

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2138

des Abgeordneten Péter Vida (BVB / FREIE WÄHLER Fraktion)

Drucksache 7/5824

### **Der Dinosaurier der öffentlichen Abgaben: Erschließungsbeiträge - Möglichkeiten der Anliegerentlastung aktiv suchen und umsetzen**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Die Landesregierung war im Rahmen der Diskussion um die Abschaffung der Erschließungsbeiträge stets bemüht, die Erzählung aufrechtzuerhalten, dass dieser Schritt das Land hohe Beträge kosten würde. Schon die Datenerhebung war fehlerhaft, die Kostenschätzung eine politische Volte zur Diskreditierung der Bemühungen. Ein angemessener Vergleich mit den Entwicklungen der Kosten im Zuge der Abschaffung der Straßenbaubeiträge fand nicht statt.

1. Wie haben sich die aufgrund der Abschaffung der Straßenbaubeiträge zu zahlenden Mehrbelastungsausgleiche in den letzten Jahren (seit Abschaffung dieser Beiträge) entwickelt? Bitte nach pauschalem Ausgleich und etwaigen Zusatzzahlungen im Wege der Spitzabrechnung in Jahresschreibern auflgliedern.

Zu Frage 1: Im Rahmen der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ergeben sich folgende Zahlen:

| Jahr          | Pauschalzahlungen       | Fehlbetragsausgleiche                 | Vorausleistungen                    | stichtagsbedingte Rückerstattungen | Gesamt Jahr             |
|---------------|-------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-------------------------|
| 2019          | 31.246.862,35 €         | 726.888,12 €                          | 0,00 €                              | 0,00 €                             | 31.973.750,47 €         |
| 2020          | 33.757.519,50 €         | 2.128.964,43 €                        | 15.234,29 €                         | 3.163.240,04 €                     | 39.064.958,26 €         |
| 2021          | 33.801.916,11 €         | 2.558.574,99 €                        | 84.758,18 €                         | 0,00 €                             | 36.445.249,28 €         |
| 2022          | 32.943.057,68 €         | 1.150.951,26 €<br>(Stand: 15.07.2022) | 165.634,07 €<br>(Stand: 15.07.2022) | 0,00 €                             | 34.259.643,01 €         |
| <b>Gesamt</b> | <b>131.749.355,64 €</b> | <b>6.565.378,80 €</b>                 | <b>265.626,54 €</b>                 | <b>3.163.240,04 €</b>              | <b>141.743.601,02 €</b> |

Die zweckgebundenen Pauschalzahlungen werden anhand der Gesamtlänge der gewidmeten Gemeindestraßen (in Kilometern) ermittelt (Gemeindestraßenlänge). Im Wege von Anträgen auf Fehlbetragsausgleich (sog. „Spitzabrechnung“) bzw. Anträgen auf Vorausleistungen erhaltene Zahlungen werden mit künftigen Pauschalzahlungen verrechnet. Vorausleistungen und stichtagsbedingte Rückerstattungen sind Auszahlungen, die infolge der Abschaffung der Straßenausbaubeiträge durch das Land an Kommunen geleistet worden sind.

2. Welche Kosten sind für Straßen-Erschließungsmaßnahmen in Brandenburg in den letzten fünf Jahren angefallen? Bitte alle Gemeinden kumuliert, jedoch nach Jahrescheiben getrennt, auflisten. Im Zuge der Diskussion um eine mögliche Entlastung der Anwohner von der Höhe der Erschließungsbeiträge wurde stets ins Feld geführt, dass es die Anlieger seien, die in besonderem Maße von der Maßnahme profitierten, wonach es auch gerechtfertigt sei, dass sie hierfür zahlen. Als Gegenargument wurde eingewandt, dass dann zumindest eine Mitbestimmung der Anwohner ermöglicht werden solle.

Zu Frage 2: Der kommunale Straßenbau fällt als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe in den Verantwortungsbereich der Kommunen. Innerhalb des gesetzlichen Rahmens entscheiden diese aufgrund der ihnen zustehenden Planungs-, Satzungs- und Finanzhoheit eigenverantwortlich über die Durchführung kommunaler Straßenbaumaßnahmen einschließlich deren Art und Umfang sowie die hiermit im Zusammenhang stehende Erhebung von Beiträgen. Dies gilt auch für Erschließungsmaßnahmen und -beiträge. Vor diesem Hintergrund liegen der Landesregierung keine Daten zu kommunalen Erschließungsmaßnahmen der vergangenen fünf Jahre und deren Kosten vor.

3. Beharrt die Landesregierung weiterhin auf der Auffassung, dass eine Mitbestimmung der Anlieger über das Ob des Baus nicht zulässig sei? Wenn ja, warum nicht? Was sind die Argumente hierfür? Oder meint die Landesregierung „lediglich“, dass ein per Bürgerbegehren eingeführtes Mitbestimmungsrecht nicht zulässig sei? Wenn ja, warum das nicht? Warum ist ein durch die gesamte Bevölkerung entschiedenes Regelungsregime, wonach die Anlieger entscheiden können sollen, ob die Straße erschlossen wird, nicht zulässig?

