

Volksinitiative Straßenbaubeitrag abschaffen!

Ein erster Schritt zur
Abschaffung des Straßenbaubeitrags
in Nordrhein-Westfalen

Dokumentation



**Bund der Steuerzahler
Nordrhein-Westfalen e.V.**

Herausgeber:
Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen e.V.
Rik Steinheuer, Vorsitzender
Schillerstraße 14, 40237 Düsseldorf

Konzept, Redaktion und Layout: Bärbel Hildebrand

Mitarbeit: Jens Ammann, Janine Bergendahl, Markus Berkenkopf, Andrea Defeld,
Rik Steinheuer, Heinz Wirz, Bund der Steuerzahler Rheinland-Pfalz

Fotos:
Bund der Steuerzahler NRW (Jens Ammann, Janine Bergendahl, Markus Berkenkopf,
Bärbel Hildebrand, Ulrike Janitz-Seemann, Doris Meierjohann, Luisa Oppedisano, Lydia
Pawlitzek, Claudia von Gehlen)
stock.adobe.com (Klaus Eppeler, Kelly Headrick, Filippo Romeo)
fotolia (pogonici, RioPatuca Images, Eduard Shelesnjak, singkham, zerofoto)
FBI Xanten, UWG Meerbusch
Oliver T. Müller, Florian Schütte (AZ)

Druck: SET POINT Medien GmbH, Kamp-Lintfort

Stand: September 2020

Inhalt

Vorwort	7
Mit einer Maximalforderung ins Feld gezogen	9
Die Zeit ist reif	11
Der Straßenbaubeitrag in Deutschland	17
Gespräche mit der Politik	23
Die Vorschläge der Politik	29
Die Meinung der Bürger	35
Die Volksinitiative	41
Die Anhörungen	55
Die Entscheidung des Parlaments	66
Der Kampf geht weiter	70
Anhang:	
Was der Straßenbaubeitrag bedeutet – Betroffene berichten	73
Von der Idee zum Gesetz – Chronologie der Reform	87
Kommunalabgabengesetz NW § 8 – Beiträge	94
Der neue Paragraph 8a KAG NW	96
Die Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge	99
Hut ab! Respekt! Und danke schön!	104





Vorwort

Nahezu eine halbe Million Bürgerinnen und Bürger haben die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ mit ihrer Unterschrift unterstützt. Sie haben damit überdeutlich zum Ausdruck gebracht, wie wichtig ihnen die Abschaffung des überholten, existenzgefährdenden, bürokratischen und ungerechten Straßenbaubeitrags ist. Und sie waren auch erfolgreich. Einer anfänglich völlig ablehnenden Landtagsmehrheit konnten immerhin die Halbierung des Straßenbaubeitrags und weitere Erleichterungen wie ein Anspruch auf Ratenzahlung und niedrigere Zinssätze abgetrotzt werden. Trotzdem ist die Volksinitiative noch nicht am Ziel. Denn dieses lautet aus guten Gründen Straßenbaubeitrag abschaffen – und nicht nur halbieren. Von daher muss und wird der Einsatz in die Verlängerung gehen, bis auch in Nordrhein-Westfalen der Straßenbaubeitrag wie in nahezu allen anderen Bundesländern endgültig Geschichte ist!

Diese Broschüre dokumentiert, wie ein vermeintlich eher nebensächliches und kompliziertes Thema durch einen hartnäckigen Bund der Steuerzahler und das unermüdliche Engagement vieler Unterstützerinnen und Unterstützer über Monate hinweg die landespolitische Debatte beherrscht hat. Sie belegt, dass der Bund der Steuerzahler gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Verbesserungen durchsetzen kann. Und sie mahnt die Verantwortlichen im Land, die Halbierung des Straßenbaubeitrags nur als Zwischenschritt zu betrachten, mit dem sich die Bürgerschaft nicht zufrieden geben wird.

Rik Steinheuer

Vorsitzender des Bundes der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen e. V.



Straßenbaubeitrag
abschaffen!



Mit einer Maximalforderung ins Feld gezogen

Mit seiner Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ ist der Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen im Oktober 2018 mit einer Maximalforderung auf ein Feld getreten, das zu diesem Zeitpunkt vollkommen unüberschaubar war. Überall in Deutschland waren die Straßenbaubeiträge damals Gegenstand heftiger politischer und bürgerlicher Diskussionen. Die Anlieger in Nordrhein-Westfalen

„Jetzt wäre die Zeit, alles zu genießen und etwas unbeschwerter zu leben. Durch die Straßenbaubeiträge müssen wir aber wieder zurückstecken.“

(Wolfgang Holz, Betroffener aus Frechen)

und anderswo hatten die Nase voll, mit vier- und fünfstelligen Beträgen zur Sanierung ihrer Straßen beizutragen, die von Bussen oder Lieferverkehr stärker beansprucht wurden als von ihren eigenen Autos oder die die Kommunen über Jahre und Jahrzehnte hinweg immer nur notdürftig geflickt hatten.

Bayern hatte die umstrittene Abgabe im Sommer 2018 abgeschafft. Die CDU-Mittelstandsvereinigung hatte das Thema in Nordrhein-Westfalen im Herbst 2018 auf ihrer Agenda. In einigen NRW-Kommunen standen Straßensanierungen an, die von heftigen Protesten der Bürger vor Ort begleitet wurden. Politisch gesehen war der Boden also bereitet – und dass es genügend Saat geben würde, daran bestand nie ein Zweifel. Hatte die erfolgreiche Volksinitiative Diätenreform 2005 doch gezeigt, dass der Bund der Steuerzahler NRW es schaffen konnte, die notwendigen rund 66.000 Unterschriften in kurzer Zeit einzusammeln. Doch würde die Saat aufgehen? Zwei Jahre später können wir diese Frage bejahen. Die Saat ist aufgegangen, und sie hat Früchte getragen. Die Ernte war zwar nicht ganz so üppig, wie es sich der Bund der Steuerzahler NRW und die

Mehr als 6.000
Unterstützer sam-
melten Unter-
schriften und
überreichten sie
stapelweise den
BdSt-Teams.



Menschen in Nordrhein-Westfalen gewünscht hätten – doch wir setzen auf eine zweite Fruchtperiode. Konkret heißt das: Die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ war mit fast einer halben Million Unterschriften die erfolgreichste Volksinitiative, die es bisher in Nordrhein-Westfalen gegeben hat. Und die Landesregierung, die sich monatelang mit allen Mitteln gegen grundlegende Änderungen beim Straßenbaubeitrag gewehrt und den Willen der Bürger mit Gewalt kleingeredet hatte, musste einlenken. Sie hat einen Vorschlag unterbreitet und schließlich in ein Gesetz gegossen, das die Anlieger um satte 65 Millionen Euro pro Jahr entlastet. Rein rechnerisch hat sie damit die Straßenbaubeiträge halbiert.

Das ist ein gigantischer Erfolg für die Volksinitiative und das Engagement der Bürger. Ein Erfolg, der in den vielen Monaten des „Straßenkampfs“ so nicht absehbar war. Der Gegenwind aus der Politik war heftig, das Gesprächsklima oft eisig. Keine Bedingungen, unter denen zarte Pflanzen gut gedeihen. Dass der Straßenbaubeitrag trotzdem so deutlichen Änderungen unterworfen wurde, haben die Bürger ihrer Hartnäckigkeit, ihrem Durchhaltewillen und ihrem deutlichen, aber stets konstruktiven Protest zu verdanken, dem sie durch die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ Ausdruck verleihen konnten.

Auch wenn die Politik der Maximalforderung, den Straßenbaubeitrag komplett abzuschaffen, nicht entsprochen hat, haben die Bürger unterm Strich ein ganz dickes Plus zu verzeichnen. Ihr Protest und die Sacharbeit beim Bund der Steuerzahler NRW gehen dennoch weiter. Denn das Ziel bleibt: Straßenbaubeitrag abschaffen!

Die Zeit ist reif

Das Kommunalabgabengesetz (KAG) für Nordrhein-Westfalen sieht vor, dass Anlieger an den Kosten beteiligt werden, die entstehen, wenn die Straße, der Weg oder der Platz vor ihren Häusern „hergestellt, angeschafft, erweitert oder verbessert“ wird. Für eine glatte Asphaltschicht oder ein neues Pflaster, einen breiteren Bürgersteig,



neue Laternen, Straßenbäume, Parkbuchten – kurz, für eine „bessere“ Straße – müssen die Anlieger also zahlen. Die Höhe ihres Anteils hängt von mehreren Faktoren ab, u. a. von der Klassifizierung der Straße, der Grundstücksgröße und der Art der Bebauung. Diese Regelung hatte Jahre und Jahrzehnte Bestand und wurde im Großen und Ganzen durchweg akzeptiert. Auch nach Ansicht des Bundes der Steuerzahler passte dieser Straßenbaubeitrag (auch Straßenausbaubeitrag genannt) grundsätzlich in die Systematik aus kommunalen Steuern, Abgaben und Gebühren.

Im Einzelfall war der Straßenbaubeitrag aber schon immer streitanfällig. Stets hat es Grundstückseigentümer gegeben, die den Ausbaustandard für ungerechtfertigt hoch hielten, die Klassifizierung ihrer Straße anders einschätzten oder andere Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Erhebung des Straßenbaubeitrags hatten und gegen den Beitragsbescheid Widerspruch einlegten oder vor Gericht zogen. In den 2000er Jahren begann die Stimmung in Deutschland allmählich umzuschlagen. Der Staat, der seine Bürger gut 50 Jahre lang für-



Der Bund der Steuerzahler stellt fest, dass die bundesweit höchsten Hebesätze der Grundsteuer B in Nordrhein-Westfalen zu finden sind. Wird Wohnen zum Luxus?

sorglich in vielen Lebensbereichen umhegt hatte, konnte sich diese Fürsorge nicht mehr leisten. Die Sozialversicherungsbeiträge stiegen. Die Renten wurden beschnitten, private Altersvorsorge wurde gefordert. Das eigene Häuschen, die eigene Wohnung wurde und wird als ideale Vorsorgemöglichkeit von der Politik propagiert. Sichere und womöglich jahrzehntelange Beschäftigungsverhältnisse gibt es fast nicht mehr. In der jüngeren Vergangenheit setzt die Niedrigzinspolitik der EZB den Sparern zu – Geld auf die hohe Kante zu legen, bringt nichts mehr.

Gleichzeitig steigen die Kosten des Wohnens. Die Hebesätze für die Grundsteuer B kennen seit Jahren nur den Weg nach oben. Diesen Trend beobachtet der Bund der Steuerzahler NRW mit wachsender Sorge und konstatiert: Die bundesweit höchsten Sätze findet man in Nordrhein-Westfalen. Hauseigentümer und Mieter zahlen und fragen sich verdrossen, wofür sie eigentlich zur Kasse gebeten werden. Ihre Kinder werden in unattraktiven und technisch veralteten Schulen unterrichtet, Kindergartenplätze sind rar, Sporthallen verfallen, Schwimmbäder, öffentliche Büchereien und Theater werden geschlossen oder in ihren Öffnungszeiten stark eingeschränkt, weil die Kommunen sich den Unterhalt nicht mehr leisten können.

Zum 1. Januar 2015 hat die rot-grüne Landesregierung die Grunderwerbsteuer von 3,5 auf 6,5 Prozent erhöht. Für eine junge Familie, die heute ein Haus für 250.000 Euro kauft, bedeutet dies eine Steuerbelastung in Höhe von 16.250 Euro.

Die Gebühren für die Abfall- und die Abwasserentsorgung haben sich auf hohem Niveau eingependelt. Das zeigt der jährliche Gebührenvergleich des Bundes der Steuerzahler NRW. Gleichzeitig steigen die Kosten für jede Form von Energie – Strom, Gas, Erdöl. Wird das Wohnen also zum Luxus?

Ein erheblicher Grund für all die Kosten rund ums Wohnen sind auf den Staat zurückzuführen. Zu ihnen gehört auch der Straßenbaubei-



trag. Seit vielen Jahren untersucht der Bund der Steuerzahler NRW die Beiträge, die Städte und Gemeinden von ihren Bürgern erheben und hat festgestellt, dass es von Ort zu Ort erhebliche Unterschiede gibt. So zeigten Vergleiche der Kommunen in den Kreisen Recklinghausen und Unna, dass manche Kommunen nur 50 Prozent der Kosten auf die Anlieger umlegen, andere dagegen 75 oder gar 80 Prozent. Variabel ist auch der sog. Nutzungsfaktor, mit dem die Kommunen die Gebäude bewerten. Für die Anlieger macht es einen erheblichen Unterschied, ob der Nutzungsfaktor, der als Multiplikator dient, bei 1,0, bei 1,25 oder gar bei 1,3 liegt. Die Kommunalpolitiker vor Ort haben es in der Hand, die Straßenbaubeiträge für ihre Bürger moderat oder exorbitant zu gestalten. Die Vergleiche des

„Der Stärkungspakt ist ein Steuererhöhungspakt!“

(Eberhard Kanski,

stellv. Vorsitzender BdSt NRW)

Bundes der Steuerzahler NRW zeigten, dass besonders Kommunen mit prekärer Finanzlage und Kommunen im Stärkungspakt dazu neigen, die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass sie höchstmögliche Einnahmen erzielen. Und so entwickelte sich der Obulus für eine „bessere“ Straße zu einem immensen Kostenfaktor und „Sonderoperfer“, wie es der damalige Vorsitzende des BdSt NRW, Heinz Wirz, zu Jahresbeginn 2019 pointiert formulierte.

Im Sommer 2018 wurde offenkundig, dass es in vielen Kommunen brodelte. Die in den 1960er Jahren gebauten Straßen waren in die Jahre gekommen. Zudem waren sie damals weder für die Verkehrsmengen noch für das Gewicht der Autos der 2000er Jahre angelegt worden. Der Sanierungsstau tat ein Übriges. In vielen Orten standen Ausbau und Sanierung von Straßen an, und in vielen Orten fürchteten sich die Anlieger vor den Beitragsbescheiden, die in vier- und fünfstelliger Höhe drohten. Der Bund der Steuerzahler NRW wurde aktiv. Eine repräsentative Umfrage, die der Verband im August 2018 in Auftrag gab, zeigte, dass der Straßenbaubeitrag bei den Bürgern die Akzeptanz verloren hatte. Der Bund der Steuerzahler NRW



schrrieb an die Landtagsabgeordneten und rief sie dazu auf, das Kommunalabgabengesetz zu reformieren und den Straßenbaubeitrag abzuschaffen. So sollten die Bürger nachhaltig von diesem Faktor der Wohnnebenkosten entlastet werden.

Den Bürgern bot der Bund der Steuerzahler NRW erste Hilfestellung mit einem Musterschreiben. Mit diesem Musterschreiben sollten sie die Ratsmitglieder in ihrer Stadt oder Gemeinde bitten, die Stellschrauben bei der Festsetzung des Straßenbaubeitrags bürgerfreundlich zu gestalten und so die Beitragslast am unteren Ende der Skala zu halten.

Gleichzeit wandte sich der Bund der Steuerzahler NRW öffentlich an die Ratsmitglieder in Nordrhein-Westfalen und appellierte an sie zu prüfen, ob die bei ihnen geplanten Straßenbaumaßnahmen im geplanten Umfang wirtschaftlich notwendig sind, sich an einem einfachen Standard zu orientieren, die Bürger in den Entscheidungsprozess einzubinden und die Straßenbaubeiträge an den untersten zulässigen Grenzen festzulegen. Dies sollte ein erster Schritt zur Entlastung der Bürger sein, bis der Landtag das Kommunalabgabengesetz (KAG) entsprechend reformiert hatte.

Für den Bund der Steuerzahler NRW hatte sich herauskristallisiert, dass der Straßenbaubeitrag nicht mehr gerechtfertigt und zudem ungerecht ist, denn

- ▶ der „wirtschaftliche Vorteil“, den die Grundstückseigentümer durch den Straßenausbau haben, ist nicht wirklich messbar;
- ▶ er nimmt keine Rücksicht auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Grundstückseigentümer;
- ▶ er variiert von Kommune zu Kommune, je nachdem, welchen Verteilungsmaßstab die Straßenbaubeitragsatzungen vorsehen;
- ▶ die Kommunen lassen Straßen verfallen und erneuern sie erst dann aufwendig, wenn die notwendigen Maßnahmen beitragsfähig werden.



Der Bund der Steuerzahler NRW stand im Sommer 2018 nicht alleine da mit seiner Einschätzung. Die Freien Wähler hatten eine Online-Petition gestartet mit dem Ziel, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen. Auch der NRW-Landesverband der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung (MIT) der CDU sprach sich auf seiner Landesdelegiertenkonferenz Anfang September 2018 dafür aus. Ihr Vorsitzender ist der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hendrik Wüst, und auch Kommunalministerin Ina Scharrenbach hat dort ihre politische Heimat. Beste Voraussetzungen also für eine grundlegende Reform des KAG, die in der Abschaffung des Straßenbaubeitrags münden sollte. Oder?

Das Gegenteil war der Fall. Die CDU-Fraktion im Landtag war strikt gegen die Abschaffung des Straßenbaubeitrags, ebenso ihr Koalitionspartner FDP. Der Bund der Steuerzahler NRW setzte auf Überzeugungsarbeit. Ab Spätsommer 2018 führten Vorstand und Referenten zahlreiche Gespräche mit Vertretern der Regierungskoalition. Doch die Fronten waren verhärtet. Die Arbeit des Bundes der Steuerzahler NRW wurde mit dem Schimpfwort „Populismus“ abgewertet. Dazu sagte der damalige BdSt-Vorsitzende Heinz Wirz: „Wenn Populismus bedeutet, beim Populus, also beim Volk zu sein und hinter den Menschen zu stehen, die unseren Staat tragen, dann sind wir in der Tat Populisten – und zwar gerne.“

Über die Bürger, die sich gleich zu Beginn mit der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ für die Sache engagierten, hieß es von Seiten der Politik „Auf die 100.000 Unterschriften kommt es nicht an“ – ein Satz, der so mit Sicherheit nicht gefallen wäre, hätten die politisch Verantwortlichen damals geahnt, dass die Volksinitiative die größte werden sollte, die Nordrhein-Westfalen bisher gesehen hat.

Doch zurück zum Sommer 2018. Es war klar, dass hier ein riesiges Thema auf das Land zukam. Ein Thema, das tausenden von Bürgern

Der Druck musste von den Bürgern ausgehen.



unter den Nägeln brannte. Ein Thema, das beladen war mit Emotionen. Ein Thema, das das Zeug hatte, politischer Sprengstoff zu werden. Als der Bund der Steuerzahler NRW sich immer stärker mit dem Straßenbaubeitrag auseinandersetzte, war schnell spürbar, dass bloße Aufrufe und Appelle an die Politiker in den Kommunen und im Land nicht ausreichen würden, um Änderungen auf den Weg zu bringen. Der Druck musste ungleich höher sein. Und dieser Druck musste nicht nur von einer Organisation ausgehen, gleich wie stark und angesehen sie auch sein mochte. Dieser Druck musste von denen ausgehen, die letztlich der Souverän dieses Landes sind: von den Bürgern.

Der Bund der Steuerzahler NRW entschied, eine Volksinitiative ins Leben zu rufen. Mit ihren Unterschriften sollten die Menschen in Nordrhein-Westfalen den Landtag zwingen, sich mit dem Thema Abschaffung des Straßenbaubeitrags zu beschäftigen. Denn das hat eine Volksinitiative allen anderen Initiativen – seien es Eingaben beim Petitionsausschuss, (Online-)Petitionen oder andere Unterschriftensammlungen – voraus: Sie ist ein halbamtliches Verfahren, ein verfassungsrechtlich verankertes Instrument, das bei ausreichender Zahl von Unterschriften den Petenten das Recht gibt, im Landtag gehört zu werden und die Landtagsabgeordneten verpflichtet, über den Gegenstand der Volksinitiative zu beraten und zu entscheiden.

Den Entscheidern beim Bund der Steuerzahler NRW war klar: Dies war der Auftakt zu einem langen Marsch auf einem steinigem Weg. Doch ihnen war genauso klar, dass dieser Weg beschritten sein wollte. Die Zeit war reif, dass die Bürger ihre Interessen in die eigene Hand nahmen.





Blick über den Tellerrand – Der Straßenbaubeitrag in Deutschland

Die Erhebung des Straßenbaubeitrags ist in Deutschland nicht einheitlich geregelt. In **Baden-Württemberg** wurden noch nie Straßenbaubeiträge erhoben. Städte und Gemeinden erhalten vom Land pauschale Zuweisungen für den Bau, Um- und Ausbau von Gemeindestraßen von insgesamt mehr als 30 Millionen Euro. Bemessungsgrundlage zur Verteilung der Landesgelder ist die Gemeindefläche. Sechs weitere Bundesländer haben den Straßenbaubeitrag in den vergangenen Jahren abgeschafft – zum Teil, weil die Erhebungskosten im Verhältnis zum Ertrag zu hoch waren.

Keine Straßenbaubeiträge

So schaffte **Bayern** die Straßenbaubeiträge rückwirkend zum 1. Januar 2018 ab. Bis dahin nahmen die Städte und Gemeinden im Freistaat jährlich rund 60 bis 65 Millionen Euro ein. Zur Entschädigung für den Einnahmeausfall können die Gemeinden Anträge beim Land stellen. Im Haushaltsjahr 2020 liegt der Kompensationsbetrag aus der Landeskasse bei 150 Millionen Euro, im Vorjahr waren es 100 Millionen Euro. Im Ergebnis werden damit die Gemeinden finanziell bessergestellt und die Bürger zugleich entlastet.

Für die **Bundeshauptstadt Berlin** spielen die Anliegerbeiträge historisch keine große Rolle. Im Jahr 2006 wurde ein Straßenausbaubeitragsgesetz verabschiedet. Mit dem war es aber schon im Jahr 2012

wieder vorbei, als der damals rot-schwarze Senat die Ausbaubeiträge abschaffte. Innerhalb von fünf Jahren wurden in der Hauptstadt nur rund 624.000 Euro für den Ausbau von Straßen vereinnahmt. Dem standen jedoch Erhebungskosten von fast 340.000 Euro gegenüber – mehr als die Hälfte der Ausbaubeiträge versickerte in der Bürokratie. Die Abschaffung war daher nur folgerichtig.

In **Brandenburg** wurde der Straßenbaubeitrag im Juni 2019 von der rot-roten Koalition rückwirkend zum 1. Januar 2019 abgeschafft. Die Kommunen werden mit rund 31 Millionen Euro aus der Landeskasse finanziell entschädigt.

Unter einem von SPD und Grünen geführten Senat wurden die Straßenbaubeiträge in **Hamburg** im Jahr 2016 abgeschafft. In der Hansestadt überstiegen die Erhebungskosten jahrelang die Einnahmen. Insofern wurden mit der Abschaffung nicht nur die Bürger entlastet, sondern auch der städtische Haushalt.

