert, dass dies im vorliegenden Fall nicht erfolgt sei. Die Schätzung des TRH sei den Abgeordneten als Serviceleistung mitgeteilt worden.

Abg. Kuschel machte darauf aufmerksam, dass entsprechende Aussagen des Präsidenten des TRH Gewicht hätten und es sich nicht um eine bloße Serviceleistung handele. Seine eigenen Berechnungen kämen zu völlig anderen Ergebnissen als die des TRH. Der Vorwurf, es habe keine Abwägung stattgefunden, sei nicht haltbar. In die entsprechende Bewertung der Koalitionsfraktionen seien sämtliche Zahlen des Thüringer Landesamtes für Statistik seit 1992 einbezogen worden.

Bezug nehmend auf die Annahme des TRH in seiner schriftlichen Stellungnahme in Vorlage 6/5723, Straßen wären mit der veranschlagten Finanzierung nur alle 400 Jahre ausbaufähig, meinte er, der TRH sitze womöglich dem gleichen Irrtum auf wie viele Bürgermeister und gehe davon aus, dass es sich bei der Summe von 30 Millionen Euro um den Betrag für den Gesamtinvestitionsbedarf handele; stattdessen entspreche diese Summe lediglich dem Anteil, der auf Straßenausbaubeiträge entfalle. Die Thüringer Gemeinden hätten allein an Investitionen in Verkehrsanlagen ohne Differenzierung zwischen Neubau im B-Plan-Bereich und im Bestand 120 Millionen Euro im Jahr investiert, woraus sich ganz andere Zahlen ergeben würden. Hinzu kämen die Aufwendungen für die Unterhaltung der Straßen, wobei sich bei guter Unterhaltung der grundhafte Ausbau der Straßen zeitlich nach hinten verschiebe. Er bat darum, in der Debatte eine entsprechende Differenzierung vorzunehmen. Der Investitionsaufwand in die Verkehrsanlagen in Thüringen könne mit 2,2 Milliarden Euro über die gesamte normative Nutzungsdauer aller Verkehrsanlagen definiert werden. Auf einen Zeitraum von 30 Jahren gerechnet ergebe dies eine Summe in Höhe von 80 Millionen Euro.

Bei den in Rede stehenden 30 Millionen Euro handele es sich um die möglichen Erstattungen für den Bereich Straßenausbaubeiträge. Er prognostiziere, durch die Spitzabrechnung werde eine geringere Summe als 30 Millionen Euro benötigt. Für die Gemeinden wären Pauschalen günstiger. Dies sei die Entscheidung der Gemeinden gewesen, die sich deutlich für eine Spitzabrechnung ausgesprochen hätten. Die Hürde des Gemeindeanteils für den Straßenausbau bleibe bestehen. Es sei nicht absehbar, dass die Gemeinden in Zukunft zwei- oder dreimal so viel wie bisher in Straßen investieren werden können.

Ihn interessierte, ob der TRH den Gesetzentwurf mit Blick auf die dargestellte Differenzierung anders bewerte.

Präsident Dr. Dette antwortete, die angesprochene Differenzierung sei bei den Berechnungen des TRH von dem für Straßenbau zuständigen Fachpersonal des TRH berücksichtigt worden. Der TRH gehe nicht davon aus, dass die von den Koalitionsfraktionen angesetzten Beträge annähernd ausreichten.

Abg. Walk fasste zusammen, der TRH kritisiere neben der mangelhaften Kostenfolgenabschätzung zu dem Gesetzentwurf im Wesentlichen drei Punkte: Die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge führe zur Umverteilung auf die Allgemeinheit, die Bürger insgesamt würden nicht entlastet und insbesondere die finanzschwachen Kommunen begäben sich in eine Abhängigkeit vom Land. Er fragte, ob diese Darstellung der Kernaussagen des TRH zutreffend sei.

Präsident Dr. Dette bestätigte, dass es sich bei den vorgenannten Punkten um die Gründe für die Empfehlung des TRH handele, diesen Gesetzentwurf abzulehnen. Eine Fokussierung auf den letzten Satz seiner mündlichen Ausführungen wäre eine Verkürzung. Er habe die Reihenfolge der Kritikpunkte bewusst gewählt. Ein tragender Grund sei, dass keine Entlastung der Bürger, sondern eine Umverteilung erfolge, wobei fraglich sei, ob diese sachgerecht sei. In den vergangenen Jahrzehnten sei es als sinnvoll erachtet worden, für Nutzungsvorteile einen Ausgleich zu schaffen. Er berichtete, er habe bereits vor 30 Jahren handfeste Erfahrung mit dieser Materie als Vorsitzender des Kreisrechtsausschusses bei der Kreisverwaltung Trier-Saarburg gemacht. Straßenausbaubeiträge seien ein wichtiges Thema für die Bürger. Schon damals habe er es für sachgerecht erachtet, bei der Verteilung von Kosten auf Nutzungsvorteile zu achten. Andernfalls trage die Allgemeinheit bzw. trügen Nicht-Anlieger Kosten mit.

Vors. Abg. Dittes führte zum Thema „Umverteilung von Kosten auf die Allgemeinheit“ aus, es sei ein Grundprinzip eines steuerfinanzierten Staates, dass jeder unabhängig von der eigenen Inanspruchnahme von staatlichen oder gesellschaftlichen Leistungen entsprechend seines finanziellen Leistungsvermögens einen Anteil dazu beitrage. Klassisches Beispiel hierfür sei die Schulbildung. Es sei zu hinterfragen, ob möglicherweise das öffentliche Interesse eine individuelle Nutzung, die durchaus unterschiedlich ausfalle, überwiege. Ihm missfielen beispielsweise, dass mit seinem Beitrag der Militärhaushalt oder Straßen/Autobahnen mitfinanziert würden, obwohl er selbst kein Auto besitze. Dies könnte nur über die politische Debatte verändert werden.

Die Thematik stehe auch im Zusammenhang mit der Debatte um ein Grundrecht auf Mobilität. Es finde ein gesellschaftlicher Wandel statt. Ein solches Grundrecht sei Ausdruck der Persönlichkeitsentfaltung und diene darüber hinaus der Wahrnehmung von Rechten unterschiedlicher Natur, zum Beispiel sein eigenes Grundstück oder die eigene Wohnung erreichen, Besuch empfangen oder zu Gewerbebetrieben gelangen zu können. Das erfordere wiederum ein geschlossenes Verkehrsnetz, das nicht bei den Hauptverkehrsstraßen ende, sondern allen Menschen gleichermaßen zur Verfügung stehe.

Die zuvor angeführte Ungleichbehandlung gebe es auch im bestehenden System. Derjenige, der aufgrund historisch gewachsener Siedlungsanlagen und planerischen Entscheidungen ein Grundstück an einer Hauptverkehrsstraße besitze, werde abgesehen von etwaigen Verkehrsbelastungen weniger belastet, obwohl er denselben Nutzungsvorteil habe wie ein Eigentümer an einer Anliegerstraße, die von der Allgemeinheit weniger genutzt werde. Der eigentliche Nutzungsvorteil, der in der Erreichbarkeit des Grundstücks bestehe, sei jedoch identisch. Auch das bestehende System stelle den individuellen Nutzen nicht gleichbelastend dar.

Präsident Dr. Dette sagte, bei einem Vergleich von Hauptverkehrs- und Anliegerstraßen werde mit Blick auf die Quote die Hauptverkehrsstraße von deutlich mehr Menschen genutzt, sodass es gerechtfertigt sei, Eigentümer von Grundstücken an Hauptverkehrsstraßen entsprechend in geringerem Umfang heranzuziehen. Ein Grundstückseigentümer mit einem freistehenden Haus habe einen größeren Nutzungsvorteil, da die Anliegerstraße von weniger Menschen befahren werde.

Abg. Holbe wies darauf hin, dass Prof. Dr. Driehaus in seiner schriftlichen Stellungnahme in Zuschrift 6/2931 auf die Umverteilung der Lasten vom Einzelnen auf die Allgemeinheit eingegangen sei. Andererseits sei eine sich im Prozess befindliche gesellschaftliche Veränderung erkennbar. Thüringen sei nicht das einzige Land, das in dieser Frage aktiv werde. Bayern habe im Oktober 2018 entsprechende Regelungen eingeführt. Zwischenzeitlich hätten sich auch weitere Bundesländer entschieden, die Straßenausbaubeiträge abzuschaffen. Sie interessierte, ob es zwischen den Präsidenten der jeweiligen Landesrechnungshöfe diesbezüglich einen Austausch gebe, was **Präsident Dr. Dette** verneinte. Darüber hinaus sagte er, unter den gegebenen Bedingungen des Föderalismus, müsse dem Beispiel anderer Länder nicht automatisch gefolgt werden. Möglicherweise sei die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge auch in den anderen Ländern nicht sachgerecht.

Abg. Kuschel führte aus, der Bereich der Straßenausbaubeiträge habe eine rechtliche und eine politische Dimension. Für die aktuell geführte rechtliche Debatte sei er dankbar, da damit die abstrakten rechtlichen Rahmenbedingungen und deren Wirkung in der kommunalpolitischen Praxis dargestellt würden. Der TRH habe die These aufgestellt, dass durch die Umverteilung künftig auch Mieter zur Finanzierung herangezogen würden, auch diejenigen, die möglicherweise kein Auto hätten. Er machte darauf aufmerksam, dass Mieter auch bisher bereits indirekt bei der Finanzierung der Straßenausbaubeiträge beteiligt worden seien. Wohnungsbaugesellschaften müssten ebenfalls Straßenausbaubeiträge zahlen. Diese könnten nicht über die Betriebskostenabrechnung umgelegt werden, sodass Mieteinnahmen die

einzigste Finanzierungsquelle darstellten, was wiederum zulasten der Unterhaltung von Wohngrundstücken gehe. Zudem würden Verkehrsanlagen nicht nur von Autofahrern genutzt. Zu den Verkehrsanlagen gehörten auch Gehwege, Radwege, Straßenbeleuchtung, die von anderen Verkehrsteilnehmergruppen bzw. allen Verkehrsteilnehmern genutzt würden. Insofern sei es nicht zutreffend, zu sagen, derjenige, der kein Auto habe, müsse für etwas zahlen, das er nicht in Anspruch nehme.

Bezüglich der Kritik, der Gesetzgeber hätte mögliche Alternativen zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge nicht ausreichend abgewogen, führte er aus, dass andere Gutachter eine andere Auffassung als Prof. Dr. Driehaus vertreten würden. Prof. Dr. Quaas lege in seiner schriftlichen Stellungnahme in Zuschrift 6/3116 dar, die in der Rechtsprechung zur verfassungsrechtlichen Rechtfertigung des Ausbaubeitrags herangezogenen Argumente seien vor dem Hintergrund des Gebots der Abgabengleichheit und Abgabengerechtigkeit eher „dünn“. Weiter heiße es dort, dass dies der wesentliche Grund dafür sei, dass der Straßenausbaubeitrag bei den Beitragspflichtigen keine Akzeptanz finde, sondern nur Widerstände auslöse.

Zu hinterfragen sei, welcher Sondervorteil aus einer ausgebauten Verkehrsanlage resultiere. Dabei sei auf drei Komponenten abzustellen: Dauerhaftigkeit, Grundstücksbezogenheit und Erhaltung oder Erneuerung des Gebrauchswerts, nicht jedoch des Verkehrswerts. In der Regel halte eine Straße länger als fünf Jahre, womit die Voraussetzung der Dauerhaftigkeit erfüllt werde. Die Grundstücksbezogenheit hingegen sei nicht vermittelbar und werde daher infrage gestellt. Ohne einen Anschluss an das überörtliche Verkehrsnetz nütze eine ausgebauten Straße am eigenen Grundstück nichts. Verkehrsanlagen respektive Mobilität funktionierten nur als System. Daher gebe es derzeit auch eine Diskussion darüber, ob es noch angemessen sei, vier Straßenbaulastträger – Gemeinde, Kreis, Land, Bund –, zu haben, was laut dem Gemeinde- und Städtebund insbesondere bei gemeinschaftlichen Ausbaumaßnahmen für Chaos Sorge. Der Gebrauchswert eines Grundstücks basiere auf der baulichen Nutzung. Die in Rede stehende Regelung betreffe bereits bebaute Bestandsgrundstücke und anliegende, bereits öffentlich gewidmete Straßen. Der erstmalige Ausbau sei bereits erfolgt. In diesem Fall sei der Zustand der Straße für die zuständigen Baubehörden für die Zulassung einer baulichen Nutzung eines Grundstücks irrelevant. Zwei der drei Komponenten, mit denen der Sondervorteil bisher begründet worden sei, seien zumindest fraglich. Er erkundigte sich, ob die Rechtsauffassung, dass durch den Straßenausbau ein Sondervorteil entstehe, noch zeitgemäß sei.

Bezüglich des Alternativvorschlags, den Gemeindeanteil zu erhöhen und den Beitrag der Straßenausbaubeitragspflichtigen zu senken, sagt Abg. Kuschel, seit 2011 gebe es dazu eine gesetzliche Ermächtigung. Seitdem könnten Gemeinden den Beitrag senken oder ganz auf dessen Forderung verzichten. Keine Gemeinde in Thüringen habe von dieser Regelung Gebrauch gemacht, da diese im Widerspruch zu den Einnahmegrundsätzen der ThürKO stehe. Er bat diesbezüglich um eine Einschätzung des TRH.

Im Zusammenhang mit der dargestellten Problematik den Gemeindeanteil betreffend erläuterte **Präsident Dr. Dette**, diese Evaluation des bisherigen Rechts einschließlich der Angaben über die Zahl der Fälle, in denen von der Regelung Gebrauch gemacht worden sei, sowie Einnahmeausfälle usw. hätten in die Begründung und in das Vorblatt des Gesetzentwurfs aufgenommen werden können.

Er wies darauf hin, dass Prof Dr. Brüning in seinem Gutachten in Vorlage 6/5708 vorangestellt habe, dass ungeachtet aller politischen und tatsächlichen Vorbehalte nichts für das Absehen von etwaigen Beitragserhebungen spreche, da das Straßenausbaubeitragsrecht in der ganz überwiegenden Zahl der Fälle zu angemessenen und vorteilsgerechten Ergebnissen führe. Weiter heiße es dort, dass Unbilligkeiten und Härten der Beitragsveranlagungen im Einzelfall durch die im Kommunalabgabenrecht vorhandenen bzw. zu schaffenden Instrumente ohne Weiteres begegnet werden könne.

Präsident Dr. Dette sagte ferner, er habe seine Auffassung dargelegt und nehme die abweichende Auffassung zur Kenntnis und anerkenne die Kompetenzen des Gesetzgebers. Er habe sich bewusst nicht zu Detailrechts- und Verfassungsrechtsfragen geäußert, für die der Verfassungsgerichtshof zuständig sei.

