

**GStB**Gemeinde- und Städtebund
Rheinland-Pfalz

Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz · Deutschhausplatz 1 · 55116 Mainz

Innenausschuss des Landtags Rheinland-Pfalz
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
18/7812
VORLAGE

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU: Landesgesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes (Straßenausbaubeitragsabschaffungsgesetz) Drucksache 18/12247;
Anhörverfahren im Innenausschuss des Landtags am 3. September 2025;
Stellungnahme des Sachverständigen
Dr. Gerd Thielmann, Rechtsanwalt und Referent beim GStB RP

Sehr geehrte Damen und Herren,

die kommunale Finanzlage in Rheinland-Pfalz spitzt sich weiter zu. Die meisten Städte und Gemeinden (aber auch Landkreise) weisen eine chronische Unterfinanzierung auf. Die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben geht weiter auseinander. Eine Vielzahl von betroffenen Kommunen haben Klagen gegen das Land Rheinland-Pfalz bei den Gerichten eingereicht. Es erscheint daher gerade jetzt alles andere als zeitgemäß, die Städte und Gemeinden in ihren Einnahmemöglichkeiten zu beschneiden und ihre Finanzhoheit weiter einzuschränken. Auch die im Gesetzentwurf in Aussicht gestellte Ausgleichszahlung durch das Land erweist sich als nicht auskömmlich, um den zu erwartenden Beitragsausfall zu kompensieren (hierzu später mehr). Eine weitere Verschlechterung der kommunalen Finanzsituation zum einen und zum anderen die nachlassende Qualität des kommunalen Straßennetzes sind zu befürchten. Zudem wäre hiermit eine Mehrbelastung des Steuerzahlers unausweichlich verbunden.

Ihre Zeichen

Nachricht vom

Unsere Zeichen
653-31/GT/nm
0802982Bearbeiter/-in
Herr Dr. ThielmannTelefon-Durchwahl
+49 (0)61 31 23 98-113Telefax-Durchwahl
+49 (0)61 31 23 98-9113E-Mail
gthielmann@gstbrp.deDatum
22.08.2025
Seite 1 / 12Gemeinde- und Städtebund
Rheinland-Pfalz e.V.
Deutschhausplatz 1
55116 Mainz
Telefon +49 (0)61 31 23 98 0
Telefax +49 (0)61 31 23 98 139Geschäftsführendes Vorstandsmitglied
Dr. Karl-Heinz Friedeninfo@gstbrp.de
www.gstb-rlp.de



22.08.2025

Seite 2 / 12

Nicht nur in Rheinland-Pfalz, sondern vielmehr bundesweit wurde und wird über die Abschaffung oder aber die Beibehaltung der Straßenausbaubeiträge – meist vehement – diskutiert. Neben Interessenverbänden sind es interessanterweise meist die Oppositionsparteien, die sich des Themas annehmen und sich nun als Anwälte der Bürger gerieren. Während sich in Rheinland-Pfalz besonders AfD und CDU für die die Abschaffung einsetzen, war es im Nachbarland NRW die SPD als Oppositionspartei, die entsprechendes forderte.

In der Diskussion wird dabei zu Unrecht vorgetragen, Rheinland-Pfalz sei das einzige Bundesland, in dem Straßenbeiträge erhoben werden. Sowohl wiederkehrende als auch einmalige Straßenausbaubeiträge gibt es nicht nur hier, sondern auch im Saarland, in Hessen in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen.

Vorgetragene Argumente für die Abschaffung (u.a.):

- Entlastung der Bürger
- Straßen (-ausbau) als staatliche Aufgabe der Daseinsvorsorge
- Weniger Verwaltungsaufwand
- Kein Ärger und Konfliktpotenzial mehr mit der Beitragserhebung
- Unzumutbare Härten beseitigen

Aus Sicht des Unterzeichners sind in der Diskussion folgende Eckpunkte zu beachten:

Straßenausbau muss finanziert werden

Die Aufrechterhaltung des gemeindlichen Straßennetzes und die hierzu erforderlichen Ausbaumaßnahmen kosten Geld. Dieses Geld ist grundsätzlich von der Gemeinde als zuständigem Träger der Straßenbaulast und Verkehrssicherungspflichtigen aufzuwenden. Die entsprechenden Finanzmittel müssen von ihr – wie auch immer – beschafft werden. Die Gemeinde bedarf hierfür langfristiger und verlässlicher Finanzierungsinstrumente, um dauerhaft und unabhängig von der aktuellen Kassenlage (sei es der eigenen oder der des Landes) die Erfüllung dieser gemeindlichen Aufgabe sicherzustellen.