Gemeinsam haben CDU und SPD in **Mecklenburg-Vorpommern** die Ausbaubeiträge rückwirkend zum 1. Januar 2018 abgeschafft. Im Gegenzug wurde die Grunderwerbsteuer um einen Punkt auf sechs Prozent erhöht. Die daraus erwarteten Mehreinnahmen von etwa 30 Millionen Euro im Jahr sollen an die Kommunen als Kompensation für die Ausbaubeiträge weitergereicht werden.

Im September 2019 wurden von der rot-rot-grünen Koalition in **Thüringen** die Straßenbaubeiträge abgeschafft – und zwar rückwirkend zum 1. Januar 2019. Den Kommunen werden die entgangenen Einnahmen auf Antrag voll erstattet. Das bisherige Beitragsaufkommen in dem Freistaat lag im langjährigen Durchschnitt bei knapp 24 Millionen Euro.

In **Sachsen-Anhalt** ist das Ende des Straßenbaubeitrags besiegelt. Seit November 2019 ist sich die Dreier-Koalition aus CDU, SPD und



Grünen dort prinzipiell einig, die Straßenbaubeiträge komplett abzuschaffen und hat im September 2020 einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach dem dies rückwirkend zum 1. Januar 2020 geschehen soll.

Erhebung ist den Kommunen freigestellt

In manchen Bundesländern ist es den Kommunen freigestellt, ob sie den Straßenbaubeitrag erheben wollen oder nicht. Im **Bundesland Bremen** ist die Erhebung von Straßenbaubeiträgen über eine Kann-Vorschrift gestattet. Das führt zur kuriosen Situation, dass die Stadt Bremen auf die Beiträge verzichtet, wohingegen die Stadt Bremerhaven sie erhebt. Eine Änderung ist derzeit nicht absehbar.

Im schwarz-grün regierten **Hessen** stehen die Straßenausbaubeiträge unter schwerem Beschuss. Als Konsequenz wurde zumindest im Jahr 2018 aus der Soll-Vorschrift zur kommunalen Erhebung eine Kann-Vorschrift. Allerdings geht der Kampf weiter, da die oppositionelle SPD, AfD und Linkspartei zusammen mit dem Steuerzahlerbund fortgesetzt für die Abschaffung streiten. Zu Zeiten der Soll-Vorschrift lag das hessische Gesamtaufkommen bei rund 40 Millionen Euro im Jahr. Laut Presseberichten hat sich bereits jede vierte Kommune von den Ausbaubeiträgen verabschiedet.

In **Niedersachsen** ist es den Kommunen freigestellt, ob sie Ausbaubeiträge erheben wollen oder nicht. Über ein Drittel der niedersächsischen Städte und Gemeinden erhebt keine Ausbaubeiträge mehr. Zwar wurde eine landesweite Abschaffung heftig diskutiert. Zu einer kompletten Abschaffung wollte sich die Große Koalition von SPD und CDU aber noch nicht durchringen. Stattdessen hat sich die Landesregierung Ende 2018 darauf verständigt, dass die Stundungsmöglichkeiten zugunsten der betroffenen Abgabenzahler großzügiger gestaltet und die kommunalen Zinssätze gesenkt werden.





Mit etwas Verspätung hat die Diskussion um die Straßenausbaubeiträge auch das **Saarland** erreicht – allerdings mit verkehrten Vorzeichen. Denn zunächst war von der schwarz-roten Landesregierung angedacht, den Kommunen die Wahlfreiheit zur Beitragserhebung zu streichen und Ausbaubeiträge verpflichtend einzuführen. Doch dieser Schuss ging nach hinten los.

In **Sachsen** gibt es derzeit keine große Debatte zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge. So sind die Kommunen im Freistaat nicht zur Erhebung verpflichtet – und eine überwältigende Mehrheit von rund 80 Prozent der Städte und Gemeinden tut es auch gar nicht. Ende 2017 hat die schwarz-grün-gelbe Landesregierung von **Schleswig-Holstein** die Kommunen von der Pflicht befreit, Straßenausbaubeiträge zu erheben. Inzwischen sollen laut Presseberichten bereits 80 Prozent der Städte und Gemeinden im nördlichsten deutschen Bundesland auf die Ausbaubeiträge verzichten.

Straßenausbaubeitrag muss erhoben werden

Nur in zwei Bundesländern sind die Kommunen noch verpflichtet, den Straßenausbaubeitrag von den Anliegern zu erheben. Im schwarz-gelb regierten **Nordrhein-Westfalen** hat die Volksinitiative des Bundes der Steuerzahler NRW gegen die Ausbaubeiträge mit ihrer fast halben Million Unterschriften mächtig Eindruck in der Landespolitik gemacht. Zur Komplett-Abschaffung konnte sich die Regierung nicht durchringen, doch rückwirkend zum Stichtag 1. Januar 2018 können die betroffenen Bürger auf eine Halbierung der Kosten hoffen. Alle Bauvorhaben, die vor 2018 beschlossen wurden, werden nach der alten Regelung abgerechnet. Das Land hat einen Fördertopf von 65 Millionen Euro im Jahr bereitgestellt.

Mittlerweile ist **Rheinland-Pfalz** das einzige Bundesland, das auch zukünftig Ausbaubeiträge ohne jeden Abstrich verpflichtend von den Kommunen erheben lassen will. Die Diskussion um die Abschaf-



fung der Ausbaubeiträge wurde vor über einem Jahr vom Bund der Steuerzahler Rheinland-Pfalz und Haus & Grund gestartet. Mittlerweile haben sich CDU, AfD und Linkspartei die Forderung zu eigen gemacht – eigentlich auch die FDP, welche aber als Partner der regierenden Ampel-Koalition die Politik der Beitragsbefürworter von SPD und Grünen mitträgt. Im Januar 2020 kündigten die Ampel-Fraktionen eine Reform an: Bis Ende 2023 sollen die einmaligen Beiträge weitgehend durch wiederkehrende Beiträge ersetzt werden. Allerdings bleibt der Beitragszwang erhalten, und das Land beteiligt sich auch nicht an den Anliegerbeiträgen. Doch ob dieser Plan die Landtagswahl 2021 überleben wird, darf bezweifelt werden.

10.10.2018

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1448 vom 11. September 2018
des Abgeordneten Stefan Kemmerling SPD
Drucksache 17/3826

Wer bezahlt den kommunalen Straßenbau? Die Landesregierung muss Farbe bekennen

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Aufweilich des Presseerlegers vom 11. September 2018 hat sich Landesverkehrsminister Hendrik Wiese in die Diskussion um Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz der Landes (KAG NRW) eingeschaltet. Wie dem Spätdrucker vom 10. Oktober 2018 ist, spricht sich der Verkehrsminister für den Wegfall der Kommunalen sollen danach vom Land ersetzt werden. Wiese sagte, die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge hat Konsequenzen für die Kommunen durch die Land, wobei die Bürger entlasten und ein Investitionserfolg bei kommunale Straßenbau beizulegen.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 1448 mit Schreiben vom 10. Oktober 2018 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung wie folgt:

Vorbemerkung der Landesregierung

Im Zusammenhang mit dem Kommunalabgabengesetz Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) zwischen der Landesregierung, der Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung und einer sogenannten KAG-Mehrheit (Gleichsetzung) sind die im Entwurf des Aufwands für die Herstellung und Erhaltung öffentlicher Einrichtungen und Anlagen im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 1 und Absatz 2 des Gesetzes, jedoch ohne die Befreiung

Datum des Originals: 10.10.2018/Ausgabedate: 15.10.2018

Das Vorhaben wurde am 10. Oktober 2018 im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Landesregierung (KAG-Mehrheit) beschlossen. Die KAG-Mehrheit hat sich am 10. Oktober 2018 im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Landesregierung (KAG-Mehrheit) ausgesprochen.

Nachdem die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ gestartet war, ging es in der Landespolitik Schlag auf Schlag.

06.11.2018

Gesetzentwurf

der Fraktion der SPD

Gesetz zur Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen

A Problem

Wenn eine kommunale Straße erneuert oder verbessert wird, bezahlt die jeweilige Gemeinde nach § 8 Abs. 1 und 2 Kommunalabgabengesetz (KAG NRW) die Grundbesitzbesitzer an Grundstück, die Nutzung des Grundstücks und die Art der Straße. Für alle Grundbesitzer an diesem Zusammenhang der Anteil für die Beiträge, grundsätzlich höher als für Hauptverkehrsstraßen. Im schlimmsten Fall ist nach einer hohen Nutzung durch die Allgemeinheit gegeben als bei neuen Anlagenstraßen. Insbesondere gehen die Kommunen in die Verluste sehr unterschiedlich die Straßenausbaukosten an und legen diese per Satzung fest. Einige legen 50% der Kosten an, andere sogar 80%.

Die Straßenausbaubeiträge sind in erhebliche Kritik geraten, da die Beiträge für diejenigen, die die betroffenen Grundbesitzer nur im Einzelfall sehr hoch sind und die in der Vergangenheit in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten. Die hoch werden die erhaltenden Kommunen zunehmend unter Druck, in den letzten Jahren ist es zu einem Zusammenhang von Straßenausbaubeiträgen und Rückstellungen von Straßenausbaubeiträgen für die Kommunen. Die derzeitige Rechtslage ist nicht nachhaltig und muss überarbeitet werden.

B Lösung

Auf die Erhaltung von Straßenausbaubeiträgen verzichtet. Die jeweiligen Städte und Gemeinden ersetzen die Beiträge Zurechnungen an

Datum des Originals: 06.11.2018/Au

Das Vorhaben wurde am 6. November 2018 im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Landesregierung (KAG-Mehrheit) beschlossen. Die KAG-Mehrheit hat sich am 6. November 2018 im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung der Landesregierung (KAG-Mehrheit) ausgesprochen.



MedienInfo 166 – Dienstag, 20. November 2018 Bodo Lötters (CDU) und Christ Basse (FDP) zu Straßenausbaubeiträgen: Entlastungen für Bürgerinnen und Bürger im System ermöglichen

Die Landtagsfraktionen von CDU und FDP haben sich heute in einem Antwortschreiben darauf verständigt, das die Landeshauptstadt Köln, das ebenfalls ein System der Straßenausbaubeiträge für die Anliegerstraßen für Bürgerinnen und Bürger hat zu überprüfen, dass erklären die beiden Fraktionen.

„Das System der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen stellt grundsätzlich einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen der Anlieger und ihres Nutzen für die Allgemeinheit dar. Dennoch weist das bestehende System für viele Anwohner nicht die notwendige Flexibilität auf und führt – auch wegen der Kapazitätsengpässe im Straßenbau – zu teils unverhältnismäßig hohen finanziellen Belastungen. Damit wird die Absicht des Gesetzes – über Jahrzehnte bestehenden Systems – in Frage gestellt. Dazu kommt, dass viele Bürgerinnen und Bürger die unerschwinglichen, auf der jeweiligen Finanzkraft der Kommunen fußenden Beiträge, als ungerecht empfinden.“

Dieser Kritik wird die mangels Ausweitung der Bürgerpflicht nehmen wir ernst. Die Fraktionen von CDU und FDP setzen sich dafür für eine bürokratische Modernisierung der gesetzlichen Grundlage ein. Unter Annäherung der kommunalen Selbstverwaltung und im Einklang mit dem Grundsatz der Subsidiarität sollen alle Möglichkeiten zur Entlastung von Bürgerinnen und Bürger genutzt werden. Diese Prüfung muss vorerst die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Anlieger, als auch die finanziellen Möglichkeiten der Kommunen berücksichtigen.

Insbesondere beabsichtigen wir die Lösungserwartung damit:

- Die Frage zu klären, dass verpflichtend eine jährlich vorgelagerte Bürgerbefragung bei kommunalen Straßenausbauarbeiten durchgeführt wird.
- Zu prüfen, ob im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung, die Kommunen häufiger selbst über die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen nach dem Maß entscheiden können und eine Begrenzung der Höhe der Beiträge im Zusammenhang mit Sanierungsmaßnahmen geschaffen werden kann.
- Die Möglichkeit der Zahlungsmöglichkeiten zu untersuchen, indem ein Rechtsanspruch auf Ratenzahlungen zum Basiszins eingeführt wird.

Wir sind überzeugt, im Laufe des Herbst begonnene Beratungsverfahren spürbare Verbesserungen für die Bürgerinnen und Bürger zu erreichen.“

CDU Landtagsfraktion Nordrhein-Westfalen
Telefon: 0211 894-2257/21

FDP Landtagsfraktion Nordrhein-Westfalen
Telefon: 0211 894-4666

eMail: net.schwermetall@landtag.nrw.de
eMail: net.kommunikation@landtag.nrw.de

Platz des Landtags, 1.4022 Düsseldorf

Die Abgeordneten im
Düsseldorfer Landtag
mussten für das
Thema sensibilisiert
werden.



Gespräche mit der Politik

Als sich im Sommer 2018 herauskristallisierte, dass der Straßenbaubeitrag ein wichtiges Thema für den Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen werden würde, stand für den Verband eines sofort fest: Die Landespolitik musste für das Thema, seine Bedeutung und seine Brisanz sensibilisiert werden. Die Abgeordneten mussten erfahren, wie sehr der Straßenbaubeitrag die Bürger ihres Landes belastet. Deshalb schrieb der Bund der Steuerzahler NRW schon am 30. August 2018 allen Landtagsabgeordneten einen Brief, in dem er den Sachverhalt schilderte und die Politiker dazu aufrief, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen. Auch Ina Scharrenbach als zuständige Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen erhielt ein solches Schreiben.

Parallel dazu wandte sich der Verband an die Lokalpolitiker der Stadt- und Gemeinderäte. An sie appellierte er, Straßenbauprojekte auf den notwendigen Umfang zu überprüfen und die Beitragsanteile für die Anwohner an der unteren zulässigen Grenze festzusetzen – so lange, bis die Landesregierung das Kommunalabgabengesetz überarbeiten und den Straßenbaubeitrag abschaffen würde. Über alle diese Schritte informierte der Verband die Öffentlichkeit über Pressemitteilungen, das Internet und berichtete in seiner Mitgliederzeitschrift „Die NRWnachrichten“.

In der Folge gab es erste Gesprächsangebote aus der Landespolitik, die bis zum Ende der Volksinitiative nicht abreißen sollten. Bemerkenswert ist, dass die Politik immer wieder dann das Gespräch suchte, wenn eigene Entscheidungen in den Fraktionen oder im Landtag bevorstanden und dass die Arbeit des Bundes der Steuerzahler NRW häufig zu direkten Reaktionen führte. So war es auffällig, dass nach dem Brief an die Abgeordneten keine 14 Tage vergangen waren, als



der SPD-Landtagsabgeordnete Stefan Kämmerling eine Kleine Anfrage an den Landtag richtete und darin eine mögliche Abschaffung des Straßenbaubeitrags thematisierte. Und nach dem offiziellen Start der Volksinitiative am 31. Oktober 2018 verging gerade einmal eine Woche, bis die SPD-Landtagsfraktion am 6. November 2018 einen Gesetzentwurf zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags in den Landtag einbrachte, der glatt aus der Feder des Bundes der Steuerzahler NRW hätte stammen können. Ganz klar: Die Opposition brachte sich in Stellung und wollte auf der Welle, die der Bund der Steuerzahler NRW losgetreten hatte, mitreiten.

Schon am 13. November 2018 führte der BdSt-Vorstand ein Gespräch mit dem Fraktionsvorsitzenden der SPD-Landtagsfraktion, Thomas Kutschaty, und dem SPD-Abgeordneten Stefan Kämmerling. Bereits am folgenden Tag stand im Landtag die erste Lesung des SPD-Gesetzentwurfs auf der Tagesordnung. Das Parlament überwies ihn an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen sowie an den Haushalts- und Finanzausschuss und an den Verkehrsausschuss. Die Welle rollte und türmte sich immer weiter auf. Das konnten die Regierungsfractionen von CDU und FDP nicht ignorieren – auch wenn aus dem Mund einzelner Abgeordneter so despektierliche Kommentare zu hören waren wie „Auf die 100.000 Unterschriften kommt es nicht an“. Am 20. November 2018 veröffentlichten die CDU- und FDP-Fractionen eine Presseinformation, in der sie forderten, die Landesregierung solle den § 8 KAG bürgerfreundlich modernisieren. Neun Tage später, wir befinden uns immer noch im November 2018 und in Monat 1 nach Beginn der Volksinitiative, stellten die Fraktionen von CDU und FDP im Landtag einen Antrag auf Entlastungen der Bürger beim Straßenbaubeitrag.

Parallel zu seinen Aktivitäten in der Politik suchte sich der Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen starke Verbündete. Der Verein Haus & Grund NRW, der Verband Wohneigentum NRW, der Mieter-



Der Bund der Steuerzahler NRW hatte eine Welle losgetreten, und die Politik wollte und musste auf ihr mitreiten.

bund NRW, der Rheinische Landwirtschafts-Verband und die Bauwirtschaftlichen Verbände unterstützten die Volksinitiative, indem sie bei ihren Mitgliedern zehntausende Unterschriften sammelten und sich in der Öffentlichkeit für das Anliegen der Volksinitiative positionierten.



In Lindlar unterschrieb auch Bürgermeister Dr. Georg Ludwig.

Die Straßenaktion des Bundes der Steuerzahler NRW ging derweil mit unverminderter Intensität weiter. Erste Briefumschläge mit Dutzenden von Unterschriften trudelten in der Schillerstraße in Düsseldorf ein, Päckchen mit Hunderten von Unterschriften wurden den BdSt-Mitarbeitern an den Ständen überreicht, wenn sie zum Sammeln in die Städte kamen. Zu den Ständen kamen oft Lokalpolitiker und Bürgermeister, um ebenfalls zu unterschreiben. Sie erzählten von ihren Erfahrungen mit dem Straßenbaubeitrag, von verzweifelten Bürgern, bei denen Summen von mehreren tausend Euro und mehr zu echten Existenzängsten führten. Damit war klar, dass die Volksinitiative den Druck auf die Landespolitik erhöhen musste.

Deshalb rief der Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen am 7. Dezember 2018 alle Stadt- und Gemeinderäte auf, eine Resolution zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags an den Landtag zu richten. Das geschah. Mindestens 120 Städte und Gemeinden verabschiedeten in den folgenden Wochen und Monaten

eine solche Resolution. Dabei waren es bei weitem nicht nur SPD-geführte Kommunen, die sich auf diese Art und Weise für die Abschaffung des Straßenbaubeitrags stark machten. Diese Vermutung wäre naheliegend, nachdem die Rollen im Landtag ja nun klar verteilt waren. Doch in den Städten und Gemeinden vor Ort sah die Wirklichkeit ganz anders aus. Auch Kommunen mit einem CDU-(Ober)Bürgermeister forderten die Landesregierung auf, das Kommunalabgabengesetz nicht nur „bürgerfreundlich“ zu modernisieren, sondern die Anwohnerbeteiligung bei Straßenausbaumaßnahmen vollstän-



dig zu kippen. Die Zahl der SPD- und der CDU-geführten Kommunen, die eine Resolution verabschiedeten, hielt sich in etwa die Waage. Das zeigte den Abgeordneten im Landtag, dass sie mit erheblichem Ärger ihrer eigenen Basis rechnen mussten, wenn sich beim Straßenbaubeitrag nicht nennenswert etwas ändern würde.

Zwei weitere „Serien“ von Aktion und Reaktion lassen sich im Sommer 2019 ausmachen: Vor der Anhörung zu ihrem Gesetzentwurf am 7. Juni 2019 lud die SPD-Landtagsfraktion zu einer Pressekonferenz ein. Dort informierte sie die Journalisten über ihre Kritikpunkte am Straßenbaubeitrag, über den Widerstand der Bürger und nannte ihre Argumente für die Abschaffung des Straßenbaubeitrags. Bereits knapp einen Monat zuvor hatten mehrere Vertreter der SPD-Landtagsfraktion mit dem Vorstand des Bundes der Steuerzahler NRW über das Thema diskutiert.

Anfang Juli stellten CDU und FDP ihre Eckpunkte zur Reform des § 8 KAG auf einer Pressekonferenz vor. Sowohl vor als auch nach diesem Termin traf der BdSt-Vorstand Vertreter beider Fraktionen, um mit ihnen Gründe und Argumente auszutauschen und für die Vorteile zu werben, die die Abschaffung des Straßenbaubeitrags mit sich bringen würde. Und um deutlich zu machen: Die Menschen in Nordrhein-Westfalen werden sich mit halben Sachen nicht abspesen lassen. Sie erwarten, dass die Politik ihr Anliegen ernst nimmt und sie dauerhaft vom Straßenbaubeitrag entlastet, der wie ein Damoklesschwert über jedem Grundstückseigentümer schwebt. Die Eckpunkte der Regierungsfractionen stellten tatsächlich einen großen Schritt in Richtung Entlastung der Anwohner dar. Ohne die Volksinitiative, die zu diesem Zeitpunkt rund 466.000 Unterschriften zu verzeichnen hatte, hätten die Politiker diesen Schritt niemals getan. Vom „Aussetzen“ der Unterschriften und des Protests war schon lange keine Rede mehr. Das grundsätzliche Problem aber war noch nicht gelöst, und so forderte der neu gewählte BdSt-Vorsitzende Rik Steinheuer:

Das Ergebnis der Volksinitiative nötigte jedem Respekt ab 437.202 bestätigte Unterschriften brachten der Bund der Steuerzahler NRW und seine Unterstützer zum Landtag und überreichten dem Landtagspräsidenten André Kuper symbolisch eine Unterschriftenliste.



„Wir erwarten, dass die Landesregierung das Förderprogramm für die Kommunen weiter aufstockt und die Beteiligung der Anlieger vollständig abschafft, sobald sich finanzielle Spielräume ergeben.“ Der 19. September 2019 war ein besonderer Tag: 437.202 Unterschriften, deren Gültigkeit die Kommunen bis zu diesem Zeitpunkt bestätigt hatten, brachten der Bund der Steuerzahler NRW und einige seiner Unterstützer zum Landtag. Rik Steinheuer und Heinz Wirz überreichten dem Landtagspräsidenten André Kuper anschließend symbolisch eine Unterschriftenliste, auf der in fetten roten Lettern die Zahl 437.202 prangte.