Abg. Scheerschmidt legte dar, der Straßenausbau in finanzschwachen Kommunen scheitere nicht an dem Anteil der Bürger, sondern am fehlenden Eigenkapital der Gemeinde. Es erschließe sich nicht, inwiefern Kommunen in Abhängigkeit vom Land gerieten, wenn das Land lediglich den Bürgeranteil übernehme. Sie erbat diesbezüglich nähere Ausführungen.

Präsident Dr. Dette antwortete, die entsprechenden Kommunen würden sich in eine zusätzliche Abhängigkeit begeben, da sie bereits auf Unterstützung durch das Land angewiesen seien. Sofern das Land in eine Vorfinanzierung eintrete und zusätzlich einen Eigenanteil erstatte, handele es sich einerseits um eine Chance für die Kommunen, andererseits um einen weiteren Abhängigkeitsfaktor, wobei alternativ wie bisher eine Erhebung bei den Bürgern erfolgen könnte.

– Herr Kleindienst, Bürgerallianz Thüringen gegen überhöhte Kommunalabgaben e. V., trug im Wesentlichen die **Zuschrift 6/3056** vor und informierte, dass der Verband Deutscher Grundstücksnutzer (VDGN) die Stellungnahme der Bürgerallianz weitestgehend teile.

Er ergänzte, dass Brandenburg und Thüringen die Straßenausbaubeiträge nun rückwirkend zum 1. Januar 2019 abschafften, nachdem Mecklenburg-Vorpommern bereits im März 2019 die Abschaffung rückwirkend zum 1. Januar 2018 beschlossen habe. Bayern, Baden-Württemberg, Bremen und Hamburg hätten bereits keine Straßenausbaubeiträge. Mit der Abschaffung werde eine existenzbedrohende Abgabe beseitigt, die als Relikt aus dem Preußen des 19. Jahrhunderts übrig geblieben sei.

Im Folgenden führte er einige Details der Stellungnahme aus:

1. Die Bürgerallianz lehne eine weitere Beitragserhebung von Straßenausbaubeiträgen für den Zeitraum 1. Januar 2015 bis 31. Dezember 2018 nach Abschaffung der Beiträge zum 1. Januar 2019 ab, wie dies zurzeit vorgesehen sei. In diesem Zeitraum erlassene bestandskräftige Bescheide für einmalige und wiederkehrende Beiträge gemäß der bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Fassung des ThürKAG sollten zum 31. Dezember 2018 aufgehoben werden. Die Regelung würde für Vorauszahlungen entsprechend gelten. Die Beiträge seien den Grundstückseigentümern durch die Gemeinden unverzinst zurückzuzahlen und die Einnahmeausfälle den Gemeinden wie in Bayern aus einem Sonderfonds des Landes zu erstatten.

2. Eine konsequente politische Wirkung erziele der Landtag mit der Abschaffung der Beiträge ebenfalls, wenn beschlossen werde, alle Grundstückseigentümer, die bisher noch keinen Bescheid erhalten hätten, für den Zeitraum 1. Januar 2015 bis 31. Dezember 2018 von Straßenausbaubeiträgen zu entlasten. Ähnlich wie in Bayern sollten die Gemeinden ihre Einnahmeausfälle aus einem Sonderfonds des Landes erhalten. Er verweise diesbezüglich auf das Gutachten von Prof. Dr. Brüning vom 15. März 2019 in Vorlage 6/5708 und zitierte daraus (siehe Seite 40): „Nach hier vertretener Ansicht sind alle diesbezüglichen Straßenausbaumaßnahmen aus Gründen der Abgabengerechtigkeit entweder nach altem Recht abzuwickeln, d. h., die bevorteilten Grundstückseigentümer sind noch zu Straßenausbaubeiträgen heranzuziehen, oder vollständig rückabzuwickeln. Wenn der Thüringische Landesgesetzgeber jedoch entsprechend dem bayerischen Modell vorgehen will, ist zwischen solchen Ausbaumaßnahmen, deren Kosten durch Beitragsbescheid bis einschließlich 31. Dezember 2018/31. März 2019 festgesetzt und bekannt gegeben worden ist, und solchen Maßnahmen, deren Beitragsfestsetzung und Bekanntgabe erst ab dem 1. Januar bzw. 1. April 2019 erfolg-

te, zu unterscheiden.“ In diesem Zusammenhang sei klarzustellen, dass alle Baumaßnahmen, für welche die sachliche Beitragspflicht bis zum 31. Dezember 2014 entstanden sei, bereits verjährt seien.

Kein Bürger in Thüringen verstehe, wenn nach der Abschaffung der Beiträge weiterhin Straßenausbaubeiträge nach dem alten ThürKAG erhoben würden. Dies bedeutete nicht nur eine unnötige Auseinandersetzung vor Gerichten, sondern auch unnötiger Ärger für Bürger und Gemeinden. Er zitierte erneut aus dem Gutachten von Prof. Dr. Brüning (siehe Vorlage 6/5708, Seite 41f.): „Für Beitragsbescheide, die erst nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung bekanntgegeben worden sind, mithin die persönliche Beitragspflicht erst nach dem Zeitpunkt der Gesetzesänderung entstanden ist, ist in der bayerischen Vorschrift eine gesetzliche Aufhebungspflicht vorgesehen. Zudem wird den Gemeinden verwehrt, ab dem gesetzlich bestimmten Stichtag weiterhin Ausbaubeiträge bei entstandener sachlicher Beitragspflicht zu erheben.“ Die Möglichkeit bestehe demnach. Er zitierte weiter (siehe Seite 42): „Dabei handelt es sich zumindest im erstgenannten Fall um eine echte Rückwirkung (auch Rückbewirkung von Rechtsfolgen). Denn mit der rückwirkenden Gesetzesänderung zum 1. Januar [...] 2019 wird an einen abgeschlossenen Tatbestand angeknüpft und werden daran andere, neue Rechtsfolgen geknüpft. Obwohl die Beitragspflicht sachlich und persönlich entstanden ist, entfällt die Erhebung.“

3. Die Erfahrungen in Bayern und nun auch in Brandenburg zeigten, dass nach Abschaffung der Beiträge den Erschließungsbeiträgen eine größere Bedeutung zukomme. Der Freistaat Thüringen sollte von seiner Kompetenz Gebrauch machen, das Erschließungsbeitragsrecht landesrechtlich zu regeln. Für Verkehrsanlagen, die über einen längeren Zeitraum bereits für den Verkehr genutzt würden und gewidmet seien, müsse eine Veranlagung nach Erschließungsbeitragsrecht ausgeschlossen werden.

In diesem Zusammenhang ging er auf die Ausführungen von Herrn Schäfer vom Gemeinde- und Städtebund Thüringen ein, der darauf hingewiesen habe, dass der Sachverhalt in § 242 Abs. 9 BauGB bereits geregelt wäre und aus Sicht des Gemeinde- und Städtebundes Thüringen keine Erschließungsbeiträge möglich seien. Er zitierte aus § 242 Abs. 9 BauGB: „Für [bereits hergestellte] Erschließungsanlagen oder Teile von Erschließungsanlagen in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrags genannten Gebiet [...] kann nach diesem Gesetz ein Erschließungsbeitrag nicht erhoben werden.“ Daraus resultiere jedoch der Streitpunkt unter Juristen, was der Terminus „hergestellt“ bedeute. Deshalb wäre es vor dem Hintergrund der Erfahrungen in Bayern und Brandenburg sinnvoll, wenn der

Landesgesetzgeber für eine entsprechende Klarstellung Sorge, auch wenn der Sachverhalt im Baugesetzbuch geregelt sein sollte.

4. Nicht rechtskräftige Bescheide wegen laufender Widerspruchs- und Klageverfahren seien aus Sicht der Bürgerallianz aufzuheben. Die erhobenen Straßenausbaubeiträge seien den Grundstückseigentümern zurückzuerstatten, die Einnahmeausfälle den Gemeinden durch das Land Thüringen zu erstatten. Er verwies auch in diesem Punkt auf das Gutachten von Prof. Dr. Brüning und zitierte daraus wie folgt (siehe Vorlage 6/5708, Seite 41): „Sollte die gesetzliche Lösung gleichwohl dahingehen, diese rechtswidrigen angefochtenen Bescheide entsprechend dem Grundsatz der freien Rücknehmbarkeit gemäß § 48 Abs. 1 Satz 1 ThürVwVfG zurückzunehmen und eventuell vereinnahmte Beiträge zurückzuerstatten, müsste dieser Beitragsausfall der Gemeinden ebenfalls vom Land kompensiert werden. Zwar lag es insofern in der Risikosphäre der Gemeinde, dass der Beitragsbescheid zunächst rechtswidrig erlassen wurde. Jedoch hindert dies zum einen nicht die Wirksamkeit und Bestandskraft dieser Bescheide. Zum anderen würde den Gemeinden mit der Gesetzesänderung die Möglichkeit der rückwirkenden Heilung dieser Bescheide oder auch des Neuerlasses genommen, so dass es sich in diesen Fällen für die Gemeinden um einen wegen der Gesetzesänderung entgangenen Beitrag handelt, der insofern kompensiert werden muss.“

Natürlich bedeute dies für den Landeshaushalt eine weitere Belastung. Er habe gehört, dass es in Thüringen insgesamt 6.000 Widerspruchs- und Klageverfahren gebe. Die Bürgerallianz Thüringen sei der Meinung, dass es ein falsches politisches Signal wäre, diesen Menschen, die innerhalb der letzten 20 Jahre aus verschiedenen Gründen den Mut gehabt hätten, in Widerspruch zu gehen und zu klagen, zu sagen, sie hätten „einfach Pech gehabt“, und dann den Gerichten zuzumuten, in den nächsten Jahren über eine alte Gesetzgebung zu entscheiden. Daher wolle man hier ein Signal setzen, damit man den Menschen in Thüringen in Zukunft nicht den Mut nehme, gegen Gebührenbescheide Widerspruch einzulegen. Es sei ein wichtiges politisches Signal, zu zeigen, dass man die Beiträge abschaffen wolle und die Möglichkeiten dazu auslote. Prof. Dr. Brüning sehe darin eine Möglichkeit, aber unter der Maßgabe, dass auch hier die Einnahmeausfälle einmalig erstattet würden.

Des Weiteren ergänzte er einige allgemeine Anmerkungen. Mit der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge werde aus Sicht der Bürgerallianz nicht nur eine der größten Ungerechtigkeiten beendet, sondern erfahre der Freistaat Thüringen auch sein größtes Konjunkturprogramm. Nach der Abschaffung der Beiträge verblieben den Thüringer Grundstückseigentümern, Firmen und in der Regel kommunalen Wohnungsgesellschaften jährlich circa 25 Millionen Euro Kaufkraft für notwendige Investitionen. Davon profitierten das Land und die Ge-

meinden durch höhere Einnahmen, zum Beispiel bei der Umsatz- und Lohnsteuer oder bei der Gewerbesteuer. Durch den Wegfall der Straßenausbaubeiträge seien in den Haushalten aller Thüringer Gemeinden Einsparungen bei Personal- und Sachkosten von jährlich 12 bis 15 Millionen Euro zu erwarten. Hinzu kämen wegfallende Kosten und Belastungen von Behörden und Gerichten für die Bearbeitung von Widerspruchs- und Klageverfahren.

Im Folgenden legte Herr Kleindienst dar, wie die Bürgerallianz die genannten Zahlen berechnet habe: Zum einen habe sie Angaben der Stadt Jena zugrunde gelegt, die untersucht habe, wie viel Aufwand an Personal- und Sachkosten sie innerhalb von drei Jahren gehabt habe. Der Aufwand habe bei 55 bis 60 Prozent gelegen. Zum anderen habe er sich als Stadtrat den Haushalt in Pößneck seit 1999 angeschaut und recherchiert, wie viele Einnahmen die Stadt aus aktuellen oder bis zur Wende rückwirkenden Beiträgen generiert habe und wie viel Personal- und Sachkostenaufwand bei einer Stadt mit 12.500 Einwohnern entstanden sei. Der prozentuale Aufwand liege etwa gleich hoch wie in Jena. Diese Angaben habe die Bürgerallianz auf Thüringen hochgerechnet. Die Sätze würden sicherlich unterschiedlich ausfallen, beispielsweise könne man sie nicht mit Erfurt vergleichen. Thüringen sei aber insgesamt ländlich geprägt. Die Erfahrungen der Bürgerallianz mit vielen Bürgerinitiativen, an denen auch Stadt- und Gemeinderäte beteiligt seien, zeigten, dass die Zahlen einer Grundlage nicht entbehrten.

Er wisse seit gestern – wenn auch noch nicht im Detail –, dass der Landtag in Bayern als nächsten Schritt plane, ab 1. Juli 2019 eine Härtefallregelung umzusetzen, um vermutlich alle Beiträge ab einer Höhe von über 2.000 Euro zurückzuerstatten, die von 2014 bis 2018 gezahlt worden seien. Dieses Thema wolle die Bürgerallianz heute ebenfalls ansprechen; auch mit dem Gemeinde- und Städtebund Thüringen sei heute bereits darüber diskutiert worden. Die Bürgerallianz sei der Meinung, dass die zwischen 2014 und 2018 erlassenen Bescheide aufgehoben werden sollten und man ferner davon Abstand nehmen sollte, auch nach der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge weiterhin Bescheide zu erlassen. Es sollte ein klarer Schnitt stattfinden. Der Landtag sollte darüber nachdenken, als Kompromiss wenigstens eine Härtefallregelung zu prüfen.

Im Weiteren richtete Herr Kleindienst einige Bemerkungen an den Präsidenten des TRH. Abg. Kuschel habe bereits einige Hinweise bezüglich des besonderen Vorteils und des Themas „Mieter“ gegeben. Er wies darauf hin, dass Steuergelder in Form von Fördermitteln auch für Bäder, Schulen und Kindergärten ausgereicht würden, und fragte, warum Grundstückseigentümer anders behandelt werden sollten als die Nutzer solcher Einrichtungen. Er denke, dass diese Diskussion veraltet sei und nicht mehr geführt werden müsse. Beispielhaft ver-

wies er auf viele Mieter, die bei Onlineversandhäusern Bestellungen aufgaben und ebenfalls eine Verkehrsinfrastruktur benötigten, damit ihre Pakete ankämen. Dabei sei zu hinterfragen, wie der Sachverhalt gegenüber denjenigen zu bewerten sei, die an einer Kreisstraße wohnen, die grundhaft ausgebaut, aber verkehrstechnisch nicht mehr belastet sei als manche Gemeindestraße. Die Straße habe lediglich einen anderen Status. Er fragte, ob dort kein besonderer Vorteil entstehe, denn dort würden keine Beiträge für den Straßenausbau selbst erhoben, sondern lediglich für Nebeneinrichtungen. An diesem Punkt müsse die Diskussion enden, denn auch an einer Kreisstraße entstehe kein besonderer Vorteil durch einen grundhaften Ausbau.

