

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/4939-01	Termin 17.09.2019	Planungsausschuss		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
12.09.2019	Finanz- und Personalausschuss	K			
16.09.2019	Hauptausschuss	K			
17.09.2019	Planungsausschuss	K			

Berichtsgegenstand

Neuregelung der Straßenausbaubeiträge in Nordrhein-Westfalen (NRW)
(Bezug: Bericht M/16/4545-01)

Sachdarstellung

Am 02.07.2019 haben sich die Koalitionsfraktionen im Landtag NRW auf Eckpunkte zur Novelle der Straßenausbaubeiträge verständigt.

Neben einer neuen Staffelung der Anteile der Beitragspflichtigen (in Prozent), die die Beitragspflichtigen entlasten soll, soll Kernpunkt der Novelle ein Förderprogramm des Landes sein. Dieses Förderprogramm, zu dessen Konkretisierung es eines Beschlusses des Landtages über den Landeshaushalt 2020 bedarf, mit einem Volumen von 65 Mio. EUR sollen die Gemeinden in Anspruch nehmen können, die die bisherigen Anteile der Beitragspflichtigen bis auf Höchstgrenzen absenken. Hierzu ist laut einem Schreiben des Städtetages NRW vom 19.08.2019 eine Änderung der Satzung notwendig. Es soll den Gemeinden jedoch unbenommen bleiben, ihre bisherigen Prozentsätze beizubehalten.

Die bisher in der Oberhausener Straßenbaubeitragssatzung enthaltenen Anteile der Beitragspflichtigen am Aufwand (§ 4 Abs. 3 der Straßenbaubeitragssatzung) werden in der folgenden Tabelle den laut Eckpunktepapier geplanten Höchstgrenzen gegenübergestellt:

Bereich 5-6/Mobilität Fachbereich 5-6-30	Dezernat 5 Umwelt, Gesundheit und Mobilität	Kämmerer	Oberbürgermeister												
Janclas 22.08.2019	Lauxen 23.08.2019	Tsalastras 26.08.2019	Schranz 30.08.2019												
<table> <tr> <td>* Vorlage zur:</td><td>* Ergebnis :</td><td colspan="2">Beteiligung:</td></tr> <tr> <td>Kenntnisnahme (K)</td><td>Kenntnisnahme (K)</td><td>Personalrat</td><td>[]</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>Gleichstellungsstelle</td><td>[]</td></tr> </table>				* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beteiligung:		Kenntnisnahme (K)	Kenntnisnahme (K)	Personalrat	[]			Gleichstellungsstelle	[]
* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beteiligung:													
Kenntnisnahme (K)	Kenntnisnahme (K)	Personalrat	[]												
		Gleichstellungsstelle	[]												

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/4939-01	Termin 17.09.2019	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

20
21

Straßenkategorien / Teileinrichtung	Anteile der Beitragspflichtigen heute	geplante Höchstgrenzen
Anliegerstraße		
Fahrbahn	60	40
Radweg einschließlich Sicherheitsstreifen	60	40
Parkflächen	70	40
Gehweg	70	40
gemeinsame Geh- und Radwege	60	?
Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	60	?
Grünanlagen als Bestandteil der Erschließungsanlage	70	?
Haupterschließungsstraße		
Fahrbahn	40	30
Radweg einschließlich Sicherheitsstreifen	40	30
Parkflächen	60	30
Gehweg	60	30
gemeinsame Geh- und Radwege	40	?
Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	40	?
Grünanlagen als Bestandteil der Erschließungsanlage	60	?
Hauptverkehrsstraße		
Fahrbahn	20	10
Radweg einschließlich Sicherheitsstreifen	20	10
Parkflächen	60	40
Gehweg	60	40
gemeinsame Geh- und Radwege	20	?
Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	20	?
Grünanlagen als Bestandteil der Erschließungsanlage	60	?
Hauptgeschäftsstraße		
Fahrbahn	50	35
Radweg einschließlich Sicherheitsstreifen	50	35
Parkflächen	70	40
Gehweg	70	40
gemeinsame Geh- und Radwege	50	?
Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	50	?
Grünanlagen als Bestandteil der Erschließungsanlage	70	?
Fußwege / Wohnwege einschließlich Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	70	?
Verkehrsberuhigte Bereiche einschließlich Parkflächen, Beleuchtung, Oberflächenentwässerung und Begrünung	65	?

22

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/4939-01	Termin 17.09.2019	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Anhand dieser Tabelle wird deutlich, dass Fragen offen sind. So wird durch die Landesregierung zu regeln sein, wieviel Prozent am beitragsfähigen Aufwand die Beitragspflichtigen für die Teilanlagen bzw. Straßenkategorien zu tragen haben, die in dem Eckpunktepapier bisher unberücksichtigt geblieben sind (z. B. Beleuchtung oder verkehrsberuhigte Bereiche).

Es ist angedacht, eine Förderung für die beitragspflichtigen Straßenbaumaßnahmen zu gewähren, die nach dem 01.01.2018 begonnen wurden. Als Beginn der Maßnahmen würde der Beschluss (des Bauprogramms) des zuständigen Rates gelten. Somit könnten in Oberhausen Fördermittel für Maßnahmen des Kanalbauprogramms / des Straßenbauprogramms 2019 (Ratsbeschluss vom 17.12.2018) bzw. nach dem 01.01.2018 beschlossene Einzelmaßnahmen beantragt werden. Die für diese Maßnahmen künftig Beitragspflichtigen könnten mit einer Reduzierung ihrer Straßenbaubeiträge rechnen. Offen bleibt zurzeit auch die Frage, ob ggf. ab dem 01.01.2018 vorgenommene Änderungen / Ergänzungen der Bauprogramme aus Vorjahren ebenfalls bei einer Reduzierung der Anteile der Beitragspflichtigen zu berücksichtigen sein werden.

Die von den Koalitionsfraktionen im Landtag NRW in Aussicht gestellte wesentlich vereinfachte Berechnung der Beiträge kann die Fachverwaltung nicht erkennen. Bei einer Ermittlung des beitragsfähigen Aufwands sind die einzelnen Rechnungspositionen dahingehend zu überprüfen, ob sie beitragsfähig sind oder nicht. Außerdem sind - solange unterschiedliche Prozentsätze für einzelne Teilanlagen anzusetzen sind - die Rechnungspositionen den einzelnen Teilanlagen zuzuordnen. Der Arbeitsaufwand bei der Ermittlung des beitragsfähigen Aufwands bleibt derselbe wie heute.

Mit dem bereits oben erwähnten Schreiben des Städtetages NRW vom 19.08.2019 wird der Entwurf für ein „Fünftes Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes“ übersandt. Hiermit soll ein modernes Straßenausbaubeitragsrecht auf den Weg gebracht werden:

Es soll ein transparentes gemeindliches Straßen- und Wegekonzept eingeführt werden. Dieses soll über einen Zeitraum von fünf Jahren angelegt und jährlich fortgeschrieben werden. Das bedeutet, dass das Kanal- und das Straßenbauprogramm für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und jährlich fortzuschreiben sind. Der Verwaltungsaufwand für die Aufstellung eines Fünf-Jahres-Programms und die Beurteilung der Beitragsfähigkeit der einzelnen Maßnahmen wird hoch sein.

Im Vorfeld von möglichen Straßenausbaumaßnahmen sollen verpflichtend Anliegerversammlungen eingeführt werden. Den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sind die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten vorzustellen. Sofern sich die Straßenausbaumaßnahme konkretisiert, sind zusätzlich Alternativen zum vorgesehenen Ausbaustandard und zu dem sich daraus ergebenden beitragspflichtigen Aufwand in der verbindlichen Anliegerversammlung mit den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zu erörtern. Über das Ergebnis der verbindlichen Anliegerversammlung ist die Vertretung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes vor Beschlussfassung über die Durchführung einer Straßenausbaumaßnahme zu informieren.

Bereits heute werden bei einem Vollausbau, der Beitragspflichten nach dem KAG NRW auslöst, Bürgerversammlungen abgehalten. Allerdings werden in den Versammlungen bisher nur grobe Auskünfte über den zu erwartenden beitragspflichtigen Aufwand gegeben, auf keinen Fall auf einzelne Objekte bezogen. Dies kann im persönlichen Gespräch vermittelt werden.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/4939-01	Termin 17.09.2019	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Eine mögliche wirtschaftliche Überforderung der Beitragspflichtigen soll vermieden werden. Hierzu soll auf Antrag eine Zahlung in höchstens 20 Jahresraten eingeräumt werden. Bereits heute können Härten durch Ratenzahlungen oder Stundungen gemildert werden. Entgegen der heutigen Regelung, den jeweiligen Restbetrag nach der Abgabenordnung jährlich mit 6 % zu verzinsen, soll künftig der jeweilige Restbetrag mit 2 % über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuches, jedoch mit mindestens 1 % zu verzinsen sein. Diese Regelung soll rückwirkend auch auf bereits abgeschlossene Beitragserhebungsverfahren Anwendung finden, soweit noch Beiträge ausstehen.

Es bleibt abzuwarten, wie sich der Finanz- und Verwaltungsaufwand durch eine Gesetzesnovelle entwickelt.

Es sollen Ermessenstatbestände zur möglichen räumlichen Beschränkung der erschlossenen Fläche in der Tiefe sowie für Eckgrundstücke eingeführt werden. Die sogenannte „Tiefenbeschränkung“ ist bereits heute in der Oberhausener Straßenbaubeitragsatzung enthalten (§ 6 Abs. 10). Die sogenannte „Eck(grundstücks)vergünstigung“ für mehrfacherschlossene Grundstücke enthält die Oberhausener Satzung nicht (mehr). Durch die Rechtsprechung ist mehrfach entschieden worden, dass in der Beitragsatzung zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen nach § 8 KAG NRW den Eigentümerinnen und Eigentümern von Eckgrundstücken keine allgemeine und undifferenzierte Vergünstigung zu Lasten der anderen Grundstückseigentümer/innen eingeräumt werden darf. Der Einnahmeausfall durch die (Wieder-)Einführung einer Eckvergünstigung ginge somit zu Lasten der Gemeinde.

Das Schreiben des Städtetages NRW vom 03.07.2019, mit dem das Eckpunktepapier und eine diesbezügliche Stellungnahme des Städtetages den Mitgliedsstädten übersandt wurden, ist diesem Bericht als Anlage 1 beigelegt.

Anlage 2 zu diesem Bericht ist das Schreiben des Städtetages NRW vom 19.08.2019, mit dem der Entwurf des Fünften Gesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes NRW einschließlich seiner Begründung übersandt wurde.

Anlage 3 ist eine Gegenüberstellung der Anteile der Beitragspflichtigen der dem Regionalverband Ruhr angehörenden Städte.