22.08.2025

Seite 3 / 12

Wer die Abschaffung der Straßenbeiträge fordert, muss tragbare und vor allem langfristig angelegte Alternativen liefern. Auch der Blick auf das viel diskutierte Sondervermögen des Bundes, welches teilweise auch den Kommunen zugutekommen soll, führt zu keiner anderen Sichtweise, gilt es doch darum, dauerhaft verlässliche Strukturen zur kommunalen Straßenfinanzierung zu gewährleisten.

Entlastung der Bürger?

Es bringt nichts, „von der Kuh zu träumen, die im Himmel gefüttert und auf Erden gemolken wird.“ Letztlich sind es immer die Bürger bzw. Abgabepflichtigen, die – sei es unmittelbar oder aber nur mittelbar – die Straßen bezahlen. Die versprochene „Entlastung der Bürger“ kann damit gar nicht stattfinden und ist letztlich nur Augenwischerei. Auch dann, wenn das Land – wie vorliegend politisch gefordert – bei einem Wegfall der Straßenbeiträge Ausgleichszahlungen an die Städte und Gemeinden gewähren würde, so würde es sich auch hierbei letztlich um (Steuer-)Gelder handeln, die zuvor von den Bürgern erhoben worden sind (und die dann an anderer Stelle fehlen würden).

Insoweit erscheint es aus meiner Sicht ein Stück weit befremdlich, wenn sich der Bund der Steuerzahler dafür einsetzt, dass künftig der Straßenausbau in Gänze vom Land und damit nahezu ausschließlich aus Steuermitteln finanziert werden soll, was nichts anderes als eine *Mehrbelastung des Steuerzahlers* bedeuten würde.

Der Bayerische Gemeindetag hat hinsichtlich der dortigen Abschaffung der Straßenbeiträge von einem „Pyrrhussieg für die Bürger“ gesprochen: „Bei näherer Betrachtung wird allerdings deutlich, dass „die Zeche“ jeder steuerzahlende Bürger zahlen wird. Entlastet werden nun alle Grundstückseigentümer an einer öffentlichen Straße. Da auch in Zukunft Straßen mit erheblichen Summen saniert werden müssen, finanzieren künftig alle (!) Bürger über ihre Steuern die Baumaßnahmen mit. Auch dann, wenn sie an keiner sanierungsbedürftigen Gemeindestraße liegen und keinen unmittelbaren Vorteil daraus ziehen.“¹

¹ Bayerischer Gemeindetag, Pressemitteilung 10/2018 vom 12.04.2018



22.08.2025

Seite 4 / 12

Wenn keine Kostenbeteiligung der Anliegerinnen und Anlieger mehr vorgesehen ist, ist außerdem zu befürchten, dass die Erwartungshaltung der Bürgerschaft an einen Straßenausbau deutlich nach oben schnellen wird und regelrechte Verteilungskämpfe entstehen werden.

Werden die Anlieger mit den Kosten der Straße alleine gelassen?

Nein. Die Anlieger tragen nur zum Teil zu den Kosten bei; daher auch der Begriff „Beitrag“. Bei den grundhaften beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen hat die Gemeinde einen Eigenanteil zu tragen, den sog. „Gemeindeanteil.“ Dieser liegt meist zwischen 25 und 35 Prozent. Auch den auf gemeindliche Grundstücke (Schulen, Kindergärten, Sportplätze etc.) entfallenden Beitragsanteil hat die Gemeinde alleine zu tragen. Es haben sich darüber hinaus ebenso noch die beteiligten Ver- und Entsorgungsträger (z.B. Wasser, Gas, Abwasser) bei gemeinsamen Maßnahmen an den Kosten des Straßenausbaus und dabei auch an den Wiederherstellungskosten der Fahrbahn grundsätzlich entsprechend zu beteiligen.