Darüber hinaus denke er vor dem Hintergrund seiner eigenen Tätigkeit und Erfahrungen als Stadtrat, dass die Städte und Gemeinden durchaus Haushaltsdisziplin bewahrten und keinen luxuriösen Straßenausbau betrieben, nur weil die Einnahmeausfälle erstattet würden. Dies sei gar nicht möglich, denn man müsse bereits jetzt im Haushalt darstellen, ob der Eigenanteil aufgebracht werden könne. Eine Gemeinde, die sich in der Haushaltssanierung befinde, habe ohnehin andere Probleme zu bewältigen.

Schließlich nahm er Bezug auf die Fragestellung des Gemeinde- und Städtebundes hinsichtlich einer Spitzabrechnung und sagte, dass seiner Ansicht nach eine Spitzabrechnung nicht der richtige Weg sei. Wie in Brandenburg sollte man in Thüringen den Versuch wagen, eine Pauschale einzuführen. Bei einer Spitzabrechnung bestehe die Gefahr, dass findige Finanzbeamte auf die Idee kämen, unrealistische Kosten zu veranschlagen. Die Kommune müsse schließlich auch eine Ausschreibung durchführen, deren günstigster Anbieter den Zuschlag erhalte.

Er appellierte abschließend an die Abgeordneten, den Mut aufzubringen, den angestrebten Weg zu gehen, und bitte, die Vorschläge der Bürgerallianz im Zuge dessen zu prüfen.

Abg. Kuschel nahm Bezug auf die Aussage des Gemeinde- und Städtebundes, dass in den letzten Jahren aufgrund der bisherigen rechtlichen Veränderungen wie beispielsweise dem Rechtsanspruch auf Stundung mit Zinsbeihilfe etc. eine relative Befriedung in den Städten und Gemeinden stattgefunden habe. Die Akzeptanz für die Erhebung der Straßenausbaubeiträge sei nach Ansicht des kommunalen Spitzenverbands bei den Betroffenen gestiegen. Deshalb wünschten sich einige Bürgermeister, zur ursprünglichen Rechtslage von vor 2019 zurückzukehren, als das Ermessen geregelt worden sei. Er fragte, ob Herr Kleindienst diese Einschätzung des Gemeinde- und Städtebundes aus der Praxis der Bürgerinitiativen und des

Fachverbands bestätigen könne. Ihn interessierte, welche Erfahrungen der Bürgerallianz vorlägen.

Herr Kleindienst sagte, er hätte sich gewünscht, dass Herr Brychcy ihm diese Gemeinden namentlich benannt hätte. Womöglich treffe die Aussage auf die Gemeinde Waltershausen zu, seines Wissens sei dem jedoch nicht so. Die Erfahrungen der Mitglieder der Bürgerallianz, die aus ganz Thüringen stammten, sähen anders aus: Es sei keine Befriedung eingetreten. Die Betroffenen nähmen die Bescheide zähneknirschend hin. Sie könnten die Summen von 5.000 Euro oder 7.000 Euro nicht aufbringen. Es gebe Fälle, in denen teilweise über 100.000 Euro zu zahlen seien. Die Eigentümer gingen dann den Weg der Stundung.

Natürlich bestehe das Problem, wie der Fall der Stundung zu behandeln sei; diesbezüglich gebe er dem Gemeinde- und Städtebund Thüringen recht. Auf der anderen Seite sei der Beitragsbescheid formal-rechtlich vom Betroffenen anerkannt, denn die Menschen hätten in der Regel keinen Widerspruch eingelegt, auch wenn es einige wenige gebe, die dem Bescheid widersprochen und dennoch eine Stundung vereinbart hätten.

Einige Abgeordnete hätten erlebt, dass die Bürgerallianz seit über 20 Jahren im oder vor dem Landtag gegen die Straßenausbaubeiträge eintrete. Aktuell seien beispielsweise in Südthüringen Bescheide ergangen, woraufhin die Säle bei Veranstaltungen der Bürgerallianz voll gewesen seien. Auch einige Gemeinden, die bereits Beiträge erhoben hätten, schauten zurzeit auf den Landtag und den 12. September 2019, an dem mit hoher Wahrscheinlichkeit die Straßenausbaubeiträge abgeschafft würden. Die Menschen seien müde und enttäuscht. Bei allen juristischen Problemen sei nun wichtig, ihnen wieder Mut zu machen. Thüringen sollte wie andere Bundesländer auch diese Entscheidung treffen. Dies sei auch für das Vertrauen sehr wichtig.

Er könne die Aussage des Gemeinde- und Städtebundes nicht bestätigen. Die Stadt- und Gemeinderäte über alle Parteigrenzen hinweg bestätigten der Bürgerallianz in Vier-Augen-Gesprächen eine andere Meinung: Sie hätten die Hoffnung, dass die Abgeordneten hier im Landtag jetzt den Schlussstrich unter das Thema zögen. Im Einzelfall werde die Aussage des Gemeinde- und Städtebundes Thüringen sicherlich zutreffen. Er verstehe auch die Bürgermeister, weil sie mit der Situation umgehen müssten, dass einige Bürger bezahlt hätten und andere nicht. Es solle auch eine Generationengerechtigkeit hergestellt werden, damit die Kinder und Enkel der Grundstückseigentümer keine Beiträge mehr bezahlen müssten, wenn nach 20 oder 30 Jahren die Straße erneut grundhaft ausgebaut werde. Daher müsse ein Schnitt gemacht werden.

Abg. Kuschel nahm Bezug auf die Aussage, dass in Bayern ein Härtefallfonds eingerichtet werden solle. Den Abgeordneten lägen dazu noch keine Einzelheiten vor. Er erkundigte sich, welche Erwartungen an einen solchen Härtefallfonds gestellt würden, wie er aus Sicht der Betroffenen ausgestaltet sein sollte.

Herr Kleindienst sagte, dass die Härtefallregelung seiner Wahrnehmung nach eine Kompromisslösung der bayerischen Landesregierung aus CSU und Freien Wählern darstelle. Die Kollegen der VerBiB, der Vereinigten Bürgerinitiativen für gerechte Kommunalabgaben im Freistaat Bayern, die ähnlich organisiert seien wie die Bürgerallianz Thüringen, hätten immer gefordert, dass bereits bezahlte Straßenausbaubeiträge bis 2014 rückerstattet werden sollten. Die Freien Wähler unter Fraktionschef Hubert Aiwanger, die auch das Volksbegehren zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge auf den Weg gebracht hätten, hätten im Wahlkampf informiert, dass sie dieses Ziel erst realisieren könnten, wenn die Landesregierung konstituiert und im Amt sei. Dies setzten sie jetzt um.

Die Bürgerallianz Thüringen fordere eine komplette Rückzahlung der gezahlten Beiträge bis zum Jahr 2014. Wenn die komplette Rückzahlung aus finanziellen Gründen nicht infrage komme, wäre die Härtefallregelung als Kompromiss auch denkbar, damit zur Entlastung der Menschen alle Beiträge über einer Höhe von 2.000 Euro zurückerstattet würden. Er wolle jedoch daran erinnern, dass das Geld gut angelegt wäre. Man dürfe nicht vergessen, dass auch Finanzministerin Taubert im Landeshaushalt mit hoher Wahrscheinlichkeit davon profitieren werde.

Abg. Kuschel fasste zusammen, es würde ein Härtefallfonds zur Wirkung kommen, der eine Grenze definiere und auf Antrag den Betrag zurückerstatte, der über dieser Grenze liege. Die Höhe des Straßenausbaubeitrags sei aber von vielen Faktoren abhängig, beispielsweise von der Größe des Grundstücks und der baulichen Nutzung. Deshalb sei eine pauschale Höhe von 2.000 Euro, wie sie in Bayern debattiert werde, problematisch. Er könnte sich diese Grenze für selbst genutztes Wohneigentum und durchschnittliche Grundstücksgrößen vorstellen. Er fragte, welcher Zeitraum aus Sicht der Bürgerallianz geboten wäre.

Herr Kleindienst teilte mit, dass in Bayern hinsichtlich des Härtefallfonds ein Ansatz gewählt worden sei, der das Einkommen und die Grundstücksgröße berücksichtige. Die Bürgerallianz befürworte wie Bayern auch eine rückwirkende Erstattung der Beiträge bis zum 1. Januar 2014. Falls diese Landesregierung in dieser Legislaturperiode die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge nicht mehr realisieren könne, hoffe man, dass die nächste Landesregierung das Ziel weiterverfolge.

Vors. Abg. Dittes sagte, dass die Landesregierung über andere Informationen als Herr Kleindienst über die Gegebenheiten und konkreten Parameter des Vorhabens in Bayern verfüge. Man werde sich die bayerische Härtefallregelung auf jeden Fall ansehen, denn man habe bis zur zweiten Beratung des Gesetzes im Landtag noch Zeit bis zum 12. September 2019. Er **bat die Landesregierung, dem Ausschuss alle entsprechenden Informationen inklusive einer Wertung der Landesregierung frühzeitig zuzuleiten**, damit diese in die Auswertung und Abwägungen einfließen könnten.

Staatssekretär Höhn informierte vorab, dass im Zusammenhang mit der Verabschiedung des bayerischen Landeshaushalts eine nochmalige Novellierung des Kommunalabgabengesetzes durchgeführt worden sei. Mit Artikel 8a des Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans des Freistaates Bayern für die Haushaltsjahre 2019 und 2020 sei das Kommunalabgabengesetz nochmals geändert worden und detaillierte Regelungen hinsichtlich des Verfahrens, aber auch der Anspruchsberechtigung festgelegt worden. Er **sagte zu, dem Ausschuss die gewünschten Informationen zuzuleiten**. Die Änderungen seien erst kürzlich beschlossen worden. Gemäß seiner Einschätzung seien jedoch auch mit dieser Novellierung noch nicht alle Fragen bezüglich der Härtefallregelung in Bayern geklärt.

Abg. Holbe fragte die Landesregierung, ob die bayerische Neuregelung auch die Rückzahlung der Straßenausbaubeiträge bis zum Jahr 2014 umfasse.

Staatssekretär Höhn antwortete, dass die bayerische Regelung auf eine Rückerstattung der Beiträge vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2017 abziele. Dies stehe offenkundig in Zusammenhang mit den Verjährungsfristen im bayerischen Recht.

Herr Kleindienst ergänzte, dass im Unterschied zu Bayern im Falle einer Härtefallregelung in Thüringen der Zeitraum 1. Januar 2015 bis 31. Dezember 2018 relevant wäre.

Auf Nachfrage von **Abg. Adams** hinsichtlich einer Spitzabrechnung erläuterte **Herr Kleindienst**, dass die Bürgerallianz Thüringen die Meinung vertrete, durch eine Spitzabrechnung keine nennenswerten Einsparungen realisieren zu können, da das Personal in den Gemeinden dennoch vorgehalten werden müsse, das die Kosten kalkulieren müsse, die als Beiträge umgelegt würden. Praktikabel und womöglich aus Sicht der Landesverwaltung sinnvoller wäre daher, eine Pauschalabrechnung durchzuführen.

– **Herr Emrich, Verband Thüringer Wohnungs- und Immobilienwirtschaft e. V., Zuzschrift 6/3135**, äußerte, der Verband begrüße den vorliegenden Gesetzentwurf. Die kom-

munalen Thüringer Wohnungsunternehmen und -genossenschaften seien mit ihren knapp 265.000 Wohnungen und deutlich mehr als 10.000 Grundstücken von der geplanten Regelung betroffen. Die erheblichen finanziellen Entlastungen, die durch den Gesetzentwurf entstünden, könnten gezielt für Investitionen in die Wohnraumqualität genutzt werden. Darüber hinaus könnten damit politische und gesellschaftliche Aufgaben wie Klimaschutz, Quartiersentwicklung oder Sozialmanagement besser wahrgenommen werden. Daher sei der Gesetzentwurf letztlich auch ein Beitrag zur Erhaltung und Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in Thüringen.

Im Hinblick auf die Umsetzung des Gesetzentwurfs sei es der organisierten Wohnungswirtschaft wichtig, dass politische Entscheidungen stabil seien und zu Handlungssicherheit führten. Daher sollten möglichst transparente und wenig streitanfällige Regelungen getroffen werden. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Stichtagsregelung erfülle diese Kriterien und sei geeignet, Stabilität herzustellen. Trotzdem werde es zu einer gefühlten Ungleichbehandlung der Betroffenen kommen. Daher sei es erforderlich, durch gezielte Kommunikation Akzeptanz für die Regelung zu schaffen.

Ferner solle bei der Finanzierung darauf geachtet werden, dass die Entlastungen, die durch die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge entstünden, nicht durch weitere finanzielle Belastungen der Wohnungsunternehmen und -genossenschaften und somit der Mieter wieder aufgehoben würden.

Abg. Kuschel fragte, welche Quellen den Mitgliedsunternehmen des Verbands Thüringer Wohnungs- und Immobilienwirtschaft e. V. zur Finanzierung der Straßenausbaubeiträge zur Verfügung stünden und ob die finanzielle Belastung der Mitgliedsunternehmen durch die Straßenausbaubeiträge statistisch erhoben werde.

Herr Emrich antwortete, die einzige Quelle zur Finanzierung der Straßenausbaubeiträge seien die Mieterlöse. Ferner gebe es keine Gesamterhebung zur finanziellen Belastung der Mitgliedsunternehmen durch die Straßenausbaubeiträge. Im Vorfeld der Anhörung habe man aber einzelne Wohnungsunternehmen, die derzeit von Straßenausbaumaßnahmen betroffen seien, dazu befragt. Dabei habe sich ergeben, dass von einzelnen Wohnungsunternehmen zum Teil über 100.000 Euro an Straßenausbaubeiträgen gezahlt werden müssten.

Abg. Thamm fragte, ob es zu einer spürbaren Entlastung der Mieter kommen werde, wenn die Wohnungsunternehmen keine Straßenausbaubeiträgen in der soeben genannten Höhe zahlen müssten.

Herr Emrich erläuterte, das beispielhaft genannte Unternehmen, das Straßenausbaubeiträge in Höhe von über 100.000 Euro zahlen müsse, besitze mehr als 5.000 Wohnungen. Daher werde die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge den einzelnen Mietern nicht in Form einer Auszahlung oder einer Mietreduktion zugutekommen. Vielmehr könnten beispielsweise mögliche Mieterhöhungen, die durch Investitionen in die Wohnraumqualität entstünden, verschoben oder abgemildert werden.

Staatssekretär Höhn gab einer Bitte des Sprecherrats der „Bürgerinitiative und Solidargemeinschaften des Landkreises Gotha gegen überhöhte Kommunalabgaben e. V.“ an das TMIK entsprechend dessen Stellungnahme im Rahmen der Anhörung wie folgt zur Kenntnis: „Der Sprecherrat hält den Gesetzentwurf unter Berücksichtigung der notwendigen Rechtssicherheit und der gebotenen finanziellen Möglichkeiten für einen guten Kompromiss und appelliert daher ausdrücklich an die Abgeordneten aller Landtagsfraktionen, dem Gesetzentwurf zuzustimmen.“

Vors. Abg. Dittes wies darauf hin, dass die schriftlichen Stellungnahmen der Professoren Brüning, Driehaus und Quaas (vgl. Zuschriften 6/2931/3057/3116 sowie Vorlage 6/5708), in denen insbesondere verfassungsrechtliche sowie Fragen der Rückfinanzierung erörtert würden, ebenfalls Gegenstand der Abwägung des Ausschusses seien. Im Rahmen der weiteren Beratung würden die unterschiedlichen Auffassungen zur Thematik mit berücksichtigt. Der Gesetzgeber sei gehalten, insbesondere eine rechtssichere Lösung zu finden, die die Kostenbelastung für künftige Landeshaushalte kalkulierbar werden lasse.