Als Anlage 4 ist eine beispielhafte Darstellung der Auswirkungen beigelegt, die die Festschreibung der o. g. Höchstsätze auf die Einnahmen der Stadt Oberhausen haben kann. Diese Darstellung basiert auf in den Jahren 2017 bzw. 2018 tatsächlich durchgeführten Beitragserhebungsverfahren. Da weder das Eckpunktepapier noch der Gesetzentwurf für verschiedene Teilanlagen Prozentanteile angibt, wurden hierfür die zurzeit in Oberhausen geltenden Anteile der Beitragspflichtigen zugrunde gelegt.

Der Städtetag NRW wird die Gemeinden über die weitere Entwicklung zur Neuregelung der Straßenausbaubeiträge auf dem Laufenden halten. Die Verwaltung wird - sobald neue Erkenntnisse vorliegen - zeitnah berichten.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/4939-01	Termin 17.09.2019	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

Anlagen

- Anlage 1: Schreiben des Städtetages NRW vom 03.07.2019 einschließlich seiner Anlagen (**nur online in Allris verfügbar**)
- Anlage 2: Schreiben des Städtetages NRW vom 19.08.2019 einschließlich seiner Anlagen (**nur online in Allris verfügbar**)
- Anlage 3: Anteile der Beitragspflichtigen der dem RVR angehörigen Städte (**nur online in Allris verfügbar**)
- Anlage 4: Darstellung der Auswirkungen auf die Einnahmen der Stadt Oberhausen (**nur online in Allris verfügbar**)

Ständige Stellvertreterin des Geschäftsführers

An die

03.07.2019/nj

a) Mitgliedsstädte

Kontakt
Eva Maria Niemeyer
evamaria.niemeyer@staedtetag.de
Gereonstraße 18 - 32
50670 Köln
Telefon 0221 3771-287
Telefax 0221 3771-509

b) Mitglieder und ständigen Gäste
des Finanzausschusses

c) Mitglieder und ständigen Gäste
des Bau- und Verkehrsausschusses

Aktenzeichen
61.05.46

des Städtetages Nordrhein-Westfalen

Dokumenten-Nr.
R 5149

www.staedtetag-nrw.de

Eckpunkte der Koalitionsfraktionen im Landtag NRW zur Neuregelung der Straßenausbaubeiträge

Kurzüberblick: Die Koalitionsfraktionen im Landtag NRW haben gestern ein Eckpunktepapier zur Neuregelung der Straßenausbaubeiträge beschlossen. Kernpunkt ist ein Förderprogramm des Landes, das die Absenkung der Höchstsätze für die Beteiligung der Anlieger zur Voraussetzung hat. Die Mindereinnahmen der Kommunen sollen durch Landesmittel ausgeglichen werden.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Koalitionsfraktionen im Landtag NRW haben sich gestern auf die beiliegenden Eckpunkte zur Novelle der Straßenausbaubeiträge verständigt.

Kernpunkt ist demnach ein Förderprogramm des Landes, bei dessen Inanspruchnahme eine Festlegung von Höchstsätzen für die Anliegerbeteiligung bei der Erneuerung von Straßen, Parkstreifen, Rad- und Gehwegen erfolgt.

Für Anliegerstraßen darf eine Kommune künftig nur noch 40 Prozent der Kosten von den Grundstückseigentümern verlangen, für Haupterschließungsstraßen 30 Prozent. Bei Hauptverkehrsstraßen dürfen für Fahrbahnen und Radwege künftig nur noch 10 Prozent, für Parkstreifen und Gehwege 40 Prozent der Kosten auf die Anlieger umgelegt werden. Bei Hauptgeschäftsstraßen dürfen Anlieger bei der Erneuerung von Fahrbahn und Radwegen maximal in Höhe von 35 Prozent, bei Parkstreifen und Gehwegen in Höhe von 40 Prozent der Kosten beteiligt werden. Für die dadurch entstehenden Mindereinnahmen bei den Kommunen werden ab 2020 im Landeshaushalt jährlich 65 Millionen Euro zum Ausgleich bereitgestellt. Die Koalitionsfraktionen verstehen die Ausgleichszahlungen als Angebot an die Kommunen, das nur in Anspruch genommen werden kann, wenn die bisherigen Anliegerbeiträge bis auf die genannten Höchstsätze abgesenkt werden. Es soll den Kommunen aber auch unbenommen bleiben, ihre bisherigen Beitragssätze beizubehalten.

Zusätzlich sind Verbesserungen bei der Bürgerbeteiligung und den Zahlungsmodalitäten vorgesehen. Im Einzelnen verweisen wir dazu auf das beigelegte Eckpunktepapier.

Der Städtetag Nordrhein-Westfalen hat sich zunächst erleichtert gezeigt, dass die Ausbaubeiträge nicht abgeschafft werden. Gleichzeitig haben wir aber deutlich gemacht, dass die den Kommunen entstehenden zusätzlichen Kosten vollständig ausgeglichen werden müssen. Die Absicht, Höchstgrenzen je nach Straßenart für die Anliegerbeiträge festzulegen, ist grundsätzlich geeignet, um Einzelne nicht übermäßig stark zu belasten und um ein landesweit einheitliches, transparentes Abrechnungssystem zu schaffen. Allerdings muss das Land für die wegfallenden Beiträge einen vollen Ausgleich leisten. Ob die in Aussicht gestellte jährliche Summe von 65 Millionen Euro – gerade vor dem Hintergrund von zunehmenden Ausbauforderungen und steigenden Kosten – ausreicht, muss in enger Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden geklärt werden. Der Städtetag Nordrhein-Westfalen hat daher eine intensive Beteiligung im weiteren Verfahren eingefordert (vgl. auch beiliegende Pressemitteilung). Positiv sehen wir die Ankündigungen der Fraktionen wie zum Beispiel die frühzeitige Anhörung der Anlieger, mögliche Erleichterungen bei Ratenzahlungen und Härtefallregelungen sowie die Anpassung der Zinssätze.

Wir bitten um Kenntnisnahme, über die weitere Entwicklung werden wir Sie auf dem Laufenden halten.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Verena Göppert'. The signature is written in a cursive, somewhat stylized script.

Verena Göppert

Anlagen

02.07.2019

Neue Sicherheit für Straßenausbaubeiträge nach KAG: Anlieger werden finanziell entlastet – Land ersetzt Mindereinnahmen für Kommunen.

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

Die NRW-Koalition hat sich daher entschieden, durch eine **Förderung des Landes** gleichzeitig die **Beitragszahler zu entlasten** und die **Mindereinnahmen für die Kommunen** durch diese Entlastungen **zu kompensieren**.

Wir sind sicher: so wird das Gleichgewicht zwischen Straßenausbaubeiträgen und erbrachter Leistung wieder hergestellt!

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

Die Achtung vor der kommunalen Selbstverwaltung gebietet es, die Teilnahme am Förderprogramm des Landes für jede Kommune freizustellen.

Beantragt eine Kommune jedoch für ausfallende Anliegerbeiträge Fördermittel, ist sie gehalten, **nicht mehr die bisher angewendete Mustersatzung** für die Berechnung der Anlieger heranzuziehen (Anliegerstraßen: 50-80% bei Fahrbahn und Radweg, 60-80% bei Parkstreifen und Gehweg, Haupterschließungsstraßen: 30-60% bei Fahrbahn und Radweg, 50-80% bei Parkstreifen und Gehweg, Hauptverkehrsstraßen: 10-40% bei Fahrbahn und Radweg, 50-80%, bei Parkstreifen und Gehweg, Hauptgeschäftsstraße: 40-70% bei Fahrbahn und Radweg, 60-80%, bei Parkstreifen und Gehweg), sondern eine **neue Staffelung der Anliegerbeiträge**, die auch der **unterschiedlichen Bemessung im Land wirksam entgegen wirkt**:

Diese **neue Staffelung der Anliegerbeiträge** unterscheidet bei Anlieger- und Haupterschließungsstraßen nicht mehr nach Maßnahmen für den fließenden oder den ruhenden Verkehr. Sie richtet sich ausschließlich nach den Kosten der Gesamtmaßnahme:

Anliegerstraßen: 40%,

Haupterschließungsstraße: 30%

Hauptverkehrsstraße: Fahrbahn und Radwege: 10%, Parkstreifen und Gehweg: 40%
Hauptgeschäftsstraße: Fahrbahn und Radwege: 35%, Parkstreifen und Gehweg: 40%

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

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

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

Die weiteren Verbesserungen und Neuregelungen für Anlieger auf einen Blick:

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

2. Juli 2019

Städtetag NRW zu Straßenausbaubeiträgen: Städte erleichtert, dass Ausbaubeiträge nicht abgeschafft werden – Zusätzliche Kosten müssen Kommunen vollständig ausgeglichen werden

Zu den Plänen der Koalitionsfraktionen für eine Neugestaltung der Straßenausbaubeiträge erklärt der Vorsitzende des Städtetages Nordrhein-Westfalen, Oberbürgermeister Thomas Hunsteger-Petermann aus Hamm:

„Der Städtetag Nordrhein-Westfalen ist erleichtert, dass die Koalitionsfraktionen die Straßenausbaubeiträge weder abschaffen noch ihre Erhebung in das Ermessen der Kommunen stellen wollen. Die von der Koalition geplanten Änderungen an den Straßenausbaubeiträgen werden allerdings zusätzliche Kosten für die Kommunen verursachen. Sie sind deshalb nur dann akzeptabel, wenn den Städten diese Kosten vollständig ausgeglichen werden.

Für die Städte hat sich das bestehende System der Straßenausbaubeiträge bewährt. Die Menschen erwarten gut ausgebaute Straßen. Deshalb ist es gerechtfertigt, wenn Grundstückseigentümer einen angemessenen Anteil an den Kosten für den Straßenausbau tragen müssen. Die Städte zeigen sich aber offen für neue Regelungen, die sicherstellen, dass Anlieger in Einzelfällen finanziell nicht überfordert werden.

Die Absicht, Höchstgrenzen je nach Straßenart für die Anliegerbeiträge festzulegen, ist grundsätzlich geeignet, um Einzelne nicht übermäßig stark zu belasten und um ein landesweit einheitliches, transparentes Abrechnungssystem zu schaffen. Allerdings muss das Land für die wegfallenden Beiträge einen vollen Ausgleich leisten.

Durch die Einführung von Höchstgrenzen reduziert sich für die Kommunen im Land eine wichtige Finanzierungsquelle für den Straßenausbau. Zwar ist vorgesehen, für die ausbleibenden Anliegerbeiträge den Kommunen eine jährliche Summe von 65 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen, dies soll jedoch nur als „freiwillige Förderung“ erfolgen. Ob diese Summe aber ausreicht, um die Kosten der Kommunen auszugleichen, muss in enger Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden geklärt werden. Wir gehen hier von Konnexität aus, also einem vollen Kostenausgleich für die Kommunen in Höhe der tatsächlich entstehenden Einnahmeausfälle in jeder Stadt. Da die Bürgerinnen und Bürger auch weiterhin gut ausgebaute Straßen erwarten, brauchen die Kommunen hier eine verlässliche und vor allem auskömmliche Kostenerstattung. Außerdem werden sowohl die Anzahl der zu erneuernden Straßen als auch die Ausbaukosten in Zukunft zunehmen. Deshalb muss sich auch die vom Land zu erstattende Summe den steigenden Kosten anpassen.