Zu Frage 3: Die kommunalrechtlichen Vorschriften regeln die Entscheidungszuständigkeiten innerhalb der Gemeinde. Dies können beispielsweise die Gemeindevertretung, der Hauptausschuss, der Hauptverwaltungsbeamte oder die Bürgerschaft sein. Die Entscheidung einer demokratisch nicht legitimierten Gruppe, wie in diesem Fall der Anlieger, widerspricht dem Demokratieprinzip und den gesetzlich vorgegebenen Zuständigkeiten.

4. Wie viele Kommunen (Hauptverwaltungseinheiten) im Land Brandenburg haben eine verbindliche Mitbestimmung der Anwohner in diesem Rechtsbereich geregelt? Gegen die Abschaffung der Beiträge wurde zudem ins Feld geführt, dass man alternativ die Bürger durch Senkung der Eigenanteile entlasten könne.

Zu Frage 4: Zu der Frage, wie viele Kommunen im Land Brandenburg eine verbindliche Mitbestimmung der Anwohner im Rahmen der erstmaligen Erschließung nach dem Baugesetzbuch geregelt haben, liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Sofern Kommunen auf der Grundlage kommunalverfassungsrechtlicher Vorschriften entsprechende Regelungen getroffen haben sollten, besteht keine Anzeigepflicht gegenüber der Kommunalaufsicht.

5. Wie hoch ist der durchschnittliche Eigenanteil der Anwohner bei Anliegerstraßen im Land Brandenburg derzeit? Bitte möglichst aktuelle Zahl erheben und mitteilen. Wie viele Kommunen haben einen Anwohner-Eigenanteil von unter 75%?

Zu Frage 5: Kommunale Erschließungsbeitragssatzungen sind weder genehmigungs- noch anzeigepflichtig. Auch ein allgemeines Unterrichtsrecht im Zusammenhang mit der als Rechtsaufsicht auszuübenden Kommunalaufsicht in Selbstverwaltungsangelegenheiten besteht nicht. Quantifizierbare Erkenntnisse zu den im Einzelnen vorgesehenen Gemeindeanteilen liegen dementsprechend nicht vor.

6. Welche Maßnahmen ergreift bzw. Hinweise erteilt die Landesregierung, um den Kommunen ressourcen- und kostensparende Ausbauvarianten zu empfehlen? Stünde dies im Einklang mit sonstigen, alle gesellschaftlichen Bereiche ergreifenden Sparmaßnahmen bzw. Einspartipps oder gilt deren Notwendigkeit hier im Gegensatz zu allen anderen Bereichen nicht? Ist es geboten, die Anwohner zumindest auf diesem Wege zu entlasten? Mitunter kommt es vor, dass eine Straße in ihrer Eigenschaft als Anliegerstraße erschlossen und entsprechend abgerechnet wird. Sodann rückt die Straße aufgrund ihres neuen grundhaften Erschließungsgrades de facto zu einer Sammel- und/oder Haupteerschließungsstraße auf. Allerdings erfolgte die Abrechnung entsprechend der Kategorisierung zum Bauzeitpunkt als Anliegerstraße mit einem entsprechend höheren Anliegeranteil. Es sind sogar Fälle bekannt, in denen eine ehemalige und als solche abgerechnete Anliegerstraße als Erschließungsstraße für sodann neu entstehende Wohngebiete dient, sodass ins Auge springt, wer den wirtschaftlichen Vorteil der Maßnahme trägt - und das sind nicht die Anlieger.

Zu Frage 6: Dezidierte Darstellungen zur regelgerechten und zugleich wirtschaftlichen Dimensionierung von Straßenkonstruktionen finden sich im Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg. In diesem werden auf Grundlage der einschlägigen technischen Regelwerke Mindeststandards für den Straßenbau dargestellt und zugleich technische Spielräume und Einsparpotentiale beleuchtet sowie Hinweise für ein wirtschaftliches Bauen unter Nutzung bereits vorhandener Konsolidierungen historisch entstandener Sand- oder Schotterstraßen gegeben.

7. Erkennt die Landesregierung in solchen Fällen einen gewissen Funken an Ungerechtigkeit? Wie sind solche Fälle mit dem behaupteten Mehrwert für die Anlieger aufgrund der angeblich vorrangigen Nutzung durch diese zu vereinbaren? Welche Hinweise erteilt die Landesregierung den Kommunen, wie mit einer Kategorisierung der Straßen bei solchen Fällen zu verfahren ist, um wenigstens einen gewissen Rechtsschutz den Anwohnern schon im Rahmen des Verwaltungshandelns zu gewähren?

Zu Frage 7: Eine Differenzierung des Gemeindeanteils nach verschiedenen Straßenkategorien ist grundsätzlich möglich, im Zusammenhang mit Erschließungsbeiträgen jedoch eher unüblich. In jedem Fall muss eine derart differenzierende Bestimmung innerhalb der kommunalen Erschließungsbeitragssatzung nach sachgerechten Kriterien erfolgen, wobei insbesondere auf das - nicht zuletzt in der Funktion der jeweiligen Straße zum Ausdruck kommende - Verhältnis des Interesses der Anlieger an der Straße einerseits und dasjenige der Allgemeinheit andererseits abgestellt werden kann. Die entsprechende Beurteilung aber entzieht sich pauschalen Aussagen und kann nur anhand der konkreten Begebenheiten und Rahmenbedingungen vor Ort durch die insofern zuständigen Städte und Gemeinden erfolgen. Gleiches gilt für den Umgang mit Konstellationen der geschilderten Art.