Außerdem informierte er, der Ausschuss werde nach derzeitigem Planungsstand voraussichtlich in seiner Sitzung am 5. September 2019 über die abschließende Beschlussempfehlung zum Gesetzentwurf an den Landtag beraten, sodass die Beschlussfassung im Plenum des Landtags am 12. September 2019 vorgesehen sei.

Der Tagesordnungspunkt wurde nicht abgeschlossen.

Protokollant/-innen

Nachstehend folgen die dazugehörigen Beratungsgrundlagen im Sinne des § 80 Abs. 4 GO.

Prof. Dr. Hans-Joachim Driehaus

14167 Berlin, den 2. Mai 2019
Jänickestraße 89 B
eingegangen am:
06. MAI 2019

THÜR. LANDTAG POST
06.05.2019 16:32

10620/2019

Frau
Birgit Diezel
Präsidentin des Thüringer Landtags
Jürgen-Fuchs-Straße 1
99096 Erfurt

Thüringer Landtag
Zuschrift
6/2931
zu Drs. 6/7139

**Den Mitgliedern des
InnKA**

**Entwurf eines Zehnten Gesetzes zur Änderung des Thüringer
Kommunalabgabengesetzes – Aufhebung der Straßenbaubeiträge – LT-Drucksache
6/7139**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

mit Interesse habe ich zur Kenntnis genommen, dass die Fraktionen DIE LINKE, der SPD und Bündnis 90/DIE GRÜNEN mit der Landtagsdrucksache 6/7139 einen Gesetzentwurf zur Aufhebung der Straßenbaubeiträge (Zehntes Gesetz zur Änderung des Thüringer Kommunalabgabengesetzes) in den Landtag eingebracht haben. Da ich mich mit der Frage der Abschaffung des Straßenbaubeitrags schon einige Zeit beschäftige, erlaube ich mir, Ihnen anliegend einen aus zwei Teilen bestehenden Diskussionsbeitrag mit der Bitte zuzusenden, ihn in geeigneter Form an alle Mitglieder des Thüringer Landtags weiterzuleiten.

Mit vielem Dank im Voraus und freundlichen Grüßen



(Prof. Dr. Hans-Joachim Driehaus)

Anlage



THF/7226/19/2

Diskussionsbeitrag zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags in zwei Teilen

Von Prof. Dr. Hans-Joachim Driehaus*

Erster Teil: Drei Fragen zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags

I. Einleitung

In den letzten Monaten ist in verschiedenen Bundesländern eine lebhafte Diskussion über eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags entstanden. In Nordrhein-Westfalen hat die SPD-Fraktion einen Gesetzentwurf zu einer solchen Abschaffung in den Landtag eingebracht, in Sachsen-Anhalt hat die SPD-Fraktion einen entsprechenden Antrag angekündigt; die Fraktion Die Linke will mit einem Gesetzentwurf die Diskussion im Landtag in Magdeburg anschieben. In Brandenburg hat die Vereinigung BVB/Freie Wähler eine Volksinitiative zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags gestartet. In Thüringen sollen sich die Regierungsfractionen auf eine Abschaffung schon mit Wirkung zum 1. Januar 2019 geeinigt haben. Auch in Mecklenburg-Vorpommern und Rheinland-Pfalz sollen die Straßenbaubeiträge vor dem Aus stehen. In Bayern sind die Straßenbaubeiträge noch kurz vor der Landtagswahl im Oktober 2018 rückwirkend zum 1. Januar 2018 abgeschafft worden.

Die Anti-Straßenbaubeitrag-Bewegung wird namentlich in den neuen Bundesländern in der Presse nahezu durchgehend damit begründet, die „Bürger“ müssten von Beitragszahlungen befreit werden, die Beiträge seien unsozial und könnten der „Bevölkerung“ nicht mehr zugemutet werden. Dazu ist zunächst klarzustellen: Straßenbaubeiträge werden in Deutschland – ebenso wie Erschließungsbeiträge – seit weit über 100 Jahren ausschließlich von Grundeigentümern (bzw. Erbbauberechtigten, die jedoch ebenso wie – in den neuen Bundesländern – „sonst dinglich zur baulichen Nutzung“ Berechtigte im Folgenden vernachlässigt werden sollen), nicht aber von Mietern oder von durch ein Nießbrauchsrecht zum Wohnen berechtigte Personen erhoben. Zwar ist jeder Grundeigentümer ein Bürger, nicht aber jeder Bürger ein Grundeigentümer. Beispielsweise in Berlin sind lediglich etwa 10% der Bürger Grundeigentümer. In rein ländlichen Regionen mag sich die Anzahl der Grundeigentümer gelegentlich der Anzahl der Bürger annähern, doch ändert das nichts daran, dass das in städtischen Regionen regelmäßig völlig anders ist. Kurzum: Die Annahme, alle Bürger bzw. die „Bevölkerung“ würden durch Straßenbaubeiträge belastet, ist schlicht unzutreffend. Bei dem von den Befürwortern einer Abschaffung des Straßenbaubeitrags angestrebten Gesetz geht es dementsprechend nicht um ein alle Bürger bzw. die Bevölkerung begünstigendes Gesetz, sondern um ein Gesetz zur Entlastung einzig der Grundstückseigentümer, d.h. ein Grundeigentümerentlastungsgesetz.

*Der Autor ist Rechtsanwalt und Wirtschaftsmediator; er war zuvor von 1997 bis 2005 Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich für eine Diskussion über die Abschaffung des Straßenbaubeitrags drei sozusagen zentrale Fragen, nämlich ob – erstens – eine solche Abschaffung wegen einer – im Verhältnis zur Allgemeinheit - ungebührlichen Belastung der Grundeigentümer veranlasst ist, ob sie – zweitens – etwas für die Lösung des Problems der Deckung des für den gemeindlichen Straßenbau entstehenden Aufwands hergibt und ob sie – drittens – zu einer Befriedung der Bevölkerung in der jeweiligen Gemeinde beiträgt. Die Antworten auf diese Fragen sollen letztlich dem Leser überlassen bleiben. Die folgenden Ausführungen beschränken sich dementsprechend auf einzelne Gesichtspunkte, die für die Beantwortung dieser drei zentralen Fragen von Bedeutung sind. Das schließt eine Behandlung der außerordentlich komplexen Probleme aus, die sich nach einer etwaigen Abschaffungsentscheidung, d.h. einer Abwicklung des Straßenbaubeitrags ergeben; insoweit sei hier nur auf die sehr informative Darstellung von Rottenwallner in der Kommunalen Steuer-Zeitschrift 2019, 21 ff. verwiesen.

II. Ist eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags wegen einer – im Verhältnis zur Allgemeinheit - ungebührlichen Belastung der Grundeigentümer sachlich veranlasst?

1. Straßenbaubeiträge werden typischerweise für die Kosten der Verbesserung oder Erneuerung einer verschlissenen Gemeindestraße erhoben, und zwar von den Grundeigentümern, deren angrenzende Grundstücke durch diese Straße erschlossen und bebaubar gemacht worden sind. Ob der Gebrauchswert solcher Grundstücke durch einen beitragsfähigen Ausbau der betreffenden Verkehrsanlage steigt und damit deren Grundeigentümer bevorteilt werden, lässt sich – alle juristischen Überlegungen zum beitragsrechtlichen Vorteilsbegriff hintan gestellt – ganz einfach durch eine Gegenprobe beantworten: Baut die Gemeinde eine verschlissene Straße nicht aus, sondern lässt sie gleichsam „verrotten“, werden nach Ablauf einer bestimmten Zeit Straße und angrenzende Grundstücke – nahezu – unbenutzbar, jedenfalls sinkt der Gebrauchswert dieser Grundstücke und erleiden deren Eigentümer dadurch einen Nachteil. Saniert die Gemeinde dagegen die Straße rechtzeitig, wird nicht nur ein solcher Nachteil vermieden, sondern es wird durch die gebotene Inanspruchnahmefähigkeit der erneuerten Straße dieser Gebrauchswert im Verhältnis zum Gebrauchswert während des Zeitraums des Verschlissenseins der Straße erhöht.

2. Straßenbaubeiträge berühren lediglich die Grundeigentümer, deren Grundstücke – wegen ihrer Nähe – in besonderer Weise von der Inanspruchnahmefähigkeit gerade der (ausgebauten) Straße abhängig sind. Diesen Grundeigentümern – und nur ihnen – gewährleistet die Rechtsordnung einen sog. Anliegergebrauch an dieser Straße insoweit, als eine angemessene Nutzung des Grundeigentums oder die Ausübung oder Fortführung eines Gewerbebetriebs die Benutzung dieser Straße erfordern. Dadurch ist ein spezifisches Verhältnis zwischen diesen Grundeigentümern und „ihrer“ Straße begründet, sind diese Grundeigentümer aus dem Kreis der Allgemeinheit hervorgehoben.

3. Straßenbaubeiträge werden seit jeher als Vorzugslasten der u.a. durch den Anliegergebrauch besonders bevorteilten Grundeigentümer angesehen. Diesen Vorzugslasten trägt die Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs (u.a. Urteil vom 22.3.1994 – IX

R 109/90 – BFHE 175/31) dadurch Rechnung, dass sie die Straßenbaubeiträge als sofort abziehbare Werbungskosten bei Vermietung und Verpachtung anerkennt.

4. Richtig ist, dass die Eigentümer (einschließlich Familien) der Grundstücke, die an eine ausgebaute Straße angrenzen, nicht die einzigen Benutzer dieser Straße sind, sie vielmehr auch von Mietern, Besuchern und anderen Personen in Anspruch genommen wird. Darauf reagiert das Straßenbaubeitragsrecht dadurch, dass es den betreffenden Grundeigentümern nur einen Anteil von den für die Sanierung „ihrer“ Gemeindestraße entstandenen Ausbaurkosten auferlegt. Dieser Anteil (Eigentümeranteil) entspricht der Höhe nach dem Umfang der von ihren Grundstücken voraussichtlich ausgelösten Inanspruchnahme der Straße im Verhältnis zur voraussichtlichen Inanspruchnahme durch die Allgemeinheit. Das führt dazu, dass die Grundeigentümer im Durchschnitt, d.h. bei Berücksichtigung aller Straßenarten (Anlieger-, Haupterschließungs- und Durchfahrtsstraßen), lediglich einen Anteil von ca. 50% der Ausbaurkosten von Gemeindestraßen zu übernehmen haben und die übrigen ca. 50 % von der Allgemeinheit, also den anderen Einwohnern der Gemeinde als sog. Gemeindeanteil zu tragen sind.

5. Einzuräumen ist, dass in seltenen Ausnahmefällen ein Straßenbaubeitrag die Größenordnung eines mittleren fünfstelligen Betrags oder gar mehr erreicht. Das betrifft allerdings nicht Eigentümer kleinerer, einzig mit einem Eigenheim bebauter Grundstücke, sondern regelmäßig nur eher wohlhabende Eigentümer von großflächigen, intensiv z.B. gewerblich genutzten Grundstücken. Denn der Anteil an dem für eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme angefallenen Aufwand, der von den Eigentümern zu tragen ist, wird typischerweise nach dem sog. Vollgeschossmaßstab auf die anliegenden Grundstücke verteilt, d.h. nach einem Maßstab, der ausschlaggebend abstellt auf die Größe dieser Grundstücke sowie Art und Maß von deren baulicher Ausnutzung (Ausnutzbarkeit). Sollte gleichwohl in einem Einzelfall eine Beitragserhebung zu einer unbilligen persönlichen oder sachlichen Härte führen, begründen teilweise recht großzügige gesetzliche Regelungen Erleichterungen von Stundungen über Ratenzahlungen bis zu (ggfs. teilweisen) Beitragserlassen. Das schließt – anders als Befürworter einer Abschaffung des Straßenbaubeitrags gelegentlich glauben machen wollen – in der Praxis eine übermäßige Belastung von Grundeigentümern aus, schließt insbesondere aus, dass sich Grundeigentümer zur Begleichung einer Beitragsschuld von ihrem Grundstück trennen müssen.

6. Insoweit abschließend bleibt zu prüfen, ob es einen tragfähigen sozialen oder finanzwirtschaftlichen Grund gibt, zugunsten der durch die Sanierung „ihrer“ Straße bevorteilten Grundstückseigentümer auf die Erhebung von Straßenbaubeiträgen mit der Folge zu verzichten, dass selbst der Eigentümeranteil von allen Gemeindemitgliedern aufgebracht werden muss oder zur Erfüllung anderer gemeindlicher Aufgaben fehlt. Entgegen einer gelegentlich geäußerten Ansicht lässt sich ein solcher Grund nicht aus dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge herleiten. Denn es gibt keinen Rechtssatz des Inhalts, zur Daseinsvorsorge zählende Leistungen müssten unentgeltlich erbracht werden. Im Gegenteil sind für solche Leistungen in der Regel – sozial verträgliche – Entgelte zu entrichten, sei es beispielsweise für die Wasserversorgung und die Abwasserableitung (Beiträge), für die

Straßenreinigung und die Müllabfuhr (Gebühren) oder für die Energieversorgung und u.a. den öffentlichen Personennahverkehr (sonstige Entgelte).

III. Gibt die Abschaffung des Straßenbaubeitrags etwas für die Lösung des Problems der Deckung des für den gemeindlichen Straßenbau entstehenden Aufwands her?

1. Gemeindestraßen unterliegen einem Verschleiß. Dieser Verschleiß löst nach Ablauf eines bestimmten Zeitraums einen Sanierungsbedarf aus. Die zur Deckung dieses Bedarfs erforderlichen Ausbaurkosten entstehen bei der Gemeinde. An dem damit skizzierten Grundproblem ändert die Abschaffung des Straßenbaubeitrags nichts.

2. Aus dem in allen Verfassungen der Flächenländer – wenn auch mit unterschiedlichen Formulierungen – enthaltenen sog. Konnexitätsprinzip lässt sich (jedenfalls sinngemäß) der Grundsatz herleiten, für den Fall, dass eine Veränderung landesrechtlicher Bestimmungen zu einer wesentlichen Belastung der Gemeinden führt, habe das Land einen angemessenen Ausgleich zu schaffen. Dementsprechend hat der Freistaat Bayern einen Ausgleichsbetrag von zunächst 100 Millionen € und ab 2020 von 150 Millionen € vorgesehen. In dem im Landtag in Nordrhein-Westfalen eingereichten Gesetzentwurf der SPD-Fraktion ist ebenfalls ein Betrag von 100 Millionen € genannt, in Sachsen-Anhalt ist eine Kompensationssumme von 27 Millionen € im Gespräch.