Positiv sieht der Städtetag Nordrhein-Westfalen Ankündigungen der Fraktionen wie zum Beispiel die frühzeitige Anhörung der Anlieger, mögliche Erleichterungen bei Ratenzahlungen und Härtefallregelungen sowie die Anpassung der Zinssätze.

Wir erwarten jetzt, dass das Land die Eckpunkte in enger Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden konkretisiert. Wir wollen besser einbezogen werden als das bisher der Fall war.“

An die

19.08.2019/nj

- a) Mitgliedsstädte
- b) Mitglieder und ständigen Gäste des Bau- und Verkehrsausschusses
- c) Mitglieder und ständigen Gäste des Finanzausschusses
- d) Mitglieder und ständigen Gäste des Arbeitskreises Verkehrsplanung
- e) Mitglieder und ständigen Gäste des Arbeitskreises der Straßenverkehrsbehörden/Zulassungsstellen

Kontakt
 Eva Maria Niemeyer
 evamaria.niemeyer@staedtetag.de
 Gereonstraße 18 - 32
 50670 Köln
 Telefon 0221 3771-287
 Telefax 0221 3771-509

des Städtetages Nordrhein-Westfalen

Aktenzeichen
 61.05.46 D

Dokumenten-Nr.
 R 5180

www.staedtetag-nrw.de

Novelle der Straßenausbaubeiträge in NRW

hier: Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes (KAG NRW)

Unser Schreiben vom 03.07.2019

Kurzüberblick: In der Diskussion um die Abschaffung/Novelle der Straßenausbaubeiträge hat das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen (MHKBG NRW) nunmehr einen Entwurf zur Änderung des Ausbaubeitragsrechts vorgelegt. Die Möglichkeit zur Erhebung von Ausbaubeiträgen bleibt im Grundsatz erhalten, das Verfahren wird aber durch Einführung einer neuen Vorschrift in das KAG NRW modifiziert. Der Städtetag Nordrhein-Westfalen wurde um Stellungnahme zu dem Entwurf gebeten.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit o.g. Schreiben vom 03.07.2019 haben wir Sie über die von den Koalitionsfraktionen im Landtag beschlossenen Eckpunkte zur Neugestaltung der Straßenausbaubeiträge informiert. Kernpunkt dieser Eckpunkte ist ein Förderprogramm des Landes, das die Absenkung der Höchstsätze für die Beteiligung der Anlieger zur Voraussetzung hat. Die Mindereinnahmen der Kommunen sollen durch Landesmittel ausgeglichen werden. Zusätzlich wurden Verbesserungen bei der Bürgerbeteiligung und den Zahlungsmodalitäten angekündigt.

Auf Basis dieser Eckpunkte hat das MHKBG NRW nunmehr mit Schreiben der Ministerin vom 14.08.2019 an die Hauptverwaltungsbeamten und -beamtinnen einen Entwurf zur Änderung des Straßenausbaubeitragsrechts vorgelegt (Anlage: Gesetzentwurf und Begründung). Es soll ein neuer § 8a in das Kommunalabgabengesetz eingeführt werden, der folgende Regelungen vorsieht:

- Einführung eines transparenten gemeindlichen Straßen- und Wegekonzeptes,
- Einführung einer verpflichtenden Anliegerversammlung im Vorfeld von möglichen Straßenausbaumaßnahmen,
- Vermeidung einer möglichen wirtschaftlichen Überforderung von Beitragspflichtigen durch Stundungen (ganz oder teilweise) und Ratenzahlungsansprüche bei verringertem Basiszinssatz,

- Einführung von Ermessenstatbeständen zur möglichen räumlichen Beschränkungen der erschlossenen Fläche in der Tiefe sowie für Eckgrundstücke.

Die Ministerin weist ausdrücklich darauf hin, dass das gemeindliche Straßen- und Wegekonzept bewusst sehr einfach gehalten werden soll und sich nicht mit bekannten Konzeptvorgaben aus anderen Rechtsbereichen, die vergleichsweise aufwändig umzusetzen sind, vergleichen lassen wird. Bezüglich der Abfassung eines Modells soll ein Austausch mit den kommunalen Spitzenverbänden erfolgen.

In Flankierung des Gesetzentwurfs soll zusätzlich ein Förderprogramm von jährlich 65 Millionen Euro zu Gunsten der Straßenausbaubeitragspflichtigen aufgelegt werden. Die Förderung sollen dann die Städte in Anspruch nehmen können, die die in den Eckpunkten der Koalitionsfraktionen festgelegte Senkung der Anliegerbeiträge in ihre Satzungen übernehmen. Zur Konkretisierung dieses Programms bedarf es des Beschlusses des Landtages über den Landeshaushalt 2020 als Haushaltsgesetzgeber. Weitere Einzelheiten hierzu liegen uns zurzeit noch nicht vor.

Die kommunalen Spitzenverbände sind mit sehr kurzer Fristsetzung um Stellungnahme zum Änderungsentwurf des Kommunalabgabengesetzes gebeten worden.

Zur Vorbereitung einer die kommunalen Belange und Interessen bündelnden Stellungnahme wären wir daher sehr dankbar, wenn Sie den Entwurf prüfen und uns Ihre Anmerkungen möglichst bis zum

28.08.2019

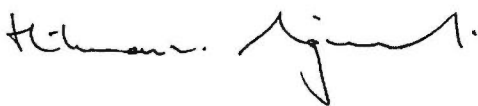
zukommen lassen könnten.

Wir sind besonders an Ihrer Einschätzung zu den Vorgaben für die Erstellung eines gemeindlichen Straßen- und Wegekonzepts (§ 8a Abs. 1 und Abs. 2 KAG-E) sowie zur Einführung einer verbindlichen Anliegerversammlung (§ 8a Abs. 3 KAG-E) interessiert. Rechnen Sie mit zusätzlichem personellen und finanziellen Aufwand durch diese verbindlichen (Verfahrens-)Anforderungen und wie lässt sich dieser ggf. beziffern? Die Überleitungsvorschrift sieht die neu einzuführenden Erleichterungen bei Ratenzahlungen bzw. Stundungsmöglichkeiten mit der niedrigen Verzinsung auch für bereits abgeschlossene Beitragserhebungsverfahren – zumindest soweit noch Beiträge ausstehen – vor (§ 26 Abs. 2 KAG-E). Wie schätzen Sie Inanspruchnahme dieser Möglichkeiten durch die Beitragspflichtigen und den dadurch entstehenden „Umstellungsaufwand“ bei den Verwaltungen ein?

Bitte lassen Sie uns Ihre Hinweise dazu und auch zu weiteren Regelungen des Gesetzentwurfs per Email an evamaria.niemeyer@staedtetag.de zukommen.

Wir danken für Ihre Unterstützung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski

Anlage

Fünftes Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes

Vom X. Monat 2019

Artikel 1

Das Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712), das zuletzt durch Artikel 19 des Gesetzes vom 23. Januar 2018 (GV. NRW. S. 90) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

- a) Nach der Angabe zu § 8 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 8a Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen“.
- b) Die Angabe zu § 26 wird wie folgt gefasst:
„§ 26 Inkrafttreten, Übergangsvorschrift“.

2. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:

„§ 8a

Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen

(1) Die Gemeinde hat ein gemeindliches Straßen- und Wegekonzept zu erstellen, welches vorhabenbezogen zu berücksichtigen hat, wann technisch, rechtlich und wirtschaftlich sinnvoll Straßenunterhaltungsmaßnahmen möglich sind und wann beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen an langfristig notwendigen kommunalen Straßen erforderlich werden können. Das Straßen- und Wegekonzept ist über einen Zeitraum von fünf Jahren anzulegen und jährlich fortzuschreiben. Das Straßen- und Wegekonzept wird von der kommunalen Vertretung beraten und beschlossen.

(2) Das für Kommunales zuständige Ministerium gibt durch Verwaltungsvorschrift ein Muster für das Straßen- und Wegekonzept nach Absatz 1 im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen bekannt. Die Gemeinden und Gemeindeverbände sind verpflichtet, dieses Muster zu verwenden. Sofern die Gemeinde oder der Gemeindeverband ausnahmsweise von dem Muster abweichen möchte, ist dies im Straßen- und Wegekonzept darzulegen und zu begründen.

(3) Soweit im Straßen- und Wegekonzept nach Absatz 1 beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen enthalten sind, ist die Gemeinde oder der Gemeindeverband verpflichtet, frühzeitig eine Versammlung der von dem Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer (verbindliche Anliegerversammlung) durchzuführen. Ihnen sind die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten vorzustellen. Sofern sich die Straßenausbaumaßnahme konkretisiert, sind zusätzlich Alternativen zum vorgesehenen Ausbaustandard und zu dem sich daraus ergebenden beitragspflichtigen Aufwand in der verbindlichen Anliegerversammlung mit den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zu erörtern.

Über das Ergebnis der verbindlichen Anliegerversammlung ist die Vertretung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes vor Beschlussfassung über die Durchführung einer Straßenausbaumaßnahme zu informieren.

(4) Ausnahmsweise kann von der Durchführung einer verbindlichen Anliegerversammlung nach Absatz 3 abgesehen werden, wenn es sich um eine nur geringfügige Straßenausbaumaßnahme handelt. In diesem Fall kann die verbindliche Anliegerversammlung durch Beschluss der kommunalen Vertretung durch ein anderes Beteiligungsverfahren ersetzt werden. Die Rechtmäßigkeit des Beitragsbescheides bleibt von der Erfüllung der Pflicht zur Durchführung einer Anliegerversammlung nach Absatz 3 oder eines anderen Beteiligungsverfahrens unberührt.

(5) Die Satzung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes kann unter Berücksichtigung von § 8 Absatz 6 bei gemäß § 8 Absatz 2 beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahmen Beitragsermäßigungen für Eckgrundstücke vorsehen. Die Festlegung einer satzungsrechtlichen Tiefenbegrenzung ist zulässig.

(6) Bei Straßenausbaubeiträgen gemäß § 8 Absatz 2 soll auf Antrag eine Zahlung in höchstens zwanzig Jahresraten eingeräumt werden. Der jeweilige Restbetrag ist jährlich mit 2 Prozentpunkten über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuches, jedoch mit mindestens 1 Prozent, zu verzinsen. Eine Tilgung des Restbetrages ist am Ende jeden Jahres möglich.