Fünf Tage später informierte der Landtagspräsident offiziell den Landtag, dass die nötigen Unterschriften für die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ eingegangen waren. Schon am 10. Oktober 2019 terminierte der Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung die Anhörung, die die Initiatoren sich damit erstritten hatten, für den 5. November 2019. Die Anhörung zum Gesetzentwurf der Regierungsfractionen wurde für den 18. November 2019 festgelegt. Es war ganz klar: Die Politik wollte das unliebsame Thema noch vor der Weihnachtspause vom Tisch haben. Zu der Eile hatte sicherlich die letzte von vier repräsentativen Umfragen beigetragen, die das Meinungsforschungsinstitut Mente>Factum aus Bielefeld im Auftrag des Bundes der Steuerzahler NRW gemacht hatte. Dort hatte die Frage, ob die Haltung der Politik zum Straßenbaubeitrag die Wahlentscheidung der Bürger beeinflussen würde, unerwartet hohe Brisanz zutage gefördert. Noch deutlicher wurde dies, als am 18. Dezember 2019, im politischen Jahresendspurt, die Landesregierung ihren Gesetzentwurf zur Änderung des § 8 KAG verabschiedete und den Antrag der Volksinitiative damit ablehnte. Doch selbst in dieser turbulenten Zeit rissen die Gespräche zwischen dem Bund der Steuerzahler NRW und der Landespolitik nicht ab. Die Volksinitiative, die anhaltenden Proteste der Bürger und der zahlrei-



chen Bürgerinitiativen und nicht zuletzt die über viele Monate hinweg bewiesene Bereitschaft zur Verständigung durch den Vorstand des Bundes der Steuerzahler NRW hatten allen Abgeordneten gezeigt, dass man zwar in der Sache durchaus unterschiedlicher Meinung sein und dies auch mit allen demokratischen Mitteln vertreten darf, dass man aber eines nie aus dem Blick verlieren sollte: das Wohl und die Interessen der Bürger dieses Landes. Und so war die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ ein immenser Erfolg der Menschen, die sich für sie engagiert haben und die immer noch gemeinsam mit dem Bund der Steuerzahler NRW das Ziel verfolgen, den Straßenbaubeitrag Geschichte werden zu lassen.

Die Vorschläge der Politik

Die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ war noch keine 14 Tage alt, da gab es die erste Reaktion aus der Landespolitik: Die SPD-Fraktion im Landtag brachte einen Gesetzentwurf zur Abschaffung der Straßenbaubeiträge ein und forderte die CDU und die FDP auf, sich diesem Entwurf anzuschließen.

Der SPD-Gesetzentwurf griff den Antrag der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ auf: Der Straßenbaubeitrag soll entfallen, der Einnahmeausfall in den Kommunen durch das Land kompensiert werden. Nicht nur der Inhalt dieses Gesetzentwurfs klang vertraut, sondern auch die Argumente, mit denen die SPD-Fraktion für die Abschaffung des Straßenbaubeitrags plädierte: Die Bürger haben kein Verständnis mehr für die Beiträge, der Protest kommt aus der Mitte der Gesellschaft und nicht nur von einzelnen Betroffenen, die Beiträge nehmen keine Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Betroffenen, gerade Rentner und junge Familien sind besonders betroffen, Bescheide über fünfstelligen Summen sind eher die Regel denn die Ausnahme, zahlreiche Kommunen unterstützen das Anliegen der Bürger, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen.

Nun hätte dieser Gesetzentwurf die Unterstützer der Volksinitiative zu Begeisterungstürmen hinreißen können. Dass er es nicht tat, liegt in der Natur der Politik: Eine Regierung stimmt in aller Regel nicht einfach einem Gesetzentwurf der Opposition zu, egal wie sinnvoll er sein mag. Und so stand zu befürchten, dass der Gesetzentwurf der SPD-Landtagsfraktion, so begrüßenswert er in der Sache war, die Chancen der Volksinitiative schmälern könnte.

Zunächst aber sorgte der Vorstoß der Sozialdemokraten dafür, dass in der Landespolitik Bewegung in die Sache kam. Mehrdad Mostofizadeh, stellvertretender Vorsitzender der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, gab beim Parlamentarischen Beratungs- und Gutachterdienst ein Gutachten in Auftrag. Es sollte die Regelungen zur Bemessung und Erhebung von Straßenbaubeiträgen in Nordrhein-Westfalen und anderen Bundesländern untersuchen und eine Reihe von Fragen beantworten. Ende Januar 2019 lag dieses Gutachten vor.





Ende November 2018, gerade einmal einen Monat nach Beginn der Volksinitiative, brachten die Fraktionen von CDU und FDP einen Antrag in den Landtag ein, der Entlastungen der Bürger beim Straßenbaubeitrag vorsah. So sollte geprüft werden, ob Kommunen künftig selbst über die Erhebung von Straßenbaubeiträgen entscheiden sollten. Eine Härtefallregelung und ein Rechtsanspruch auf Ratenzahlungen zum Basiszinssatz sollten eingeführt werden. Dieser Antrag machte mehr als deutlich, dass bereits die noch junge Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ die Politiker zum Handeln zwang. Das war gut so! Die von CDU und FDP vorgeschlagenen Verbesserungen musste der Bund der Steuerzahler NRW aber als „an Ideenlosigkeit kaum zu überbieten und nicht im Sinne der Bürger und Bürgerinnen“ bewerten. Die Menschen in Nordrhein-Westfalen empfinden die Straßenbaubeiträge als existenzielle Bedrohung – das erfuhren alle BdSt-Mitarbeiter bei der Unterschriftensammlung an den zahlreichen Aktionsständen. Kleine Korrekturen wie vorgelagerte Bürgerbeteiligungen, Härtefallregelungen und Ratenzahlungen zum Basiszinssatz würden kaum zur Lösung dieses Problems beitragen.

Auch wäre es ein Zeichen von politischer Feigheit, die Kommunen selbst entscheiden zu lassen, ob sie Straßenbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz erheben. Damit würde ihnen der Schwarze Peter zugeschoben, weil die Mehrheit des Landtags aus CDU und FDP eine Entscheidung zugunsten der Abgabepflichtigen scheute. Das Entscheidende jedoch war: Die überwältigende Resonanz der Menschen in Nordrhein-Westfalen auf die Volksinitiative erschütterte alle Landtagsfraktionen in ihren Grundfesten. Das „Volk“ war plötzlich keine anonyme Masse mehr, sondern bekam Stimmen und Gesichter. Die Abgeordneten gerieten unter Handlungsdruck. Und dieser Druck wuchs Monat für Monat.

Das zeigte sich in den zahlreichen Gesprächen, die der Vorstand des Bundes der Steuerzahler NRW mit den Vertretern der Fraktionsspitzen von CDU und FDP, von SPD und Bündnis 90/Die Grünen in den Monaten führte, in denen die Volksinitiative lief. Auch wenn in der Sache nur wenig oder auch gar keine Einigkeit herrschte, so waren die Abgeordneten doch stets offen für Gespräche oder baten sogar selbst um Termine.

Im Juni 2019 wurde der Antrag der SPD-Fraktion in einer öffentlichen Anhörung im Landtag behandelt. Wie zu erwarten, wurde er abgelehnt. Doch dauerte es gar nicht lange, bis CDU und FDP mit eigenen Vorschlägen an die Öffentlichkeit traten. In einer gemeinsamen Pressekonferenz am 2. Juli 2019 stellen CDU-Fraktionsvorsitzender Bodo Löttgen und FDP-Fraktionschef Christof Rasche die Pläne der Landesregierung für eine Reform des § 8 KAG vor. Die Überlegung, den Kommunen das Wahlrecht auf Erhebung des Straßenbaubeitrags zu überlassen, war vom Tisch. Der Straßenbaubeitrag sollte weiterhin verpflichtend erhoben werden, aber CDU-Mann Löttgen verwies auf ein „Missverhältnis“ zwischen der erbrachten Leistung und den in den vergangenen Jahren explosionsartig gestiegenen Baukosten. Für gleiche Leistungen würden in teils benachbarten Kommunen oft unterschiedliche Beiträge verlangt – genau das hatte der Bund der Steuerzahler NRW in seinen kreisweiten Vergleichen der Straßenbaubeiträge wiederholt festgestellt. Diese Botschaft war bei der Landesregierung also inzwischen angekommen. FDP-Fraktionsvorsitzender Rasche betonte, dass es „enorme finanzielle Überforderungen“ der Beitragszahler in Zukunft nicht mehr geben werde. Erreichen wollten CDU und FDP das mit folgenden Maßnahmen:

- ▶ Senkung der Höchstsätze: Kommunen dürfen für Anliegerstraßen künftig nur noch bis zu 40 Prozent der Kosten von Grundstückseigentümern verlangen (statt 50 bis 80 Prozent), für Haupterschließungsstraßen 30 Prozent. Bei Hauptverkehrsstraßen dürfen sie für Fahrbahnen und Radwege künftig noch 10 Prozent, für Parkstreifen und Gehwege 40 Prozent der Kosten verlangen. Bei Hauptgeschäftsstraßen dürfen Anlieger bei der Erneuerung von Fahrbahn- und Radwegen maximal mit 35 Prozent, bei Parkstreifen und Gehwegen mit 40 Prozent an den Kosten beteiligt werden.



- ▶ Erstattung der Einnahmeausfälle: Das Land stellt ab 2020 jährlich 65 Millionen Euro bereit, um den Kommunen die Einnahmeausfälle zu erstatten. Die Entlastungen gelten für Baumaßnahmen, die seit dem 1. Januar 2018 beschlossen wurden.
- ▶ Bürgerbeteiligung: Die Kommunen müssen Bürger künftig rechtzeitig über geplante Baumaßnahmen informieren. Damit sollen betroffene Bürger künftig schon früh Einfluss auf die Maßnahmen und Kosten nehmen. In einem „Bürgerleitfaden“ werden Anlieger über ihre Rechte aufgeklärt.
- ▶ Anspruch auf Ratenzahlung: Es soll einen Rechtsanspruch auf Ratenzahlungen zum marktüblichen Zinssatz geben. Härtefallregelungen sollen konkretisiert werden.
- ▶ Eckgrundstücke: Die bisherige doppelte Belastung von Eckgrundstücken soll abgeschafft werden. Geplant ist auch eine „Tiefenbegrenzung“ für besonders große Grundstücke.

Diese Pläne bewertete der Bund der Steuerzahler NRW vorsichtig als „richtige Weichenstellung“. Zwar seien damit die grundlegenden Probleme noch nicht gelöst, doch die Landesregierung komme der Forderung der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ damit bereits deutlich entgegen. „Wir erwarten, dass die Landesregierung das Förderprogramm für die Kommunen weiter aufstockt und die Beteiligung der Anlieger vollständig abschafft, sobald sich finanzielle Spielräume ergeben“, sagte BdSt-Vorsitzender Rik Steinheuer gegenüber der Presse. Seiner Meinung nach haben die Regierungsfractionen Anlauf genommen und müssten nur noch die letzte Hürde nehmen: eine echte Systemänderung durch die Abschaffung des Straßenbaubeitrags.

Sechs Wochen später wurden die Regierungsfractionen konkreter. Kommunalministerin Ina Scharrenbach legte am 14. August 2019 einen Reformvorschlag vor. Die frühzeitige und verpflichtende Information und Beteiligung der Anlieger an Straßenbaumaßnahmen



war einer der Kernpunkte des Gesetzentwurfs. Städte und Gemeinden sollen zudem künftig ein Straßen- und Wegekonzept erstellen, in dem alle geplanten Baumaßnahmen der nächsten fünf Jahre aufgeführt sind.

Jedermann soll „voraussetzungslos“ Anspruch auf Ratenzahlung haben. Die Ratenzahlung soll auf bis zu 20 Jahre gestreckt werden können, und die Zinsen für dieses Darlehen sollen zwei Prozent über dem Basiszins liegen. Die Untergrenze liegt bei einem Prozent. Eine unbefristete Stundung war für Härtefälle vorgesehen, etwa wenn es einen Anwohner in die private Insolvenz führen würde, müsste er den Straßenbaubeitrag entrichten. Für Eckgrundstücke, die an zwei oder mehr Straßen grenzen, sollen die Kommunen Ermäßigungen vorsehen.

„Der aktuelle Entwurf zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes überzeugt nicht“, befand Rik Steinheuer und erklärte, warum er das nicht tut: „Die neuen Regelungen bedeuten für die Kommunen mehr Bürokratie, und die von den Bürgern zu zahlenden Zinsen sind immer noch zu hoch. Auch fehlen für Eigentümer von Tiefen- und Eckgrundstücken verbindliche Regelungen, die die Bürger entlasten.“ Der Gesetzentwurf zeige einmal mehr, dass der Straßenbaubeitrag nicht reformierbar ist. Eine pragmatische Lösung sah der BdSt-Chef darin, „das in der Gesetzesbegründung angekündigte flankierende Förderprogramm des Landes von jährlich 65 Millionen Euro weiter aufzustocken, damit die Kommunen von der Erhebung des Straßenbaubeitrags ganz absehen können, statt ihn nur zu halbieren.“

Ein Schritt, der für die Regierungsfraktionen in Nordrhein-Westfalen offensichtlich noch immer zu gewagt war. Der Gesetzentwurf der Regierungsfraktionen wurde letztlich im Dezember 2019 von der Mehrheit der Abgeordneten verabschiedet.

Umfrageergebnisse

Abweichungen von der Summe von 100 Prozent sind Rundungsergebnisse

Derzeit müssen Grundstückseigentümer und Erbbauberechtigte ja Straßenbauabgaben zahlen, wenn an ihrer Straße Ausbau- und Verbesserungsarbeiten vorgenommen werden müssen. Mieter zahlen diese indirekt über ihre Miete. Dabei ist die Rechtslage in einzelnen Bundesländern unterschiedlich. Was sollte für NRW gelten?

Die einzelnen Städte und Gemeinden sollten selbst entscheiden, ob in ihrer Kommune eine Straßenbauabgabe erhoben wird

Aug 2018 42%
Jan 2019 39%
Mai 2019 38%
Okt 2019 42%

Straßenbauabgaben sollten generell abgeschafft werden

Aug 2018 36%
Jan 2019 42%
Mai 2019 46%
Okt 2019 42%

Straßenbauabgaben sollten in NRW weiterhin gezahlt werden

Aug 2018 19%
Jan 2019 16%
Mai 2019 13%
Okt 2019 11%

keine Angabe

Aug 2018 4%
Jan 2019 3%
Mai 2019 2%
Okt 2019 5%

Vier Umfragen zwischen August 2018 und Oktober 2019 zeigten, dass die Bürger dem Straßenbaubeitrag zunehmend kritisch gegenüberstanden und sich dezidiert mit dem Thema auseinandersetzten, je länger die politische Diskussion dauerte.

Straßenbauabgaben in NRW Trend 2019 – Welle 4


MENTE > FACTUM

Okt. 2019

Klaus-Peter Schöppner

Die Meinung der Bürger

Von Anfang an war der Zuspruch der Bürger zur Forderung des Bundes der Steuerzahler NRW, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen und den wegfallenden Anliegeranteil zweckgebunden durch das Land zu kompensieren, sehr hoch. Im Lauf der Volksinitiative verstärkte sich dieser Zuspruch. Das zeigen die Ergebnisse von insgesamt vier repräsentativen Umfragen, die das Bielefelder Meinungsforschungsinstitut Mente>Factum zwischen August 2018 und Oktober 2019 im Auftrag des Bundes der Steuerzahler NRW durchgeführt hat.

Je nach Fortschritt der Volksinitiative und aktueller Entwicklungen in der Politik wurden einzelne Fragen in manchen dieser vier „Wellen“ verworfen oder der neuen Situation angepasst; neue Fragen kamen hinzu. Die grundsätzliche Frage „Soll der Straßenbaubeitrag in Nordrhein-Westfalen abgeschafft werden?“ beantworteten im August 2018 – noch vor Beginn der Volksinitiative – 36 Prozent der Befragten mit Ja. Im Oktober 2019, nach Abschluss der Unterschriftensammlung, war dieser Wert auf 42 Prozent gestiegen. Im gleichen Zeitraum sank die Akzeptanz zur Erhebung des Straßenbaubeitrags erheblich. Waren im August 2018 noch 19 Prozent der Befragten dafür, den Straßenbaubeitrag in NRW beizubehalten, waren im Oktober 2019 nur noch 11 Prozent dieser Meinung.

In der Frage, wie die Kommunen die Einnahmeausfälle kompensieren sollten, die ihnen entstehen, wenn der Anliegeranteil bei einem Straßenausbau wegfällt, gab es einen ganz klaren Trend: 90 Prozent der Befragten waren im August 2018 dafür, dass das Land den Kommunen zweckgebundene Zuweisungen zur Verfügung stellt. Bis Oktober 2019 stieg diese Zustimmung leicht auf 91 Prozent. 82 bzw. 84 Prozent befürworteten auch einen höheren Steueranteil für die Kommunen vom Land. Diese Zahlen machen deutlich, dass die Bür-

Die Kommunen sollten...

vom Land NRW höhere Zuweisungen, also Geld, das NRW zweckgebunden zur Verfügung stellt, erhalten.

	Aug 2018	Jan 2019	Mai 2019
Zustimmung	90%	88%	91%
Ablehnung	8%	9%	8%
Keine Angabe	2%	2%	1%

vom Land NRW einen höheren Steueranteil erhalten.

	Aug. 2018	Jan 2019	Mai 2019
Zustimmung	82%	81%	84%
Ablehnung	14%	17%	14%
Keine Angabe	4%	2%	1%

an anderer Stelle sparen.

	Aug 2018	Jan 2019	Mai 2019
Zustimmung	49%	49%	45%
Ablehnung	46%	50%	53%
Keine Angabe	4%	3%	2%

die Hebesätze der Grund- und/oder der Gewerbesteuer erhöhen.

	Aug. 2018	Jan 2019	Mai 2019
Zustimmung	12%	19%	6%
Ablehnung	84%	88%	90%
Keine Angabe	4%	4%	4%

Der Bund der Steuerzahler in NRW will die Straßenbaubeiträge in NRW abschaffen, weil alle Teile der Bevölkerung vom kommunalen Wegenetz profitieren, die Beträge dann nicht mehr willkürlich festgelegt werden und Mieter und Vermieter dadurch nicht mehr erheblich belastet werden. Würden Sie sagen, das ist ein:

	Jan 2019	Mai 2019	Okt 2019
guter Vorschlag	70%	74%	72%
schlechter Vorschlag	26%	21%	26%

Die CDU/FDP-Landesregierung will das Gesetz dahingehend ändern, dass in Zukunft die Kommunen selbst über die Erhebung der Straßenbaubeiträge entscheiden und Regelungen für Härtefälle in Form zinspflichtiger Ratenzahlungen geschaffen werden. Halten Sie das für einen:

	Jan 2019	Mai 2019	Okt 2019
guten Vorschlag	30%	32%	35%
schlechten Vorschlag	64%	65%	64%



ger ihren eigenen Kommunen misstrauen. Sie halten es für besser, wenn die Kommunen das Geld vom Land wirklich nur für den Straßenausbau bekommen und nicht frei darüber verfügen dürfen. Dass die Kommunen an anderer Stelle sparen sollten, konnte sich im August 2018 noch fast die Hälfte der Befragten vorstellen (49 Prozent). Bis Mai 2019 waren nur noch 45 Prozent dieser Meinung. Gleichzeitig nahm die Ablehnung dieses Vorschlags von 46 auf 53 Prozent zu. Frappierend die Entwicklung bei der Frage, ob die Kommunen die Hebesätze der Grund- und/oder Gewerbesteuer erhöhen sollten. Im August 2018 waren 12 Prozent dafür, 84 Prozent lehnten dies ab. Im Mai 2019 lag die Zustimmung nur noch bei 6 Prozent, während der Vorschlag bei 90 Prozent der Befragten auf Ablehnung stieß.

Das Misstrauen der Bürger gegenüber ihren Kommunen zeigte sich bei einer weiteren Frage. Sollte es eine landesweit einheitliche Bemessungsgrundlage für den Straßenbaubeitrag geben, wenn das Land den Beitrag beibehält? 60 Prozent waren im April 2018 dafür, 75 Prozent im Mai 2019.

Als Mente>Factum im Januar 2019 die Bürger befragte, standen zwei Vorschläge im Raum: Der Bund der Steuerzahler NRW wollte den Straßenbaubeitrag komplett abschaffen. Die CDU-/FDP-Landesregierung plädierte dafür, es den Kommunen freizustellen, den Straßenbaubeitrag zu erheben und Regelungen für Härtefälle festzulegen. Im Januar 2019 nannten 70 Prozent der Befragten den BdSt-Vorschlag „gut“. Der Zuspruch stieg bis Oktober 2019 auf 72 Prozent. 26 Prozent fanden ihn „schlecht“. Den Vorschlag der Landesregierung bezeichneten über die drei Umfragen im Jahr 2019 hinweg knapp zwei Drittel (64 Prozent) als „schlecht“. Gefragt, welchem Vorschlag sie den Vorzug geben würden, nannten von Januar bis Oktober 2019 stets mehr als 70 Prozent den BdSt-Vorschlag. Der Regierungsvorschlag erntete bis zu 26 Prozent Zustimmung.



Das Wahl-Modell für die Kommunen wurde 2018 in Hessen eingeführt, hat aber nach Erkenntnissen des Bundes der Steuerzahler Hessen teilweise heftige Diskussionen ausgelöst. Von einer Gleichheit der Lebensumstände kann nicht mehr die Rede sein. Dennoch war dieses System Anfang 2019 das Modell der Wahl für die NRW-Landesregierung. „Dabei fällt das CDU-FDP-Modell selbst bei den eigenen Wählern durch“, erklärte der damalige BdSt-Vorsitzende Heinz Wirz der Nachrichtenagentur dpa in einem Hintergrundgespräch mit Verweis auf die Umfrage: Unter den Regierungsanhängern sind nur 44 Prozent für die kommunale Entscheidungsfreiheit, unter den CDU-Wählern mit 42 Prozent sogar noch etwas weniger.

„Entscheidet die Haltung der NRW-Parteien zu Straßenbaubeiträgen die nächste Landtagswahl?“

(Klaus Peter Schöppner, MENTE>FACTUM)

Besonders brisant war eine Frage in der letzten Umfrage vom Oktober 2019: „Wird die Entscheidung der Landesregierung, die Straßenbaubeiträge nicht abzuschaffen, Auswirkungen auf Ihr Wahlverhalten bei der Kommunalwahl im nächsten Jahr haben?“ Welcher Sprengstoff in der Antwort auf diese Frage liegt, analysierte Klaus Peter Schöppner, Geschäftsführer von

Mente>Factum, für den Bund der Steuerzahler NRW:

„Entscheidet die Haltung der NRW-Parteien zu Straßenbaubeiträgen die nächste Landtagswahl? Gut möglich. Denn derzeit herrscht in NRW ein Patt zwischen beiden großen politischen Lagern. Würde heute gewählt, würden, wie das Bielefelder Meinungsforschungs-Institut MENTE>FACTUM Mitte Oktober unter 1.000 wahlberechtigten Bürgern feststellte, CDU/FDP ebenso wie Grün/Rot (Reihenfolge!) 41 Prozent der Stimmen erhalten. Also käme es derzeit in NRW auf jede Stimme an! Und da könnten ‚Straßenbaubeiträge‘ durchaus zum Zünglein an der Waage werden: 32 Prozent der NRW-Wahlberechtigten (CDU-Wähler: 31 Prozent) wollen nämlich ihr Kreuz auch vom Konzept der Parteien zu diesem hochemotionalen Thema abhängig machen. Ein Thema mit Sprengstoff! ‚Auch‘ heißt sicher nicht ‚in je-



dem Fall'. Doch wenn aus den 32 Prozent am Ende nur fünf Prozent ‚Deshalb-Wähler‘ werden, kann das die Kräfteverhältnisse mächtig durcheinanderwirbeln. Weil die Wählermehrheit eindeutig auf Oppositionsseite steht.