Im Zusammenhang mit einem angemessenen Ausgleichsbetrag ist folgende Besonderheit des Straßenbaubeitrags zu berücksichtigen: Anders als das Erschließungsbeitragsrecht bezieht sich das Straßenbaubeitragsrecht nicht auf einen einmaligen Ausbau (erstmalige Herstellung) einer bestimmten Gemeindestraße. Vielmehr können sich nach Maßgabe des Straßenbaubeitragsrechts beitragsfähige Ausbaumaßnahmen an ein und derselben Straße immer wiederholen, nämlich nach jedem Ablauf einer normalen „Haltbarkeitsdauer“ des durch einen Ausbau erreichten Zustands dieser Verkehrsanlage. Die normale „Haltbarkeitsdauer“ beträgt sowohl nach der erstmaligen Herstellung einer Gemeindestraße als auch nach ihrer Erneuerung bzw. Verbesserung etwa 30 Jahre. Nach Ablauf dieses Zeitraums tritt erfahrungsgemäß ein Verschleiß mit der Folge ein, dass ein Sanierungsbedarf entsteht und ein beitragsfähiger Ausbau erforderlich wird. Die Lebensdauer einer Gemeindestraße kann viele Jahrhunderte ausmachen, so dass sich der Vorgang „Verschleiß-Sanierungsbedarf-beitragsfähiger Ausbau“ nahezu unendlich häufig wiederholen kann; bei den Sanierungskosten handelt es sich folglich um eine sozusagen Ewigkeitslast. Da mithin durch eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags für die Gemeinden eine langanhaltende „Finanzierungsquelle“ entfällt und deshalb entsprechende Beitragsausfälle entstehen, muss ein vom Konnexitätsprinzip verlangter angemessener finanzieller Ausgleich für diese Beitragsausfälle auf viele Jahrzehnte angelegt sein. Das begründet selbstverständlich eine jährliche, für eine unabsehbare Zeit andauernde Belastung des betreffenden Landeshaushalts, wobei offenbleibt, wie diese jährliche Belastung finanziert werden soll, etwa durch eine Erhöhung z.B. – wie offenbar in Mecklenburg-Vorpommern erwogen – der Grunderwerbssteuer oder durch eine Kürzung von u.a. für soziale Zwecke einsetzbaren Haushaltsmitteln.

3. In Bayern soll der Kompensationsbetrag – wie gesagt - zunächst jährlich mindestens 100 Millionen € betragen und ab 2020 auf 150 Millionen € ansteigen. Diese Beträge verfehlen

den nach dem Konnexitätsprinzip gebotenen angemessenen jährlichen Ausgleich deutlich. Eine von Praktikern des Beitragsrechts anhand der konkreten Verhältnisse erarbeitete Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass in Bayern allein zum Substanzerhalt der Gemeindestraßen ein jährlicher Erneuerungsbedarf von über einer Milliarde € und – bei einem durchschnittlichen Eigentümeranteil von 50 % - ein jährlicher Beitragsausfall von über 500 Millionen € anzunehmen ist. Folglich entsteht bei den bayerischen Gemeinden infolge der Abschaffung des Straßenbaubeitrags und der sich daraus ergebenden Beitragsausfälle eine erhebliche Finanzierungslücke. In den übrigen Ländern dürfte auf der Grundlage der bisher genannten Kompensationsbeträge Entsprechendes gelten. Mit anderen Worten: Die den Gemeinden zum Ausgleich von Beitragsausfällen voraussichtlich zur Verfügung gestellten Beträge werden über viele Jahre nur einen Bruchteil der Ausfälle decken, die ihnen durch die Abschaffung des Straßenbaubeitrags entstehen.

4. Da viele, vor allem kleinere Gemeinden im ländlichen Raum kaum über ein nennenswertes Gewerbesteueraufkommen verfügen, kommen zur Schließung der aufgezeigten Finanzierungslücke von den durch die Gemeinde in der Höhe beeinflussbaren Mitteln in erster Linie Einnahmen aus den Grundsteuern in Betracht oder genauer: zusätzliche Einnahmen aus einer Erhöhung der Grundsteuern durch eine in der Zuständigkeit der Gemeinde liegende Erhöhung der betreffenden Hebesätze. Dazu heißt es in einem Bericht einer mittelgroßen Gemeinde: Die Verwaltung habe ganz genau errechnet, um wieviel der Hebesatz für die Grundsteuern erhöht werden müsste, um Straßenbaubeiträge zu ersetzen und die Straßen gleichwohl in gewohnter Weise sanieren zu können. Das Ergebnis sei „niederschmetternd“, es müsse der „Hebesatz der Grundsteuern von 400 auf 800 Prozentpunkte erhöht“ werden. Eine zweite Prüfung habe ein freundlicheres Ergebnis gebracht. Beschränke man sich im Wesentlichen auf eine „Sanierung light, also ein Abfräsen und Erneuern der Decke“, reiche eine Erhöhung des Hebesatzes von 400 auf 560 Prozentpunkte aus. Jedoch beseitigt eine solche „Sanierung light“ nicht eine etwaige Verschlissenheit einer Straße, sondern verschiebt eine „Vollsanierung“ nur auf einen späteren, dann voraussichtlich mit nicht unerheblich höheren Kosten verbundenen Zeitpunkt.

5. Allerdings führt eine Erhöhung der Grundsteuer bei kreisangehörigen Städten und Gemeinden regelmäßig zu einer Erhöhung der Kreisumlage, so dass ein nicht unerheblicher Teil der Mehreinnahmen an die Kreise fließt und somit den Gemeinden nicht für den Straßenbau zur Verfügung steht. Überdies und vor allem weist eine Schließung der Finanzierungslücke durch Einnahmen aus einer Erhöhung der Grundsteuer und damit die Ersetzung des Finanzierungsmittels „Straßenbaubeiträge“ durch das Finanzierungsmittel „(erhöhte) Grundsteuer“ zwei besonders bemerkenswerte Mängel auf: Zum einen ist festzustellen, dass Schuldner der Grundsteuer ebenso wie Schuldner der Straßenbaubeiträge die Grundeigentümer in der jeweiligen Gemeinde sind, die Belastung dieser Grundeigentümer mit Kosten für den gemeindlichen Straßenbau durch den Austausch der Finanzierungsmittel also vom Ansatz her – abgesehen von den unzureichenden Ausgleichsbeträgen – im wirtschaftlichen Ergebnis unverändert bleibt. Zum anderen ergibt sich bei vermieteten Objekten ein ungleich bedeutsamerer Mangel daraus, dass Grundsteuern gemäß § 2 Ziffer 1 der Betriebskostenverordnung zu den auf Mieter

abwälzbaren Betriebskosten zählen und deshalb jede Erhöhung der Grundsteuern zur anteiligen Finanzierung der gemeindlichen Straßenbaukosten immer eine entsprechende Steigerung der Miet(neben)kosten zur Folge hat.

Mit Blick auf die gewerbsmäßige Vermietung von Wohnungen durch Wohnungsbauunternehmen kommt erschwerend hinzu: Derartige Unternehmen kalkulieren die (erste) Miete auf der Grundlage der ihnen entstehenden Kosten; das schließt Erschließungskosten ein. Nach Ablauf eines Zeitraums von etwa 20 bis 30 Jahren sind über diesen Teil der Miete die Erschließungskosten rechnerisch abbezahlt. Gleichwohl wird die Miete nicht um einen entsprechenden Anteil gemindert, sondern dieser Anteil dient nunmehr rechnerisch der Refinanzierung der Straßenbaubeiträge, die das Unternehmen als Grundstückeigentümerin für die Kosten der Straßensanierung zu erbringen hat. Wird der Straßenbaubeitrag abgeschafft, werden dadurch zwar die Wohnungsbauunternehmer als Vermieter entlastet, doch werden die Mieter bei einer nicht verminderten Miete nicht nur weiterhin mit entsprechenden Kosten für die Straßensanierung belastet, sondern müssen die gleichen Kosten zusätzlich noch anteilig durch die Überbürdung der erhöhten Grundsteuer tragen.

Kurzum: Es dürfte ernsthaft zu bezweifeln sein, ob in einer Zeit, in der die Höhe der Mietkosten zu einem, wenn nicht dem bedeutendsten sozialen und gesellschaftlichen Problem geworden ist, eine derartige Mehrbelastung der Mieter gewollt und vertretbar sein kann.

IV. Trägt eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags zu einer Befriedung in der Bevölkerung einer Gemeinde bei?

1. Die Abschaffung des Straßenbaubeitrags kann ausschließlich zu einem bestimmten Stichtag erfolgen, selbst wenn dieser Stichtag rückwirkend festgelegt wird. Jede Stichtagslösung begründet zwangsläufig eine sozusagen Zwei-Klassen-Gesellschaft, nämlich bei Straßenbaubeiträgen eine Gruppe von Grundeigentümern, die für den beitragsfähigen Ausbau „ihrer“ Straße noch Straßenbaubeiträge bezahlen mussten, und eine andere Gruppe, deren Mitglieder von einer derartigen Belastung befreit sind. In Bayern beispielsweise hat der Gesetzgeber in Art. 19 Abs. 7 KAG bestimmt, Straßenbaubeiträge nach den bis dahin geltenden gesetzlichen Bestimmungen hätten nur noch diejenigen Grundeigentümer zu zahlen, denen ein Beitragsbescheid bis zum 31. Dezember 2017 bekannt gegeben worden ist; später bekannt gegebene Beitragsbescheide seien hingegen aufzuheben. Das kann dazu führen, dass die Grundeigentümer, denen in den letzten Tagen des Jahres 2017 ein Beitragsbescheid bekannt gegeben worden ist, noch Straßenbaubeiträge für einen beitragsfähigen Ausbau „ihrer“ Ortsstraße bezahlen müssen, während Eigentümer von an die gleiche Ortstraße angrenzenden Grundstücken, denen - aus welchen (Zufälligkeits-)Gründen auch immer – eine solcher Bescheid erst in den ersten Tagen des Jahres 2018 bekannt gegeben worden ist, von einer solchen Bezahlung befreit sind. Es kann bezweifelt werden, ob in solchen und ähnlichen Konstellationen den Grundeigentümern, die noch einen Straßenbaubeitrag erbringen müssen, ein derartiges Ergebnis überzeugend verständlich gemacht werden kann, und vor allem ob es zur Befriedung in der Bevölkerung der Gemeinde beiträgt. Daran dürfte die von den Koalitionsfraktionen in Bayern angestrebte

Regelung zum Ausgleich besonderer Härtefälle (vgl. LT-Drucksache 18/1552) kaum etwas ändern.

2. Ebenfalls zu einer Ungleichbehandlung führt eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags mit Blick auf das städtebauliche Sanierungsrecht: Wird an einer Gemeindestraße in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme wie z.B. eine Verbesserung durchgeführt, werden die dafür entstehenden Kosten nicht durch Straßenbaubeiträge, sondern nach Maßgabe des § 154 BauGB durch Ausgleichsbeträge refinanziert. Daran ändert eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags nichts; angesichts der bundesrechtlichen Qualität dieser Regelung kann der Landesgesetzgeber daran auch nichts ändern. Das hat zur Folge, dass Eigentümer von Grundstücken innerhalb eines förmlich festgelegten Sanierungsgebiets über Ausgleichsbeträge auch nach Abschaffung des Straßenbaubeitrags grundsätzlich anteilig die Kosten einer Verbesserung „ihrer“ Straße tragen müssen, während für Eigentümer von Grundstücken außerhalb eines solchen Gebiets eine derartige Verbesserung entgeltlos ist.

3. Eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags und eine Schließung dadurch bei einer Gemeinde auftretender Finanzierungslücken durch die Einnahmen aus einer Erhöhung der Grundsteuer führt erstmals zu einer Einbeziehung von Mietern in den Kreis derjenigen, die unmittelbar Kosten für eine beitragsfähige Sanierung von Gemeindestraßen zu tragen haben. Ob diese Folge sachlich gerechtfertigt und vor allem sozial verträglich ist, dürfte sehr fraglich sein; jedenfalls in einer Gemeinde mit vielen Mietern dürfte sie schwerlich zur Befriedung in der Bevölkerung beitragen.

V. Schlussbetrachtung

Die vorstehenden Ausführungen drängen die Frage auf, ob nicht durch eine intelligentere Lösung ein angemessener Interessenausgleich gefunden werden kann. Gegenüber stehen sich das Interesse der Gemeinde als Vertreterin der (gemeindlichen) Allgemeinheit einschließlich der Mieter am Festhalten an der bisherigen Beitragsfinanzierung durch die jeweiligen Grundeigentümer und deren Interesse an einer Reduzierung der von ihnen zu tragenden Beitragslasten. Zu einem solchen Interessenausgleich könnte sicher beitragen, wenn Länder, die bei einer Abschaffung des Straßenbaubeitrags eine Kompensation in einer bestimmten Höhe zu leisten hätten, diesen Betrag zur Reduzierung des Eigentümeranteils an den für einen beitragsfähigen Ausbau entstehenden Kosten einsetzen, also die Kompensationsmittel in entsprechende Fördermittel „umwidmen“ würden. Denn dadurch würde der von den Eigentümern zu tragende Anteil an den Kosten für einen beitragsfähigen Ausbau nennenswert reduziert, ohne dass die Gemeinde zusätzlich belastet würde. Eine die Grundeigentümer entlastende Wirkung könnte auch dadurch erreicht werden, dass Förderungen der Länder für den kommunalen Straßenbau in Zukunft nicht auf den Gemeindeanteil bezogen, sondern auf die Gesamtkosten einer beitragsfähigen Maßnahme ausgerichtet werden. Überdies könnten zu einer Entlastung der Grundeigentümer führen die Verschiebung des Fälligkeitstermins einer Beitragsforderung von jetzt typischerweise einem Monat auf z.B. zwei oder drei Monate nach Zugang des Beitragsbescheids sowie großzügigere Stundungsregelungen und die Begründung eines Rechtsanspruchs, den Beitrag unabhängig vom Vorliegen irgendwelcher Billigkeitsgründe in bis zu zwanzig aufeinander

folgenden Raten beglichen zu können, und zwar bei einer Verzinsung des jeweiligen Restbetrags zu jährlich höchstens 1 % über dem Basiszinssatz nach § 247 BGB. Eine ähnliche Regelung enthält in Hessen bereits § 11 Abs. 12 KAG; sie ist zugleich geeignet, einen Anreiz für eine Entscheidung zugunsten der rechtlich sehr komplizierten und kostenaufwändigen Wiederkehrenden Straßenbaubeiträge zu beseitigen. Schließlich könnte ein Gesetzgeber für ganz besondere Konstellationen – etwa für den Fall, dass der Beitrag über dem Verkehrswert des entsprechenden Grundstücks oder über der Hälfte dieses Wertes liegt – einen vollständigen Beitragserlass anordnen.