(7) Straßenausbaubeiträge gemäß § 8 Absatz 2 sollen für ein beitragspflichtiges Grundstück auf Antrag ohne Festsetzung von Fälligkeiten ganz oder teilweise gestundet werden, wenn die Zahlung des Beitrages für die beitragspflichtige Person eine erhebliche Härte bedeutet. Das gilt insbesondere für eine beitragspflichtige Person, die über ein Einkommen verfügt, das die Bedarfsgrenze der Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen nach dem Zwölften Buch Sozialgesetzbuch – Sozialhilfe – (Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Dezember 2003, BGBl. I S. 3022, 3023), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1029) geändert worden ist, um nicht mehr als 20 Prozent des maßgebenden Regelsatzes übersteigt und kein anderes Vermögen oder Einkommen vorhanden ist, das die Zahlung von Beiträgen zumutbar macht. Für die Höhe der Verzinsung des so gestundeten Betrages gilt Absatz 6 Satz 2 entsprechend. Auf die Zinsen kann ganz oder teilweise verzichtet werden, wenn ihre Erhebung nach Lage des einzelnen Falls unbillig wäre.

(8) Die nach diesem Gesetz anwendbaren weitergehenden Billigkeitsregelungen der Abgabenordnung bleiben unberührt.“

3. § 26 wird wie folgt gefasst:

„§ 26 Inkrafttreten, Übergangsvorschrift

(1) § 11 Absatz 4 und § 25 dieses Gesetzes treten einen Tag nach seiner Verkündung, die übrigen Vorschriften am 1. Januar 1970 in Kraft.

(2) § 8a Absatz 6 und 7 ist auch auf bis zum [einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Fünften Gesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen] bereits abgeschlossene Beitragserhebungsverfahren anzuwenden. Dies gilt nicht, soweit die Beiträge von den Gemeinden und Gemeindeverbänden bereits vereinnahmt wurden.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

Düsseldorf, den X. Monat 2019

Die Ministerin
für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Ina S c h a r r e n b a c h

**Gesetzentwurf
der Landesregierung**

Fünftes Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes

A Problem

Das Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen trat 1969 – vor 50 Jahren – in Kraft. § 8 Absatz 1 Satz 1 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) beinhaltet für Gemeinden und Gemeindeverbände die Ermächtigung, Beiträge zu erheben. Gemäß § 8 Absatz 1 Satz 2 KAG wird dieses Ermessen bei Beiträgen für dem öffentlichen Verkehr gewidmete (§ 6 Absatz 1 Satz 1 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen) Straßen, Wege und Plätze eingeschränkt: Es besteht ein Sollgebot im Sinne einer Erhebungspflicht.

§ 8 Absatz 2 KAG enthält die zentralen Regelungen über den Beitrag, zu den beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen und zu den Beitragspflichtigen. Der Beitrag ist eine Abgabe, die im Gegensatz zu einer Steuer aber wie eine Gebühr gegenleistungsbezogen ist. Ein Beitrag wird – im Gegensatz zu einer Gebühr – nur für die Möglichkeit der Inanspruchnahme einer Einrichtung oder einer Anlage erhoben.

Im Zusammenhang mit der Veranlagung von Straßenausbaubeiträgen nach dem KAG durch die jeweilige Gemeinde bzw. den Gemeindeverband kann es in Einzelfällen für die betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer, die zu einer Beitragszahlung herangezogen werden, zu hohen und teilweise erheblichen finanziellen Belastungen kommen, die die Einzelne bzw. den Einzelnen auch überfordern können. Die hohen Belastungen sorgen dafür, dass sich bei den Bürgerinnen und Bürgern Widerstände gegen Straßenausbaumaßnahmen bilden, die unter Umständen auch zu gerichtlichen Verfahren führen können.

Auch wenn sich die Straßenausbaubeiträge gemäß § 8 Absatz 2 KAG grundsätzlich bewährt haben und von der Rechtsprechung vollumfänglich anerkannt sind, führen die skizzierten Entwicklungen dazu, dass die Akzeptanz von Straßenausbaumaßnahmen sowie der daraus resultierenden Straßenausbaubeiträge in Frage steht.

Zu solchen Akzeptanzproblemen bei den betroffenen Beitragspflichtigen kann es auch führen, wenn die zu erwartende Straßenausbaumaßnahme bzw. die daraus entstehenden Beiträge nicht früh kommuniziert werden und den Beitragspflichtigen keine Möglichkeit gegeben wird, die Ausgestaltung der Straßenausbaumaßnahme vor der abschließenden Beschlussfassung der kommunalen Gremien zu beeinflussen.

B Lösung

Um die Akzeptanz für Straßenausbaumaßnahmen in den Gemeinden bzw. Gemeindeverbänden zu erhalten bzw. wiederherzustellen, beinhaltet dieser Gesetzentwurf mehrere Maßnahmen, um ein modernes Straßenausbaubeitragsrecht für Nordrhein-Westfalen auf den Weg zu bringen.

a) Transparentes Straßen- und Wegekonzept

Ein transparentes gemeindliches Straßen- und Wegekonzept hat zu berücksichtigen, wann technisch, rechtlich und wirtschaftlich sinnvoll Straßenunterhaltungsmaßnahmen möglich sind und wann beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen an langfristig notwendigen kommunalen Straßen erforderlich werden könnten. Das Straßen- und Wegekonzept ist über einen Zeitraum von fünf Jahren anzulegen und jährlich fortzuschreiben.

Dieses transparente und übersichtliche Konzept wird dann sowohl für die Vertretung einer Gemeinde bzw. eines Gemeindeverbandes eine fundierte Grundlage für künftige Entscheidungen zur Mittelbereitstellung als auch für die Bürgerinnen und Bürger eine transparente Informationsgrundlage für künftige Straßenausbaumaßnahmen bilden.

Das kurzgefasste Straßen- und Wegekonzept beinhaltet keine Vorentscheidungen über eine Straßenausbaumaßnahme; es stellt ein Handlungskonzept im Sinne u.a. einer Aufstellung möglicher prioritärer beitragspflichtiger Straßenausbaumaßnahmen dar und ist zugleich nach Beschluss durch die kommunale Vertretung (Rat bzw. Kreistag) Grundlage für die durchzuführenden Anliegerversammlungen.

b) Einführung einer verpflichtenden Anliegerversammlung im Vorfeld von möglichen Straßenausbaumaßnahmen

Gemäß § 23 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) unterrichtet der Rat die Einwohnerinnen und Einwohner über die allgemein bedeutsamen Angelegenheiten der Gemeinde. Bei wichtigen Planungen und Vorhaben der Gemeinde, die unmittelbar raum- oder entwicklungsbedeutsam sind oder das wirtschaftliche, soziale oder kulturelle Wohl ihrer Einwohnerinnen und Einwohner nachhaltig betreffen, sollen die Einwohnerinnen und Einwohner möglichst frühzeitig über die Grundlagen sowie Ziele, Zwecke und Auswirkungen unterrichtet werden.

Auch wenn eine Straßenausbaumaßnahme regelmäßig nicht zu den allgemein bedeutsamen Angelegenheiten einer Gemeinde gehört und in der Folge somit eine Unterrichtungspflicht gegenüber den Einwohnerinnen und Einwohner nach § 23 GO NRW nicht auslöst, haben viele Gemeinden von diesem Instrument (bei Straßenausbaumaßnahmen vor allem im Wege der Anliegerversammlung) freiwillig Gebrauch gemacht, um schon im Vorfeld die Anlieger in die Straßenausbaumaßnahme einzubinden.

Der Gesetzentwurf enthält vor diesem Hintergrund die Einführung einer verpflichtenden Anliegerversammlung im Vorfeld von möglichen Straßenausbaumaßnahmen. Auf Basis des von der kommunalen Vertretung beschlossenen Straßen- und Wegekonzeptes im Sinne eines Handlungskonzeptes werden die Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer so frühzeitig und transparent in eine mögliche Straßenausbaumaßnahme einbezogen. So können die potentiellen Beitragspflichtigen die geplante Maßnahme beeinflussen und die Erhebung der Beiträge verliert für die Betroffenen außerdem den oft monierten, überraschenden Charakter.

c) Vermeidung einer möglichen wirtschaftlichen Überforderung von Beitragspflichtigen

Es wird den Kommunen mit der Einführung eines voraussetzungslosen Ratenzahlungsanspruchs ermöglicht, eine wirtschaftliche Überforderung von Beitragspflichtigen nachhaltig und unbürokratisch zu vermeiden. Anders als bisher, setzt dieser Anspruch keine „erhebliche Härte für den Schuldner“ mehr voraus, wie es aufgrund der Verweisung in § 12 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe a KAG auf § 222 der Abgabenordnung (AO) der Fall war.

Die Kommunen erhalten einen weiten gesetzlichen Spielraum, den Beitragspflichtigen auf Antrag eine Zahlung in höchstens zwanzig Jahresraten zu gewähren. Der Verzicht auf weitere gesetzliche Voraussetzungen ermöglicht ein unbürokratisches und kostengünstiges Erhebungsverfahren.

Der Zinssatz für Stundungen gemäß § 8a Absatz 6 dieses Gesetzentwurfes beträgt nicht statische sechs Prozent pro Jahr, sondern passt sich dynamisch der Zinsentwicklung an und beträgt dann zwei Prozentpunkte über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), mindestens jedoch ein Prozent.

In § 8a Absatz 7 wird eine Härtefallregelung eingeführt, nach der Personen unter bestimmten Prämissen auf Antrag eine unbefristete Stundung zu gewähren ist.

Die gemäß § 12 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe b, Nummer 5 Buchstabe a und Nummer 5 Buchstabe b KAG in Betracht zu ziehenden Billigkeitsregelungen gemäß §§ 163, 227 und 234 Absatz 2 AO bleiben davon unberührt.

d) Räumliche Beschränkungen der erschlossenen Fläche und Schaffung eines Ermäßigungstatbestandes für Eckgrundstücke

Der grundsätzlichen räumlichen Begrenzung der Erschließungswirkung in der Länge steht die räumliche Begrenzung der Erschließungswirkung in der Tiefe gegenüber. Der Satzungsgeber – die Gemeinde bzw. der Gemeindeverband – darf bereits heute eine sogenannte Tiefenbegrenzung von Grundstücken festlegen und damit bestimmen, wie weit in die Tiefe sich die Erschließungswirkung der ausgebauten Anlage erstreckt.

Vom Grunde her wird einem Eckgrundstück von beiden Straßen gleichermaßen eine vorteilsrelevante Inanspruchnahmemöglichkeit geboten, wobei eine Eckgrundstücksermäßigung beispielsweise wegen verminderten wirtschaftlichen Vorteils gewährt werden kann. Bei einer Dreifacherschließung stellt sich bereits heute die Frage eines Billigkeitserlasses.