Außerdem: Die notwendigen Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sind nicht beitragsfähig und werden von der Gemeinde alleine getragen. Auch hat die Gemeinde die laufenden Kosten für Entwässerung und Beleuchtung ohne direkte Anliegerbeteiligung zu tragen.

Fazit: Nur ein Bruchteil der Kosten der Gemeindestraßen wird an die Anlieger weitergegeben, während der überwiegende Teil bereits jetzt schon von der Allgemeinheit (i.d.R. über Steuermittel) übernommen wird. Das immer wieder zu hörende Argument, „es ist ungerecht, wenn *nur* die privaten Anlieger die Kosten der Straße tragen müssen, jeder aber die Straßen nutzen kann“, ist damit nicht zutreffend.

Beiträge im Finanzierungssystem der Gemeinden: Vorrang der speziellen Entgelte (Gebühren, Beiträge, Kostenersatz) vor Steuern

Beiträge sind Teil der den Gemeinden im Rahmen ihrer Selbstverwaltungsgarantie gewährleisteten Finanzhoheit. Eine Beitragserhebungsverpflichtung ergibt sich in Rheinland-Pfalz aus den Regelungen der Gemeindeordnung (GemO). Nach hat die Gemeinde die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Finanzmittel

1. soweit vertretbar und geboten aus Entgelten für ihre Leistungen, sowie



2. im Übrigen aus Steuern

zu beschaffen, soweit die sonstigen Erträge und Einzahlungen nicht ausreichen.

Da also die sonstigen Einnahmen vorrangig vor den Entgelten sind und diese Vorrang vor den Steuern haben, bedeutet dies letztlich Folgendes: Jede Gemeinde, die Steuern erhebt, ist auch verpflichtet, ihre Möglichkeiten Entgelte zu erheben, vorrangig auszuschöpfen. Dieses seit Jahrzehnten in Rheinland-Pfalz und den meisten anderen Ländern geltende Grundkonstrukt der gemeindlichen Abgabenerhebung würde eine wesentliche Änderung erfahren.

Auch würde die Abschaffung der Straßenbeiträge einen Eingriff in die Finanzhoheit und damit auch in die kommunale Selbstverwaltung bedeuten. Der Straßenausbau zählt vom finanziellen Aufwand her zu den größten gemeindlichen Aufgaben. Hier den Gemeinden die maßgebliche Einnahmequelle nehmen zu wollen, erscheint nicht unbedenklich.

Die Straßenbeiträge sind vorteilsbezogen („Vorzugslasten“)

Um von einem Abgabepflichtigem einen Beitrag erheben zu können, muss dieser einen Vorteil erfahren. In juristischer Hinsicht ist eine entsprechende Bevorteilung der Anliegergrundstücke bzw. ihrer Eigentümer im Straßenausbaubeitragsrecht nicht nur von den verschiedenen Oberverwaltungsgerichten der Länder, sondern auch vom Bundesverwaltungsgericht² und sogar vom Bundesverfassungsgericht³ bestätigt worden.

Dass dies nicht nur als blasse Rechtstheorie erscheint, mag an folgendem Szenario verdeutlicht werden: Wenn eine Gemeinde ihre Straßen nicht unterhält und auch nicht ausbaut, sondern vielmehr regelrecht verkommen lässt: Wer wird bei ihr vorstellig werden oder gar auf die Barrikaden gehen? Es werden in erster Linie die Anlieger sein, deren Wohnhäuser und Geschäfte nicht mehr erreicht werden können.

Es erscheint auch grundsätzlich nicht ungerecht, diejenigen, die einen besonderen Vorteil aus einer Einrichtung ziehen, in einem gewissen Maße an den Kosten der Einrichtung zu beteiligen. Dies entspricht dem System der „Vorzugslasten“ und ist auch gängige Praxis, so z.B. bei der

² BVerwG, Beschl. v. 16.06.2011, 9 BN 4/10 (juris); Beschl. v. 30.07.2018, 9 B 23.17 (juris)

³ BVerfG, Beschl. v. 25.06.2014, 1 BvR 668/10; 1 BvR 2104/10 (juris)



Erhebung von Müllgebühren, Kanal- und Abwasserbeiträgen, Friedhofsgebühren u.v.m.