Eine – keinesfalls zu empfehlende, aber immerhin noch - intelligentere Lösung hat vor wenigen Monaten der Gesetzgeber in Hessen und haben zuvor schon die Gesetzgeber in Schleswig-Holstein und Niedersachsen gefunden. Sie haben nämlich nicht den Straßenbaubeitrag als solchen, sondern die Pflicht zur Erhebung des Straßenbaubeitrags abgeschafft. Dadurch haben sie nicht nur das Entstehen von durch das Konnexitätsprinzip geforderten Ausgleichszahlungen durch das Land vermieden, sondern überdies erreicht, dass die einzelnen Gemeinden nach Maßgabe der jeweiligen tatsächlichen Umstände, namentlich ihrer Finanzsituation, selbst darüber entscheiden können, ob in ihrem Hoheitsgebiet Straßenbaubeiträge erhoben werden. Zugleich haben sie damit zur Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung beigetragen, allerdings auch in Kauf genommen, dass die Verantwortung für die Erhebung von Straßenbaubeiträgen auf die Gemeinden abgeschoben worden ist und längerfristig eine Beitragserhebung kommunalpolitisch immer schwerer zu vermitteln sein dürfte.

Zweiter Teil: Erwiderung auf die Beantwortung der vorbehandelten Fragen durch eine(n) Landtagsabgeordnete(n)

Sehr geehrte(r) Frau/Herr,

vielen Dank für Ihr ausführliches Schreiben vom ... März 2019, mit dem Sie insbesondere auf die drei von mir formulierten, wohl auch von Ihnen für ausschlaggebend gehaltenen Fragen eingehen. Der Beantwortung dieser Fragen stellen Sie drei Vorbemerkungen voran.

I. Vorbemerkungen

1. Ihre Darstellung des Verhältnisses zwischen dem für die Erhebung von Straßenbaubeiträgen anfallenden Aufwand und den Beitragseinnahmen ist einzig an Daten aus der Vergangenheit orientiert und mag insoweit zutreffen. Sie blendet jedoch die inzwischen eingetretene Entwicklung vollständig aus. Diese Entwicklung ist geprägt vor allem durch digitale Sachbearbeiterprogramme und weitere Schulungen des Personals. Diese beiden Faktoren führen – wie mir vielfach versichert worden ist - zu heute völlig anderen Ergebnissen. So ist mir z.B. im Rahmen des Lüneburger Beitragsforums am 11./12. März 2019 von mehreren Sachgebietsleitern insbesondere auch aus Städten und Gemeinden der neuen Bundesländer berichtet worden, inzwischen liege der Aufwand für eine Beitragserhebung (einschließlich anteiliger Personalkosten) typischerweise bei durchschnittlich einem Achtel der vereinnahmten Beiträge. Diese Entwicklung lässt sich sicherlich durch die Anhörung von Firmen, die solche Programme vertreiben und bei den Gemeinden

installieren, ohne Weiteres belegen. Richtig ist allerdings, dass der Erhebungsaufwand bei sog. wiederkehrenden Beiträgen weiterhin nicht unerheblich höher liegt als bei den einmaligen Straßenbaubeiträgen.

2. Straßenbaubeiträge werden einzig von Grundeigentümern (einschließlich Erbbauberechtigten und Inhabern eines dinglichen Nutzungsrechts) erhoben, also können durch eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags einzig diese Personen profitieren, so dass die Bezeichnung eines Abschaffungsgesetzes als Grundeigentümerentlastungsgesetz die einzig richtige Bezeichnung ist. Angesichts der Tatsache, dass in den letzten Jahren insbesondere Bodenpreise überproportional gestiegen sind, überrascht das Ziel einer Entlastung dieses Personenkreises.

3. Ihre jedenfalls sinngemäß zum Ausdruck gebrachte Erwartung, bei einem Festhalten am Straßenbaubeitrag werde Thüringen bald fast allein dastehen, dürfte nicht in Erfüllung gehen: In Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, wo jeweils (nur) die Beitragserhebungspflicht aufgehoben worden ist, ist eine nachhaltige Bewegung zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags nicht zu erkennen; Entsprechendes gilt für Sachsen. In Nordrhein-Westfalen ist fest mit einer Beibehaltung des Straßenbaubeitrags zu rechnen (vgl. dazu LT-Drs. 17/4300). In Sachsen-Anhalt ist eine Abschaffung sehr unwahrscheinlich (vgl. Gesetzentwurf LT-Drs. 7/3491). Im Saarland wird erwogen, nicht etwa das Straßenbaubeitragsrecht abzuschaffen, sondern sogar eine bisher nicht bestehende Erhebungspflicht einzuführen.

II. Ist eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags wegen einer – im Verhältnis zur Allgemeinheit – ungebührlichen Belastung der Grundeigentümer sachlich veranlasst?

1. Einleitend zu dieser Frage habe ich darauf hingewiesen, „Straßenbaubeiträge werden typischerweise für die Kosten der Verbesserung oder Erneuerung ... erhoben“. Dem begegnen Sie, dass sei „für Thüringen falsch“. Diese Wertung überzeugt nicht, denn mein Hinweis, „typischerweise“ stünden diese beiden Beitragstatbestände im Vordergrund, trifft zweifellos auch für Thüringen zu, zumal die Beitragstatbestände „Herstellung“ und „Anschaffung“ wegen des Vorrangs des Erschließungsbeitragsrechts im Straßenbaubeitragsrecht keine nennenswerte Rolle spielen.

Zu Recht räumen Sie ein, es sei richtig, im Zusammenhang mit der Begünstigung (Vorteil) der Grundeigentümer durch eine beitragsfähige Straßensanierung konsequent den Begriff des Gebrauchswerts eines Grundstücks zu benutzen. Dass dieser Gebrauchswert durch ein Verrottenlassen „ihrer“ Anbaustraße sinkt und zu einem Nachteil dieser Grundeigentümer führt, der durch eine rechtzeitige Sanierung verhindert wird, eine solche Sanierung also Gebrauchswert steigernd wirkt, bestreiten Sie nicht.

2. Dass den Grundeigentümern und nur ihnen von der Rechtsordnung ein gesteigerter Gemeingebrauch, nämlich der sog. Anliegergebrauch gewährleistet wird, ziehen Sie nicht in Zweifel.

3. Richtig ist, dass eine steuerliche Entlastung durch die Anerkennung von Straßenbaubeiträgen als Werbungskosten bei Vermietung und Verpachtung nicht Eigentümer von selbstgenutztem Wohnungseigentum begünstigt. Es bleibt aber dabei, dass die übrigen Grundeigentümer auf diese Weise entlastet werden.

4. Richtig ist ferner, dass das ThürKAG keine verbindlichen Vorgaben für den Allgemeinanteil macht. Jedoch setzt das Vorteilsprinzip dem Beurteilungsspielraum der Gemeinde eine Grenze. Wie auch immer: Auch das ThürKAG trägt dem Umstand angemessen Rechnung, dass nicht nur die Grundeigentümer, sondern auch sonstige Personen und damit die Allgemeinheit eine Straße nutzen und deshalb einen dem Umfang ihrer Nutzung entsprechenden Anteil an den Sanierungskosten tragen müssen. Diese Anknüpfung an das Ausmaß der voraussichtlichen tatsächlichen Nutzung einer

Straße durch die Eigentümer (und ihre Familien sowie ihre Besucher) einerseits und die übrigen Nutzer der Straße andererseits stellt geradezu ein klassisches Beispiel für ein nutzerabhängiges Finanzierungsmodell dar.

5. Unter diesem Anhaltspunkt habe ich darauf hingewiesen, dass der auf die Eigentümer entfallende Anteil des beitragsfähigen Ausbauaufwands typischerweise nach dem sog. Vollgeschossmaßstab auf diese Grundeigentümer verteilt wird, d.h. einem Maßstab, der auf die Größe der Grundstücke sowie Art und Maß von deren baulicher Ausnutzung abstellt. Diesem Maßstab liegt – wie Sie wissen – die Überlegung zugrunde, dass sowohl die Größe eines Grundstücks als auch dessen bauliche Ausnutzung einen Rückschluss zu lassen auf das Ausmaß der Nutzung der abzurechnenden Straße, die von dem betreffenden Grundstück ausgelöst wird: Je größer ein Grundstück ist und je intensiver es baulich genutzt wird, desto höher ist nach den insoweit allein maßgebenden Regeln der Wahrscheinlichkeit das Ausmaß der Nutzung dieser Straße. Auch dieser Maßstab unterstreicht mithin die Nutzerabhängigkeit des Straßenbaubeitrags. Im Übrigen führt die Anwendung dieses Maßstabs dazu, dass Straßenbaubeiträge im mittleren fünfstelligen Bereich regelmäßig nicht auf kleinere, einzig mit einem Eigenheim bebaute, sondern auf großflächige, intensiv z.B. gewerblich genutzte Grundstücke entfallen. Das bezweifeln Sie ebenfalls nicht. Der von mir nur am Rande angesprochene Gesichtspunkt von Zahlungserleichterungen betrifft nicht das hier allein in Rede stehende „ob“ einer Abschaffung des Straßenbaubeitrags, sondern das –einzig für den Fall, dass die Erhebung des Straßenbaubeitrags beibehalten wird, beachtliche – „wie“ einer Beitragserhebung.

6. Wir sind uns einig, dass aus dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge nichts zugunsten einer Abschaffung des Straßenbaubeitrags hergeleitet werden kann. Entsprechendes gilt für das Unionsrecht (EU-Recht). Bei dem Straßenbaubeitrag handelt es sich zweifellos – wie unter Ziffern 4 und 5 dargelegt – um ein nutzerabhängiges Finanzierungsmodell.

Kurzum: Selbst auf der Grundlage Ihrer Ausführungen ist kein (auch nur annähernd überzeugender) Gesichtspunkt erkennbar, der es erlauben könnte, die eingangs gestellte Frage mit „ja“ zu beantworten.

III. Gibt die Abschaffung des Straßenbaubeitrags etwas für die Lösung des Problems der Deckung des für den gemeindlichen Straßenbau entstehenden Aufwands her?

1.bis 3. In diesen Punkten stimmen wir weitgehend überein, d.h. Sie teilen die Ansicht, dass – erstens – die Abschaffung des Straßenbaubeitrags – mit Rücksicht auf die Straßensanierung als „Ewigkeitslast“ – erhebliche Einnahmeausfälle bei den Gemeinden auslöst und – zweitens – das Land verpflichtet ist, diese Einnahmeausfälle auszugleichen. Unterschiedlicher Ansicht sind wir lediglich über die Höhe der Ausgleichsbeträge. Sie orientieren sich insoweit an den bisherigen jährlichen kassenmäßigen Einnahmen, stellen also auf eine rückwärtsgewandte Betrachtung ab. Das halte ich in Übereinstimmung mit allen Stimmen, die sich bisher dazu geäußert haben, für unzutreffend. Maßgebend sind nicht die Einnahmen der letzten Jahre; sie sind schon deshalb unbrauchbar, weil sehr viele Gemeinden u.a. mangels hinreichender Mittel zur Deckung ihres Allgemeinanteils sozusagen auf „Verschleiß gefahren“ sind und dringend erforderliche Sanierungsarbeiten hinausgeschoben haben. Abzuheben ist vielmehr auf den Bedarf in den kommenden Jahren, der in den neuen Bundesländern besonders beeinflusst werden wird durch die Tatsache, dass eine Vielzahl von Gemeindestraßen kurz nach der Wende unter Inanspruchnahme ganz erheblicher Fördermittel ausgebaut worden und nach Ablauf von jetzt nahezu 30 Jahren abgängig sind. Die Höhe der durch eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags zu erwartenden Einnahmeausfälle (und von einem Land zu erbringenden Ausgleichsbeträge) wird etwa von Thielmann (GemHH 2019,1 ff.) für das nicht besonders große Land Rheinland-Pfalz in einem nachvollziehbaren Verfahren mittel- und längerfristig auf ca. 600 Mio Euro jährlich berechnet. Vor diesem Hintergrund muss weiterhin davon ausgegangen werden, dass – wie in Bayern – die den Gemeinden zum Ausgleich von Beitragsausfällen zur

Verfügung gestellten bzw. angekündigten Beträge nur einen Bruchteil der Ausfälle decken werden, die den Gemeinden entstehen.

4. und 5. Zur Schließung einer solchen Finanzierungslücke bei den Gemeinden kommt offenbar auch nach Ihrer Ansicht in erster Linie eine Erhöhung der Hebesätze der Grundsteuer in Betracht. Ob eine solche Erhöhung der Hebesätze in Thüringen – wie in anderen Ländern (vgl. dazu Thielmann in GemHH 2019, 1 ff.) – zu einer anteiligen Erhöhung der Kreisumlage führt oder nicht, ist in diesem Zusammenhang unerheblich und kann deshalb vernachlässigt werden. Erheblich sind die beiden anderen, auch von Ihnen bestätigten Mängel, nämlich dass – erstens – Verpflichtete sowohl der Straßenbaubeiträge als auch der Grundsteuer die Grundeigentümer sind, insoweit also nur ein Austausch der belastenden Finanzierungsinstrumente stattfindet, und – zweitens – über die Grundsteuer und § 2 Betriebskostenverordnung erstmals die Mieter unmittelbar und in rechtlich überprüfbarer Weise anteilig Kosten für beitragsfähige Ausbaumaßnahmen mit der Folge tragen müssen, dass die Mietnebenkosten steigen werden.

Auch auf der Grundlage Ihrer Ausführungen ist somit nicht erkennbar, dass durch die Abschaffung des Straßenbaubeitrags etwas zur Lösung des Problems der Deckung des für den gemeindlichen Straßenbau entstehenden Aufwands beigetragen wird; im Gegenteil: Es werden neue Probleme einschließlich einer über viele Jahrzehnte andauernden („Ewigkeitslast“) finanziellen Belastung der Gemeinden und des Landes geschaffen.

IV. Trägt die Abschaffung des Straßenbaubeitrags zu einer Befriedung in der Bevölkerung einer Gemeinde bei?

1. Die Schaffung von Ungleichbehandlungen trägt typischerweise nicht zu einer solchen Befriedung bei. Dass eine Stichtagslösung immer zu Ungleichbehandlungen führt, ist auch nach Ihrer Ansicht schlechthin nicht zu bestreiten. Ihre Aussage in diesem Zusammenhang, ein Festhalten am Straßenbaubeitrag stelle „die Fortsetzung von Unrecht zur Sicherung der Gleichbehandlung“ dar, kann schwerlich ernst gemeint sein. Denn die Erhebung von Straßenbaubeiträgen ist seit über 100 Jahren von allen Gerichtsinstanzen einschließlich des BVerfG für rechtmäßig erklärt worden, sie ist – wie gezeigt – zweifellos auch mit dem Unionsrecht (EU-Recht) vereinbar. Zu einer Ungleichbehandlung führt die Abschaffung des Straßenbaubeitrags ferner bei Grundstücken in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten, deren Eigentümer über Ausgleichbeträge weiterhin anteilig Kosten für den beitragsfähigen Ausbau „ihrer“ Straße tragen müssen, während die Eigentümer von Grundstücken außerhalb solcher Gebiete von entsprechenden Lasten befreit werden.