Auf Seiten derjenigen, die diese Abgaben als ‚willkürlich und ungerecht‘ empfinden: Viele fahren, wenige zahlen. 72 Prozent der Wahlberechtigten in NRW wollen das nicht und unterstützen den Vorschlag des Bundes der Steuerzahler in NRW, Straßenbaubeiträge komplett abzuschaffen. Da selbst unter den Regierungsanhängern 66 Prozent den BdSt-Vorschlag ‚gut‘ finden, baut sich hier wahlpolitischer Sprengstoff auf!

Klar also, dass CDU und FDP mit ihrem Gesetzesvorschlag auf wenig Gegenliebe stoßen: Zuerst verbindliche Anliegersammlungen, dann möglicherweise partielle Entlastung, eventuell zinspflichtige Raten- und Stundungsregelungen. Heißt im Klartext: An den Abgaben wird festgehalten. Das hält nur jeder dritte Nordrhein-Westfale für einen guten, 64 Prozent aber für einen schlechten Vorschlag. Zwei Modelle liegen also auf dem Tisch: Welches wird in NRW – alles in allem – präferiert? Der Wählerwille ist eindeutig: Vor die Alternative gestellt, fordern 71 Prozent im Sinne des BdSt die generelle Abschaffung des Straßenbaubeitrags, nur jeder Vierte stützt den Anhörungs-, Raten- und Härtefallregelungsvorschlag der CDU/FDP-Koalition.

Bis 2022 auf Zeit zu spielen, könnte gefährlich werden. Denn bereits im nächsten Jahr wählen die Städte und Gemeinden ihre Kommunalvertreter. Und bereits da könnte das so empfundene Ungerechtigkeits Thema über einige Bürgermeister entscheiden.“





Auftakt am 31. Oktober 2018 bei der Landespressekonferenz in Düsseldorf. Vorangegangen waren viele organisatorische Dinge.

Die Volksinitiative

Am 31. Oktober 2018 gab der Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen den Startschuss für seine Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ Heinz Wirz, damaliger Vorsitzender des Bundes der Steuerzahler NRW, stellte die Volksinitiative und ihr Anliegen bei der Landespressekonferenz in Düsseldorf vor: „Der Straßenbaubeitrag ist willkürlich und nimmt keine Rücksicht auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Beitragszahler. Er soll abgeschafft werden.“



Noch am gleichen Tag machten sich die Mitarbeiter des Bundes der Steuerzahler NRW auf, um erste Unterschriften zu sammeln: In der Düsseldorfer Altstadt und in Mettmann unterzeichneten in kürzester Zeit Dutzende von Bürgern. Viele Betroffene nahmen Unterschriftenlisten mit, um in ihrer Straße und im Freundeskreis weitere Unterschriften zu sammeln. Nur drei Wochen später hatten schon die ersten 30.000 Bürger unterschrieben.

Was sich hier in wenigen Sätzen zusammengefasst nahezu lapidar liest, war in Wirklichkeit ein Kraftakt sondergleichen. Denn um eine Volksinitiative zu starten und zum Erfolg zu führen, sind viele Voraussetzungen zu erfüllen. Die Unterschriftenbögen galt es mit dem Innenministerium abzustimmen, weil sie bestimmten Anforderungen entsprechen müssen. Vertrauenspersonen, die stellvertretend für die Unterstützer der Volksinitiative stehen, mussten benannt, Fristen eingehalten werden. Viel Organisatorisches war im Vorfeld zu bedenken: Wie können wir beim Unterschreiben auf den Listen den Datenschutz gewährleisten? Wie behalten wir den Überblick über die Unterstützer, die Unterschriftenbögen anfordern und für



uns sammeln gehen? Wie gestalten wir die Rücksendung der Unterschriftenlisten, damit unsere Helfer möglichst wenig Arbeit und möglichst keine Kosten haben? Plakate, Handzettel und Informationsblätter mussten entworfen und gedruckt werden, „Starterpakete“ mit Infomaterial, Unterschriftenlisten und portofreiem Rückumschlag wurden zu Hunderten gepackt und warteten in der Geschäftsstelle des Bundes der Steuerzahler NRW nur darauf, unters Volk gebracht zu werden.



Die blauen Pavillons und Fahnen von der „Volksinitiative Diätenreform“ erwachten aus ihrem Dornröschenschlaf im Keller und mussten auf Vordermann gebracht werden. Die alten Plakatständer wurden geputzt und mit neuen Plakaten bestückt. Ein „Kampagnenfahrzeug“ mit großem Kofferraum für das Material, das bei der Straßenaktion nötig war, wurde gemietet und mit der Aufschrift „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ versehen. Zum Glück konnte der Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen auf seine Erfahrungen aus dem Jahr 2005 zurückgreifen, als er mit der „Volksinitiative Diätenreform“ binnen weniger Monate 107.000 Unterschriften gesammelt hatte. Das machte uns zuversichtlich, die nötigen knapp 66.000 Unterschriften schnell zu erreichen. Doch Heinz Wirz hatte ein ehrgeizigeres Ziel ausgerufen: „In Bayern haben 340.000 Menschen für die Abschaffung des Straßenbaubeitrags unterschrieben.



Diese Marke gilt es zu übertreffen.“ Denn auch wenn die Volksinitiative schon mit der Mindestzahl der erforderlichen Unterschriften als erfolgreich gilt, so war für die Mitarbeitenden beim Bund der Steuerzahler NRW von Anfang an klar: Je mehr Unterschriften sie

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter packten bei der Volksinitiative mit an – ob beim Eintüten, beim Postversand, bei der Organisation. Arbeit gab es (mehr) als genug!



dem Landtagspräsidenten überreichen könnten, desto stärker würde der Druck auf die Politik sein.

Das sahen auch die Mitglieder des Verbands so. Auf ihrer Jahresmitgliederversammlung am 26. September 2018 gaben sie dem Vorstand grünes Licht für die Volksinitiative. Damit war der Auftrag klar, und die formalen Vorbereitungen konnten beginnen. Mit dem Innenministerium wurde besprochen, wie der Antrag genau zu formulieren war und wie der Unterschriftenbogen konkret aussehen musste, ehe wir die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ am 10. Oktober 2018 offiziell anmelden konnten. Gespräche mit dem Verband Wohneigentum und Haus & Grund NRW schlossen sich an. Das Ziel des Bundes der Steuerzahler NRW, durch die Abschaffung des Straßenbaubeitrags die Wohnnebenkosten zu senken, deckt sich mit den Zielen dieser Verbände. So trafen wir dort auf offene Ohren und große Bereitschaft, die Volksinitiative zu unterstützen.

Am 22. Oktober bestätigte das nordrhein-westfälische Innenministerium die Anzeige der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ Das war der Startschuss, auf den die Mitarbeiter in der Düsseldorfer Geschäftsstelle nur gewartet hatten. Am selben Tag erteilten sie den Druckauftrag für die Unterschriftenlisten, nahmen Kontakt mit der Landespressekonferenz auf und begannen, Termine und Standorte für die Unterschriftensammlung zu konkretisieren. Nach dem 31. Oktober 2018 war nichts mehr wie vorher. Das galt für die Arbeit in der BdSt-Geschäftsstelle ebenso wie für das politische Tagesgeschäft. Denn die Volksinitiative entwickelte sich innerhalb kürzester Zeit zu einem Flächenbrand, der ganz Nordrhein-Westfalen erfasste. Nicht Hunderte von Starterpaketen mit Unterschriftenlisten und Infomaterial wurden in Düsseldorf angefordert, sondern Tausende. Über Tage und Wochen hinweg saßen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bundes der Steuerzahler an großen Tischen, tü-



„Wenn Populismus bedeutet, beim Populus, also beim Volk zu sein und hinter den Menschen zu stehen, die unseren Staat tragen, dann sind wir in der Tat Populisten – und zwar gerne.“

Heinz Wirz



teten Material ein und schafften die Umschläge kistenweise zur Post. Und noch während die großen Umschläge das Haus verließen, kamen die ersten Umschläge zurück, prall gefüllt mit ausgefüllten Unterschriftenlisten. Von da an hieß es zählen, zählen, zählen. Täglich waren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bundes der Steuerzahler NRW „draußen“. Mit dem Kampagnenwagen fuhren sie kreuz und quer durch Nordrhein-Westfalen, schlugen die blauen Pavillons auf Marktplätzen, in Vorgärten, vor Baumärkten, Geschäften und Gaststätten auf und sammelten Unterschriften. Dabei wurden sie tatkräftig unterstützt – von einzelnen Bürgern, von Nachbarschafts- oder Bürgerinitiativen, von Ladenbesitzern, Tankstellenpächtern und sogar, wie in Halle (Westfalen), von der Lokalredaktion des „Westfalen-Blatts“. In Bünde und Frechen organisierten die Bürger Demonstrationen und luden den Bund der Steuerzahler NRW dazu ein. Wir ließen uns diese Gelegenheit natürlich nicht nehmen, Solidarität mit den Menschen vor Ort zu beweisen. Wie brachte es Heinz Wirz so plakativ auf den Punkt, als die Politik dem Bund der Steuerzahler mit seiner Aktion „Populismus“ vorwarf? „Wenn Populismus bedeutet, beim Populus, also beim Volk zu sein und hinter den Menschen zu stehen, die unseren Staat tragen, dann sind wir in der Tat Populisten – und zwar gerne.“

Hunderte von Unterschriften brachten die Teams des Bundes der Steuerzahler NRW von ihren Besuchen in den Kommunen in ganz Nordrhein-Westfalen mit. Doch das war nichts gegen die Flut von Unterschriften, die Tag für Tag über die Geschäftsstelle in Düsseldorf hereinbrach. In die Tausende gingen die Unterschriften, nach Wochenenden und nach Weihnachten sogar in die Zehntausende.

Bis zur Weihnachtspause hatten wir 178.000 Unterschriften gezählt. Doch wir wollten mehr, viel mehr. Ein bisschen waren wir in Sorge. Würden die Bürger ihr Engagement aufrecht erhalten, oder würde ihr Elan über die Feiertage abflauen? Als wir am ersten Tag nach der Weihnachts- und Neujahrspause ins Büro kamen, sahen wir, dass unsere Sorge unbegründet gewesen war. Eine Unmenge gelber Postkisten erwartete uns. Mit sechs Leuten öffneten wir Umschläge, sortierten Listen und zählten Unterschriften – mehr als 21.000 Unterschriften waren nach den Feiertagen in der Geschäftsstelle eingegangen! Und der Elan und das Engagement der Bürgerinnen und Bürger gingen ungebrochen weiter.

Wo auch immer die BdSt-Teams ihren Pavillon aufstellen, warteten die ersten Unterschriftswilligen schon. „Meine Tochter muss arbeiten und kann nicht herkommen – wie kann sie unterschreiben?“ „Ich brauche neue Listen, meine alten sind schon alle voll.“ „Ich bin heute extra hierher gefahren. Kommt ihr auch noch in meine Stadt? Bei uns wollen auch alle unterschreiben.“ Solche und viele andere Fragen und Bemerkungen zeigten uns, dass der Kampfesmut der Bürger ungebrochen war.





Und dieser Kampfesmut legte den Bund der Steuerzahler NRW beinahe lahm! Denn bei einer Volksinitiative müssen die Unterschriften in den Kommunen auf Gültigkeit überprüft werden. Das bedeutet, dass die Listen an die jeweiligen Wahlämter geschickt und dazu vorab nach Kommunen sortiert werden mussten. Listen, auf denen Bürger aus verschiedenen Städten unterschrieben hatten, mussten kopiert und entsprechend einsortiert werden. Die Erlaubnis, die Listen zu kopieren, hatten wir uns extra beim Innenministerium geholt!



Und so begannen wir ab Februar, Tausende von Unterschriftenlisten zu sortieren. Zunächst in große Kartons: alle Kommunen mit Anfangsbuchstaben A, alle mit Anfangsbuchstaben B... von Aachen bis Zülpich. Danach musste jede Buchstabenkiste „ins Reine“ sortiert werden, also nach Städten und Gemeinden getrennt. Das war der Punkt, an dem wir uns Hilfe holen mussten. Diese Fleißarbeit übernahmen junge Studierende, denn die Belegschaft des Bundes der Steuerzahler NRW kam neben Ortsterminen, Vorträgen, Briefversand, Beratungs- und Informationsgesprächen, neben Praktischem und Organisatorischem, mit dem Sortieren nicht mehr nach. Eine ganze Etage stand voll mit Kartons, die neben- und übereinander gestapelt waren. Kartons mit sortierten Listen. Kartons mit zu sortierenden Listen. Kartons mit leeren Unterschriftenlisten, Kartons mit Informationsmaterial. Eine ganze „Kampagnenetage“ voll von organisiertem Chaos. Auf diese Etage luden wir am 5. April 2019



Zählen, sortieren, eintüten. Allein für die „Sternfahrt“ mussten gut 84.500 Unterschriften nach Kommunen sortiert und verpackt werden.



Vertreter der Landespressekonferenz ein. Wir wollten anschaulich zeigen, wie viel „Volumen“ rund 84.500 Unterschriften sind. Diese Zahl von Unterschriften wollten wir am 9. April bei einer Sternfahrt in insgesamt 27 Kommunen persönlich abgeben. Das klingt schon beeindruckend, besonders, wenn man bedenkt, dass allein damit das Quorum von 66.000 nötigen Unterschriften längst überschritten ist. Doch erst wenn man die Kartons mit den Listen vor Augen hat, lässt sich ermessen, was diese Zahl bedeutet.

Für die Journalisten war diese improvisierte „Anschauungsstunde“ spürbar ein Aha-Erlebnis. Viele Presseinformationen hatten sie seit Oktober 2018 gelesen, viele Zahlen veröffentlicht. Und auf einmal hatten sie diese Zahlen vor Augen, konnten sie regelrecht „begreifen“ und „erfassen“. Die Fragen, die sie zur Volksinitiative, zum Straßenbaubeitrag und zur politischen Entwicklung stellten, waren plötzlich intensiver, persönlicher, „näher dran“. Das hat uns in unserer Ansicht bestärkt, dass wir auf dem richtigen Weg sind, wenn wir auch für die politisch Verantwortlichen das abstrakte Thema „Straßenbaubeitrag“ sichtbar machen. Genau das taten wir mit unserer „Sternfahrt“ am 9. April 2019.

Sechs Teams des Bundes der Steuerzahler NRW schwärmten an diesem Tag von Düsseldorf aus los in alle Himmelsrichtungen, um den ersten (kleinen) Teil der gezählten und sortierten Unterschriftenlisten in einige ausgewählte Städte und Gemeinden zu bringen. Alle Regionen Nordrhein-Westfalens wurden bedacht: In Ostwestfalen-Lippe brachten wir rund 7.850 Unterschriften nach Kirchlengern, Bünde und Bielefeld. Im Münsterland bedachten wir Drensteinfurt, Münster, Gescher und Metelen mit insgesamt etwa 7.100 Unterschriften. Im Siegerland und im Sauerland fuhren wir mit mehr als 12.000 Unterschriften im Gepäck nach Siegen, Bad Laasphe, Erndtebrück, Bad Berleburg und Winterberg. Übach-Palenberg, Aachen, Eschweiler, Kreuzau und Simmerath besuchten



Stationen der Sternfahrt
(von links oben nach
rechts unten):
Essen, Eschweiler, Dort-
mund, Bochum, Müns-
ter, Simmerath, Bad Ber-
leburg.



wir im Raum Aachen und in der Eifel und nahmen rund 11.000 Unterschriften mit. Quer durch das Ruhrgebiet ging es von Essen über Bochum bis Dortmund, Lünen und Kamen. Mit dabei: mehr als 35.000 Unterschriften. Am Niederrhein fuhr das BdSt-Team mit knapp 11.000 Unterschriften nach Oberhausen, Moers, Voerde, Xanten und Goch.

Der Empfang fiel in allen Orten höchst unterschiedlich aus. In Essen unterbrach Oberbürgermeister Thomas Kufen eine Sitzung, um die Pakete mit den Unterschriften höchstpersönlich entgegenzunehmen. In Übach-Palenberg war es Bürgermeister Wolfgang Jungnitsch, in Bad Berleburg Bürgermeister Bernd Fuhrmann. In Kamen landeten wir gleich bei der zuständigen Mitarbeiterin, die mit einem Blick auf die Kartons gut gelaunt sagte: „Na, da bekommen wir ja viel Arbeit!“ Freundlich und strahlend auch die Mitarbeiterin im Bürgerbüro in Bad Laasphe, die die Unterschriften-Kartons auf der Theke musterte. In Lünen nahm sich der Technische Beigeordnete Arnold Reker viel Zeit, um mit den BdSt-Mitarbeitern und zwei Unterstützern, die zur Unterschriftenübergabe gekommen waren, über den Straßenbaubeitrag und die Volksinitiative zu sprechen. Der Dortmunder Rechts- und Ordnungsdezernent Norbert Dahmen übernahm fast 14.000 Unterschriften auf dem Friedensplatz – hier merkte man deutlich, mit welchem Elan die Mitglieder des Verbands Wohneigentum sich an der Unterschriftensammlung beteiligt hatten.

Die Gemeinde Kreuzau in der Eifel hatte sich von Anfang an ihren Bürgern und auch dem Bund der Steuerzahler NRW gegenüber ver-



weigert. Konstruktive Gespräche waren nicht möglich, in den öffentlichen Ratsitzungen wurden die Bürger regelrecht abgewatscht. Ebenso frostig fiel auch der Empfang der BdSt-Mitarbeiter aus. Sie durften die Unterschriften einfach nur im Rathaus am Empfang abgeben. Dagegen wurde in Eschweiler nicht nur das BdSt-Team freundlich willkommen geheißen, sondern auch gleich die kleine Delegation von BdSt-Mitgliedern und Helfern, die es sich nicht nehmen ließen, bei der Übergabe der Unterschriften dabei zu sein.



Drensteinfurts Bürgermeister Carsten Grawunder nahm die Unterschriften ebenso entgegen wie in Gescher der Kämmerer Christian Hübers. Auch in Bochum war es die Kämmerin Dr. Eva Maria Hubbert, die trotz aller anderen Termine Zeit fand für die Übergabe und ein kurzes, aber intensives Gespräch über die Finanzlage der Stadt Bochum und den Zustand der städtischen Straßen. Auch wenn Kämmerer naturgemäß die Finanzen ihrer Städte und Gemeinden an erster Stelle sehen, waren sie doch an den Argumenten der Volksinitiative interessiert und aufgeschlossen für eine andere Sichtweise. Hinzu kam, nicht nur bei den Kämmerern, sondern auch bei den (Ober-)Bürgermeistern und allen anderen Vertretern der Kommunen, viel Verständnis für das Anliegen der Menschen, die die Volksinitiative unterstützten. Für den Bund der Steuerzahler NRW war dies ein weiteres Zeichen dafür, wie richtig und wichtig es gewesen war, die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ ins Leben zu rufen. Nicht nur, um sich für ein politisches Ziel einzusetzen, sondern ganz



besonders auch, um die Bürger, die Politik und die Verwaltung auf Augenhöhe und miteinander in den Dialog zu bringen.

In zahlreichen Städten, die Ziel unserer „Sternfahrt“ waren, kamen auch Journalisten der lokalen Zeitungen und Radios zur Unterschriftenübergabe. Sie befragten die Bürgermeister und anderen Vertreter der Kommunen, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bundes der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen, ihre Helfer und Unterstützer und auch Mitglieder des BdSt-Verwaltungsrates, die ebenfalls zu einigen Terminen gekommen waren. So erhielten die Journalisten und durch ihre Berichterstattung auch die Bürger ein differenziertes Bild über die Volksinitiative und ihr Anliegen.

Für diese Sternfahrt am 9. April 2019 hatten wir Kommunen ausgesucht, in denen sehr viele Unterschriften zusammen gekommen waren oder in denen die Unterstützung besonders groß war. Von da an lag alles Weitere bei den Kommunen. Sie mussten die Unterschriften auf ihre Gültigkeit prüfen und die Listen dann wieder an den Bund der Steuerzahler zurücksenden. Die Kommunen, die wir nicht persönlich besu-



Lünen: Unterstützer Bernd Dittmeyer (Haus & Grund) und Claudia Polzin, Bärbel Hildebrand und Claudia von Gehlen (beide BdSt NRW).

Kirchlengern: Michael Höke (links) nimmt die Unterschriften von Heinz Wirz entgegen. Mit dabei ein Journalist des Westfalen-Blatts, Markus Berkenkopf, Doris Meierjohann.

Siegen: Eberhard Kanski, stellv. Vorsitzender BdSt NRW, und Verwaltungsratsmitglied Dr. Margit Prohaska-Hoch im Interview.

Drensteinfurt: Janine Bergendahl, Harald Schledorn (beide BdSt NRW) mit Bürgermeister Carsten Grawunder.

Übach-Palenberg: Andrea Defeld, Bürgermeister Wolfgang Jungnitsch, Jens Ammann.



chen konnten, erhielten die Unterschriftenlisten per Post. Selbstverständlich schickten wir auch Listen, die in der Folgezeit noch bei uns eintrafen, an die zuständigen Städte und Gemeinden.

Während sich unsere emsigen Studierenden noch mit den letzten ausgehenden Listen beschäftigten, trafen die ersten bestätigten Listen aus den Kommunen schon wieder in der Schillerstraße ein – und die Zählerei begann von neuem. Denn natürlich mussten wir festhalten, wie viele gültige Unterschriften es für die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ gab. Und es waren unfassbar viele! Von den gut 470.000 Unterschriften, die insgesamt für die Abschaffung des Straßenbaubeitrags votierten, waren 437.202 gültig und bestätigt, als wir im September begannen, neue Kisten zu packen. Dieses Mal, um sie dem Landtagspräsidenten zu überreichen.

Von der „Zähl- und Packstation“ im Dachgeschoss waren es unzählige Fahrten mit dem Aufzug, bis die Kartons in mehreren Reihen hintereinander manns-hoch im Foyer der BdSt-Geschäftsstelle gestapelt standen. In einer langen Reihe postierten sich die BdSt-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ihre Helfer am frühen Morgen des 19. September 2019 zwischen Foyer und Straßenrand, um sich wie bei einer Eimerkette die Pakete anzureichen, bis sie in einem geräumigen Kleintransporter verstaut waren. Eine solche Kette baute sich eine halbe Stunde später vor der Landtagsverwaltung im „Silvers“ auf, um den Transporter Paket für Paket zu leeren. Wie gut, dass





sich auch hier wieder helfende Hände von Unterstützern fanden, die später gemeinsam mit dem BdSt-Vorsitzenden Rik Steinheuer und seinem Vorgänger Heinz Wirz, der auch im Ruhestand noch Vertrauensperson der Volksinitiative war, zum Landtagsgebäude an den Rhein gingen. Hier überreichten sie dem Landtagspräsidenten André Kuper symbolisch eine Unterschriftenliste mit einer roten 437.202, der Zahl der Unterschriften.