Die „armen“ Vermieter

Immer wieder ist das Argument der Vermieter zu hören: *„Die eigentlichen Nutzer, also die Mieter, sollen die Straßen bezahlen.“* Hier gilt es dem Vermieter Folgendes entgegenzuhalten: *„Du, lieber Eigentümer, könntest dein Mietshaus nur bauen, weil es die gemeindlichen Straßen gibt, die es erschlossen haben. Und du kannst dein Grundstück nur deswegen vermieten und die Miete kassieren, weil das gemeindliche Straßennetz dir die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit deines Grundstücks sichert.“*

Der – grundstücksbezogene - beitragsrechtliche Vorteil (Vermittlung und Aufrechterhaltung der baulichen und gewerblichen Nutzbarkeit) kommt also in erster Linie dem Vermieter als Grundstückseigentümer zu, nicht aber dem Mieter, der womöglich nicht einmal ein Auto hat. Und wie oben bereits dargelegt hat der Vermieter als Grundstückseigentümer auch nur einen Teil der Ausbaukosten zu tragen, während ein erheblicher Teil der Straßenkosten von der Allgemeinheit und damit auch von den Mietern und sonstigen Nutzern der Straßen (über deren gezahlte Steuern) getragen werden.

Gemeindestraßen als gemeindliche (und nicht staatliche) Aufgabe („Daseinsvorsorge“)

Oftmals wird seitens der Gegner der Straßenbeiträge vorgetragen, der Ausbau von Gemeindestraßen sei – ebenso wie der Ausbau von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen eine *staatliche* Aufgabe der Daseinsvorsorge. Es sei daher nicht einzusehen, weshalb nun die Anlieger bei den Gemeindestraßen herangezogen werden. Auch der vorliegende Gesetzentwurf spricht vom *„allgemeinen Verständnis von Straßeninfrastruktur als Bestandteil der staatlichen Daseinsvorsorge.“*

Dem ist jedoch Folgendes entgegenzuhalten: Straßenbaulast, Verkehrssicherungspflicht und die finanzielle Verantwortung liegen für die Gemeindestraßen bei den Gemeinden. Wer dieses hingegen als staatliche und gesamtgesellschaftliche Aufgabe sehen möchte, müsste konsequenterweise nicht die Abschaffung der Straßenbeiträge, sondern die Hochzoning der Gesamtverantwortung auf die staatliche Ebene fordern, was nahezu illusorisch erscheint und nicht das Ziel sein kann. Es gäbe dann keine Gemeindestraßen mehr, sondern nur noch Landesstraßen.



22.08.2025

Seite 7 / 12

Übrigens: In Bayern, wo die Straßenausbaubeiträge abgeschafft worden sind, wird nun – man könnte sagen „konsequenterweise“ - auch die (teilweise) Abschaffung der Erschließungsbeiträge gefordert.

Außerdem: Die Einordnung als Maßnahme der Daseinsvorsorge bedeutet noch lange nicht die Kostenfreiheit. So wird typischerweise auch für andere Einrichtungen der Daseinsvorsorge wie Friedhöfe, ÖPNV, Abwasserbeseitigung, Wasserversorgung und Müllabfuhr eine Kostenbeteiligung der besonders Begünstigten in Form von Gebühren und Beiträgen erhoben. Die Deklaration als Aufgabe der Daseinsvorsorge bedeutet nicht, dass die betreffenden Leistungen den hiervon begünstigten zum Nulltarif zur Verfügung gestellt werden.

Verwaltungsaufwand

Die Erhebung von Straßenbeiträgen ist zweifelsohne mit einem gewissen Verwaltungsaufwand verbunden. Nichts anders gilt aber auch für die Erhebung sonstiger kommunaler Abgaben wie z.B. die Kalkulation und Erhebung von Friedhofsgebühren, Kostenersätze für Feuerwehreinätze, Tourismus- und Gästebeiträge u.v.m.

Gerade im Vergleich mit anderen Kommunalabgaben kann hier auch nicht von einem augenfälligen Missverhältnis zwischen Aufwand und Ertrag ausgegangen werden.