2. Schließlich wird eine der Rechtslage entsprechende, erstmalige Einbeziehung von Mietern in den Kreis derjenigen, die bei einer Abschaffung des Straßenbaubeitrags und Erhöhung der Grundsteuer anteilig Kosten für den beitragsfähigen Ausbau von Gemeindestraßen tragen müssen, auch nach Ihrer Ansicht schwerlich auf allgemeine Zustimmung stoßen und damit zur Befriedung in der Bevölkerung einer Gemeinde beitragen.

Kurzum: Auch diese Frage dürfte selbst auf der Grundlage Ihrer Ausführungen eher zu verneinen sein.

V. Die Frage, ob es zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags intelligentere Alternativen gibt, dürfte zweifelsfrei zu bejahen sein. Diese Frage betrifft jedoch nicht mehr das „ob“ der Abschaffung, sondern die Frage des „wie“ einer Beitragserhebung, d.h. wie bei einem Festhalten am Straßenbaubeitrag eine Beitragserhebung besser gestaltet werden kann. Darauf möchte ich hier nicht näher eingehen. Nur so viel: Ich teile Ihre Ansicht, dass eine Abschaffung nur der Erhebungspflicht keine empfehlenswerte Lösung ist, sie ist aber immerhin noch intelligenter als eine

Abschaffung des Straßenbaubeitrags, zumal sie das Entstehen von Ausgleichszahlungen des Landes vermeidet.

VI. Ich komme zum Schluss: Eine allein an der Sache orientierte, d.h. eine alle Emotionen und subjektive Vorstellungen, Vermutungen und Unterstellungen (möglichst) verdrängende Betrachtung findet keinen überzeugenden Grund, der eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags tragen könnte. Deshalb appelliere ich an Sie, Ihre Position zu überdenken, im Interesse des Landes Thüringen und ihrer Bürger appelliere ich an Sie zu verhindern, dass nach dem „Althaus-Finanzgrab“ ein „Ramelow-Finanzgrab“ entsteht. Als einen seiner Verantwortung gerecht werden Politiker dürfte man wohl nur einen Politiker bezeichnen können, der seine Position nach reiflicher Überlegung auch mal zu korrigieren vermag.

Mit freundlichen Grüßen

(Prof. Dr. Hans-Joachim Driehaus)

1268219



Thüringen gegen überhöhte Kommunalabgaben e. V.

1

Thüringer Landtag
Innen- und Kommunalausschuss
Jürgen-Fuchs-Straße 1
99096 Erfurt

Thüringer Landtag
Z u s c h r i f t
6/3056
zu Drs. 6/7139

**Den Mitgliedern des
InnKA**

Pößneck, den 04.06.19

Anhörungsverfahren des Innen- und Kommunalausschusses

Beratungsgegenstand:

**Änderungsantrag der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN -
Vorlage - zum Gesetzentwurf der Fraktionen DIE LINKE, der SPD und BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN
Gesetz zur Änderung des Thüringer Kommunalabgabengesetzes - Drucksache**

Stellungnahme Bürgerallianz Thüringen gegen überhöhte Kommunalabgaben e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerallianz Thüringen bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen der Anhörung zur Änderung des Thüringer Kommunalabgabengesetzes Stellung zu nehmen.

Die Bürgerallianz Thüringen nimmt den vorliegenden Gesetzentwurf, einschließlich dem Änderungsantrag, erfreut zur Kenntnis. Erstmals wird damit in Thüringen die komplette Abschaffung der Straßenausbaubeiträge in Aussicht gestellt. Alle bisherigen Versuche, das Kommunale Abgabengesetz hinsichtlich der Straßenausbaubeiträge zu entschärfen und vermeintlich bürgerfreundlicher zu gestalten, mussten scheitern. Diesen Scheinlösungen haben wir gemeinsam mit dem Verband Deutscher Grundstücksnutzer (VDGN) in allen Anhörungen der letzten Jahre unsere Zustimmung verweigert, und die nun beabsichtigte komplette Abschaffung der Straßenausbaubeiträge gefordert. Viel zu viel Zeit ist seither vergangen. Monate und Jahre, in denen Thüringer nach wie vor auf der Grundlage eines völlig veralteten Gesetzes und einer angeblichen, und nie nachgewiesenen, Vorteilslage zu Beitragszahlungen genötigt wurden, die nicht nur in Einzelfällen in deren Höhe existenzgefährdend waren.

Bei aller Anerkennung zur erarbeiteten Vorlage darf nicht vergessen werden, dass die Bürger unseres Landes, auch mit Unterstützung der Bürgerallianz, diesen Gesetzesentwurf erzwungen haben. Der Erfolg wird medial viele Väter haben, tatsächlich sind es aber die Thüringer, die Ihr Schicksal selbst in die Hand genommen haben. Ihnen gilt unser Dank, dass dieser Gesetzentwurf nunmehr auf dem Tisch liegt.

Wir stimmen zu, dass die bisherigen Straßenausbaubeiträge zukünftig aus Landeshausmitteln gegenfinanziert werden. Damit erhalten wir das Prinzip der Kommunalen Selbstverwaltung und geben den Bürgermeistern und Verwaltungen die Chance, gemeinsam mit ihren Bürgern die kommunale





BÜRGERALLIANZ

Thüringen gegen überhöhte Kommunalabgaben e. V.

2

Verkehrsinfrastruktur funktionsfähig zu gestalten. Für einen Ausbau werden diese Mittel voraussichtlich nicht ausreichend sein. An dieser Stelle sollte die Thüringer Landesregierung gemeinsam mit den weiteren Ländern eine Finanzausgabe vom Bund einfordern. Die Sicherung der Verkehrsinfrastruktur innerhalb und außerhalb von Gemeinden ist eine zentrale Aufgabe des Staates.

Zum Gesetzentwurf:

1. Vorschlag zur Neufassung des Gesetzestextes

„Für alle begonnenen und neuen Ausbaumaßnahmen werden den Gemeinden Finanzierungsbeiträge durch das Land Thüringen zugewiesen, die die fiktiv anfallenden Straßenausbaubeiträge in gleicher Höhe ausgleichen. Der Ausgleich erfolgt auf Grundlage der konkreten Abrechnung einer zulässigen Maßnahme. Die kreisfreien Städte und kreisangehörigen Städte und Gemeinden erhalten als Ausgleich für den Wegfall von Straßenausbaubeiträgen Zuweisungen aus allgemeinen Landesmitteln, außerhalb des Steuerverbundes des Kommunalen Finanzausgleichs.“

2. Zu § 21b Übergangsregelungen /Stichtag

Die Bürgerallianz Thüringen fordert eine echte Stichtagsregelung. Jede Erfahrung lehrt, dass eine Stichtagsregelung immer von einigen Betroffenen als ungerecht empfunden wird, denn in der Tat, ein Stichtag ist für die dadurch Benachteiligten immer ungerecht. Gerade deshalb bedarf es aus unserer Sicht einer klaren Definition. Herr Prof. Dr. Brüning mit seinem Gutachten bestätigt, dass eine rückwirkende Abschaffung der Beitragspflicht zum 01.01.2019 verfassungskonform ist. Diesen Stichtag allerdings auf das Entstehen der sachlichen Beitragspflicht abzustellen, begrenzt nach unserer Auffassung gerade nicht die Möglichkeit der Gemeinden, selbst auf das Entstehungsdatum der sachlichen Beitragspflicht Einfluss zu nehmen, wie vom Prof. Dr. Brüning gefordert. Welche Möglichkeit hat der Beitragszahler zu welchem Zeitpunkt den Termin der letzten Unternehmensrechnung einzusehen? Solange die Möglichkeit einer Manipulation im Raum steht, wird diese unweigerlich zu weiteren Widerspruchsverfahren und juristischen Auseinandersetzungen führen. Und gerade dies gilt es zu vermeiden. Unser Vorschlag basiert auf dem tatsächlichen Beitragsbescheid, der mit einem Datum ab dem 01.01.2019 nicht mehr rechtsgültig sein kann. Das ist ein eindeutiger, von allen Beteiligten nachvollziehbarer Stichtag. Eine konsequente politische Wirkung erzielt der Landtag mit der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge nur, wenn beschlossen wird, alle Grundstückseigentümer von Straßenausbaubeiträgen zu entlasten, die bisher noch keinen Bescheid erhalten haben. Ähnlich wie in Bayern sollten die Gemeinden ihre Einnahmeausfälle aus einem Sonderfond des Landes erhalten.

„Für die Erhebung von Beiträgen für Straßenausbaumaßnahmen sowie die Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für Verkehrsanlagen gilt das Thüringer Kommunalabgabengesetz (ThürKAG) in der bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Fassung, sofern die Beiträge jeweils spätestens am 31. Dezember 2018 durch bestandskräftigen Bescheid festgesetzt worden sind. Vor diesem Datum erlassene, bestandskräftige Bescheide für einmalige und wiederkehrende Beiträge in der bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Fassung, werden zum 31. Dezember 2018 aufgehoben. Die Regelungen gelten für Vorauszahlungen entsprechend.“



3. Erschließungsbeiträge

In der Begründung zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzentwurfes wird zu Artikel 1 Buchstabe b (Seite 10) ausgeführt, dass die Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach dem Baugesetzbuch unberührt bleibt. Die Erfahrung in Bayern und nun auch in Brandenburg zeigen, dass nach der Abschaffung der Ausbaubeiträge die Erschließungsbeiträge eine größere Bedeutung zukommt. Es wird nach gesetzlichen Regelungen gesucht, die eine Abrechnung von „Scheinerschließungen“ nach dem Erschließungsbeitragsrecht ausschließen. Dabei handelt es sich um Ausbaumaßnahmen an Straßen, bei denen in der Regel einzelne Bestandteile fehlen, bzw. nicht nach den heute gültigen Standards hergestellt wurden, und dennoch als ortsüblich erschlossene Verkehrsanlagen seit Jahrzehnten für den öffentlichen Verkehr genutzt werden. Der Freistaat Thüringen sollte von seiner Kompetenz Gebrauch machen, das Erschließungsbeitragsrecht landesrechtlich zu regeln. Dabei sollte in enger Anlehnung an die bisherigen Regelungen des Baugesetzbuches gewährleistet werden, wert erhöhende Maßnahmen der tatsächlichen Erschließung, mit der die Bebaubarkeit eines Grundstücks hergestellt wird, über Erschließungsbeiträge abzugelten. Für Verkehrsanlagen, die über einen längeren Zeitraum bereits für den Verkehr genutzt werden (beispielhaft 15 Jahre), muss eine Veranlagung nach Erschließungsbeitragsrecht ausgeschlossen werden. Diese einseitige Belastung der Beitragsschuldner verstößt nach der Rechtsprechung des BVerfG (05.03.2013, Az. 1 BvR 2457/08) gegen das aus dem Rechtsstaatsprinzip folgende Gebot der Belastungsklarheit und – Vorhersehbarkeit. Mit Beschluss vom 6. September 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) entschieden, nochmals eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BverfG) darüber einzuholen, ob die Erhebung von Erschließungsbeiträgen zeitlich unbegrenzt nach dem Eintritt der Vorteilslage erlaubt, mit dem Rechtsstaatsprinzip vereinbar ist. Der Freistaat ist gut beraten, wenn er auch hierzu eine perspektivisch rechtssichere Regelung schafft. Straßen, Wege und Plätze die durch Widmung die Eigenschaft einer öffentlichen Straße erhalten haben, bleiben bei Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach dem Baugesetzbuch ebenfalls unberührt.

4. Nicht rechtskräftige Bescheide (laufenden Widerspruchs- und Klageverfahren) sind aufzuheben. Die erhobenen Straßenausbaubeiträge sind den Grundstückseigentümern zurück zu erstatten. Die Einnahmeausfälle sind den Gemeinden durch das Land Thüringen zu erstatten.

Freundliche Grüße

Wolfgang Kleindienst
Vorsitzender Bürgerallianz



THUR. LANDTAG POST
20.06.2019 08:16

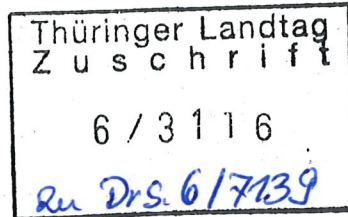
13977/2019

Anwaltskanzlei Quaas & Partner mbB Postfach 80 10 60 70510 Stuttgart

Den Mitgliedern des

InnkA

18. Juni 2019 Qu/pb



**ANHÖRVERFAHREN ZUR
DRUCKSACHE 6/7139
DES THÜRINGER LANDTAGS
AM 27. JUNI 2019**

- Aufhebung der Straßenausbaubeiträge -

Prof. Dr. M. Quaas, M.C.L., Rechtsanwalt
Richter im Senat für Anwaltssachen beim BGH a. D., Stuttgart

Standort Stuttgart

Rechtsanwalt Prof. Dr. Michael Quaas M.C.L.
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Medizinrecht
Richter im Senat für Anwaltssachen beim BGH a. D.

Rechtsanwalt Dr. Jens-M. Kuhlmann
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Alexander Kukk
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Rechtsanwalt Dr. Ulrich Trefz
Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Till Flachsbarth
Fachanwalt für Medizinrecht

Rechtsanwalt Dr. Moritz Quaas
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Rechtsanwalt Dr. Peter Sieben
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Rechtsanwältin Nadine Elsässer, LL.M.

Nichtanwaltlicher Kooperationspartner:
Dr. Otmar Dietz

Möhringer Landstraße 5 (Schiller-Haus)
70563 Stuttgart (Vaihingen)
Deutschland
Telefon (0711) 9 01 32-0
Telefax (0711) 9 01 32-99
info@quaas-partner.de

Standort Dortmund

Rechtsanwältin Dr. Heike Thomae
Fachanwältin für Medizinrecht

Rechtsanwalt Frank Montag

Rechtsanwältin Kristina Schwarz

Märkische Straße 115 (K2 Bürocenter)
44141 Dortmund
Deutschland
Telefon (0231) 22 24 28-30
Telefax (0231) 22 24 28-31
info-do@quaas-partner.de

www.quaas-partner.de

Hinweis zum Datenschutz

Details zum Umgang mit personenbezogenen Daten und Ihren Rechten entnehmen Sie bitte unserer DATENSCHUTZERKLÄRUNG auf unserer Homepage.