Der Landtagspräsident und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seines Büros interessierten sich nicht nur für den Antrag der Volksinitiative und die Zahl der Unterschriften, so beeindruckend sie auch war. Sie wollten besonders wissen, welche Erfahrungen die BdSt-Teams und ihre Mitstreiter im Laufe der Unterschriftensammlung gemacht hatten. Die Menschen, die hinter der Volksinitiative standen, waren ihnen wichtig. Und die immense Zahl von Unterschriften verfehlte ihre Wirkung nicht. Fast eine halbe Million Bürgerinnen und Bürger, die innerhalb weniger Monate ihre Unterschriften geleistet hatten, machen die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ zur größten Volksinitiative, die das Land Nordrhein-Westfalen jemals gesehen hat. Sie stellte ihren bayerischen Vorreiter in den Schatten und ließ die BdSt-Volksinitiative „Diätenreform“ von 2005 beinahe stiefmütterlich aussehen.

Die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ hatte die Politik in ganz Nordrhein-Westfalen auf Trab gebracht. Lokale Parteigliederungen der CDU hatten sich in Resolutionen dafür ausgesprochen, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen und sich damit gegen ihre Parteikollegen im Landtag gestellt. Die Sozialdemokraten hatten sich ganz früh auf die Seite der Volksinitiative und der Bürger geschlagen und die Fraktionen von CDU und FDP im Landtag damit zusätzlich unter Zugzwang gesetzt. So war es kein Wunder, dass die Landesregierung das ganze Thema möglichst schnell abhandeln und „vom Tisch“ haben wollte.

Bereits am 24. September 2019 unterrichtete Landtagspräsident André Kuper den Landtag offiziell, dass die nötige Zahl von Unterschriften für die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ eingegangen war. Von da an dauerte es nur rund zwei Wochen bis zu der öffentlichen Anhörung im Landtag, die die Unterstützer sich mit ihren Unterschriften erkämpft hatten. Damit war die Volksinitiative formell beendet. Nun musste der Landtag noch über den Antrag auf Abschaffung des Straßenbaubeitrags beschließen. Das tat er unmit-



telbar vor Weihnachten am 18. Dezember 2019. Die Mehrheit der Abgeordneten stimmte in dieser Sitzung für den Gesetzentwurf der Regierungsfractionen CDU und FDP zur Änderung des § 8 KAG. Er sah im Wesentlichen vor:

- Ein Förderprogramm für die Kommunen mit einem Volumen von 65 Millionen Euro pro Jahr zur Entlastung der Bürger beim Straßenbaubeitrag
- Information und Anhörung der Anlieger bei geplanten Straßensanierungen
- Recht auf Ratenzahlung
- Härtefallregelungen für Eckgrundstücke und besonders tiefe Grundstücke

Mit der Verabschiedung dieses Gesetzes wurde der Antrag der Volksinitiative auf Abschaffung des Straßenbaubeitrags abgelehnt. Die Kampagne war endgültig beendet, doch ein neues Kapitel im Kampf gegen den Straßenbaubeitrag wurde aufgeschlagen. Der Bund der



Steuerzahler Nordrhein-Westfalen wird die Bürger bei ihren Erfahrungen mit dem neuen Gesetz begleiten und daran arbeiten herauszufinden, welchen Bürokratieaufwand die Umsetzung des neuen Gesetzes für die Kommunen mit sich bringt. Das Thema Straßenbaubeitrag wird den Bund der Steuerzahler NRW, aber auch die Politik im Land und in den Kommunen, in den kommenden Jahren weiter begleiten.





Die Anhörungen

7. Juni 2019

Freitagmittag vor einem langen, sonnigen Pfingstwochenende – man könnte meinen, dass der normale Bürger Besseres vorhat, als sich mit Politik zu beschäftigen. Und doch waren die Besucherränge im Plenarsaal des NRW-Landtags gut gefüllt. Es ging um die Abschaffung der Straßenbaubeiträge. Mit großer Aufmerksamkeit folgten die Bürger den Argumenten der Sachverständigen. Immer wieder gab es Beifall für Redner, die eindringlich für eine Abschaffung der Straßenbaubeiträge plädierten.

Anlass für die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen und den Verkehrsausschuss an diesem 7. Juni 2019 war ein Gesetzentwurf der SPD, der die Abschaffung der Straßenbaubeiträge zum Ziel hatte. Zehn Sachverständige waren geladen, die zuvor schriftliche Statements abgegeben hatten und im Landtag weitere Fragen der Ausschussmitglieder beantworteten.

Eine schriftliche Stellungnahme abgegeben hatte auch der Bund der Steuerzahler NRW. Wer aber meint, dass der Verband als Organisator der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“, die zu diesem Datum bereits mehr als 466.000 Unterschriften „stark“ war, als Sachverständiger eingeladen war, wurde enttäuscht. Die Zahl der Sachverständigen war auf zehn begrenzt, und allein die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände (Städte- und Gemeindebund NRW, Städtetag NRW, Landkreistag NRW, Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz) und Gemeinden (Bürgermeister von Weeze und Erndtebrück) sowie eine Rechtsanwaltskanzlei, die die Kommunen bei Fragen zum Beitragsrecht berät, belegten schon mehr als die Hälfte der Plätze. Hinzu kamen Vertreter der Wissenschaft (Uni Speyer, Verein für Kommunalpolitik) und als Feigenblatt für die Betroffenen die Vertreterin einer Bürgerinitiative aus der Eifel. Der

Bund der Steuerzahler NRW blieb ebenso außen vor wie seine Partner Haus & Grund NRW, der Verband Wohneigentum und der Rheinische Landwirtschaftsverband.

Was sollte bei so einer Zusammensetzung anderes herauskommen, als dass der Wegfall der Straßenbaubeiträge zum angeblichen finanziellen Untergang der Kommunen in Nordrhein-Westfalen führt? Betrachtete die Politik die Anhörung als lästige Pflichtveranstaltung, weil die Landesmehrheit aus CDU und FDP den Gesetzentwurf der



SPD ohnehin abbügeln würde und deshalb sachkundige Argumente für die Abschaffung der Straßenbaubeiträge nur störend wirken? Dazu passt, dass die Anhörung um 13.30 Uhr vor dem langen Pfingstwochenende angesetzt war. Zu diesem Zeitpunkt würden bereits viele Bürger auf dem Weg in den Pfingsturlaub sein. Soviel zum Stellenwert einer Anhörung, deren politischer Gegenstand der Bevölkerung auf den Nägeln brennt.

Für die Unterstützer der Volksinitiative ein Ärgernis, für den Bund der Steuerzahler NRW eher ein Zeichen dafür, wie bemüht die Politik war, den starken Argumenten des Vereins für die Abschaffung des Straßenbaubeitrags keinen Raum zu bieten. So konnte der Bund der Steuerzahler NRW zwar seine Stimme in der Anhörung nicht erheben, aber er konnte dafür sorgen, dass die Anhörung nicht ohne Öffentlichkeit stattfinden würde. Genau das tat der Verband.

In seiner Mitgliederzeitschrift und per Rundmail rief er seine Mitglieder und Unterstützer auf, die Anhörung zu besuchen. Und das taten sie. Die Besuchertribüne im Plenarsaal war voll, die Anhörung wurde zusätzlich in weitere Sitzungssäle übertragen, per Livestream konnten die Bürger sie auch zu Hause am Computer verfolgen. Deutlich wurde in der Anhörung: Keiner der Experten und Parlamentarier wusste genau, wie hoch der finanzielle Aufwand ist, den die Kommunen für die Erhebung der Straßenbaubeiträge aufwenden müssen und ob sich der bürokratische Aufwand im Verhältnis zu den

So viel Interesse wecken die Sitzungen im Landtag selten bei den Bürgern. Als es am 5. Juni 2019 die erste Anhörung zum Straßenbaubeitrag gab, war der Andrang im Landtag groß.



Einnahmen überhaupt lohnt. Unklar ist auch, welche Summe das Land kompensieren müsste, wenn die Straßenbaubeiträge abgeschafft würden. In Rede stehen rund 127 Millionen Euro, die die Bürger nach Auskunft des Kommunalministeriums in ganz NRW jährlich für den Straßenausbau zahlen. Vertreter der kommunalen Spitzenverbände wie Städtetag, Städte- und Gemeindebund und Landkreis-tag hielten die Summe nicht für auskömmlich. Andererseits sind in dieser Summe auch die Ersterschließungsbeiträge enthalten, so dass der Anteil, der auf den reinen Straßenausbau nach § 8 KAG entfällt, deutlich unterhalb dieser Summe liegen müsste.

Kommunen hätten zudem das Recht auf eigene Einnahmequellen, so die kommunalen Spitzenverbände. Die Straßenbaubeiträge als Finanzierungsquelle würden den Kommunen genommen. Daraus würde sich eine Abhängigkeit vom Land ergeben, die die Kommunen nicht wollen. Zudem handele es sich nicht um einen Einmalbeitrag, der mit einer Einmalzahlung erledigt wäre, sondern man müsse sich darüber im Klaren sein, dass das eine Daueraufgabe sei, die jedes Jahr wiederkomme.

Befürchtungen, die Dr. Gerd Thielmann vom Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz teilte. Seine Sorge war, dass das Land nicht imstande und bereit sein werde, den Gemeinden das Geld zu geben, das sie brauchen. Dass der Landesetat jährlich „nur“ mit bis zu 127 Millionen Euro belastet würde, wie bisher errechnet worden sei, stimme nicht. Nach seinen Berechnungen kam Thielmann sogar auf einen Milliardenbetrag.

Henning Gronau, Bürgermeister der Gemeinde Erndtebrück, konnte eine Einschränkung der kommunalen Selbstverwaltung hingegen nicht erkennen. Eine Kompensation mit Landesmitteln könne den Kommunen wieder Handlungsspielraum einräumen, weil faktisch der kommunale Straßenbau in Erndtebrück derzeit brachliege. Es würden keine Ausbaubeschlüsse mehr gefasst, weil Ratspolitiker in



Bevölkerten mit mehreren hundert Unterstützern die Tribüne des Plenarsaals im Landtag: Andrea Defeld, Doris Meierjohann, Heinz Wirz und weitere Vertreter des Bundes der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen.

Erndtebrück die Bürger nicht ruinieren möchten. Der Sanierungsstau beim Straßenausbau sei ein Indiz dafür, dass das momentane System problematisch ist.

Ulrich Francken, Bürgermeister der Gemeinde Weeze am Niederrhein, hatte diese Probleme dagegen nicht. Er setze auf frühzeitige Kommunikation mit den Bürgern und habe damit noch immer Lösungen gefunden. Bei einer Abschaffung der Straßenbaubeiträge sah er die kommunale Selbstverwaltung, die Finanzhoheit und die Planungshoheit in Gefahr.

Auch betroffene Bürger kamen bei der Anhörung zu Wort. Vertreter der Bürgerinitiative „Schöne Straßen an leeren Häusern – nein danke!“ aus Schleiden-Gemünd waren als Sachverständige eingeladen. Lydia Schumacher, die Vorsitzende der Bürgerinitiative, fand für die aktuelle Regelung deutliche Worte. „Dieses Gesetz ist rücksichtslos, ungerecht, es missachtet das Verursacherprinzip und es bedroht Existenzen.“ Sie berichtete von Betroffenen in ihrer Gemeinde und drückte ihre Verwunderung aus über die Unterschiede bei den Beitragssätzen in den einzelnen Kommunen.

Prof. Dr. Gisela Färber von der Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer plädierte ebenfalls für die Abschaffung der Straßenbaubeiträge. „Man muss anerkennen, wie Bürgerinnen und Bürger das wahrnehmen und dass sich viele Kommunen nicht mehr trauen, solche Abgaben in dem Maße, wie es die Kommunalverfassung eigentlich einmal vorgesehen hat, zu erheben. In anderen Ländern sind daraus Gelbwesten entstanden, oder die populistischen Bewegungen sind damit gefüttert worden. Das muss nicht sein. Das muss man vorher überlegen.“

Darüber hinaus sah sie grundsätzliche Fehler im Finanzsystem. Sie appellierte an den Landtag und den Ausschuss, dass diese sich noch stärker als in der Vergangenheit dafür einsetzen, dass es bundesweit eine vernünftige kommunale Finanzreform geben wird.



5. November 2019

Ihr formales Ende fand die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ am 5. November 2019 mit der Anhörung im Landtag. Auch an diesem Tag füllten viele Unterstützer die Zuschauertribüne des Plenarsaals und bewiesen damit einmal mehr ihr dringendes Interesse an der Abschaffung dieses belastenden Beitrags.

Am 31. Oktober 2018 hatte der Bund der Steuerzahler NRW die Volksinitiative gestartet, die mit mehr als 473.000 Unterschriften zur größten Volksinitiative wurde, die das Land NRW jemals erlebt

„Wir haben mit dem Thema der Volksinitiative einen absoluten Nerv in der Bevölkerung getroffen.“

(Rik Steinheuer, Vorsitzender BdSt NRW)

hat. Damit hatten die Bürger das Recht auf eine Landtagsanhörung für den BdSt NRW erstritten – die Abgeordneten mussten sich mit dem Thema erneut auseinandersetzen.

„Diese immense Zahl an Unterschriften zeigt, dass wir mit dem Thema der Volksinitiative einen absoluten Nerv in der Bevölkerung getroffen haben. Das hat uns selber auch überwältigt. Als wir gestartet sind, waren wir uns nicht so sicher, ob das nicht ein sehr kompliziertes Thema für eine Volksinitiative ist, bei dem man erst einmal viel erklären muss“, erklärte BdSt-Vorsitzender Rik Steinheuer. Doch man habe die Erfahrung gemacht, dass das Gegenteil der Fall war. „Die Leute wissen sehr gut, worum es geht. Sie konnten alle eindrücklich schildern, warum sie die Straßenbaubeiträge für eine ungerechte und nicht mehr zeitgemäße Abgabe halten.“ Gemeinsam mit Markus Berkenkopf, Leiter Haushalts- und Finanzpolitik beim BdSt NRW, trug Steinheuer im Landtag die Argumente vor, die für die Abschaffung des Straßenbaubeitrags sprechen:

„Der Straßenbaubeitrag ist ein streitanfälliges Bürokratiemonster.“

Rik Steinheuer



- ▶ Der „wirtschaftliche Vorteil“, den die Grundstückseigentümer durch den Straßenausbau haben, ist nicht objektiv messbar.
- ▶ Der Straßenbaubeitrag nimmt keine Rücksicht auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Grundstückseigentümer – vier- bis fünfstellige Beiträge sind die Regel.
- ▶ Der Straßenbaubeitrag variiert von Kommune zu Kommune, je nachdem, welchen Verteilungsmaßstab die Straßenbaubeitrags-satzungen vorsehen.
- ▶ Die Erhebungskosten für den Straßenbaubeitrag stehen in einem krassen Missverhältnis zum tatsächlich gezahlten Beitrag der Grundstückseigentümer.

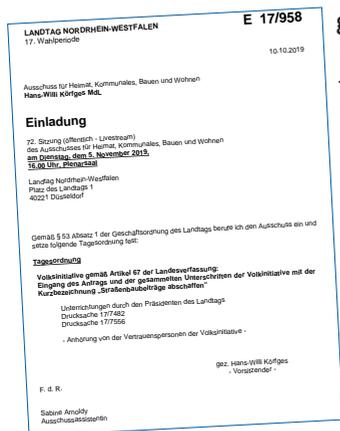
„Der Straßenbaubeitrag ist ein Relikt aus preußischen Zeiten und hat bei den Menschen völlig die Akzeptanz verloren“, sagte Rik Steinheuer und erläuterte, warum vor rund 130 Jahren der Ausbau einer Straße den Anwohnern tatsächlich einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte und warum dies heute nicht mehr so ist.

Einen weiteren Punkt machte Rik Steinheuer deutlich: „Der Straßenbaubeitrag ist ein streitanfälliges Bürokratiemonster. Jeder Experte wird Ihnen bestätigen, dass das Straßenbaubeitragsrecht irre kompliziert ist.“ Es gebe jede Menge Urteile, die Kommunalverwaltungen zu beachten haben, und die Kommentierungen zu § 8 KAG füllen hunderte Seiten. „Auch die Insider aus den Kommunalverwaltungen bestätigen, dass sie es eigentlich nur falsch machen.“ Am Ende erkläre das Verwaltungsgericht den Beitragsbescheid häufig für fehlerhaft. Wenn die Kommune beim nächsten Mal diese Fehler vermeide, mache sie andere. Es sei sehr schwierig, die Beitragsbescheide korrekt auszustellen. Diese Komplexität bedeute einen hohen Personalaufwand bei den Kommunen.

Mit diesen Worten leitete Steinheuer zu einem anderen Thema über: „Alle Reformansätze zeigen, dass der Straßenbaubeitrag nicht sinnvoll reformierbar ist. Der Bürokratieaufwand ist schon heute er-

heblich und wird nach der Reform zunehmen. Damit wird der Anteil der Erhebungskosten am Ertrag weiter steigen.“ Er wies darauf hin, dass es keine flächendeckenden Erhebungen über den Bürokratieaufwand gibt.

Der Bund der Steuerzahler NRW hat versucht, Licht in dieses Dunkel zu bringen und sämtliche Kommunen um Angaben zum Bürokratieaufwand gebeten. Postwendend hatte daraufhin der Städte- und Gemeindebund seinen Mitgliedern einen Maulkorb verpasst und Ar-



gumente geliefert, warum sie nicht antworten sollten. Es sah ganz danach aus, als habe man ein gewisses Interesse, diese Zahlen unter der Decke zu halten.

Trotzdem haben manche Gemeinden geantwortet, so dass der BdSt NRW eine vorsichtige Hochrechnung erstellen konnte. Konservativ geschätzt liegt der landesweite Bürokratieaufwand bei etwa 60 Millionen Euro jährlich: „Es kostet jedes Jahr 60 Millionen Euro, den Straßenbaubeitrag von den Bürgern zu erheben“, betonte Steinheuer in der Anhörung. „Man muss sich dagegen die Zahlen zum Aufkommen aus dem Straßenbaubeitrag vor Augen führen. Auch dazu gibt die amtliche Statistik leider keine ganz genaue Auskunft, aber es kursiert eine Zahl, die sich in den letzten Jahren bei ungefähr 125 Millionen Euro eingependelt hat.“

Diese Zahl ist unstrittig. Es ist auch unstrittig, dass diese Zahl nicht nur den Straßenbaubeitrag enthält, sondern zusätzlich noch Ersterschließungs- und Kanalschlussbeiträge. Das heißt, das jährliche Aufkommen aus dem Straßenbaubeitrag liegt unterhalb der 125 Millionen Euro, die in den letzten Jahren in der amtlichen Statistik ausgewiesen worden sind. Im Schnitt bedeutet das, dass mehr als die Hälfte des Beitragsaufkommens für Bürokratie ausgegeben wird. „Das ist aus unserer Sicht ein Irrsinn. Es darf doch nicht wahr sein, dass die Bürger mit einer Abgabe befrachtet werden, die ohnehin schon fragwürdig ist und bei der dann auch noch die Hälfte des Aufkommens für die Bürokratie draufgeht“, sagte Steinheuer nachdrücklich.

Ein wichtiger Grund dafür, dass der Straßenbaubeitrag in anderen Bundesländern nach und nach fällt. So erklärte die Finanzbehörde der Hansestadt Hamburg in einer Pressemitteilung vom 28. Juni 2016: „Der Senat hat in seiner heutigen Sitzung einen Gesetzent-

Straßenba

abschaffen

wurf [...] zur Abschaffung von Ausbaubeiträgen beschlossen. Zur Streichung [...] hatten sich die zuständigen Behörden entschlossen, weil sich das Verhältnis zwischen den Einnahmen aus den Ausbaubeiträgen und deren Erhebungsaufwand als unwirtschaftlich erwiesen hat.“ In anderen Bundesländern führt man diese Statistik also etwas sorgfältiger und hält den Bürokratieaufwand etwas genauer nach. Dort kommt man zu dem Ergebnis, dass Aufwand und Ertrag in keinem Verhältnis stehen und die Abschaffung der Straßenbaubeiträge das einzig Sinnvolle ist.

„Wir appellieren an die Landtagsabgeordneten, Mut zu einem großen Wurf zu haben und den Straßenbaubeitrag abzuschaffen“, forderte Steinheuer. Das würde die Menschen in Nordrhein-Westfalen bei den Nebenkosten des Wohnens erheblich entlasten.

In der Diskussions- und Fragerunde wurde vor allem eines deutlich: Die CDU- und die FDP-Fraktion blieben bei ihrer ablehnenden Haltung. Die SPD-Fraktion nutzte die Gelegenheit, sich für die Abschaffung des Straßenbaubeitrags im Sinne ihrer eigenen Gesetzesinitiative auszusprechen. Bündnis 90/Die Grünen, die sich in den vielen Wochen und Monaten der öffentlichen Diskussion sehr bedeckt gehalten hatten, sprachen sich angesichts des Missverhältnisses von Aufwand und Ertrag jetzt erstmals vorsichtig für eine Abschaffung des Straßenbaubeitrags aus.

18. November 2019

Auch wenn die Volksinitiative nun offiziell beendet war, war das Thema Straßenbaubeitrag noch lange nicht vom Tisch. Das zeigte sich knapp 14 Tage später. Am 18. November 2019 war der Bund der Steuerzahler NRW – Rik Steinheuer als Vorsitzender und sein Vorgänger Heinz Wirz als Vertrauensperson der Volksinitiative – als

Straßenbaubeitrag abschaffen!

Sachverständiger zu einer weiteren Landtagsanhörung eingeladen. Der Ausschuss für Kommunales, Heimat, Bauen und Wohnen beschäftigte sich mit dem Gesetzentwurf der Regierungskoalition zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes, also mit den Reformvorschlägen zum Straßenbaubeitrag, die die Regierungskoalition vorgelegt hat.

Auch an diesem Tag war die Besuchertribüne des Plenarsaals wieder gut gefüllt. Die Zuschauer stärkten den Befürwortern der Abschaffung des Straßenbaubeitrags den Rücken – manchmal mit Applaus oder Zwischenrufen, so dass Ausschussvorsitzender Hans-Willi Körffges zur Ruhe mahnen musste. Letztlich zeigte dies einmal mehr, wie wichtig den Bürgern das Thema und wie zutreffend die Mahnung von Rik Steinheuer ist, dass die Menschen den Straßenbaubeitrag nicht mehr akzeptieren.

In der Anhörung ging es unter anderem um die Frage, welchen Mehraufwand die Reformvorschläge für die Kommunen bedeuten. Hilmar von Lojewski vom Städtetag Nordrhein-Westfalen erklärte, dass technische Erfordernisse bei der geplanten Bürgerbeteiligung kein Diskussionsgegenstand sein können, die konkrete Ausgestaltung einer Straße zum Beispiel mit Parkbuchten und Bäumen dagegen schon. „Das sauber zu differenzieren, ist eine der Herausforderungen“, meinte von Lojewski. Es sei zu unterscheiden zwischen Beteiligung im Sinne von Information und im Sinne von Auseinandersetzung zu Form und Inhalt. Dies führe selbstverständlich zu Mehraufwand, personell, zeichnerisch, rechnerisch, zumal auch Varianten vorgestellt werden müssen. Doch „der Vollzug von Gesetzen kostet die Verwaltung Geld“, stellte von Lojewski fest. Ab welchem Prozentsatz es sich nicht mehr lohne, ein Gesetz umzusetzen, müsse der Landtag festlegen.