Gerichtliche Auseinandersetzungen

In den Jahren 2015 bis 2017 gab es im Durchschnitt jährlich 55,7 erstinstanzliche verwaltungsgerichtliche Verfahren zu Einmalbeiträgen und exakt 55 zu wiederkehrenden Straßenbeiträgen; beim OVG lagen die entsprechenden Zahlen bei jährlich 12 Verfahren zu Einmalbeiträgen und 11 Verfahren zu wiederkehrenden Beiträgen. Das Ganze bei ca. 2.300 erhebenden Gemeinden und Städten, davon über 40 Prozent mit wiederkehrenden Straßenbeiträgen, bei denen meist jährlich alle Grundstückseigentümer im Ort herangezogen werden. Der Anteil der angegriffenen Bescheide dürfte daher nur bei ca. 0,1 bis 0,2 Promille liegen. Die Rechtsstreite werden allerdings sehr lautstark und medienwirksam geführt.



Konnexitätsrechtliche Würdigung der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge

Nach Art. 49 Abs. 5 der Verfassung für Rheinland-Pfalz greift das Konnexitätsprinzip nicht nur dann, wenn das Land den Gemeinden die Erfüllung öffentlicher Aufgaben überträgt, sondern auch wenn es „*besondere Anforderungen an die Erfüllung bestehender oder neuer Aufgaben (stellt)*.“ Dies wäre vorliegend der Fall, so dass ein **Konnexitätsausgleich sicherzustellen** wäre.⁴ Dementsprechend ist ggf. die im Gesetz vorgesehene **Kostenfolgenabschätzung** durchzuführen. Näheres hierzu regelt das Konnexitätsausführungsgesetz (KonnexAG).

Kompensation durch das Land?

Hier gilt es vorab zu bedenken:

Durch die Abschaffung der Straßenbeiträge würde es ein Stück weit zu einem Aushöhlen der kommunalen Finanzhoheit durch stärkere Abhängigkeit vom Land kommen. Es wäre hierin ein Eingriff in die kommunale Finanzhoheit und damit auch in die kommunale Selbstverwaltung zu sehen.

Positiv zu bewerten ist allerdings, dass man im Gegensatz zu früheren vorgelegten Gesetzesentwürfen davon abgekommen ist, maßnahmenbezogene Einzelfallförderungen vorzusehen. Denn dies hätte weiteren bürokratischen Aufwand zur Folge; auch hinge jegliche Ausbaumaßnahme faktisch von der Zustimmung des Landes ab.

Schätzung des mittelfristigen Beitragsausfalls

Bei der Schätzung des zu erwartenden Beitragsausfalles, wird dringend davor gewarnt, aus den Zahlen der Vergangenheit die künftige Belastung ableiten zu wollen. Vielmehr gilt es folgende Eckpunkte zu berücksichtigen:

Möchte man auch nur annähernd den künftigen Ausbaubedarf in seinem finanziellen Umfang und damit verbunden einen etwaigen Beitragsausfall beziffern, so darf man aus Sicht des Unterzeichners nicht den Fehler machen, zurückzuschauen, was in der Vergangenheit ausgegeben worden ist und was die Gemeinden an Beiträgen in der Vergangenheit erhoben haben. Wer sich

⁴ So z.B. auch Driehaus, in KStZ 2019, S. 1 ff.



22.08.2025

Seite 9 / 12

heute ein neues Auto kaufen möchte und dessen Unterhaltungskosten für sich kalkuliert, legt ja auch nicht die Benzinpreise von vor zehn Jahren zugrunde.

Zwischen der vergaberechtlichen Ausschreibung einer Maßnahme, ihrer bautechnischen Durchführung der Rechnungsstellung durch den Unternehmer und der Abrechnung über Straßenbeiträge (beachte allein die vierjährige Festsetzungsverjährungsfrist; § 169 AO) liegen meist viele Jahre. Der Blick zurück („Was wurde denn so in den letzten Jahren an Beiträgen gehoben?“) hilft also nicht unbedingt weiter.