Vor diesem Hintergrund wird, die Rechtsprechung nachzeichnend, klargestellt, dass in der kommunalen Straßenausbaubeitragssatzung eine Tiefenbegrenzung für Grundstücke vorgesehen sowie der Situation von Eckgrundstücken Rechnung getragen werden kann.

e) Entlastung der Beitragspflichtigen über ein landeseigenes Förderprogramm

Zur Erleichterung der Anlieger bei kommunalen Beitragsforderungen wird in Flankierung dieses Gesetzentwurfs ein Förderprogramm von jährlich 65 Millionen Euro zu Gunsten der Straßenausbaubeitragspflichtigen aufgelegt werden. Damit wird eine substanzielle Entlastung der Beitragsschuldner bewirkt. Diesbezüglich bedarf es des Beschlusses des Landtages über den Landeshaushalt 2020 als Haushaltsgesetzgeber.

C Alternativen

Beibehaltung des bisherigen Rechtszustands.

D Kosten

Keine.

E Zuständigkeit

Zuständig ist das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung. Beteiligt ist das Ministerium der Finanzen.

F Auswirkungen auf die Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände

Eine Konnexitätsrelevanz des Gesetzentwurfs gemäß Artikel 78 Absatz 3 der Verfassung für das Land Nordrhein-Westfalen ist nicht gegeben, da die Gemeinden oder Gemeindeverbände nicht zur Übernahme und Durchführung neuer öffentlicher Aufgaben verpflichtet werden, die für sie eine wesentliche Belastung hervorrufen würden. Der bisherige § 8 KAG, der die zentralen Regelungen über den Beitrag, die beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen und zu den beitragspflichtigen Personen enthält, bleibt unverändert. Durch die Einführung des § 8a „Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen“ werden – neu – Anforderungen an die Durchführung der öffentlichen Aufgabe gestellt, die jedoch zu keiner wesentlichen Belastung der davon betroffenen Gemeinden oder Gemeindeverbände führen und damit keine Konnexität auslösen.

Die genannten Regelungen werden die Akzeptanz von Straßenausbaubeiträgen bei den Anliegern wiederherstellen und führen so zu einer Stärkung der Selbstverwaltung in Bezug auf den Ausbau des kommunalen Straßennetzes. Der kommunale Aufwand für die Erhebung des Beitrags wird sich durch eine geringere Anzahl von Eingaben und Widerspruchs- und Klageverfahren sogar verringern. Die Öffnung der im Vorfeld von Straßenausbaumaßnahmen erfolgenden Information der beitragspflichtigen Personen führt im Vergleich zu bisherigen Abläufen zu einer zeitlich früheren Durchführung. Durch die Einräumung eines Anspruchs auf Ratenzahlung oder, in Ausnahmefällen, einer unbefristeten Stundung, kann es für die Kommunen zu einem

verzögerten Zufluss von Liquidität und damit zu höheren Refinanzierungskosten kommen; ebenso führt die Dynamisierung der Zinshöhe zu geringeren Zinseinnahmen. Sofern beitragspflichtige Personen von dieser Regelung Gebrauch machen, ergibt sich in dem kommunalen Haushalt ein zeitlich gestreckter Liquiditätszufluss mit der möglichen Folge einer für die Kommune erforderlichen Zwischenfinanzierung – entweder aus eigenen oder aus aufgenommenen Finanzmitteln. Die Gewährung einer Ratenzahlung im Zuge eines Straßenausbaubeitragsrechts wird zugleich mit der Verzinsung der Ansprüche verbunden. Der Zinssatz für Stundungen gemäß § 8a Absatz 6 dieses Entwurfes beträgt nicht statische sechs Prozent pro Jahr, sondern passt sich dynamisch der Zinsentwicklung an und beträgt dann zwei Prozentpunkte über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), mindestens jedoch ein Prozent. Durch diese Regelung wird sichergestellt, dass eine Kommune ggf. nicht höhere Refinanzierungskosten als daraus entstehende Zinseinnahmen hat.

G Finanzielle Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Soweit diese als Grundstückseigentümer und Erbbauberechtigte von Beitragsforderungen betroffen sein können, werden die Beitragspflichtigen entlastet.

H Geschlechterdifferenzierte Betrachtung der Auswirkungen des Gesetzes

Der Gesetzentwurf hat keine Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern. Die Wirkungen treten unabhängig vom Geschlecht der Betroffenen ein. Auswirkungen auf die unterschiedlichen Lebenssituationen von Frauen und Männern sind nicht zu erwarten.

I Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung

Durch den vorgelegten Gesetzentwurf werden die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung gestärkt. Aufgabe einer nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung ist es, die ökologischen, ökonomischen und sozialen Belange im Sinne einer zukunftsgerichteten Stabilisierung und aufwertenden generationengerechten Entwicklung der Städte und Quartiere zielorientiert zu koordinieren. Dabei orientiert sich die nachhaltige Stadtentwicklungspolitik in Nordrhein-Westfalen am Leitbild der nachhaltigen europäischen Stadt (Leipzig-Charta), in deren Mitte Platz für alle ist. Insbesondere durch die vorgesehene Einführung einer verpflichtenden Anliegerversammlung werden frühzeitig Beteiligungsprozesse mit den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern gestärkt.

J Befristung

Da das Stammgesetz geändert wird, ist eine Befristung des ändernden Gesetzes nicht angezeigt.

Gegenüberstellung

Gesetzentwurf der Landesregierung	Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen
Fünftes Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes	
Artikel 1	
Das Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712), das zuletzt durch Artikel 19 des Gesetzes vom 23. Januar 2018 (GV. NRW. S. 90) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:	Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG)
1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:	
a) Nach der Angabe zu § 8 wird folgende Angabe eingefügt: „§ 8a Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen“.	
b) Die Angabe zu § 26 wird wie folgt gefasst: „§ 26 Inkrafttreten, Übergangsvorschrift“.	
	§ 8
	(1) Die Gemeinden und Gemeindeverbände können Beiträge erheben. Bei den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen sollen Beiträge erhoben werden, soweit nicht das Baugesetzbuch anzuwenden ist.
	(2) Beiträge sind Geldleistungen, die dem Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen im Sinne des § 4 Abs. 2, bei Straßen, Wegen und Plätzen auch für deren Verbesserung, jedoch ohne die laufende Unterhaltung und Instandsetzung, dienen. Sie werden von den Grundstückseigentümern als Gegenleistung dafür erhoben, daß ihnen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Einrichtungen

	und Anlagen wirtschaftliche Vorteile geboten werden. Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, so tritt an die Stelle des Eigentümers der Erbbauberechtigte.
	(3) Beiträge können auch für Teile einer Einrichtung oder Anlage erhoben werden (Kostenspaltung).
	(4) Der Aufwand umfaßt auch den Wert, den die von der Gemeinde oder dem Gemeindeverband für die Einrichtung oder Anlage bereitgestellten eigenen Grundstücke bei Beginn der Maßnahme haben. Er kann nach den tatsächlichen Aufwendungen oder nach Einheitssätzen, denen die der Gemeinde oder dem Gemeindeverband für gleichartige Einrichtungen oder Anlagen üblicherweise durchschnittlich erwachsenden Aufwendungen zugrunde zu legen sind, ermittelt werden. Bei leitungsgebundenen Einrichtungen und Anlagen, die der Versorgung oder der Abwasserbeseitigung dienen, kann der durchschnittliche Aufwand für die gesamte Einrichtung oder Anlage veranschlagt und zugrunde gelegt werden (Anschlußbeitrag). Wenn die Einrichtungen oder Anlagen erfahrungsgemäß auch von der Allgemeinheit oder von der Gemeinde oder dem Gemeindeverband selbst in Anspruch genommen werden, bleibt bei der Ermittlung des Aufwandes ein dem wirtschaftlichen Vorteil der Allgemeinheit oder der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes entsprechender Betrag außer Ansatz; Zuwendungen Dritter sind, sofern der Zuwendende nichts anderes bestimmt hat, zunächst zur Deckung dieses Betrages und nur, soweit sie diesen übersteigen, zur Deckung des übrigen Aufwandes zu verwenden. Das veranschlagte Beitragsaufkommen soll den nach Satz 1 bis 4 ermittelten Aufwand, der sonst von der Gemeinde oder dem Gemeindeverband selbst aufzubringen wäre, einschließlich des Wertes der bereitgestellten eigenen Grundstücke, nicht überschreiten und in den Fällen des Absatzes 1 Satz 2 in der Regel decken. Wenn im Zeitpunkt des Erlasses

	der Beitragssatzung der Aufwand noch nicht feststeht, braucht der Beitragssatz in der Satzung nicht angegeben zu werden.
	(5) Der Aufwand kann auch für Abschnitte einer Einrichtung oder Anlage, wenn diese selbständig in Anspruch genommen werden können, ermittelt werden.
	(6) Die Beiträge sind nach den Vorteilen zu bemessen. Dabei können Gruppen von Beitragspflichtigen mit annähernd gleichen Vorteilen zusammengefaßt werden.
	(7) Die Beitragspflicht entsteht mit der endgültigen Herstellung der Einrichtung oder Anlage, in den Fällen des Absatzes 3 mit der Beendigung der Teilmaßnahme und in den Fällen des Absatzes 5 mit der endgültigen Herstellung des Abschnitts. Wird ein Anschlußbeitrag nach Absatz 4 Satz 3 erhoben, so entsteht die Beitragspflicht, sobald das Grundstück an die Einrichtung oder Anlage angeschlossen werden kann, frühestens jedoch mit dem Inkrafttreten der Satzung; die Satzung kann einen späteren Zeitpunkt bestimmen.
	(8) Auf die künftige Beitragsschuld können angemessene Vorausleistungen verlangt werden, sobald mit der Durchführung der Maßnahme nach Absatz 2 Satz 1 und Absatz 5 begonnen worden ist.
	(9) Der Beitrag ruht als öffentliche Last auf dem Grundstück, im Falle des Absatzes 2 Satz 3 auf dem Erbbaurecht.
2. Nach § 8 wird folgender § 8a eingefügt:	
„§ 8a Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen	
(1) Die Gemeinde hat ein gemeindliches Straßen- und Wegekonzept zu erstellen, welches vorhabenbezogen zu berücksichtigen hat, wann technisch, rechtlich und wirtschaftlich sinnvoll Straßenunterhaltungsmaßnahmen möglich sind und	