Lydia Schumacher von der Arbeitsgemeinschaft der Bürgerinitiativen gegen Straßenausbaubeiträge in NRW „SCHLUSS MIT STRABS!“ da-

gegen hält den Anliegerbeitrag ebenso wie der Bund der Steuerzahler NRW für nicht reformierbar. Sie fand ein anschauliches Bild:

„Wenn Sie die Anliegerbeiträge beibehalten, so wie es in diesem Gesetzesvorschlag steht, dann reiten Sie aus unserer Sicht einen toten Gaul in die Zukunft.“

Aus Sicht des Vereins für Kommunalpolitik ist das Gesetz auch mit den jetzt von CDU und FDP vorgeschlagenen Änderungen nicht ausreichend. Bernd Essler, stellvertretender Vorsitzender des Vereins,

stellte fest, dass die Kommunen durch die Vorgaben der Finanzpolitik des Landes NRW chronisch unterfinanziert seien. „Wenn daran nicht substantiell gearbeitet wird, wird die Infrastruktur dieses Landes gegen die Wand gefahren werden.“ Städte mit aktuell bereits schlechter Finanzlage gerieten weiter ins Hintertreffen, weil sie ihre Infrastruktur vernachlässigt hätten. Hier müsse das Land Abhilfe schaffen. Er rief die Abgeordneten auf, das Gesetz nicht zu verabschieden. Sein Petitionum: „Arbeiten Sie daran, neue Verhältnisse zu schaffen.“

Die Fragen nach dem Bürokratieaufwand und nach der Gerechtigkeit griff Rik Steinheuer auf. Er wies darauf

hin, dass es in dem Gesetzentwurf nicht um eine Halbierung der Sätze, sondern um eine Halbierung der Höchstsätze gehe. Das bedeutet, dass bei Anliegerstraßen, bei denen bisher eine Spanne von 50 bis 80 % galt, der Satz künftig auf 40 % herabgesetzt werden soll. Für die Kommunen, die bisher 80 % angesetzt haben und demnächst 40 %, bedeutet das eine Halbierung. „Das gilt aber nicht für die Gemeinden, in denen es bisher 50 % waren und demnächst 40 % sind“, so der BdSt-Vorsitzende. Damit würden Kommunen, die bisher bürgerfreundlich gerechnet haben, eine geringere Kompensation durch das Land bekommen als die Kommunen, die Höchstsätze verlangt haben. „Kann es richtig sein, dass diese Kommunen sozusagen dafür bestraft werden, dass sie vorher keine hohen Sätze angesetzt haben?“

Was die Bürokratie angeht: Wenn durch das Förderprogramm des Landes der Bürgeranteil sinkt, die Bürokratie aber eher zunimmt, ist die Erhebung der Straßenbaubeiträge künftig wirtschaftlich nicht





*„Es ist eine Frage des politischen Willens,
ob man den Straßenbaubeitrag abschafft
oder nicht.“*

Rik Steinheuer

mehr darstellbar, da das Aufkommen komplett in der Bürokratie versickert. „Das sind die neuen Probleme, die unserer Ansicht nach durch dieses Förderprogramm geschaffen werden“, erklärte Steinheuer. Das sei keine überzeugende Lösung und keine überzeugende Reform des Straßenbaubeitrags. Auch die Organisation der Ratenzahlung, auf die nach dem Gesetzentwurf ein Anspruch besteht, wird in den Kommunen zu Mehraufwand führen und darf nicht außer Acht gelassen werden.

Die zur Anhörung eingeladenen Vertreter von Städten und Gemeinden äußerten sich ganz unterschiedlich. Sie schilderten die Verhältnisse bei ihnen vor Ort, und dies machte deutlich, dass man die Kommunen nicht über eine Kamm scheren kann. Insgesamt jedoch würde der Straßenbaubeitrag auch nach einer Reform im Sinne des CDU-/FDP-Gesetzentwurfs ein brisantes Thema bei ihnen allen bleiben.

Stellt der Gesetzentwurf, bei allem Für und Wider, die Bürger nun zufrieden? Der Bund der Steuerzahler NRW geht nicht davon aus.

„Es ist eine Frage des politischen Willens, ob man den Straßenbaubeitrag abschafft oder nicht“, sagte Steinheuer und verwies auf die Bundesländer, die ihn abgeschafft haben. „Die Bürger in Nordrhein-Westfalen erkennen, dass es in anderen Bundesländern möglich ist. Deshalb gehe ich fest davon aus, dass die Diskussion auch in Nordrhein Westfalen weitergehen wird.“

Der Bund der Steuerzahler NRW hat ein wachsames Auge auf das nun folgende Gesetzgebungsverfahren. Unabdingbar ist für den Verband, dass das Gesetz die Kommunen verpflichtet, den Erhebungsaufwand für den Straßenbaubeitrag zu ermitteln. Dieser Wert spielt eine wesentliche Rolle, wenn das Gesetz später evaluiert werden soll. So bleibt der Straßenbaubeitrag weiter in der Öffentlichkeit – und mit ihm das Ziel der Volksinitiative: „Straßenbaubeitrag abschaffen!“



Die Entscheidung der Politik

Die Regierungskoalition aus CDU und FDP hat in der Plenarsitzung am 18. Dezember 2019 ihren Gesetzentwurf zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes (KAG) verabschiedet und hält damit weiterhin krampfhaft am Straßenbaubeitrag fest. Dem Anliegen der Volksinitiative, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen, hat sie damit in gleicher Sitzung nicht entsprochen. Dennoch ist das jetzt verabschiedete Gesetz ein Erfolg für die Bürger. „Die Halbierung der Beiträge ist einzig und allein dem Druck der Volksinitiative ‚Straßenbaubeitrag abschaffen‘ zu verdanken“, stellte der Vorsitzende des Bundes der Steuerzahler, Rik Steinheuer, fest.

Die Fraktionen von CDU und FDP mussten den Bürgern erhebliche Zugeständnisse machen. Angesichts der Bürokratiekosten, die den Kommunen durch die Erhebung des Beitrags und dem Land durch das neue Förderprogramm entstehen, ist das Festhalten am Straßenbaubeitrag nach Ansicht des Bundes der Steuerzahler NRW wider jede Vernunft.

Ein Gutachten des Gutachtendienstes des Landtags ist ein weiterer Beleg dafür, dass die Bürokratie durch die Neuregelung von § 8 KAG noch stärker ausgeweitet wird. Besonders kritisiert der Bund der Steuerzahler NRW, dass auch nach der Gesetzesänderung ein wesentlicher Aspekt immer noch außen vor bleibt: Die Neuregelung im KAG verpflichtet die Kommunen nicht zu ermitteln, was es sie kostet, den Straßenbaubeitrag zu erheben. Das ist aber essentiell, damit bei der geplanten Evaluierung der Gesetzesänderung in drei Jahren eindeutig festgestellt werden kann, ob sich der Bürokratieaufwand und die Erhebung überhaupt rechnen.

Der Bund der Steuerzahler NRW befürchtet, dass der Erhebungsaufwand, der in manchen Kommunen schon heute die Hälfte der Beitragseinnahmen auffrisst, durch Bürgerbeteiligung, Ratenzahlung



und Förderanträge noch weiter steigen wird. Dieses Mehr an Bürokratie für die Kommunen und das Land verwässert den positiven Effekt der Gesetzesänderung, die den Straßenbaubeitrag für die Bürger halbieren soll. Die vollständige Abschaffung des Straßenbaubeitrags würde die Menschen nachhaltig bei den Wohnkosten entlasten und nach Überzeugung des Bundes der Steuerzahler NRW das Land nicht wesentlich stärker finanziell belasten als die jetzt beschlossene Gesetzesänderung.

Nachdem unmittelbar vor Weihnachten die Änderung des Kommunalabgabengesetzes beschlossen worden war, dauerte es noch einmal mehr als drei Monate, bis das Land Klarheit schuf, wie die neuen Regelungen konkret ausgestaltet werden sollen. Anfang April 2020 wurde die „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen an Kommunen zur Ent-

lastung von Beitragspflichtigen bei Straßenausbaumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen (Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge)“ im Ministerialblatt veröffentlicht. Die Erwartungen des Bundes der Steuerzahler NRW haben sich dabei nicht erfüllt. Es bleibt bei der hälftigen Entlastung aller Beitragspflichtigen. Dies ist auch zu begrüßen, zumal in der politischen Diskussion von differenzierten Zuschüssen nach den unterschiedlichen Straßentypen beziehungsweise Bürgeranteilen die Rede war. Ein differenzierter Zuschuss hätte Ungleichbehandlungen befördert und wesentlich mehr bürokratischen Aufwand bei der Beitragsermittlung mit sich gebracht. Gefördert werden können jetzt Straßenausbaumaßnahmen, die von den politischen Gremien ab dem 1. Januar 2018 beschlossen und noch nicht abschließend abgerechnet wurden. An Stelle des politischen Beschlusses tritt die erstmalige Veranschlagung im Haushaltsplan 2018.



Dass es eine Stichtagsregelung geben muss, ist offenkundig. Bei dem hälftigen Landeszuschuss war lange unklar, für welche Straßenbaumaßnahmen er gelten soll. Der Bund der Steuerzahler NRW hatte darauf gedrungen, den Stichtag an der Beitragsfestsetzung festzumachen. Damit wäre die Regelung auf abgeschlossene und noch nicht abgerechnete sowie auf laufende Straßenausbaumaßnahmen anzuwenden. Das würde einen wesentlich größeren Personenkreis entlasten. Die Förderrichtlinie aus dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung folgt dem allerdings nicht. Maßgeblich ist der Beschluss über die Ausbaumaßnahme oder deren Veranschlagung im Haushaltsplan ab 1. Januar 2018.

Aus zahlreichen Städten ist bekannt, dass sie Ausbaumaßnahmen wegen politischer Proteste vor Ort bis zur Klärung auf Landesebene zurückgestellt haben. Bis diese wieder in Angriff genommen werden können, wird viel Zeit vergehen. Da die Förderrichtlinie bis zum 31. Dezember 2024 befristet ist, bleibt abzuwarten, wie viele Projekte die Städte und Gemeinden nach dem neuen KAG überhaupt abrechnen können.

Auf keinen Fall darf eine Evaluation zum Erhebungsaufwand des Straßenbaubeitrags vernachlässigt werden. So begrüßenswert die zum Jahreswechsel in Kraft getretenen Änderungen zum Straßenbaubeitrag im Kommunalabgabengesetz NRW auch grundsätzlich sind, sie werden in den Stadt- und Gemeindeverwaltungen erheblichen Mehraufwand mit sich bringen. Ob verpflichtende Anwohnerversammlung oder Erleichterungen bei den Zahlungsmodalitäten – all das muss bearbeitet werden und verursacht Mehrarbeit in den

Rathäusern. Der Bund der Steuerzahler NRW bezweifelt schon heute, dass Ertrag und Aufwand zur Erhebung des Straßenbaubeitrags in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Wenn es aber bisher bereits ein Missverhältnis zwischen Ertrag und Aufwand gibt, wird dieses zwangsläufig weiter kippen. Die Bürokratiekosten fressen den Straßenbaubeitrag dann quasi auf. Der Bürokratieaufwand muss also ermittelt werden – doch hier stehen klare Äußerungen der Landespolitik immer noch aus.



Mit der Förderrichtlinie ist unstreitig eine Entlastung für die betroffenen Anlieger verbunden. Es ist aber fraglich, wen diese Förderung tatsächlich erreichen wird. Die Landespolitiker hatten das Pfund in der Hand. Genutzt haben sie es nicht. Sie enttäuschen sogar die Städte und Gemeinden, die vorausschauend geplant haben und nun für ihre Bürger eben wegen guter, vorausschauender Planung die Förderung nicht beanspruchen können.

Mit der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ hat fast eine halbe Million Menschen ihren dringenden Wunsch nach Entlastung von diesem Beitrag in die Öffentlichkeit und in die Landespolitik gebracht – doch die politische Mehrheit musste mit dem Kopf durch die Wand und riskiert nun sehenden Auges, dass die verbleibenden Straßenbaubeiträge der Bürger vom Erhebungsaufwand weitestgehend aufgefressen werden.

Der Kampf geht weiter



Zwei Jahre sind vergangen, seit der Bund der Steuerzahler NRW die ersten Anfragen zum Thema Straßenbaubeitrag bekommen hat. Was klein anfing – mit Musterschreiben, mit denen die Bürger sich an ihren Rat wenden konnten –, wuchs sich innerhalb kurzer Zeit zur größten Volksinitiative aus, die das Land Nordrhein-Westfalen je gesehen hat. Und sie war nicht nur die größte Volksinitiative, sie war auch eine erfolgreiche Volksinitiative, auch wenn der Landtag dem Antrag nicht zugestimmt und den Straßenbaubeitrag noch nicht abgeschafft hat.



Die Volksinitiative entwickelte sich zu einem Flächenbrand. Fast 500.000 Unterschriften. Mehr als 100 Resolutionen von Kommunen ans Land mit der Bitte, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen. Kommunale Fraktionen, die im Widerspruch zu ihren jeweiligen Fraktionskollegen im Landtag stehen. Menschen, die ihre Wahlentscheidung auch von der Haltung der Politik zum Straßenbaubeitrag abhängig machen wollen.



Die Volksinitiative hat der Landespolitik eine Reform des Kommunalabgabengesetzes mit deutlichen Verbesserungen für die Beitragszahler abgerungen. Sie hat die Politiker monatelang vor sich hergetrieben, hat sie gezwungen, sich auf vielen Ebenen mit dem Thema Straßenbaubeitrag, mit Wohnkosten, mit Einzelschicksalen und mit der Frage nach Gerechtigkeit auseinanderzusetzen. Sie hat die Landesregierung dazu bewegt, ein Förderprogramm von 65 Millionen Euro jährlich für den kommunalen Straßenbau aufzulegen. Das ist mehr als nur ein kleiner Erfolg angesichts einer Politik, die sich zwei Jahre zuvor noch rigoros geweigert hatte, einen Handlungszwang auch nur ansatzweise anzuerkennen.

Die Volksinitiative ist beendet. Das Gesetz ist beschlossen, die Förderrichtlinie veröffentlicht. Das Thema Straßenbaubeitrag aber bleibt aktuell. Jetzt gilt es, die Änderungen auf ihre Alltagstauglichkeit zu überprüfen. Werden die Beitragszahler tatsächlich nennens-



wert entlastet? Wie entwickelt sich das Verhältnis zwischen Kosten der Beitragserhebung und Einnahmen? Reichen die 65 Millionen Euro aus, gehen manche Kommunen leer aus – oder ist sogar noch Luft nach oben? Diese Fragen müssen beantwortet werden, wenn das Gesetz nach drei Jahren evaluiert wird. Die Antworten werden darüber entscheiden, ob der neue § 8 KAG dann weiter Bestand haben kann. Oder eben nicht.

Der Straßenbaubeitrag wird die Arbeit des Bundes der Steuerzahler NRW, wird die Bürger und die Politik in den Kommunen und im Land Nordrhein-Westfalen auch in den nächsten Jahren begleiten. Die Volksinitiative ist beendet, der Kampf geht weiter. Das Ziel bleibt: Straßenbaubeitrag abschaffen!



Aufklärung und Information, Straßenaktionen, Vorträge, Pressegespräche – die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ hat das Land Nordrhein-Westfalen bewegt wie keine andere zuvor.



Was der Straßenbaubeitrag bedeutet – Betroffene berichten



Nach der „Grünen Hecke“ wird es teuer

Seit rund zwei Jahren hängt ein Damokles-Schwert über Simon Kemperdick, seiner Frau Eva und seinen beiden Kindern Anni und Piet (6 und 9 Jahre alt). So lange weiß die Familie aus Soest schon, dass die Straße vor ihrem Haus auf der Ulrich-Jakobi-Wallstraße ausgebaut wird – und sie als Anlieger anschließend zur Kasse gebeten werden soll. Mittlerweile sind die Arbeiter mit ihrem Bagger in Sichtweite: „Ich gehe davon aus, dass die Baustelle spätestens im Sommer bei uns angekommen ist; und dann kommt sicher schnell die Abrechnung von der Stadt.“

Laut erster Planung soll der 38-jährige Familienvater rund 21.000 Euro bezahlen. „Wir waren fassungslos, als wir die Summe gehört haben. Normalerweise setzt die Stadt Soest einen Ausbaupreis von 13 bis 18 Euro pro Quadratmeter an. Bei uns geht man von 42 Euro aus. Wie kann das sein?“ Schon bei der Anliegerversammlung habe man eingeräumt, dass dies der höchste Quadratmeterpreis sei, der jemals Anliegern in Soest abverlangt wurde. Selbst die teure Kopfsteinpflasterung reicht da als Erklärung nicht aus. In vergleichbaren Fällen lag der Ausbaupreis bei 18 Euro pro Quadratmeter. Doch ist die Ulrich-Jakobi-Wallstraße überhaupt eine Anliegerstraße, an deren Sanierung die Anlieger finanziell zu beteiligen sind? An der



historischen Wallstraße liegen ein Gasthaus mit Hotel- und Restaurantbetrieb, ein großer Spielplatz, ein Fußballplatz, ein Bouleplatz, ein Parkplatz mit 45 Stellplätzen und der touristisch relevante Kattenturm. Wird diese Straße tatsächlich hauptsächlich von Anwohnern genutzt, die zu ihren Grundstücken gelangen wollen?

Im Oktober 2016 wurde eine Woche lang der Verkehr auf der Ulrich-Jakobi-Wallstraße erfasst und ausgewertet. An manchen Tagen nutzten 700 PKW die Straße. Die genaue Verweildauer wurde ebenfalls analysiert und ergab ein denkbar knappes Ergebnis: „49 Prozent der Nutzer sind Anlieger, 51 Prozent der Autos sind Durchgangsverkehr.“ Für Familie Kemperdick trotzdem ein Ergebnis, das gegen den Anliegerbeitrag spricht.

Schon bei der Anliegerversammlung 2016 wunderte sich Simon Kemperdick über das Vorgehen der Stadt: „Die Straßenbaupläne wurden vorgestellt und am Ende hieß es: ‚Alle Anlieger bis zur Grünen Hecke müssen nichts zahlen.‘ Die haben sich natürlich gefreut, und wir saßen da und konnten es nicht glauben“, erzählt der Hauseigentümer. Im Anschluss wurde den restlichen Anwohnern die vorläufige Berechnung vorgelegt. Zu 70 Prozent müs-

sen sich die Anlieger beteiligen. „Mich ärgert die Willkür, mit der solche Verteilerschlüssel von den Ratspolitikern beschlossen werden. Eine Gemeinde weiter würde die Kostenbeteiligung ganz anders aussehen“, weiß Simon Kemperdick.

Deshalb hat er den Kontakt zu den Politikern vor Ort gesucht, hat Gespräche mit Fraktionsmitgliedern geführt, hat Ratssitzungen besucht. „Ich bin den Verantwortlichen auf die Nerven gegangen, schließlich geht es hier für mich um richtig viel Geld“, sagt Kemperdick. Man habe ihm zugesagt, den Anliegerstatus der Straße überprüfen zu wollen und auch im Finanzausschuss eine reduzierte Kostenbeteiligung zu erwirken. „Für uns ist das bisher ein reines Lippenbekenntnis und lässt uns weiterhin in Unwissenheit zurück.“ Das Ergebnis seines Engagements wirkt ernüchternd: „Man sagte mir, ich solle mich wieder melden, wenn der Bescheid da ist.“ Doch ab der Zustellung zählt jeder Tag. Innerhalb eines Monats kann die Familie

Widerspruch einlegen. Die Zahlung wird auf jeden Fall innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe fällig.

Simon Kemperdick gibt nicht auf, er engagiert sich, schreibt Leserbriefe und mobilisiert den Freundeskreis. „Das Thema muss im Gespräch bleiben. Wir sind leider auf dieser Straße lediglich acht betroffene Anwohner und konnten bisher noch keine größere Initiative mobilisieren, um öffentlich wirksam gegen diese horrenden Kosten zu protestieren.“ Aber die Hände in den Schoß zu legen, kommt für ihn nicht in Frage. „Man muss sich einbringen. Der Straßenbaubeitrag trifft ja oft die Familien, die in ihrer Stadt fest verwurzelt sind.“ Häufig wird behauptet, dass Straßenumbau- und -ausbaumaßnahmen zu einer Wertsteigerung der Immobilie führen. Familie Kemperdicks Haus besteht aus zwei Wohneinheiten. Den größeren Teil mit

*„Der Straßenbaubeitrag bedeutet eine zusätzliche Zahlung, die uns belastet.“
(Simon Kemperdick, Betroffener)*

150 Quadratmetern bewohnt die Familie selbst, der andere Teil ist vermietet. Insgesamt beträgt die Grundstücksfläche circa 450 Quadratmeter. Das Argument der Wertsteigerung durch die Straßensanierung, das auch der Bund der Steuerzahler NRW sehr kritisch sieht, zählt für den Familienvater nicht: „Das ist doch nur ein Argument, wenn man vorhat, die Immobilie zu veräußern. Ich bin Ur-Soester und

lebe im Elternhaus meiner Mutter. Ich werde dieses Haus nie verkaufen, selbst wenn es durch die neue Straße noch so sehr im Wert gewinnen würde. Selbst wenn es auf dem Papier plötzlich eine Million Euro wert wäre – für mich ist es keine Wertsteigerung.“

Seit 2009 wohnt die junge Familie an der Wallstraße. 80.000 Euro hat sie als Kredit aufgenommen, um das Haus zu renovieren. „Wenn die Abrechnung kommt, werden wir einen neuen Kredit aufnehmen müssen“, erklärt der Fachlehrer für Förderschulen. Seine Frau Eva arbeitet halbtags in einer Grundschule. Seine Mieter werden mit einer Mieterhöhung rechnen müssen – ebenfalls eine junge Familie mit zwei Kindern. „Der Straßenbaubeitrag bedeutet eine zusätzliche Zahlung, die uns belastet. Wir werden nicht daran zugrunde gehen, aber sie schränkt uns ein.“



Wer gibt mir mit 83 noch Kredit?

Wenn die Straße vor der eigenen Tür um- oder ausgebaut wird, müssen die Anlieger in NRW zahlen. Dann werden schnell mehrere Zehntausend Euro fällig. Die arbeitende Bevölkerung, junge Familien, Rentnerinnen und Rentner – Straßenbaubeiträge können jeden treffen. Wir haben einen 83-jährigen Mönchengladbacher besucht, dem genau so eine Zahlung jetzt blüht.