- Thesen -

1. Es steht in der Gesetzgebungsbefugnis der Länder, Regelungen mit dem Ziel zu schaffen, Straßenausbaubeiträge zu erheben. Von dieser Befugnis haben bis auf Baden-Württemberg zunächst alle Bundesländer Gebrauch gemacht. In Hamburg, Berlin und zuletzt in Bayern wurde die Möglichkeit der Erhebung von Ausbaubeiträgen wieder abgeschafft. Andere Bundesländer (Hessen, NRW, Rheinland-Pfalz – und jetzt auch Thüringen) diskutieren dies zurzeit.
2. Daraus folgt, dass es ausschließlich im politischen Ermessen des Landesgesetzgebers steht, einen einmal eingeführten Straßenausbaubeitrag wieder abzuschaffen. Weder die Bundes- noch die Landesverfassung zwingen ihn dazu. Macht der Gesetzgeber von seiner „Abschaffungsbefugnis“ Gebrauch, muss dies allerdings in verfassungsrechtlich zulässigem Rahmen geschehen. Das gilt namentlich für den Erlass von Übergangsvorschriften. Sie müssen sowohl für den noch beitragspflichtigen Bürger als auch für die einen Beitragsausfall hinzunehmende Gemeinde zumutbar sein. Das verfassungsrechtlich geschützte Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden, das die Abgabenhöhe einschließt, darf nicht verletzt werden.
3. Aus der Rechtsprechung der Verwaltungs- und Verfassungsgerichte, die bis in die jüngere Zeit die Verfassungsmäßigkeit des Straßenausbaubeitrages bejaht, lassen sich keine hinreichenden Schlüsse für eine Abschaffung oder Beibehaltung der Straßenausbaubeiträge herleiten. Andererseits zeigt die Vielzahl der Entscheidungen in allen Instanzen der Gerichtsbarkeit, dass das Thema nach wie vor auch juristisch hoch umstritten ist.

Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) aus dem Jahre 2014 zur Verfassungsmäßigkeit des rheinland-pfälzischen Ausbaubeitrages in der Form des wiederkehrenden Beitrages hat daran nichts geändert. Eine befriedende Wirkung ist von dieser Entscheidung – wie z.B. die heftige Diskussion in NRW im Mai diesen Jahres gezeigt hat – nicht ausgegangen.

4. Führt man sich die Begründung der Gerichte zur Verfassungsmäßigkeit des Straßenausbaubeitrages näher vor Augen, wird deutlich, dass sich daraus eher Argumente gegen als für die Beibehaltung des Ausbaubeitrages herleiten lassen. Was sich rechtlich als gerade noch haltbar erweist, reicht in der Regel nicht aus, um die für die Heranziehung des Beitrages notwendige Akzeptanz bei dem von der Beitragspflicht betroffenen Bürger zu begründen:
 - a) Nach der Rechtsprechung des BVerfG verfügt der Gesetzgeber bei der Auswahl der Abgabengegenstände und –maßstäbe über einen weitreichenden Gestaltungs- und Typisierungsspielraum. Nicht steuerliche Abgaben – und darum handelt es sich bei dem Straßenausbaubeitrag – bedürfen allerdings zur Wahrung der Belastungsgleichheit der Abgabenschuldigen einer über den Zweck der Einnahmeerzielung hinausgehenden besonderen sachlichen Rechtfertigung. Werden Beiträge erhoben, verlangt das Gebot der Abgabengerechtigkeit gemäß Art. 3 Abs. 1 GG, dass die Differenzierung zwischen Beitragspflichtigen und Nichtbeitragspflichtigen nach Maßgabe des Vorteils vorgenommen wird, der mit dem Beitrag abgegolten werden soll. Zu Straßenausbaubeiträgen können nur die Eigentümer solcher Grundstücke herangezogen werden, die aus der Möglichkeit, die ausgebaute Straße in Anspruch zu nehmen, einen Sondervorteil schöpfen können, der sich von dem Nutzen der Allgemeinheit unterscheidet. Ein derartiger Sondervorteil kann in einer Erhöhung des Gebrauchswertes des Grundstücks bestehen; eine Steigerung seines Verkehrswertes ist verfassungsrechtlich nicht erforderlich. Durch den Straßenausbaubeitrag wird nicht die schlichte,

auch der Allgemeinheit zustehende Straßenbenutzungsmöglichkeit abgegolten, sondern die einem Grundstück, insbesondere einem solchen mit Baulandqualität, zugute kommende Erhaltung der wegemäßigen Erschließung. Dieser Vorteil ist geeignet, den Gebrauchswert der begünstigten Grundstücke positiv zu beeinflussen. Das reicht gemäß der Rechtsprechung des BVerfG aus dem Jahre 2014 aus (BVerfG, B. v. 25.06.2014 – 1 BvR 668/10 u.a. – BVerfGE 137, 1 Rn. 49 ff; s.a. BVerwG, U. v. 21.06.2018 – 9 C 2.17 – juris Rn. 15 ff).

- b) Vor diesem Hintergrund ist ein Straßenausbaubeitrag verfassungsrechtlich nur gerechtfertigt, wenn mit ihm ein beitragsfähiger Sondervorteil begründet wird, der über den Allgemein Vorteil durch die Benutzung der (ausgebauten) Straße deutlich und abgrenzbar hinausgeht und es auch zulässt, das Beitragsaufkommen der Höhe nach auf die bevorteilten Grundstückseigentümer umzulegen.
- c) Das zeigt, dass bloße Ausbau- und Reparaturmaßnahmen, Instandsetzungsarbeiten oder eine Sanierung mit einer lediglich geringfügigen verkehrstechnischen Verbesserung nicht ausreichen, einen Sondervorteil zu Lasten der beitragspflichtigen Grundstückseigentümer zu begründen. Der mit dem Ausbaubeitrag belastete Bürger muss von der Ausbaumaßnahme einen wirtschaftlichen Vorteil erlangen, der individuell sein Grundstück betrifft und nicht ganz oder in weit überwiegendem Maße (nur) der Allgemeinheit zugute kommt.
- d) Bei dem „großen Bruder“ des Ausbaubeitrags, dem Erschließungsbeitrag, wird dieser – wirtschaftliche – Vorteil des beitragspflichtigen Grundeigentümers evident. Er liegt regelmäßig in der „Erschließung“ des Grundstücks, d.h. in der dadurch begründeten Schaffung der Baulandqualität.

Ein Grundstück ist erschließungsbeitragspflichtig, wenn es aufgrund der Erschließung bebaubar wird. Aus Ackerland wird Bauland, so dass der Erschließungsbeitrag durch die - erhebliche -Steigerung des Verkehrswerts des Grundstücks seine verfassungsrechtliche Rechtfertigung findet.

Bei dem Ausbaubeitrag ist dies ganz anders. Das beitragspflichtige Grundstück ist bereits (erstmalig) erschlossen. Mit dem Ausbau der Straße wird der Verkehrswert des Grundstücks nicht notwendig gesteigert. Im Gegenteil: ein dadurch bedingtes, etwa höheres Verkehrsaufkommen kann zu einer Verschlechterung des Verkehrswerts des Grundstücks beitragen.

- e) Nach allem sind die in der Rechtsprechung zur verfassungsrechtlichen Rechtfertigung des Ausbaubeitrages herangezogenen Argumente vor dem Hintergrund des Gebots der Abgabengleichheit und Abgabengerechtigkeit eher „dünn“. Der beitragsbegründende Sondervorteil, der in der „Erhöhung des Gebrauchswerts“ des Grundstücks liegen soll, verflüchtigt sich in der Regel zu einer abstrakten Größe, die in der Realität der Grundstücksnutzung und der den wirtschaftlichen Wert des Grundstücks beeinflussenden Faktoren keine (ausreichende) Entsprechung findet. Das ist der wesentliche Grund dafür, dass der Straßenausbaubeitrag bei den Beitragspflichtigen keine Akzeptanz findet, sondern nur Widerstände auslöst.

5. Unter rechtlichen Gesichtspunkten kommen zwei weitere Gründe hinzu, die für eine Abschaffung des Straßenausbaubeitrages sprechen:

- a) Das Beitragsaufkommen – die beitragsfähigen Kosten – werden nach Abzug des Gemeindeganteils auf die Anliegergrundstücke umgelegt. Mit dem Gemeindeganteil wird der mit dem beitragspflichtigen Straßenausbau verbundene Nutzen der Allgemeinheit dadurch abgegolten, dass die Gemeinde

pauschal einen – je nach der Verkehrsbedeutung der Straße abgestuften – Eigenanteil am Aufwand übernimmt. Der Rest fällt den Anliegern zur Last. Dabei kommt es für die Verteilung der umlagepflichtigen Kosten auf die Größe der Grundstückfläche oder der zulässigen Nutzungsfläche an. Ein größeres Grundstück zahlt in der Regel einen höheren Beitrag. Ist die zulässige Nutzungsfläche geringer, fällt der Beitrag entsprechend niedriger aus.

Bei dem Erschließungsbeitrag ist eine solche Vorgehensweise in der Verteilung der Kosten gerechtfertigt, da ein größeres Grundstück durch die Schaffung von „mehr“ Bauland einen größeren Sondervorteil erfährt. Bei dem Ausbaubeitrag besteht dagegen grundsätzlich keine hinreichende Relation zwischen dem – mit dem Ausbaubeitrag verbundenen – Sondervorteil und der Größe des Grundstücks bzw. seiner größeren Ausnutzbarkeit. Selbst wenn man davon ausgeht, dass Verbesserungen und sonstige Straßenausbaumaßnahmen, die zu einer Erhaltung der wegemäßigen Erschließung beitragen, einen Sondervorteil begründen können, schlägt sich dies jedenfalls nicht vorteilsgerecht und im gebotenen Umfang auf die Umlage der Kosten auf die einzelnen Grundstück nieder. Es ist dem Eigentümer eines größeren Außenbereichsgrundstücks oder eines Klinikgeländes, das nur zu einem geringen Teil an die ausgebaute Straße angrenzt, kaum verständlich zu machen, dass er aufgrund der Größe seines Grundstücks einen erheblichen Teil der umlagefähigen Kosten etwa für die Erneuerung eines Parkstreifens an einer Straße übernehmen soll, dessen Benutzung nur mit einem Parkausweis bzw. gegen eine entsprechende Parkgebühr möglich ist. Das mag ein Extrembeispiel sein, auch wenn es in der Rechtsprechung so entschieden worden ist. In den allermeisten Fällen jedenfalls vergrößert sich der wirtschaftliche Vorteil für den Gebrauchswert des Grundstücks nicht entsprechend der Grundstücksgröße.

- b) In Thüringen ist die Erhebung des Ausbaubeitrages keine gesetzliche Pflicht, sondern in das Ermessen der jeweiligen Gemeinde, wenn auch als „Soll-Vorschrift“ gestellt. Das könnte rechtlich zu der Annahme verleiten, in Thüringen entscheide jede Gemeinde selbst darüber, ob sie einen Ausbaubeitrag erhebe oder nicht.

Auch hier ist die Realität ganz anders: schon mit Rücksicht auf das Gemeindewirtschaftsrecht sind die Gemeinden in der Pflicht, Ausbaubeiträge nach Maßgabe der jeweiligen Ausbaubeitragssatzung zu erheben. Die Kommunalaufsicht muss die Gemeinde dazu anhalten, wenn sie ihren Pflichten nicht nachkommt. Als weitere Sanktion drohen Amtshaftungsansprüche gegen jedes Ratsmitglied sowie gegebenenfalls Strafverfahren wegen Untreue. Das alles hat es schon gegeben. Solche Zustände sind die Folge einer unklaren Gesetzgebung, die von den Bürgern etwas abverlangt, das die zu ihrer Durchsetzung aufgerufenen Gemeinden nicht als ihre Pflichtaufgabe übernehmen wollen. Es lohnt sich deshalb, verschärft über die Abschaffung des Straßenausbaubeitrags nachzudenken.

- Prof. Dr. Quaas -

Rechtsanwalt

Verband Thüringer Wohnungs- und
Immobilienwirtschaft e.V.

Verbandsdirektor



vtw • Regierungsstraße 58 • 99084 Erfurt

Thüringer Landtag
Innen- und Kommunalausschuss
Jürgen-Fuchs-Straße 1
99096 Erfurt

THÜR. LANDTAG POST
24.06.2019 10:24

21.06.2019
Tel.: +49 361 34010-212
Fax: +49 361 34010-233
E-Mail: frank.emrich@vtw.de

14274/2019

Thüringer Landtag
Zuschrift
6/3135

zu Drs. 6/7139

Den Mitgliedern des
InnKA

Vorab-Stellungnahme des vtw zur Änderung des KAG – Aufhebung der Straßenausbaubeiträge für die mündliche Anhörung am 27.06.2019

Sehr geehrte Mitglieder des Innen- und Kommunalausschusses,

Im Verband Thüringer Wohnungs- und Immobilienwirtschaft e.V. (vtw) haben sich 213 Mitgliedsunternehmen, darunter 175 Wohnungsunternehmen, zusammengeschlossen. Nahezu jeder zweite Mieter in Thüringen wohnt bei einem Mitgliedsunternehmen des vtw. Seit 1990 investierten vtw-Mitglieder fast 13 Milliarden Euro überwiegend in den Wohnungsbestand. Gemeinsam bewirtschaften sie 265.200 Wohnungen und sicherten im Jahr 2018 mehr als 3.300 Arbeitsplätze.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Teilnahme an der mündlichen Anhörung vor dem Innen- und Kommunalausschuss des Thüringer Landtages zur Aufhebung der Straßenausbaubeiträge und nehmen wie folgt Stellung:

1.

Da die Straßenausbaubeiträge für die Mitglieder des Verbandes Thüringer Wohnungs- und Immobilienwirtschaft e.V. aufgrund der Grundstücksgröße und Gebäudehöhe oftmals eine erhebliche finanzielle Belastung darstellten, ist der Verband grundsätzlich erfreut über die geplante Aufhebung der Straßenausbaubeiträge.

Hierdurch werden den Wohnungsunternehmen finanzielle Spielräume ermöglicht, um weiter die Erhaltung und Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in Thüringen zu garantieren.

Wichtig ist uns allerdings eine transparente und nicht streitanfällige Regelung, die auch in der Umsetzung thüringenweit zu keiner Ungleichbehandlung führt.

Es sollte darauf hingewirkt werden, dass die Umsetzung der Gesetzesregelung in den Satzungen der Kommunen zeitnah und eindeutig erfolgt.

Verband Thüringer Wohnungs- und
Immobilienwirtschaft e.V.
(Gesetzlicher Prüfungsverband)
Regierungsstraße 58
99084 Erfurt

Telefon: +49 361 34010-0
Telefax: +49 361 34010-233
info@vtw.de
www.vtw.de

Vorsitzende des Verbandsrates:
Silke Wutke
Vorstand:
Frank Emrich
Jürgen Eilfrich (WP/StB)
Amtsgericht Erfurt VR 160078



TLT/7991/19/1

2.

2.

Die Aufhebung der Straßenausbaubeiträge darf jedoch nicht zu weiteren finanziellen Belastungen für unsere Mitgliedsunternehmen und Mieter führen.

Der vtw unterstützt deshalb die bisherige Kommunikation der Landesregierung, dass den Kommunen ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden und durch das Land entsprechende Ausgleichszahlungen erfolgen, um den Wegfall der Straßenausbaubeiträge zu kompensieren.

Der vtw befürwortet damit das Gesetzesvorhaben und bittet um Berücksichtigung der vorgenannten Hinweise.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Frank Emrich', written over a horizontal line.

Frank Emrich