wann beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen an langfristig notwendigen kommunalen Straßen erforderlich werden können. Das Straßen- und Wegekonzept ist über einen Zeitraum von fünf Jahren anzulegen und jährlich fortzuschreiben. Das Straßen- und Wegekonzept wird von der kommunalen Vertretung beraten und beschlossen.	
(2) Das für Kommunales zuständige Ministerium gibt durch Verwaltungsvorschrift ein Muster für das Straßen- und Wegekonzept nach Absatz 1 im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen bekannt. Die Gemeinden und Gemeindeverbände sind verpflichtet, dieses Muster zu verwenden. Sofern die Gemeinde oder der Gemeindeverband ausnahmsweise von dem Muster abweichen möchte, ist dies im Straßen- und Wegekonzept darzulegen und zu begründen.	
(3) Soweit im Straßen- und Wegekonzept nach Absatz 1 beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen enthalten sind, ist die Gemeinde oder der Gemeindeverband verpflichtet, frühzeitig eine Versammlung der von dem Vorhaben betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer (verbindliche Anliegerversammlung) durchzuführen. Ihnen sind die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten vorzustellen. Sofern sich die Straßenausbaumaßnahme konkretisiert, sind zusätzlich Alternativen zum vorgesehenen Ausbaustandard und dem sich daraus ergebenden beitragspflichtigen Aufwand in der verbindlichen Anliegerversammlung mit den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zu erörtern. Über das Ergebnis der verbindlichen Anliegerversammlung ist die Vertretung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes vor Beschlussfassung über die Durchführung einer Straßenausbaumaßnahme zu informieren.	
(4) Ausnahmsweise kann von der Durchführung einer verbindlichen Anliegerversammlung nach Absatz 3 abgesehen werden, wenn es sich um eine nur	

geringfügige Straßenausbaumaßnahme handelt. In diesem Fall kann die verbindliche Anliegerversammlung durch Beschluss der kommunalen Vertretung durch ein anderes Beteiligungsverfahren ersetzt werden. Die Rechtmäßigkeit des Beitragsbescheides bleibt von der Erfüllung der Pflicht zur Durchführung einer Anliegerversammlung nach Absatz 3 oder eines anderen Beteiligungsverfahrens unberührt.	
(5) Die Satzung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes kann unter Berücksichtigung von § 8 Absatz 6 bei gemäß § 8 Absatz 2 beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahmen Beitragsermäßigungen für Eckgrundstücke vorsehen. Die Festlegung einer satzungsrechtlichen Tiefenbegrenzung ist zulässig.	
(6) Bei Straßenausbaubeiträgen gemäß § 8 Absatz 2 soll auf Antrag eine Zahlung in höchstens zwanzig Jahresraten eingeräumt werden. Der jeweilige Restbetrag ist jährlich mit 2 Prozentpunkten über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuches, jedoch mit mindestens 1 Prozent, zu verzinsen. Eine Tilgung des Restbetrages ist am Ende jeden Jahres möglich.	
(7) Straßenausbaubeiträge gemäß § 8 Absatz 2 sollen für ein beitragspflichtiges Grundstück auf Antrag ohne Festsetzung von Fälligkeiten ganz oder teilweise gestundet werden, wenn die Zahlung des Beitrages für die beitragspflichtige Person eine erhebliche Härte bedeutet. Das gilt insbesondere für eine beitragspflichtige Person, die über ein Einkommen verfügt, das die Bedarfsgrenze der Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen nach dem Zwölften Buch Sozialgesetzbuch – Sozialhilfe – (Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Dezember 2003, BGBl. I S. 3022, 3023), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1029) geändert worden ist, um nicht mehr als 20 Prozent des maßgebenden Regelsatzes übersteigt und kein anderes Vermögen oder Einkommen vorhanden ist, das die	

Zahlung von Beiträgen zumutbar macht. Für die Höhe der Verzinsung des so gestundeten Beitrages gilt Absatz 6 Satz 2 entsprechend. Auf die Zinsen kann ganz oder teilweise verzichtet werden, wenn ihre Erhebung nach Lage des einzelnen Falls unbillig wäre.	
(8) Die nach diesem Gesetz anwendbaren weitergehenden Billigkeitsregelungen der Abgabenordnung bleiben unberührt.	
3. § 26 wird wie folgt geändert	
„§ 26 Inkrafttreten, Übergangsvorschrift	§ 26
(1) § 11 Absatz 4 und § 25 dieses Gesetzes treten einen Tag nach seiner Verkündung, die übrigen Vorschriften am 1. Januar 1970 in Kraft.	§ 11 Absatz 4 und § 25 dieses Gesetzes treten einen Tag nach seiner Verkündung, die übrigen Vorschriften am 1. Januar 1970 in Kraft.
(2) § 8a Absatz 6 und 7 ist auch auf bis zum [einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Fünften Gesetzes zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen] bereits abgeschlossene Beitragserhebungsverfahren anzuwenden. Dies gilt nicht, soweit die Beiträge von den Gemeinden und Gemeindeverbänden bereits verein- nahmt wurden.“	
Artikel 2	
Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.	

Begründung

A Allgemeiner Teil

Das Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen trat 1969 – vor 50 Jahren – in Kraft. § 8 Absatz 1 Satz 1 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG) beinhaltet für Gemeinden und Gemeindeverbände die Ermächtigung, Beiträge zu erheben. Gemäß § 8 Absatz 1 Satz 2 KAG wird dieses Ermessen bei Beiträgen für dem öffentlichen Verkehr gewidmete (§ 6 Absatz 1 Satz 1 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen) Straßen, Wege und Plätze eingeschränkt: Es besteht ein Sollgebot im Sinne einer Erhebungspflicht.

§ 8 Absatz 2 KAG enthält die zentralen Regelungen über den Beitrag, zu den beitragsfähigen Ausbaumaßnahmen und zu den Beitragspflichtigen. Der Beitrag ist eine Abgabe, die im Gegensatz zu einer Steuer, aber wie eine Gebühr gegenleistungsbezogen ist. Ein Beitrag wird – im Gegensatz zu einer Gebühr – nur für die Möglichkeit der Inanspruchnahme einer Einrichtung oder einer Anlage erhoben.

Im Zusammenhang mit der Veranlagung von Straßenausbaubeiträgen nach KAG durch die jeweilige Gemeinde bzw. den Gemeindeverband kann es in Einzelfällen für die betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer, die zu einer Beitragszahlung herangezogen werden, zu hohen und teilweise erheblichen finanziellen Belastungen kommen, die die Einzelne bzw. den Einzelnen auch überfordern können. Die hohen Belastungen sorgen dafür, dass sich bei den Bürgerinnen und Bürgern Widerstände gegen Straßenausbaumaßnahmen bilden, die unter Umständen auch zu gerichtlichen Verfahren führen können.

Auch wenn sich die Straßenausbaubeiträge gemäß § 8 Absatz 2 KAG grundsätzlich bewährt haben und von der Rechtsprechung vollumfänglich anerkannt sind, führen die skizzierten Entwicklungen dazu, dass die Akzeptanz von Straßenausbaumaßnahmen sowie der daraus resultierenden Straßenausbaubeiträge in Frage steht.

Zu solchen Akzeptanzproblemen bei den betroffenen Beitragspflichtigen kann es auch führen, wenn die zu erwartende Straßenausbaumaßnahme bzw. die daraus entstehenden Beiträge nicht früh kommuniziert werden und den Beitragsschuldnern keine Möglichkeit gegeben wird, die Ausgestaltung der Straßenausbaumaßnahme vor der abschließenden Beschlussfassung der Räte bzw. Kreistage zu beeinflussen.

Der Gesetzentwurf sieht für Straßenausbaumaßnahmen, die eine Beitragspflicht nach § 8 Absatz 1 Satz 2 KAG auslösen, ergänzende Vorschriften unter Einführung eines § 8a in das KAG vor.

Zur Erleichterung der Anlieger bei kommunalen Beitragsforderungen wird in Flankierung dieses Gesetzentwurfs ein Förderprogramm von jährlich 65 Millionen Euro zu Gunsten der Straßenausbaubeitragspflichtigen aufgelegt werden. Damit wird eine substantielle Entlastung der Beitragspflichtigen bewirkt. Diesbezüglich bedarf es des Beschlusses des Landtages über den Landeshaushalt 2020 als Haushaltsgesetzgeber.

B Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Änderung des Kommunalabgabengesetzes

Zu Nummer 1:

a) Das Inhaltsverzeichnis wird um den neu einzufügenden „§ 8a Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen“ ergänzt.

b) Die Überschrift des § 26 im Inhaltsverzeichnis wird an den neuen Regelungsinhalt angepasst.

Zu Nummer 2:

In das Kommunalabgabengesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) wird ein „§ 8a Ergänzende Vorschriften für die Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen und über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen“ eingefügt.

zu Absatz 1:

Eine fehlende Mitwirkungsmöglichkeit bei der Ausgestaltung von Straßenausbaumaßnahmen und eine mangelnde Transparenz im Hinblick auf die zu erwartenden Kosten können zu erheblichen Akzeptanzproblemen bei den Beitragspflichtigen führen. Diese können durch eine frühzeitige Information und Beteiligung der Anlieger vermieden werden.

Ein transparentes gemeindliches Straßen- und Wegekonzept hat zu berücksichtigen, wann technisch, rechtlich und wirtschaftlich sinnvoll Straßenunterhaltungsmaßnahmen möglich sind und wann beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen an langfristig notwendigen kommunalen Straßen erforderlich werden könnten. Das Straßen- und Wegekonzept ist über einen Zeitraum von fünf Jahren anzulegen und jährlich fortzuschreiben.

Dieses Konzept wird dann sowohl für die Vertretung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes eine fundierte Grundlage für künftige Entscheidungen zur Mittelbereitstellung als auch für die Bürgerinnen und Bürger eine transparente Informationsgrundlage für künftige Straßenausbaumaßnahmen sein.

Das kurzgefasste Straßen- und Wegekonzept beinhaltet keine Vorentscheidungen über eine Straßenausbaumaßnahme; es stellt ein Handlungskonzept im Sinne u.a. einer Aufstellung möglicher prioritärer beitragspflichtiger Straßenausbaumaßnahmen dar und ist zugleich nach Beschluss durch die kommunale Vertretung (Rat bzw. Kreistag) Grundlage für die verpflichtend durchzuführenden Anliegerversammlungen.

Aus dem durch die kommunale Vertretung beschlossenen Straßen- und Wegekonzept resultiert in Höhe der für die Maßnahmen geschätzten Kosten eine Veranschlagung im Haushaltsplan, um der Haushaltsklarheit und -wahrheit Rechnung zu tragen (Veranschlagung in einer Summe). Sofern einzelne Maßnahmen hinreichend konkretisiert sind bzw. werden, erfolgt eine Einzelveranschlagung (vgl. dazu § 13 der Verordnung

über das Haushaltswesen der Kommunen im Land Nordrhein-Westfalen (Kommunalhaushaltsverordnung Nordrhein-Westfalen – KomHVO NRW) in der Fassung vom 12. Dezember 2018 (GV. NRW. 2018 S. 708).

zu Absatz 2:

Ziel des jährlich fortzuschreibenden Straßen- und Wegekongzeptes nach Absatz 1 ist es, vorhabenbezogen Transparenz über Straßenunterhaltungsmaßnahmen und Straßenausbaumaßnahmen herzustellen. Um diesem Ziel gerecht zu werden, gibt das für Kommunales zuständige Ministerium durch Verwaltungsvorschrift ein Muster für das Straßen- und Wegekongzept im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen bekannt.