Der Reitstall Barthelmes in Mönchengladbach-Giesenkirchen ist eine kleine Idylle, in der die Zeit stehen geblieben scheint. Viel Grün, eine Reithalle, wiehernde Pferde neben friedlich malmenden Ponys, das Glas Cola gibt´s für 1,50 Euro. Hier kommen die Kinder und Mütter aus der Umgebung gerne zum Reiten hin. „Unschlagbar günstig“, sagen sie. Die Zeiten sind vielleicht bald vorbei. Denn über Klaus Barthelmes, dem Eigentümer des Reiterhofs, hängt ein Damoklesschwert: 91.000 Euro soll er für die Erneuerungen an der Straße „Bahner“ berappen. Er hat bereits im Oktober 2016 ein entsprechendes Informationsschreiben der Stadt bekommen, und schon bald

kann der endgültige Bescheid ins Haus kommen: „Wenn ich diese Summe wirklich zahlen soll, muss ich den Reitstall aufgeben.“

Noch sind die Bauarbeiten vor der Haustür im Gange. Die Straße wird ausgekoffert und neu aufgebaut. Doch auch diese Maßnahme ist für den Reitstallbesitzer bereits eine Belastung: „Wir haben seit einem Jahr enorme Einbußen durch die Baustelle. Der Bus muss weiter weg halten, die Eltern, die mit dem Auto kommen, müssen einen riesigen Umweg fahren – es kommen dadurch deutlich weniger Kinder zum Reiten.“ Seine Tochter Claudia ist Reitlehrerin in der Reithalle Barthelmes und dadurch ebenso direkt von der Baustelle betroffen. Sie wird den Familienbetrieb irgendwann einmal erben und macht sich natürlich auch Sorgen, wenn sie an den drohenden Straßenbaubeitrag denkt. „Wenn wir die 91.000 Euro für die Straße zahlen müssen, wird es sehr, sehr schwierig.“

Klaus Barthelmes ist hier geboren, er lebt in seinem Elternhaus. Den Reitstall ließ er bereits 1972 errichten. Über die Jahre baute er immer wieder dazu, ab und um. 25.000 Quadratmeter Land gehören ihm, darauf liegen vier Wohnungen, der Reitstall, die Koppel und die Gastronomie. Man könnte meinen, ihm müsste es doch gut gehen. Aber die Anlage ist groß, arbeitsintensiv und muss naturgemäß immer wieder saniert werden. „Ich habe jetzt schon 400.000 Euro Schulden für die ganzen Renovierungsmaßnahmen über die Jahre aufnehmen müssen. Glauben Sie, in meinem Alter bekomme ich noch einmal einen Kredit?“

Der pensionierte Industriekaufmann ist 83 Jahre alt, körperlich und geistig fit, hält den Reitstall in Schuss – doch für Banken zählen die nackten Zahlen. So kann er auch nur schmunzeln, wenn man ihm zur Ratenzahlung rät. „Wie lang soll ich das denn abstottern?“ Besonders ärgert ihn, dass er erst vor einigen Jahren die Zufahrt gekauft hat. Diese wenigen Meter an der Straße sorgen nun für die satte Summe, die bei der Erneuerung der „Bahner“ auf ihn umgelegt werden soll. Die Höhe der Beteiligung errechnet sich nach der Grundstücksgröße, nicht nach den Straßenmetern.



Eine schwache Hoffnung bleibt ihm noch: „Die Stadt hat die ersten Informationsschreiben vielleicht extra hoch angesetzt, weil sie nachher nicht über den dort genannten Betrag hinaus abrechnen dürfen.“ Doch diese Mutmaßung dürfte nicht zutreffen. Der Bund der Steuerzahler NRW geht davon aus, dass die Endabrechnung zum Schluss eher höher als niedriger ausfallen dürfte.

„Die können doch nicht am Bürger vorbei entscheiden!“

(Klaus Barthelmes, Betroffener)

Klaus Barthelmes macht sich große Sorgen, wie es weitergehen soll. Umso engagierter unterstützt er die Volksinitiative vom Bund der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen: Mehr als 500 Unterschriften hat Klaus Barthelmes für die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ gesammelt. „Ich habe alle angesprochen, Freunde, Familien, Reiter, dass sie unterschreiben sollen.“ Er setzt deshalb große Hoffnungen in die BdSt-Volksinitiative und dass die Politik letztlich im Sinne der Betroffenen entscheidet. „Ich bin seit 45 Jahren in der CDU. Im Landtag ist die Union gegen die Abschaffung. Das hat mich wirklich erschüttert. Die können doch nicht am Bürger vorbei entscheiden.“

Für Klaus Barthelmes, seine Tochter und seinen Sohn, die beide im Reitstall mitarbeiten, geht es jetzt um die Existenz und den Erhalt seines Lebenswerks. „Wir haben zu kämpfen, das glauben Sie mal.“



Das ist für uns ein harter Schlag

„Wenn dich der Mut verlässt, gehst du halt alleine weiter“ – ein Blechschild mit diesem Motto hängt im Hausflur von Wolfgang Holz. Er hat in seinem Leben schon so manchen Schicksalsschlag einstecken müssen und hat sich immer wieder nach oben gekämpft. Doch am Kampf gegen den Straßenbaubeitrag beißt er sich zurzeit die Zähne aus. „Ich bewundere meinen Mann, wie er sich engagiert und kämpft, aber ich kann nicht mehr“, erzählt Heike Holz, „ich habe dafür keine Energie mehr.“

Seit Monaten engagiert sich Wolfgang Holz für die Volksinitiative des BdSt NRW. Er ist aktiv in einer Interessengemeinschaft, sammelt Unterschriften, demonstriert, sucht den Dialog mit Politikern und Nachbarn. „Ich stehe gerne in der ersten Reihe und mach meine Klappe auf. Wir müssen uns Gehör verschaffen.“ Als Nächstes plant er mit seinen Mitstreitern eine Podiumsdiskussion mit den Landtagsabgeordneten aller Fraktionen aus dem Erftkreis.

1984 hat das Paar auf der Rosmarstraße in Frechen gebaut. Die Straße geht steil bergauf, und die Tonschichten im Erdboden erschweren damals die Bauarbeiten. Wenn die Bagger eine Schaufel voll hat-



ten, lief das Loch sofort wieder voll. „Der Boden hier ist wie Pudding, weil das Wasser durch die Tonschicht nicht ablaufen kann und sich oberhalb staut“, erzählt Wolfgang Holz. Und wenn so ein „Pudding“ aus Löss-Lehm-Gemisch in Bewegung gerät, dann ist er schwer zu stoppen. „Den Nachbarn links ist durch unsere Bauarbeiten die halbe Terrasse abgesackt, den Nachbarn rechts versank der Garten.“ Das zahlte damals keine Versicherung, Wolfgang Holz kam für alles auf: „Zum Glück haben wir ganz tolle Nachbarn, die Verständnis hatten, und zu denen wir immer noch ein super Verhältnis haben.“

Durch diese widrigen Anfänge wurde der Hausbau von Familie Holz 150.000 D-Mark teurer als zuvor kalkuliert. „Ich stand vom ersten Moment an finanziell mit dem Rücken zur Wand. Wenn ich das nicht durch viel Eigenleistung hätte auffangen können, wäre der Traum vom eigenen Haus da schon ausgeträumt gewesen.“ Über 50 Kubikmeter Beton und sechs Tonnen Eisen wurden in der Bodenplatte versenkt, um ein stabiles Fundament zu bekommen. 1986 konnte das Ehepaar einziehen. Ein langwieriger Rechtsstreit mit dem Architekten und dem Ausschachter kostete die beiden wieder viel Kraft und Geld.

1989 kam dann der erste gemeinsame Sohn zur Welt und schon bald stellte sich heraus, dass er Asperger-Autist ist. „Für mich war klar, dass ich ab da nicht mehr arbeiten würde und meine ganze Kraft in die Pflege meines Sohnes investieren möchte“, erzählt Heike Holz. So musste die Familie mit einem Gehalt auskommen, Wolfgang Holz arbeitete als Buchhalter bei RWE. Auch die Therapie des Sohnes kostete viel Geld, das so nicht eingeplant war. „Wir hatten viele Jahre ganz schön zu knabbern. Große Urlaube gab es kaum, wir mussten immer haushalten.“

Gesundheitlich hat all das Spuren hinterlassen: Heike Holz leidet an einer Auto-Immun-Krankheit, bei ihrem Mann wurde Parkinson diagnostiziert. Dann wurde Wolfgang Holz auch noch ein Ablösevertrag von seinem Arbeitgeber angeboten, der ebenfalls finanzielle Einbußen bedeutete. Im Januar 2019 konnte er endlich die letzte Rate für sein Haus abbezahlen, sein jüngerer Sohn ist gerade fertig mit seinem Studium. „Jetzt wäre die Zeit, alles zu genießen und etwas un-

beschwerter zu leben. Durch die Straßenbaubeiträge müssen wir aber wieder zurückstecken. Und seien wir mal ehrlich, die Banken machen mit mir 62-Jährigem auch keine großen Sprünge mehr.“ Auf 11.000 Euro beläuft sich die vorläufige Kostenschätzung der Stadt. „Da glaub ich aber schon lange nicht mehr dran. Die Bauverzögerung wird zu Buche schlagen, und die neuen Wasserleitungen waren auch in der Kalkulation nicht berücksichtigt.“ Trotz des Einsatzes von Spezialgeräten brachen die alten Rohre und mussten schließlich neu verlegt werden. Auch die Einfahrt von Familie Holz wurde dafür geöffnet und ihr Pflaster wieder neu verlegt. „Diese ganzen zusätzlichen Maßnahmen kosten extra – ich gehe mittlerweile davon aus, dass ich 18.000 Euro zahlen muss.“

„Wir müssen uns Gehör verschaffen!“

(Wolfgang Holz, Betroffener)

Seit Dezember 2017 sind die Bauarbeiter zugange, das bedeutet Staub, Schmutz und Lärm für die Anwohner. „Und wenn sie fertig sind, bleibt für uns die bange Frage: ‚Welche Auswirkungen hat die neue Straße ohne Tonschicht auf unsere am Hang gelegenen Häuser?‘“ Familie Holz befürchtet, dass das Wasser, das sich bisher in den Hängen staut, nun unter der modernisierten Straße abfließen kann. Es könnten so Risse entstehen, schlimmstenfalls können die Häuser absacken. Doch auch daran hat Wolfgang Holz gedacht und mit seinen Mitstreitern der Bürgerinitiative einen Sachverständigen aus Bad Honnef engagiert. „Prof. Hüster geht mit uns zusammen zur Stadt, und dann lassen wir uns erklären, wie das funktionieren soll.“ Bezahlt wird der Experte aus eigener Tasche. „Wenn man so viel Mist mit einem Haus erlebt, dann hängt das Herz dran.“

Wir fühlen uns verschaukelt

Wer die Von-Waldthausen-Straße in Oer-Erkenschwick besucht, der sieht in jedem zweiten Fenster eine „Rote Karte für die Strabs!“. Hier machen sich die Bürgerinnen und Bürger zusammen stark und unterstützen die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“. Das gemeinsame Ziel schweißt die Nachbarn zusammen. Anfang Mai sind die Anwohner auf die Straße gegangen und haben Alarm geschlagen gegen die Straßenbaubeiträge. Der Bund der Steuerzahler NRW war dabei und hat enge Kontakte zu den Betroffenen knüpfen können. Eine von ihnen ist Anja Arns.

Seit Januar 2019 lebt sie mit ihrem Lebensgefährten Thomas Heupermann und ihren zwei Katzen in ihrem 90 Quadratmeter großen Häuschen. Sie sind dafür aus Recklinghausen weggezogen und planen in Oer-Erkenschwick ihr Traumhaus zu verwirklichen. „Wir haben

„Aus Angst, wie hoch die Straßenbaubeiträge werden, fassen wir unser Geld erst einmal nicht an.“

(Anja Arns, Betroffene)

uns bewusst für einen Altbau entschieden, um uns auch ein bisschen selbst zu verwirklichen. Mein Mann ist Schreiner, und wir können viel selbst machen und alles nach unseren Wünschen umgestalten.“ Das Haus hat noch keine richtige Wärmedämmung, und die Küchenwand soll noch versetzt werden, um ein größeres Wohnzimmer zu bekommen.

Aber alle Pläne liegen jetzt erst einmal auf Eis.

„Wir wären mit dem Haus schon viel weiter, aber aus Angst, wie hoch die Straßenbaubeiträge werden, die auf uns zukommen, fassen wir unser Geld erst einmal nicht an.“

Dabei hat das Paar sich vor dem Kauf des Hauses im September 2018 extra bei der Stadt rückversichert. „Ich habe bei der Stadt angerufen, und eine Dame sagte mir, dass in nächster Zeit keine Straßenbaumaßnahme geplant sei“, erzählt Anja Arns. Diese Aussage gab den Ausschlag. Erst als der Kaufvertrag unterschrieben war, erfuhr das Ehepaar von Nachbarn, dass sehr wohl eine Straßensanierung geplant ist, und es dazu sogar schon eine Bürgerversammlung gegeben hat. Anja Arns rief daraufhin noch einmal bei der Stadt an, hatte die gleiche Dame am Apparat und machte ihrem Ärger Luft. „Daraufhin erklärte mir die Dame, dass sie doch gesagt habe, vorläufig werde nichts gemacht – und das umfasse einen Rahmen von zwei bis drei Monaten.“ Die Maßnahme auf der Von-Waldthausen-



Straße ist hingegen erst in ein bis zwei Jahren vorgesehen. Also reine Auslegungssache oder doch eine dreiste Lüge? „Ich komme mir verschaukelt vor. Wenn es sogar schon eine Versammlung zu den Bauplänen gegeben hat, muss man das auf Nachfrage doch auch sagen.“

Die 46-Jährige und ihr 50-jähriger Lebensgefährte haben lange auf das eigene Heim gespart. Für sie ist die Ungewissheit belastend: Wann kommt die Abrechnung und wie hoch wird sie? „Wenn wir gewusst hätten, dass zusätzliche Kosten von 10.000 Euro oder sogar mehr für die Straße auf uns zukommen, hätten wir uns definitiv nicht für das Haus entschieden.“





Das ist ein großes Ärgernis

Die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ hat Manfred Löhr begeistert. So sehr, dass er Mitglied beim Bund der Steuerzahler geworden ist. „Wir haben viele Unterschriften gesammelt und im Freundes- und Bekanntenkreis von der Aktion erzählt. Man muss sich wehren.“ Denn auch vor seiner Haustür wurde die Straße saniert. „50 Jahre lang wurde nichts gemacht. Jetzt haben sie vollsaniert, und die Anlieger werden zur Kasse gebeten.“ Seit 1996 gehört ihm das Haus auf der Beethovenstraße in Hürth – ein Eckgrundstück, das seitlich an der Mozartstraße verläuft.

„Bei der Informationsveranstaltung der Stadt im April 2017 haben wir erfahren, dass wir für die Sanierung mit der kompletten Grundstücksgröße für beide Straßen voll bezahlen müssen.“ Für die Beethovenstraße als Durchgangsstraße muss Manfred Löhr voraussichtlich 14 Euro pro Quadratmeter zahlen, die Mozartstraße schätzt mit 19 Euro pro Quadratmeter zu Buche. Das sind fast 12.000 Euro für den pensionierten Bankkaufmann. Besonders ärgert ihn, dass er keine Vergünstigung wie etwa seine Nachbarn erhält.

„Unser Haus hat keine Schräge und so wird es noch einmal teurer für uns. Die Nachbarn haben in der 1. Etage eine Schräge und bekommen eine Ermäßigung. Was hat das bitte mit Straßenbaubeiträgen zu tun?“ Zur Erklärung: Die Grundstücksgröße wird mit einem



Vervielfältigt multipliziert, der sich nach der Zahl der Vollgeschosse richtet. Da bei Dachschrägen nicht die volle Grundfläche genutzt werden kann, wird die Geschossfläche bei der Berechnung entsprechend reduziert.

Auch seine Ehefrau Gertrud ärgert sich über die Ungleichbehandlung. „Wir sind generell bereit, einen Teil der Kosten zu übernehmen.

„Die Willkür empfinden wir als ungerecht.“

(Gertrud Löhrl, Betroffene)

Aber die Willkür, mit der die Rechnungen erstellt werden, empfinden wir als ungerecht. Bei anderen Nachbarn wird beispielsweise die Grundstücksgröße für die Berechnung gekappt.“ Die Bauarbeiten sind bereits Ende April 2019 beendet worden, die Straßen wurden zügig fertiggestellt. Nun hängt das Damoklesschwert über dem Ehepaar: „Zwei bis drei Jahre kann es dauern,

bis wir die Abrechnung von der Stadt bekommen. Das Geld hatten wir für ein neues Badezimmer eingeplant. Diese Pläne liegen nun auf Eis.“

Wenn die Abrechnung für die Straßen kommt, wollen die beiden den Rechtsweg beschreiten: „Wir müssen alles ausprobieren. Ich möchte mir nicht hinterher sagen: ‚Du hättest noch etwas dagegen tun können.‘“

Von der Idee zum Gesetz – Chronologie der Reform

- 01.08.2018** Repräsentative Umfrage von Mente>Factum im Auftrag des BdSt NRW zur Haltung der Bürger zum Straßenbaubeitrag (1. Welle)
- 29.08.2018** Schreiben des BdSt NRW an diverse Stadt- und Gemeinderäte mit dem Appell, geplante Straßenbaumaßnahmen zu überprüfen und die Anliegerbeteiligung an der unteren zulässigen Grenze festzuschreiben
- 30.08.2018** Schreiben des BdSt NRW an Kommunalministerin Ina Scharrenbach und an die Abgeordneten des NRW-Landtags mit dem Appell, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen
- 31.08.2018** Presseinformation des BdSt NRW: Verband fordert Kommunalministerin Ina Scharrenbach und den Landtag auf, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen
- 31.08.2018** Schreiben des BdSt NRW an seine Mitglieder in Kreuzau mit dem Aufruf, sich mit einer vorbereiteten Anregung an den Gemeinderat zu wenden, damit die Ratsmitglieder den Straßenbaubeitrag an der unteren zulässigen Grenze festlegen
- 03.09.2018** Landesdelegiertenkonferenz der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung (MIT) der CDU in NRW; Thema: Abschaffung des Straßenbaubeitrags
- 05.09.2018** Ratssitzung in Kreuzau; Thema: Straßenbaubeitrag
- 11.09.2018** Kleine Anfrage des SPD-Abgeordneten Stefan Kämmerling zur möglichen Abschaffung des Straßenbaubeitrags
- 19.09.2018** Antrag der CDU-Fraktion im Rat der Gemeinde Lindlar, eine Resolution zur Änderung des § 8 KAG zu beschließen und Straßenausbaumaßnahmen (vorläufig) für drei Jahre auszusetzen
- 20.09.2018** Gespräch mit Dr. Ralf Nolten (MdL CDU) zum Straßenbaubeitrag
- 26.09.2018** Befürwortung der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ durch die Mitgliederversammlung des Bundes der Steuerzahler NRW

- 04.10.2018** Informationsgespräch im Innenministerium zur Durchführung einer Volksinitiative
- 10.10.2018** Schriftliche Anzeige der Durchführung einer Volksinitiative beim Innenministerium des Landes Nordrhein-Westfalen
- 10.10.2018** Bad Berleburg verabschiedet Resolution, in der die Stadt den Landtag auffordert, den Straßenbaubeitrag schnellstmöglich abzuschaffen und bittet den BdSt NRW um Unterstützung bei diesem Anliegen
- 16.10.2018** Gespräch mit dem Verband Wohneigentum NRW über Volksinitiative
- 23.10.2018** Gespräch mit Klaus Stallmann (Präsident Haus & Grund NRW) über Volksinitiative
- 31.10.2018** Start der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ auf der Landespressekonferenz in Düsseldorf; Beginn der Straßenaktion in Düsseldorf und Mettmann
- 02.11.2018** Straßenaktionen in Frechen und Kreuzau
- 03.11.2018** Straßenaktion in Niederzier
- 05.11.2018** Straßenaktion in Gescher
- 06.11.2018** Einbringung des Gesetzentwurfs der SPD-Landtagsfraktion zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags
- 07.11.2018** Straßenaktion in Siegen
- 08.11.2018** Straßenaktionen in Bad Berleburg, Erndtebrück und Bad Laasphe
- 09.11.2018** Straßenaktionen in Kirchlengern, Bünde und Halle
- 10.11.2018** Straßenaktion in Herford
- 13.11.2018** Straßenaktionen in Übach-Palenberg und Stolberg mit Übergabe Unterschriften an BdSt NRW
- 13.11.2018** Gespräch mit Thomas Kutschaty MdL (Fraktionsvorsitzender SPD-Landtagsfraktion) und Stefan Kämmerling MdL SPD zum Straßenbaubeitrag
- 14.11.2018** Straßenaktionen in Wipperfürth und Lindlar

- 14.11.2018** 1. Lesung des SPD-Gesetzentwurfs im Landtag, Überweisung an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen (federführend), an den Haushalts- und Finanzausschuss sowie an den Verkehrsausschuss
- 15.11.2018** Straßenaktion in Essen
- 15.11.2018** Gespräch mit Bernhard Hoppe-Biermeyer (MdL CDU) zum Straßenbaubeitrag
- 16.11.2018** Straßenaktionen in Coesfeld und Gescher
- 17.11.2018** Straßenaktionen in Geseke und Hiddenhausen
- 20.11.2018** Straßenaktion in Bonn
- 20.11.2018** Beauftragung des Parlamentarischen Beratungs- und Gutachterdienstes durch Mehrdad Mostofizadeh MdL mit einem Gutachten zum Straßenbaubeitrag
- 20.11.2018** Presseinformation der CDU- und der FDP-Fraktion: Landesregierung soll § 8 KAG bürgerfreundlich modernisieren
- 21.11.2018** Straßenaktion in Kerken
- 22.11.2018** Demonstration der Bürgerinitiative Schluchtenweg / Mittlere Klusstraße in Bünde mit Vertretern des BdSt NRW
- 22.11.2018** Antrag der Fraktionen SPD und CDU der Stadt Marl, der Rat möge eine Resolution zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags beschließen; der Beschluss geht zur Kenntnis an den BdSt NRW
- 23.11.2018** Straßenaktionen in Porta Westfalica und Herford
- 24.11.2018** Straßenaktion in Minden
- 28.11.2018** Pressegespräch gemeinsam mit Haus & Grund Nieheim-Hüsten
- 29.11.2018** Straßenaktionen in Meschede und Winterberg
- 29.11.2018** Antrag der Fraktionen von CDU und FDP im Landtag auf Entlassungen der Bürger beim Straßenbaubeitrag
- 30.11.2018** Straßenaktionen in Ruppichteroth und Gummersbach
- 30.11.2018** Übergabe Unterschriften an BdSt NRW in Erkrath