Vielmehr gilt es zu beachten:

- Sanierungsstau bei vielen Städten und Gemeinden
- Erhebliche (!) Kostensteigerungen beim Straßenausbau („Kostenexplosion“ in den vergangenen Jahren)
- Enormer Zuwachs des gemeindlichen Straßennetzes in den letzten 20 bis 30 Jahren. So hat hinsichtlich der Straßenlängen des gemeindlichen Straßennetzes alleine von 1991 bis 2004 ein Zuwachs von 30,4 Prozent in Rheinland-Pfalz stattgefunden (Quelle: „Der Elsner – Handbuch für Straßen- und Verkehrswesen, 2019, S. B/126).
- Gestiegene Mobilität und damit erhöhte Intensität der Straßennutzung

Deshalb:

Bei der Schätzung des Beitragsausfalls muss prognostizierend nach vorne geschaut werden!

Bezifferung des mittelfristigen Beitragsausfalls⁵

Wenn es nun im Folgenden gilt, eine vorläufige Kostenschätzung vorzunehmen, so nimmt diese nicht die Genauigkeit und Gründlichkeit einer wissenschaftlichen Untersuchung oder eines abschließenden Gutachtens für sich in Anspruch. Vielmehr soll es nur darum gehen, eine grobe Schätzung und ungefähre Größenordnung dessen auszumachen, was an Beiträgen verloren ginge und wie insoweit eine auskömmliche Kompensation auszusehen hätte.

⁵ Zur Systematik s.a. Thielmann, in Der Gemeindehaushalt, 1/2019, S. 1 ff.; wobei die dort getätigten Annahmen inzwischen teilweise nicht mehr aktuell sind; so sind insbesondere die Kosten und die Länge des gemeindlichen Straßennetzes weiter angestiegen.



22.08.2025

Seite 10 / 12

Das gemeindliche Straßennetz:

Es betrug die Länge (in km) der Gemeindestraßen in RLP:

1.1.1976:	12.815
1.1.1991:	14.355
2004:	18.717 (Veränderung gegenüber 1991: + 30,4 Prozent)

(Quelle: „Der Elsner – Handbuch für Straßen- und Verkehrswesen, 2019, S. B/126)

Auch diese Zahlen sind nun über 20 Jahre alt. Offizielle, öffentlich zugängliche aktuelle Zahlen hierzu sind nicht ersichtlich. Fragt man hierzu die KI, so bekommt man folgende Antwort:

„Das gemeindliche Straßennetz in Rheinland-Pfalz umfasst etwa 30.000 Kilometer. Diese Angabe setzt sich aus den insgesamt rund 48.000 Kilometern des gesamten Straßennetzes in Rheinland-Pfalz zusammen, wovon etwa 18.300 Kilometer auf das überörtliche Netz (Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) entfallen. Der Rest, also die Differenz, sind in der Regel Gemeindestraßen.“

Die geschätzte Länge der beitragsfähigen Gemeindestraßen dürfte heute jedenfalls nach diesseitiger Schätzung bei über 25.000 km liegen.

25.000.000 m Länge x 7 m Breite (Fahrbahn plus Gehweg⁶) = 175.000.000 qm Straßenfläche.

Hinzu kommen noch die Gehwegsflächen entlang der klassifizierten Straßen mit geteilter Straßenbaulast:

Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen:

3.764 km x 1,5 Breite⁷ (Gehweg) = 5.646.000 qm Gehwegsfläche

Zusammen: 180.646.000 qm Fläche gemeindliche Verkehrsfläche

Ausbaukosten:

⁶ Mittlere Straßenbreite von 7 m (inkl. Gehweg) wurde anhand allg. Erfahrungswerte geschätzt

⁷ Die durchschnittliche Breite eines Gehwegs entlang einer klassifizierten Straße wurde hier anhand allg. Lebenserfahrung mit 1,5 m geschätzt. Hierbei wurde nicht verkannt, dass einige Ortsdurchfahrten über keinen Gehweg, andere hingegen über beidseitige Gehwege verfügen.



22.08.2025

Seite 11 / 12

180.646.000 qm Straßenfläche x 300 €/qm⁸ = 54.193.800.000 €

Verteilt auf eine Nutzungsdauer von 40 Jahren⁹:

1.354.845.000 € mittelfristiger jährlicher Ausbaubedarf alleine für die Erneuerung von Gehweg und Fahrbahn.

Neben dem Tatbestand der Erneuerung kommen allerdings noch die beitragsfähigen Tatbestände Verbesserung, Umbau und Erweiterung von Verkehrsanlagen hinzu.