Die Gemeinden und Gemeindeverbände sind verpflichtet, dieses Muster zu verwenden. Sofern die Gemeinde oder der Gemeindeverband ausnahmsweise von dem Muster abweichen möchte, ist dies im Straßen- und Wegekongzept darzulegen und zu begründen. Die Ausnahme ermöglicht es Gemeinden und Gemeindeverbänden, die bereits heute über transparente Darstellungen von straßen- und wegebezogenen Maßnahmen verfügen und die Gegenstand der Beratung und Beschlussfassung der kommunalen Vertretung sind, ihre Form und Darstellung der Inhalte beizubehalten.

zu Absatz 3:

Gemäß § 23 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) unterrichtet der Rat die Einwohnerinnen und Einwohner über die allgemein bedeutsamen Angelegenheiten der Gemeinde. Bei wichtigen Planungen und Vorhaben der Gemeinde, die unmittelbar raum- oder entwicklungsbedeutsam sind oder das wirtschaftliche, soziale oder kulturelle Wohl ihrer Einwohnerinnen und Einwohner nachhaltig betreffen, sollen die Einwohnerinnen und Einwohner möglichst frühzeitig über die Grundlagen sowie Ziele, Zwecke und Auswirkungen unterrichtet werden.

Auch wenn eine Straßenausbaumaßnahme regelmäßig nicht zu den allgemein bedeutsamen Angelegenheiten einer Gemeinde gehört und in der Folge somit eine Unterrichtungspflicht gegenüber den Einwohnerinnen und Einwohner nach § 23 GO NRW nicht auslöst, haben viele Gemeinden von diesem Instrument (bei Straßenausbaumaßnahmen vor allem im Wege der Anliegerversammlung) freiwillig Gebrauch gemacht, um schon im Vorfeld die Anlieger in die Straßenausbaumaßnahme einzubinden.

Der Gesetzentwurf enthält vor diesem Hintergrund die Einführung einer verpflichtenden Anliegerversammlung im Vorfeld von möglichen Straßenausbaumaßnahmen. Auf Basis des von der kommunalen Vertretung beschlossenen Straßen- und Wegekongzeptes im Sinne eines Handlungskongzeptes werden die Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer so frühzeitig und transparent in eine mögliche Straßenausbaumaßnahme einbezogen. Die Einbeziehung umfasst dabei auch Erbbauberechtigte: § 8 Absatz 2 Satz 3 sieht vor, dass, wenn ein Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet ist, an die Stelle des Eigentümers der Erbbauberechtigte tritt. So können die potentiellen

Beitragspflichtigen die geplante Maßnahme beeinflussen und die Erhebung der Beiträge verliert für die Betroffenen außerdem den oft monierten, überraschenden Charakter.

Ihnen sind die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten vorzustellen. Sofern sich die Straßenausbaumaßnahme konkretisiert, sind zusätzlich Alternativen zum vorgesehenen Ausbaustandard und dem sich daraus ergebenden beitragspflichtigen Aufwand in der verbindlichen Anliegerversammlung mit den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zu erörtern. Über das Ergebnis der verbindlichen Anliegerversammlung ist die kommunale Vertretung vor Beschlussfassung über die Durchführung einer Straßenausbaumaßnahme zu informieren, so dass die kommunale Vertretung im Lichte der durchgeführten verbindlichen Anliegerversammlung beraten und darauf fußend Entscheidungen über die Durchführung einer Straßenausbaumaßnahme inklusive einer Straßenausbaubeitragssatzung treffen kann.

Hierdurch haben die Kommunen die Möglichkeit, durch die frühzeitige Einbeziehung der potentiell Beitragspflichtigen in den Planungsprozess diese an der Ausgestaltung der Maßnahme zu beteiligen und so eine Akzeptanz für eine etwaige Maßnahme zu erreichen.

Für den Übergang ist zu berücksichtigen, dass die Kommunen bisher nicht zu einer frühzeitigen verbindlichen Anliegerinformation verpflichtet waren, so dass sie ggf. Zeit benötigen werden, um die verbindlichen Anliegerversammlungen sukzessive durchzuführen.

zu Absatz 4:

Sofern im Straßen- und Wegekonzept nach Absatz 1 Straßenausbaumaßnahmen enthalten sind, die vom Umfang her nur geringfügig sind, kann durch Beschluss der kommunalen Vertretung auf die Durchführung einer verbindlichen Anliegerversammlung nach Absatz 3 verzichtet und diese durch ein anderes Beteiligungsverfahren ersetzt werden (zum Beispiel: Austausch der Straßenbeleuchtung). Ein anderes Beteiligungsverfahren kann beispielsweise ein schriftliches Anhörungsverfahren (auch unter Berücksichtigung elektronischer Hilfsmittel) darstellen.

§ 8a Absatz 4 KAG-E schafft für die Gemeinde oder Gemeindeverbände und deren jeweilige kommunale Vertretung ein Ermessen, das zur Praktikabilität bei gleichzeitiger Erhaltung der gebotenen Transparenz beitragen soll.

§ 8a Absatz 4 Satz 3 KAG-E sieht vor, dass die Rechtmäßigkeit des Beitragsbescheides von der Erfüllung der Pflicht zur Durchführung einer Anliegerversammlung nach Absatz 3 oder eines anderen Beteiligungsverfahrens unberührt bleibt.

zu Absatz 5:

Der grundsätzlichen räumlichen Begrenzung der Erschließungswirkung in der Länge steht die räumliche Begrenzung der Erschließungswirkung in der Tiefe gegenüber. Der Satzungsgeber – die Gemeinde bzw. der Gemeindeverband – darf bereits heute –

auch ohne klarstellende gesetzliche Regelung – eine sogenannte Tiefenbegrenzung von Grundstücken festlegen und damit bestimmen, wie weit in die Tiefe sich die Erschließungswirkung der ausgebauten Anlage erstreckt.

Vom Grunde her wird einem Eckgrundstück von beiden Straßen gleichermaßen eine vorteilsrelevante Inanspruchnahmemöglichkeit geboten, wobei eine Eckgrundstücksermäßigung beispielsweise wegen verminderten wirtschaftlichen Vorteils gewährt werden kann. Bei einer Dreifacherschließung stellt sich bereits heute die Frage eines Billigkeitserlasses.

Die Satzung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes kann unter Berücksichtigung von § 8 Absatz 6 bei gemäß § 8 Absatz 2 beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahmen Beitragsermäßigungen für Eckgrundstücke vorsehen. Die Festlegung einer satzungsrechtlichen Tiefenbegrenzung ist zulässig. Dies, die Rechtsprechung nachzeichnend, wird nun über § 8a Absatz 5 KAG-E klarstellend geregelt.

zu den Absätzen 6 und 7:

Über § 12 KAG finden bestimmte Vorschriften der Abgabenordnung Anwendung auf Kommunalabgaben. Die Absätze 6 und 7 lösen die bisher über § 12 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe a KAG geltende Stundungsregelung des § 222 der Abgabenordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 2002 (BGBl. I S. 3866; 2003 I S. 61), die zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 11. Juli 2019 (BGBl. I S. 1066) geändert worden ist, für die Zwecke des Erhebungsverfahrens bei Straßenausbaubeiträgen vollständig ab.

Absatz 6 regelt die Stundung in der besonderen Form der Ratenzahlung. Im Absatz 7 wird die Stundung beschränkt auf den Fall der (wirtschaftlichen) Bedürftigkeit geregelt.

Mit der Regelung in Absatz 6 wird ein voraussetzungsloser Anspruch auf Ratenzahlung geschaffen. Die Gemeinde und der Gemeindeverband können die Einzelheiten der Gewährung in der Satzung regeln, beispielsweise auch Mindestwerte festlegen oder eine Staffelung für die Anzahl der zu gewährenden Jahresraten einführen. Anders als bisher setzt die Gewährung einer Ratenzahlung aber keine erhebliche Härte für den Beitragspflichtige mehr voraus, wie es bisher aufgrund der Verweisung in § 12 Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe a KAG auf § 222 der Abgabenordnung (AO) der Fall war.

Die Kommunen erhalten einen weiten gesetzlichen Spielraum, den Beitragsverpflichteten auf Antrag eine Zahlung in höchstens zwanzig Jahresraten zu gewähren. Der Verzicht auf weitere gesetzliche Voraussetzungen ermöglicht ein unbürokratisches und kostengünstiges Erhebungsverfahren.

Der Zinssatz für Stundungen gemäß § 8a Absatz 6 dieses Gesetzentwurfes beträgt nicht statische sechs Prozent pro Jahr, sondern passt sich dynamisch der Zinsentwicklung an und beträgt dann zwei Prozentpunkte über dem zu Beginn des Jahres geltenden Basiszinssatz nach § 247 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), mindestens jedoch ein Prozent.

Eine Tilgung des Restbetrages ist am Ende jedes Jahres möglich.

Absatz 7 regelt die Stundung für den Fall der wirtschaftlichen Bedürftigkeit und sieht dafür zwei Fallkonstellationen vor:

Zum einen sollen Straßenausbaubeiträge gemäß § 8 Absatz 2 für ein beitragspflichtiges Grundstück auf Antrag ohne Festsetzung von Fälligkeiten ganz oder teilweise gestundet werden, wenn die Zahlung des Beitrages für die beitragspflichtige Person eine erhebliche Härte bedeutet (Absatz 7 Satz 1).

Die Verwendung der Wörter „ganz oder teilweise“ ist der Stundungsregelung des § 222 AO entlehnt. So kommt beispielsweise auch ein vollständiger oder teilweiser Beitragserlass oder ein Erlass der Zinsen bei Vorliegen der Voraussetzungen in Betracht.

Eine erhebliche Härte ist gegeben, wenn der Beitragspflichtige nach einer Abwägung zwischen dem Interesse der Gemeinde bzw. dem Gemeindeverband an einer vollständigen und gleichmäßigen Beitragserhebung und dem Interesse des Beitragspflichtigen an einem Aufschub der Fälligkeit zumutbar nicht in der Lage ist, die Beitragsschuld ohne ein Entgegenkommen in zeitlicher Hinsicht zu begleichen. Die Entscheidung über die Stundung ist eine Ermessensentscheidung. Sie kann bei Personen vorliegen, die sich in einer wirtschaftlichen Notlage befinden, so dass sie gegenwärtig und auf absehbare Zeit ihre Beitragspflicht nicht erfüllen können. Die Interessen des Beitragspflichtigen sind mit dem Interesse der Gemeinde bzw. des Gemeindeverbandes an einer vollständigen und gleichmäßigen Beitragserhebung abzuwägen.