- 03.12.2018** Straßenaktion in Bochum
- 05.12.2018** Übergabe Unterschriften an BdSt NRW in Kreuzau
- 07.12.2018** Aufruf des BdSt NRW an alle Stadt- und Gemeinderäte in Nordrhein-Westfalen, eine Resolution zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags an den Landtag zu richten
- 07.12.2018** Schreiben des BdSt NRW an alle Landtagsabgeordneten der Fraktionen CDU und FDP mit Information über Aufruf an Stadt- und Gemeinderäte zur Resolution und Gesprächsangebot, um politischen Willen der örtlichen Parteivertreter und gegensätzliche Meinung der Landtagsfraktionen in Einklang zu bringen
- 07.12.2018** Straßenaktion in Netphen
- 11.12.2018** Straßenaktionen in Kerken und Kleve
- 13.12.2018** Straßenaktionen in Simmerath und Aachen
- 17.12.2018** Übergabe Unterschriften an BdSt NRW in Meerbusch
- 19.12.2018** Übergabe Unterschriften an BdSt NRW in Xanten
- 10.01.2019** Repräsentative Umfrage von Mente>Factum im Auftrag des BdSt NRW zur Haltung der Bürger zum Straßenbaubeitrag (2. Welle)
- 14.01.2019** Übergabe von 800 Starterpaketen an Rheinischen Landwirtschafts-Verband
- 17.01.2019** Straßenaktion in Goch
- 22.01.2019** Straßenaktion in Hamm
- 22.01.2019** Gespräch mit Bodo Löttgen MdL (Fraktionsvorsitzender CDU-Landtagsfraktion) und Bernhard Hoppe-Biermeyer MdL CDU zum Straßenbaubeitrag
- 23.01.2019** Straßenaktionen in Lengerich, Rheine und Metelen
- 24.01.2019** Straßenaktionen in Billerbeck und Münster
- 28.01.2019** Übergabe Unterschriften an BdSt NRW in Mülheim an der Ruhr
- 07.02.2019** Straßenaktion in Höxter, Übergabe Unterschriften an BdSt NRW in Lünen

- 09.02.2019** Straßenaktion in Meerbusch
- 12.02.2019** Straßenaktion in Geldern, Übergabe Unterschriften an BdSt NRW in Bedburg-Hau
- 19.02.2019** Demonstration in Frechen mit Vertretern des BdSt NRW
- 20.02.2019** Straßenaktion in Wiehl
- 21.02.2019** Straßenaktionen in Mönchengladbach und Kempen
- 26.02.2019** Übergabe Unterschriften an BdSt NRW in Oberhausen
- 27.02.2019** Straßenaktionen in Iserlohn und Büren
- 01.03.2019** Pressegespräch von Haus & Grund Bielefeld mit Unterschriftensammlung
- 02.03.2019** Straßenaktion in Bad Salzuflen
Übergabe Unterschriften an BdSt NRW in Löhne
- 06.03.2019** Straßenaktionen in Hürth und Bergheim
- 12.03.2019** Gespräch mit Christof Rasche MdL (Vorsitzender der FDP-Landtagsfraktion) und Henning Höne MdL (Parlamentarischer Geschäftsführer FDP-Landtagsfraktion)
- 13.03.2019** Straßenaktion in Erftstadt
- 14.03.2019** Straßenaktion in Aachen
- 28.03.2019** Umfrage des BdSt NRW zum Erhebungsaufwand für den Straßenbaubeitrag; Städte- und Gemeindebund ruft seine Mitgliedsgemeinden auf, die Anfrage des BdSt NRW nicht zu beantworten
- 30.03.2019** Straßenaktion in Arnsberg
- 31.03.2019** Ende der Straßenaktion
- 01.04.2019** 422.764 gezählte Unterschriften beim BdSt NRW
„Mehr Demokratie“ meldet: Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ ist die erfolgreichste Volksinitiative, die es je in NRW gegeben hat
- 05.04.2019** Pressegespräch beim Bund der Steuerzahler NRW in Düsseldorf; Ankündigung der Sternfahrt

- 09.04.2019** Sternfahrt; Übergabe von rund 84.550 Unterschriften in 27 Städten und Gemeinden
- 11.04.2019** Gespräch mit Christof Rasche MdL (Fraktionsvorsitzender der FDP) zum Straßenbaubeitrag
- 16.04.2019** Gespräch mit Ina Scharrenbach (Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes NRW) zum Straßenbaubeitrag
- 17.04.2019** Gespräch mit Hermann Schulte-Hiltrop (Hauptgeschäftsführer Bauverbände NRW e.V.) zum Straßenbaubeitrag
- 04.05.2019** Demonstration gegen Straßenbaubeitrag in Oer-Erkenschwick mit Vertretern des BdSt NRW
- 07.05.2019** Gespräch mit Stefan Kämmerling MdL, Christian Dahm MdL, Hans-Willi Körfges MdL (alle SPD-Landtagsfraktion) zum Straßenbaubeitrag
- 08.05.2019** Repräsentative Umfrage von Mente>Factum im Auftrag des BdSt NRW zur Haltung der Bürger zum Straßenbaubeitrag (3. Welle)
- 04.06.201** Pressegespräch der SPD-Fraktion im Landtag zum Straßenbaubeitrag
- 07.06.2019** Anhörung zum Gesetzentwurf der SPD-Fraktion im Landtag zur Abschaffung des Straßenbaubeitrag
- 19.06.2019** Gespräch mit dem Verband Wohneigentum NRW
- 26.06.2019** Gespräch mit Mehrdad Mostofizadeh MdL (kommunalpolit. Sprecher der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen) zum Straßenbaubeitrag
- 27.06.2019** Gespräch mit Christof Rasche MdL (Vorsitzender der FDP-Landtagsfraktion) zum Straßenbaubeitrag
- 02.07.2019** Pressekonferenz von CDU und FDP: Vorstellung von Eckpunkten zur Reform des § 8 KAG
- 08.07.2019** Resolution des Rats der Stadt Wermelskirchen zur Abschaffung des Straßenbaubeitrags

- 09.07.2019** Gespräch mit Arne Moritz MdL (haushaltspol. Sprecher CDU-Fraktion) zum Straßenbaubeitrag
- 17.07.2019** Gespräch mit Vertretern des Mieterbundes NRW, Haus & Grund NRW und des Verbandes Wohneigentum NRW
- 19.09.2019** Übergabe von 437.202 Unterschriften, deren Gültigkeit durch die Kommunen bestätigt worden ist, beim Landtag in Düsseldorf
- 24.09.2019** Unterrichtung des Landtags durch den Landtagspräsidenten über den Eingang von 437.202 Unterschriften für die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“
- 10.10.2019** Beschluss des Ausschusses für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung: Anhörung zum Gesetzentwurf der CDU- und FDP-Fraktionen am 18.11.2019 und Anhörung für die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ am 05.11.2019
- 14.10.2019** Repräsentative Umfrage von Mente>Factum im Auftrag des BdSt NRW zur Haltung der Bürger zum Straßenbaubeitrag (4. Welle)
- 05.11.2019** Anhörung der Vertrauenspersonen der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ im Landtag Düsseldorf; formelles Ende der Volksinitiative
- 13.11.2019** Gespräch mit Christian Dahm MdL (stellv. Vors. SPD-Fraktion) und Stefan Kämmerling MdL (kommunalpol. Sprecher SPD-Fraktion) zum Straßenbaubeitrag
- 18.11.2019** Anhörung zum Gesetzentwurf von CDU- und FDP-Fraktion im Landtag
- 18.12.2019** Verabschiedung des Gesetzentwurfs der Landesregierung zur Änderung des § 8 KAG und Ablehnung des Antrags der Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen“ durch den Landtag
- 03.04.2020** Veröffentlichung der „Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge“ im Ministerialblatt

Kommunalabgabengesetz NW

§ 8 – Beiträge

Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG)
Landesrecht Nordrhein-Westfalen

§ 8 KAG – Beiträge

(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 Einheitsätzen, denen die der Gemeinde oder dem Gemeindeverband für gleichartige Einrichtungen oder Anlagen üblicherweise durchschnittlich erwachsenden Aufwendungen zu Grunde 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 zu Grunde 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 entsprechen-

der 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 selbstständig 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 In-Kraft-Treten 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.

Der neue Paragraph 8a KAG NW

Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG)
Landesrecht Nordrhein-Westfalen

§ 8a KAG (Fn 19)

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 den Zeitraum der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes anzulegen und bei Bedarf, mindestens jedoch alle zwei Jahre, 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 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 Anlieger-

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

(5) Die Satzung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes kann unter Berücksichtigung von § 8 Absatz 6 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. Die Zahlungserleichterung kann auch in Form einer Verrentung der Beitragsschuld gewährt werden, die in höchstens zwanzig Jahresleistungen zu entrichten und deren jeweiliger Restbetrag entsprechend Satz 2 zu verzinsen ist. § 135 Absatz 3 Satz 4 Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) gilt entsprechend. Eine Tilgung des Restbetrages ist am Ende jeden Jahres möglich. Die Satzung der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes kann hierzu Näheres bestimmen.

(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 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.

Die Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen an Kommunen zur Entlastung von Beitragspflichtigen bei Straßenausbaumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen

(Förderrichtlinie Straßenausbaubeiträge)

Runderlass des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung

- 305 - 49.01.03 - 74.1

Vom 23. März 2020

1 Zuwendungszweck, Rechtsgrundlage

1.1 Zuwendungszweck

Das Land Nordrhein-Westfalen übernimmt die Hälfte der kommunalen Straßenausbaubeiträge in Nordrhein-Westfalen, die nach der jeweiligen Satzung in Verbindung mit der „Soll-Regelung“ des § 8 Absatz 1 Satz 2 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21. Oktober 1969 (GV. NRW. S. 712) in der jeweils geltenden Fassung, im Folgenden KAG genannt, von den Beitragspflichtigen zu erheben sind.

1.2 Rechtsgrundlage

Das Land gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie und den §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 (GV. NRW. S. 158), im Folgenden LHO genannt, in der jeweils geltenden Fassung und des zugehörigen Runderrlasses des Finanzministeriums „Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung“ vom 30. September 2003 (MBI. NRW. S. 1254), im Folgenden VV genannt, in der jeweils geltenden Fassung, Zuweisungen an Kommunen zur Reduzierung des umlagefähigen Aufwands für Straßenausbaumaßnahmen, was wiederum eine Reduzierung der von den Beitragspflichtigen gemäß § 8 Absatz 2 Satz 1 KAG auf Grund von Beitragsbescheiden zu tragenden Straßenausbaubeiträge zur Folge hat.

2 Gegenstand der Förderung

Die hälftige Entlastung der Straßenausbaubeitragspflichtigen für im Land Nordrhein-Westfalen vorgenommene beitragspflichtige Straßenausbaumaßnahmen erfolgt durch die Gewährung von Zuwei-

sungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Kommunen. Diese Zuweisungen sind von den Kommunen zur anteiligen Deckung des umlagefähigen Aufwands einer Straßenausbaumaßnahme einzusetzen, sodass die von den Straßenausbaubeitragspflichtigen nach Maßgabe der örtlichen Satzung zu erhebenden Straßenausbaubeiträge auf der Grundlage dieser geminderten Aufwendungen zu ermitteln sind und hierdurch die angestrebte Entlastung des Beitragspflichtigen bewirkt wird.

Gegenstand der Förderung ist der umlagefähige Aufwand der einzelnen beitragspflichtigen Straßenausbaumaßnahmen.

3 Zuwendungsempfängerin oder Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind alle nordrhein-westfälischen Gemeinden und Gemeindeverbände.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

4.1

Eine Förderung wird für den abschließend ermittelten, feststehenden umlagefähigen Aufwand einer § 8 Absatz 1 Satz 2 KAG unterfallenden beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahme gewährt, für welche anschließend Straßenausbaubeiträge durch Beitragsbescheide erhoben werden. Feststehen muss der Gesamtaufwand der Maßnahme nach der vorliegenden Schlussrechnung, aufgeschlüsselt nach Anteilen von Kommune und Beitragspflichtigen (Gemeindeanteil und von den Beitragspflichtigen zu zahlender umlagefähiger Aufwand). Abweichend von diesem Grundsatz wird eine Förderung ausnahmsweise auch für einen noch nicht abschließend ermittelten umlagefähigen Aufwand gewährt, wenn der vorläufig ermittelte Aufwand Grundlage für einen vorläufigen Straßenausbaubeitragsbescheid ist und die Gemeinde diesen Bescheid nach Gewährung der Förderung erlässt. Eine solche Ausnahme kommt zum Beispiel dann in Betracht, wenn ohne die vorläufige Beitragserhebung eine Festsetzungsverjährung eintreten würde. In diesem Fall tritt für die Förderung zunächst der vorläufig ermittelte umlagefähige Aufwand an die Stelle des abschließend ermittelten, feststehenden umlagefähigen Aufwands.

4.2

Abweichend von Nummer 1.3 der Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gemeinden zu § 44 LHO, Teil II der Verwaltungsvorschriften zur LHO, im Folgenden VVG genannt, gilt der vorzeitige Maßnahmenbeginn mit Fassung eines Beschlusses durch das zuständige Organ oder Gremium über die einzelne Straßenausbaumaßnahme als genehmigt. Ist ein Gremium oder Organ einer anderen Rechtsperson als der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes für die Beschlussfassung zuständig, ist dessen Beschlussfassung maßgeblich. Eine verbindliche Förderzusage ist damit nicht verbunden.

4.3

Der von den Beitragspflichtigen insgesamt zu zahlende umlagefähige Aufwand ist um die bewilligte Zuweisung zu reduzieren. Die Beitragsfestsetzung erfolgt anschließend auf Grundlage des reduzierten umlagefähigen Aufwands durch Beitragsbescheid.

4.4

Der umlagefähige Aufwand einer beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahme kann gefördert werden, soweit die Straßenausbaubeiträge noch nicht bestandskräftig festgesetzt wurden und deren zugrundeliegende Straßenausbaumaßnahme vom Rat oder Kreistag ab dem 1. Januar 2018 beschlossen wurde oder die in Ermangelung eines gesonderten Beschlusses erstmals im Haushalt des Jahres 2018 stehen. Soweit Straßenausbaumaßnahmen in Bauabschnitte gegliedert wurden, kann auch ein Bauabschnitt gefördert werden, soweit die Straßenausbaubeiträge für den Bauabschnitt noch nicht bestandskräftig festgesetzt wurden und die dem Abschnitt zugrundeliegende Baumaßnahme vom Rat ab dem 1. Januar 2018 beschlossen wurde. Ist ein anderes Organ oder Gremium der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes oder ein Organ oder Gremium einer anderen Rechtsperson als der Gemeinde oder des Gemeindeverbandes für die Entscheidung über die Maßnahme oder den Bauabschnitt zuständig, ist der Beschluss dieses Organs oder Gremiums über die Baumaßnahme für den Stichtag maßgeblich. Maßgeblich ist dabei nicht der Beschluss über den Haushalt.

4.5

Nach dem 1. Januar 2021 beschlossene Maßnahmen können nur gefördert werden, soweit sie auf Basis eines vom kommunalen Gremi-

um beschlossenen Straßen- und Wegekonzepts nach § 8a Absatz 1 und 2 KAG erfolgen.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

5.1 Zuwendungs- und Finanzierungsart, Höhe, Form und Weiterleitung der Zuwendung

Zuwendungen nach dieser Richtlinie werden im Wege der Projektförderung als zweckgebundene Zuweisung gewährt. Die Förderung erfolgt als Anteilsfinanzierung in Höhe von 50 Prozent des von den Beitragspflichtigen insgesamt zu zahlenden umlagefähigen Aufwandes der jeweiligen Straßenausbaumaßnahme.

Da durch die vereinfachte Ausgestaltung des Verfahrens der Verwaltungsaufwand minimiert wird, wird abweichend von Nummer 1.1 VVG zu § 44 LHO eine Zuweisung auch gewährt, wenn die Zuweisung im Einzelfall den Betrag von 12 500 Euro nicht erreicht.

Eine Weiterleitung der Zuwendung gemäß Nummer 12 VVG zu § 44 LHO an rechtlich verselbständigte juristische Personen des öffentlichen Rechts ist zulässig, soweit die Beitragsbescheide von diesen erlassen werden.

5.2 Verzinsung

Abweichend von Nummer 8.8 VVG zu § 44 LHO für Zuwendungen an Gemeinden wird bei Rückforderungen auf eine Verzinsung verzichtet.

6 Verfahren

6.1 Antragsverfahren

Anträge sind mit dem Antragsmuster (Anlage A) an die NRW.Bank zu richten, soweit die in Nummer 4 genannten Voraussetzungen vorliegen.

6.2 Bewilligungsverfahren und Auszahlung

6.2.1 Bewilligungsbehörde

Zuständige Bewilligungsbehörde ist die NRW.BANK.

6.2.2 Bewilligungsbescheid und Auszahlung

Die Bewilligungsbehörde bewilligt die Förderung auf Basis des Bescheidmusters (Anlage B).

Die Mittel werden je Straßenausbaumaßnahme bewilligt. Abweichend von Nummer 7.2 VVG zu § 44 LHO und von Nummer 1.4 der Anlage 1 zu Nummer 5.1 VVG zu § 44 der Landeshaushaltsordnung

– Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (im Folgenden ANBest-G genannt) wird die Auszahlung automatisch nach Bestandskraft des Zuwendungsbescheids vorgenommen.

Mit der Zuwendung wird nur der Beitragsanteil der beitragspflichtigen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie Erbbauberechtigten gefördert und nicht die Durchführung der Straßenausbaumaßnahme, insofern sind die Nummern 3.1 und 3.2 ANBest-G nicht anwendbar.

Der Landesrechnungshof ist berechtigt bei allen Zuwendungsempfängerinnen, Zuwendungsempfängern, Weiterleitungsempfängerinnen und Weiterleitungsempfängern zu prüfen.

Die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger beziehungsweise die Weiterleitungsempfängerin oder der Weiterleitungsempfänger ist dazu zu verpflichten, im Beitragsbescheid auf die Förderung durch das zuständige Ministerium und deren jeweilige Höhe im Einzelfall hinzuweisen.

6.3 Nachweis der Verwendung

Die Zuwendungsempfänger legen der Bewilligungsbehörde einen Verwendungsnachweis nach Nummer 10 der VV für Zuwendungen an Gemeinden vor. Hierzu nutzen sie das Formular nach dem Muster der Anlage C.

Der Zuwendungszweck ist mit Bestandskraft aller Beitragsbescheide zu den Straßenausbaubeiträgen der geförderten Maßnahme erfüllt. Soweit die Zuwendung sich auf eine vorläufige Beitragserhebung nach Nummer 4.1 bezogen hat, ist der Zuwendungszweck mit Bestandskraft der endgültigen Beitragsbescheide erfüllt.

Ist der Zuwendungszweck nicht bis zum Ende des Bewilligungszeitraums erfüllt, ist binnen vier Monaten nach Ablauf des Bewilligungszeitraums eine schriftliche Bestätigung darüber abzugeben, dass die Bestandskraft noch nicht bei allen erlassenen Beitragsbescheiden eingetreten ist (Anzeigepflicht).

Der Bewilligungszeitraum verlängert sich nach der Anzeige automatisch um ein weiteres Jahr.

7 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am 2. Januar 2020 in Kraft und am 31. Dezember 2024 außer Kraft.

Hut ab! Respekt! Und danke schön!

Danke schön. Mehr als 470.00 Mal danke schön. So vielen Menschen aus Nordrhein-Westfalen danken wir, weil sie ihre Unterschrift unter die Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ gesetzt haben. Respekt. Mehr als 10.000 Mal Respekt. So viele Menschen aus Nordrhein-Westfalen haben Starterpakete bei uns angefordert oder unseren 5er-Unterschriftenbogen im Internet heruntergeladen und sind losgelaufen, um Unterschriften zu sammeln. 175 Organisationen haben den BdSt NRW unterstützt – Bürgerinitiativen vor Ort, örtliche Parteien, Freie Wähler und viele andere. In 255 Sammelstellen in ganz Nordrhein-Westfalen konnten Interessierte ihre Unterschriften leisten.

Hut ab. Unzählige Male Hut ab. Vor den Bürgerinitiativen, Nachbarschaften und Einzelpersonen, die uns in ihren Straßen mit Grillwürstchen bewirten, in ihren Vorgärten mit Kaffee und Tee, mit Plätzchen und Kuchen versorgt und uns in ihren Häusern ein stilles Örtchen angeboten haben, wenn die Heißgetränke von innen und die Kälte von außen ihren Tribut gefordert haben. Fünf Monate dauerte die Straßenkampagne des Bundes der Steuerzahler Nordrhein-Westfalen zur Volksinitiative „Straßenbaubeitrag abschaffen!“ Fünf kalte, windige, regnerische Monate lang sind wir in ganz Nordrhein-Westfalen unterwegs gewesen, in großen Städten wie Aachen und Essen, in kleinen Gemeinden im Sauer- und Siegerland, in Ostwestfalen-Lippe, im Münsterland, in der Eifel. Wir haben mit den Menschen gesprochen, mit alten und jungen, mit Arbeitnehmern und Selbstständigen, mit Alleinstehenden und Familien. Wir haben von ihren Sorgen erfahren, von ihren Ängsten. Von ihrer großen Hoffnung, dass eine vieltausendfach unterschriebene Volksinitiative den Politikern im Landtag genau diese Sorgen und Ängste nahebringt und sie dazu bewegt, den Straßenbaubeitrag abzuschaffen.



Die Menschen, die zu uns gekommen sind, waren nicht wütend. Sie wollten einfach ihre Häuser nicht beleihen oder verkaufen müssen. Deshalb waren die Menschen, die zu uns gekommen sind, kämpferisch. Ihnen ist klar, dass das Geld für den Straßenbau nicht vom Himmel fällt, sondern von den Bürgern kommen muss. Aber eben nicht hauptsächlich von denen, die in einer Straße wohnen. Beteiligt werden sollen auch die, die mittelbar von einer erneuerten Straße profitieren – weil der Müllwagen über diese Straße zu ihnen fährt, der Paketbote, der Besucher von außerhalb und sie selbst letztlich auch. Die Menschen in Nordrhein-Westfalen möchten, dass Straßen von den Steuern bezahlt werden, die alle zahlen.

Mit der Volksinitiative haben die Bürger ihr demokratisches Recht auf Mitbestimmung wahrgenommen. Sie wollten gehört werden. Sie wollten erhört werden. Mehr als 470.000 Menschen haben für die Volksinitiative unterschrieben. 437.202 Unterschriften waren rechtzeitig von den Kommunen bestätigt worden und sind an den Landtag gegangen. Konsequenz: Die Politik hat sich bewegt. Die Regierungsfractionen haben sich viel weiter bewegt, als sie zu Beginn der Volksinitiative wollten. Das haben Sie erreicht. Mit Ihrem Engagement, Ihrem positiven Kampfesmut. Und wir wissen, dass viele von Ihnen sich auf dem Erreichten nicht ausruhen, sondern weiter gemeinsam mit dem Bund der Steuerzahler NRW dafür kämpfen, den Straßenbaubeitrag doch noch gänzlich abzuschaffen. Wir ziehen den Hut vor Ihnen. Danke schön!





**Bund der Steuerzahler
Nordrhein-Westfalen e.V.**

Schillerstraße 14 · 40237 Düsseldorf

Telefon: 0211 99 175-0

E-Mail: info@steuerzahler-nrw.de

Internet: www.steuerzahler.de/nrw