Hinzu kommen noch des Weiteren die beitragsfähigen Kosten für die Straßenbeleuchtung, die Straßenentwässerung, Stützmauern etc., die oben noch nicht berücksichtigt worden sind.

Der mittelfristige jährliche Ausbaubedarf dürfte damit bei mindestens 1,4 Milliarden Euro liegen.

Bei einem Gemeindeanteil¹⁰ von durchschnittlich 30 Prozent **läge damit der mittelfristig geschätzte Beitragsausfall bei ca. 980 Millionen Euro jährlich.**

Fazit:

Die in Rede stehende Kompensation von 200 Millionen Euro jährlich würde bei Weitem nicht ausreichen.

⁸ Ausbaurkosten i.H.v. 300 Euro/qm im Zuge eines Vollausbau; vor dem Hintergrund der aktuellen Kostensteigerungen dürfte dieser Ansatz noch konservativ gerechnet sein. Frühere Ansätze mit 250 €/qm (so z.B. Thielmann, in der Gemeindehaushalt, 2019, S. 1 ff, Engel/Klaeser/Schaaf, in Gemeinde und Stadt, 02/2021) müssen inzwischen als überholt angesehen werden.

⁹ Während z.B. das OVG Rheinland-Pfalz im Beitragsrecht von einer (Mindest-) Lebensdauer bei Straßen und Bürgersteigen von nur 20 Jahren ausgeht, sieht die Abschreibungstabelle (AFA) in Rheinland-Pfalz eine Nutzungsdauer von 35 Jahren vor.

¹⁰ „Im Rahmen der satzungrechtlichen Festlegung des Gemeindeanteils gemäß § 10a Abs. 3 KAG hat der Satzungsgeber sämtliche in der Baulast der Gemeinde stehenden Verkehrsanlagen und -teile innerhalb der jeweiligen einheitlichen öffentlichen Einrichtung von Anbaustraßen in den Blick zu nehmen und insgesamt das Verhältnis von Anlieger- und Durchgangsverkehr zu gewichten (...)“, so OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 09.09.2015, 6 A 10447/15.OVG. In dem entschiedenen Fall wurde eine kommunalaufsichtsrechtliche Verfügung bestätigt, wonach eine Gemeinde den Gemeindeanteil in ihrer Satzung zur Erhebung wiederkehrender Beiträge von 40 auf 30 Prozent zu reduzieren hatte, vom OVG bestätigt.



22.08.2025

Seite 12 / 12

Übergangsregelung

Die in vorliegenden Gesetzentwurf angedachte Übergangsregelung erscheint problematisch. Offenbar möchte man hier eine gewisse Flexibilität einbringen, was aber zu Rechtsunsicherheit und Unfrieden in den Gemeinden führen könnte.

Um noch eine Beitragserhebung bis zum Jahr 2030 zu gewährleisten, würde es sich für die Gemeinden anbieten, noch im Jahr 2025 das Bauprogramm entsprechend zu erweitern. Die weitere Beitragserhebung bis zum Jahr 2030 würde sich allerdings nach der offiziellen Abschaffung der Straßenbeiträge kommunalpolitisch als äußerst schwierig erweisen und für Unfrieden sorgen.

Resümee: Ist die Abschaffung der Straßenbeiträge sinnvoll?

- Wer die Straßenbeiträge abschaffen will, muss tragfähige und vor allem nachhaltige Alternativen liefern. Dies vermag der vorliegende Gesetzesentwurf nicht zu bewerkstelligen.
- Eine angemessene Kostenbeteiligung der Anlieger ist nicht ungerecht.
- Bei der Bezifferung einer etwaigen auskömmlichen Kompensation durch das Land sollte nicht auf „Erfahrungswerte“ vergangener Jahre zurückgeblickt werden, sondern vielmehr eine prognostische Betrachtung der zu erwartenden Belastungen mit Blick in die Zukunft vorgenommen werden (Kostenfolgenabschätzung).
- Die im Gesetzesentwurf angesetzte Kompensation ist keineswegs ausreichend, um den zu erwartenden Beitragsausfall auch nur annähernd abzufedern.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag:

Dr. Gerd Thielmann