Eine erhebliche Härte liegt gemäß Absatz 7 Satz 2 insbesondere für eine beitragspflichtige Person, die über ein Einkommen verfügt, das die Bedarfsgrenze der Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen nach dem Zwölften Buch Sozialgesetzbuch – Sozialhilfe – (Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Dezember 2003, BGBl. I S. 3022, 3023), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1029) geändert worden ist, um nicht mehr als 20 Prozent. des maßgebenden Regelsatzes übersteigt, vor. Weitere Voraussetzung hierfür ist, dass kein anderes Vermögen oder Einkommen die Zahlung von Beiträgen zumutbar macht.

Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass aus der gewählten Formulierung „kein anderes Vermögen“ zu schließen ist, dass das beitragspflichtige Grundstück nicht als Vermögen zählt und die Stundung nicht mit dem Hinweis abgelehnt werden kann, dass das Grundstück veräußert oder belastet werden könne.

Über Absatz 7 Satz 3 gilt für die Verzinsung der Ansprüche die Verzinsungsregelung des Absatz 6 Satz 2 entsprechend.

Absatz 7 Satz 4 sieht vor, dass bei dem Vorliegen einer unbilligen Härte auch auf Zinsen ganz oder teilweise verzichtet werden kann. Nach der Rechtsprechung des BFH soll eine unbillige, nicht durch überwiegende öffentliche Interessen gebotene Härte dann gegeben sein, wenn durch die Vollziehung des Verwaltungsaktes wirtschaftliche Nachteile drohen, die über die eigentliche Leistung hinausgehen, und dadurch der beitragspflichtigen Person ein nicht wiedergutzumachender Schaden zugefügt wird, etwa, wenn durch die Leistung die Insolvenz herbeigeführt oder sonst die wirtschaftliche Existenz gefährdet würde.

Der Antragsteller hat seine wirtschaftliche Lage detailliert vorzutragen und glaubhaft zu machen. Die unsubstantiierte Behauptung der Existenzgefährdung ist nicht ausreichend.

Die Stundung endet, wenn die bewilligten Voraussetzungen des Absatz 7 nicht mehr vorliegen. Gemäß § 12 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe b KAG gilt § 131 AO („Widerruf eines rechtmäßigen Verwaltungsaktes“). Dies kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn die erhebliche Härte, die gemäß Absatz 7 Satz 1 zur Stundung geführt hat, nicht mehr vorliegt oder sich die Einkommensverhältnisse der beitragspflichtigen Person nach Absatz 7 Satz 2 geändert haben.

Zu Absatz 8:

Absatz 8 stellt klar, dass die gemäß § 12 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe b, Nummer 5 Buchstabe a und Nummer 5 Buchstabe b KAG in Betracht zu ziehenden weitergehenden Billigkeitsregelungen gemäß §§ 163, 227 und 234 Absatz 2 AO von der zuvor landesgesetzlich geregelten Billigkeitsregelung in Absatz 6 und der Härtefallklausel des Absatzes 7 unberührt bleiben.

Zu Nummer 3:

Die Überschrift des § 26 ist neu fassen, da bereits im geltenden Gesetz ein Außerkrafttreten nicht mehr Regelungsgegenstand ist.

Der neue Absatz 1 nimmt den bisherigen Regelungsinhalt aus § 26 auf. Im Absatz 2 wird durch eine Anordnung der Rückwirkung für die in § 8a Absatz 6 und 7 genannten Billigkeitsregelungen auch auf bereits abgeschlossene Beitragserhebungsverfahren der Anspruch auf Ratenzahlung, die Zinshöhe und die Härtefallregelung auch für vergangene Beitragserhebungen geregelt. Zudem wird vorsorglich klargestellt, dass die Rückwirkung sich nicht auf die von Gemeinden und Gemeindeverbänden bereits vereinnahmten Beiträge bezieht.

Zu Artikel 2:

Der Artikel regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anteile der Beitragspflichtigen (in Prozent) der dem RVR angehörigen Städte

Straßenkategorien / Teileinrichtung	Dortmund	Essen	Duisburg	Bochum	Gelsenkirchen	Oberhausen	Hagen	Hamm	Mülheim a.d. Ruhr	Herne	Bottrop
Anliegerstraße											
Fahrbahn	70	60	70	60	50	60	60	80	80	60	60
Radweg teilweise einschl. Sicherheitsstreifen	70	60	70	60	50	60	60	80	80	60	60
Parkstreifen Längsaufstellung		70	80		60					70	
Parkstreifen Schräg-/Senkrechtaufstellung	80	70	80	70	60	70	70	80	80	70	70
Gehweg	80	70	80	60	60	70	70	80	80	70	
Beleuchtung/ Oberflächenentwässerung	70	60	70		50	60	60	80			60
Beleuchtung				60					80	65	
Oberflächenentwässerung				60					80		60
Grünanlagen	70	60	70	60	50	70	60	70		60	60
kombinierter Rad-/Gehweg				60		60	60	80	80		
Haupteerschließungsstraße											
Fahrbahn	45	40	50	40	30	40	40	60	60	40	40
Radweg teilweise einschl. Sicherheitsstreifen	45	40	50	40	30	40	40	60	60	40	40
Parkstreifen Längsaufstellung		60	70		50					60	
Parkstreifen Schräg-/Senkrechtaufstellung	70	60	70	60	50	60	60	75	80	60	60
Gehweg	70	60	70	60	50	60	60	70	75	60	60
Kombinierter Rad- und Gehweg				60		40	50	65			50
Beleuchtung/Oberflächenentwässerung	45	50	50		30	40	40				
Beleuchtung				40				65	70	50	
Oberflächenentwässerung				40				60	70		
Grünanlagen	70	60	70	60	50	60	60	65		60	60
Grunderwerb und Freilegung											
Hauptverkehrsstraße											
Fahrbahn	25	20	30	20	10	20	20	20	40	20	20
Radweg teilweise einschl. Sicherheitsstreifen	25	20	30	20	10	20	20	20	40	20	20
Parkstreifen Längsaufstellung		60	70		50					60	
Parkstreifen Schräg-/Senkrechtaufstellung	70	60	70	60	50	60	60	75	80	60	20
Gehweg	70	60	70	60	50	60	60	60	65	60	60
Kombinierter Rad- und Gehweg				50		20	40	50	50		40
Beleuchtung/Oberflächenentwässerung	25	40	30		10	20	30				
Beleuchtung				30				50	60	40	20
Oberflächenentwässerung				30				40	60		20
Grünanlagen	70	60	70	50	50	60	60	50		60	60
Hauptgeschäftsstraße											
Fahrbahn	55	50	60	Einzelfallsatzung	40	50	50	70		50	50
Radweg teilweise einschl. Sicherheitsstreifen	55	50	60		40	50	50	70		50	50
Parkstreifen Längsaufstellung		70	80		60					70	
Parkstreifen Schräg-/Senkrechtaufstellung	80	70	80		60	70	70	80		70	70
Gehweg	80	70	80		60	70	70	80		70	70
Kombinierter Rad- und Gehweg						50	60	75			
Beleuchtung/Oberflächenentwässerung	55	60	60		40	50	50				50
Beleuchtung								75		60	50
Oberflächenentwässerung								70			
Grünanlagen	70	70	70		50	70	60	70		60	60
Verkehrsberuhigte Bereiche (wie z. B. Mischverkehrsflächen) einschließlich Parkflächen, Beleuchtung, Oberflächenentwässerung und Begrünung	75	65 (ohne Beleuchtung)	Einzelfallsatzung	60	Einzelfallsatzung	65	60	80	Anliegerstraßen: 80 Haupteerschließungsstraßen: 70	Einzelfallsatzung	60

Kompatibilitätsbericht für 190717 KAG-Sätze Städtevergleich.xls
Ausführen auf 17.07.2019 10:43

Die folgenden Features in dieser Arbeitsmappe werden von früheren Excel-Versionen nicht unterstützt. Diese Features gehen beim Öffnen dieser Arbeitsmappe in einer früheren Excel-Version oder beim Speichern in einem früheren Dateiformat möglicherweise verloren oder werden beschädigt.

Geringer Genauigkeitsverlust

Anzahl

Einige Zellen oder Formatvorlagen in dieser Arbeitsmappe enthalten eine Formatierung, die vom ausgewählten Dateiformat nicht unterstützt wird. Diese Formate werden in das ähnlichste verfügbare Format konvertiert.
--

10

Version

Excel 97-2003

Erhebung von Straßenausbaubeiträgen
Differenz zwischen den Einnahmen und Entwicklung der Beitragshöhen aufgrund der bisherigen Rechtslage und der geplanten Novelle

fiktives Grundstück mit einer Fläche von 500,00 m²
 Nutzungsfaktor für eine zweigeschossige Bebauung 1,5
 modifizierte Grundstücksfläche 750,00 m²

Maßnahme	umlagefähiger Aufwand (Einnahmen) bisher	umlagefähiger Aufwand (Einnahmen) neu	Differenz zwischen dem umlagefähigen Aufwand bisher und neu	Summe aller modifizierten Grundstücks- flächen	Berechnungseinheit bisher (umlagefähiger Aufwand bisher : Summe aller modifizierten Grundstücksflächen)	Berechnungseinheit neu (umlagefähiger Aufwand neu : Summe aller modifizierten Grundstücksflächen)	Beitragshöhe bisher (modifizierte Grundstücksgröße x Berechnungseinheit bisher)	Beitragshöhe neu (modifizierte Grundstücksgröße x Berechnungseinheit neu)	Differenz zwischen der Beitragshöhe bisher und neu
Anliegerstraße: Gildenstraße von Bergstraße bis Kettelerstraße	183.939,97 EUR	121.752,09 EUR	-62.187,88 EUR	6.021,00 m ²	30,5497376 EUR / m ²	20,2212407 EUR / m ²	22.912,30 EUR	15.165,93 EUR	-7.746,37 EUR
Haupterschließungsstraße: Straßburger Straße von Lohstraße bis Dieckerstraße	623.972,96 EUR	438.197,18 EUR	-185.775,78 EUR	90.711,85 m ²	6,8786267 EUR / m ²	4,8306498 EUR / m ²	5.158,97 EUR	3.622,99 EUR	-1.535,98 EUR
Hauptverkehrsstraße: Duisburger Straße von Buschhausener Straße bis Concordia-/Wilmsstraße (L 452)	470.966,74 EUR	308.625,04 EUR	-162.341,70 EUR	132.069,45 m ²	3,5660537 EUR / m ²	2,3368390 EUR / m ²	2.674,54 EUR	1.752,63 EUR	-921,91 EUR

Die o. g. Berechnungen basieren auf in den Jahren 2017 bzw. 2018 tatsächlich durchgeführten Beitragserhebungsverfahren.
 Bei Teilanlagen, für die das Eckpunktepapier keine Neuregelung nennt, sind die zurzeit in Oberhausen geltenden Anteile der Beitragspflichtigen zugrunde gelegt worden.