



**Bund der Steuerzahler
Rheinland-Pfalz e.V.**

Überparteilich. Unabhängig. Gemeinnützig.

**Stellungnahme des Bundes der Steuerzahler Rheinland-Pfalz e.V.
zum „Landesgesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes und des
Landesfinanzausgleichsgesetzes“
der Fraktionen SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen
(Drucksache 17/11094)**

I. Vorbemerkungen

Im Juni 2018 starteten der Bund der Steuerzahler Rheinland-Pfalz und Haus & Grund Rheinland-Pfalz gemeinsam eine viel beachtete Initiative zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge in Rheinland-Pfalz. Grundlage dieser Forderung ist ein ausführliches Positionspapier, in dem die vielfältigen Härten, Mängel und Schwächen der Ausbaubeiträge aufgezeigt werden. Die von beiden Verbänden favorisierte Lösung der Probleme ist die Abschaffung der Ausbaubeiträge gegen finanzielle Kompensation der Kommunen durch das Land Rheinland-Pfalz.

Unserer Forderung nach einer Abschaffung der Straßenausbaubeiträge schlossen sich in kurzer Zeit die CDU, FDP, AfD und die außerparlamentarische Linkspartei an. Die Fraktionen von CDU und AfD haben dazu jeweils eigene Gesetzentwürfe im Landtag vorgelegt – zum Gesetzentwurf der CDU-Fraktion („Straßenausbaubeitragsabschaffungsgesetz“ – Drucksache 17/8673) erfolgte am 19. Juni 2019 eine Anhörung, zu der auch der Steuerzahlerbund geladen war. Hierzu haben wir zwei Stellungnahmen mit insgesamt rund 30 Seiten an Argumenten, Daten und Fakten vorgelegt.

Allerdings wurden sowohl der Gesetzentwurf der CDU-Fraktion als auch der der AfD-Fraktion mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und Grünen abgelehnt. Gleichfalls sahen die Ampel-Fraktionen seinerzeit keinen Reformbedarf am bisherigen System, u.a. weil das System „sozial gerecht“ sei, sich „bewährt“ habe und die Anlieger einen „Sondervorteil“ durch die Baumaßnahmen hätten. Zudem sei eine Abschaffung gegen finanzielle Entschädigung der Kommunen aus dem Landeshaushalt gemessen am vom Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz geschätzten jährlichen Beitragsaufkommen von rund 600 Mio. Euro „unfinanzierbar“.

Am 22. Januar 2020 kündigten die Vorsitzenden der Ampel-Fraktionen – wohl für die meisten Bürger sehr überraschend – eine Abkehr vom bisherigen System an. So sollen die Gemeinden im Regelfall dazu verpflichtet werden, sog. wiederkehrende Beiträge (kurz: WKB) zu erheben. Auf diese Weise sollen einmalige Ausbaubeiträge mit hohen Belastungen weitgehend der Vergangenheit angehören. Der generelle Zwang durch den Landesgesetzgeber, dass Gemeinden Ausbaubeiträge erheben müssen, soll jedoch erhalten bleiben. Insgesamt soll dies „Planbar, sozial gerecht und fair“ sein.

Der Steuerzahlerbund betrachtet die anvisierte Abkehr der Ampel-Koalition vom bisherigen System als ersten Teilerfolg auf dem Weg zum endgültigen Beitrags-Aus. Es zeigt, dass sich endlich auch bei SPD und Grünen ein Problembewusstsein eingestellt hat – die FDP ist wiederum seit dem Parteitagbeschluss von Ende 2018 formell für die komplette Abschaffung der Ausbaubeiträge.

II. Bewertung des Gesetzentwurfes

So begrüßenswert das anvisierte Ende der einmaligen Ausbaubeiträge in Rheinland-Pfalz an sich auch wäre, betrachtet der Steuerzahlerbund die flächendeckende Einführung von WKB nicht als Lösung für die bereits in der Anhörung vom 19. Juni 2019 umfangreich aufgezeigten Probleme.

Um unsere wichtigsten Kritikpunkte am Ampel-Gesetzentwurf zusammenzufassen:

- a) Die zumeist geringe jährliche Höhe der WKB sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass verglichen zu einmaligen Ausbaubeiträgen eine deutliche Belastungserhöhung bezogen auf die Gesamtheit der Anlieger entsteht. Grund dafür sind die systembedingt unterschiedlichen Anliegeranteile, die bei WKB regelmäßig deutlich zulasten der betroffenen Bürger ausfallen. Gemessen an der Ausbaubeitrags-Schätzung des Gemeindebundes würde der von der Ampel-Koalition geplante erzwungene Systemwechsel eine jährliche Mehrbelastung von 50 Millionen bis 200 Millionen Euro bedeuten. Gemessen an den Schätzungen des Steuerzahlerbundes würden Mehrbelastungen von etwa 4 Millionen bis 17 Millionen Euro pro Jahr anfallen. Der Gesetzentwurf der Ampel-Fraktionen blendet diese Problematik völlig aus und nennt auch keine Belastungszahlen. Die Bürger werden bewusst im Unklaren gelassen (siehe Punkt IV).
- b) Der vermeintliche „Sondervorteil“ der Anlieger aus den gemeindlichen Straßenbaumaßnahmen war in der Vergangenheit ein zentrales Argument der Ampel-Koalition zum Erhalt der Ausbaubeiträge – gerade bezüglich der einmaligen Ausbaubeiträge. Bei WKB relativiert sich der „Sondervorteil“ bis hin ins völlig Diffuse. Die Anlieger zahlen für alle entsprechenden Ausbaumaßnahmen in der Abrechnungseinheit, auch wenn in der „eigenen“ Straße tatsächlich jahre- oder jahrzehntelang gar nichts passiert. Sie zahlen dafür, dass irgendwann eine irgendwie geartete Maßnahme vor der eigenen Haustür stattfinden wird, die auch hoffentlich die bis dahin gezahlten Beiträge rechtfertigt. Der unmittelbare räumliche Vorteilszusammenhang zwischen der kommunalen Leistung und dem Ausbaubeitrag wird aufgehoben. Faktisch sind WKB eine zweite Grundsteuer (siehe Punkt V).
- c) Die rechtssichere Bildung von Abrechnungsgebieten als Grundlage zur Erhebung von WKB stellt ein wesentliches Problem dar – sogar nach Auffassung der Kommunalverbände. Selbst in Rheinland-Pfalz als Vorreiter-Land hat das dazu geführt, dass die Gemeinden bis heute überwiegend auf einmalige Ausbaubeiträge setzen. Immerhin besteht die Möglichkeit zur Erhebung von WKB seit 1986, also seit über 30 Jahren. Es ist nicht ersichtlich, wie sich generelle Abgrenzungsprobleme durch die Zahlung einer Landespauschale von 5 Euro je Einwohner in der Abrechnungseinheit lösen ließen (siehe Punkt VI).
- d) Die Erhebung von WKB ist weit verwaltungsintensiver als die von einmaligen Ausbaubeiträgen – selbst nach Auffassung der von den Ampel-Fraktionen geladenen Experten wie Prof. Dr. Hans-Joachim Driehaus. Denn statt projektbezogen zumeist eine zweistellige Anzahl von unmittelbaren Anliegern abzurechnen, müssen abhängig von der Größe der Abrechnungseinheit regelmäßig hunderte oder tausende von Anliegern abgerechnet werden. Folglich ist der Anteil der Erhebungskosten im Vergleich zu anderen kommunalen Steuern und Beiträgen unverhältnismäßig hoch, teils übersteigen die Kosten sogar die Einnahmen (siehe Punkt VII).

e) Der Gesetzentwurf der Ampel-Fraktionen soll zum 1. Januar 2021 in Kraft treten und der landesweite Umstellungsprozess hin zu WKB bis zum 31. Dezember 2023 abgeschlossen sein. Für die erzwungene Systemumstellung wollen die Ampel-Fraktionen die betroffenen Kommunen einmalig mit einer Pauschale von insgesamt über 10 Millionen Euro entschädigen. Hierbei sollen auch Kommunen profitieren, die ihre neue Satzung bereits nach dem 1. Februar 2020 beschließen. Allerdings finden im März 2021 Landtagswahlen in Rheinland-Pfalz statt. Sollte sich eine neue politische Mehrheit ergeben, die die Ausbaubeiträge z.B. zum 1. Januar 2022 abschafft, sind alle bis dato von Gemeinden und vom Land verausgabten Steuergelder zur System-Umstellung verschwendet. Es wäre ein fahrlässiger Umgang mit Steuergeld, auf diese Weise mit Millionenbeträgen auf den eigenen Wahlsieg zu wetten (siehe Punkt VIII).

Angesichts der vielfältigen und schwerwiegenden Mängel der WKB ist es nicht überraschend, dass sie sich im Bundesgebiet nie durchgesetzt haben, sondern eine Ausnahmeerscheinung geblieben sind. Tatsächlich geht der Trend in Deutschland – völlig unabhängig von der parteipolitischen Couleur der Landesregierungen – hin zu einer Komplettabschaffung aller Ausbaubeiträge. Insofern empfiehlt der Steuerzahlerbund dem Landtag von Rheinland-Pfalz die Ablehnung des Ampel-Gesetzentwurfes.

Vielmehr werden die Regierungsfракtionen von SPD, FDP und Grünen dazu aufgerufen, zeitnah eine Gesetzesinitiative zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge zu starten.

III. Straßenausbaubeiträge sind in Deutschland ein klares Auslaufmodell

Auch wenn die Anhörung im Juni 2019 zum CDU-Gesetzentwurf zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge in Rheinland-Pfalz nicht zum gewünschten Erfolg geführt hat, blieben andere Bundesländer bei diesem Problem nicht untätig.

Mit Stand März 2020 erheben bereits sieben Bundesländer keine Ausbaubeiträge – namentlich Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen. Als achttes Bundesland wird alsbald Sachsen-Anhalt hinzukommen. Dort muss sich die Regierungskoalition u.a. noch darauf verständigen, ob die Beiträge rückwirkend zum 1. Januar 2020 oder zum 1. Januar 2021 fallen werden. Im Übrigen sei der Hinweis gestattet, dass die Abschaffungen bislang in erster Linie von Mitte-Links-Koalitionen und „linken“ Regierungsbündnissen beschlossen wurden. Zudem findet sich in Ländern, in denen die Ausbaubeiträge abgeschafft wurden, nach Kenntnis des Steuerzahlerbundes auch keine parlamentarische Kraft, die eine Wiedereinführung fordert – weder SPD noch Grüne und schon gar nicht die FDP.

Sechs Bundesländer stellen es ihren Gemeinden wiederum frei, ob sie Ausbaubeiträge erheben wollen oder nicht. Hierbei handelt es sich um Bremen, Hessen, Saarland, Niedersachsen, Sachsen und Schleswig-Holstein. Und wo die Erhebung freigestellt wurde, fallen die Ausbaubeiträge bei den Kommunen wie die sprichwörtlichen Dominosteine. So wurde z.B. im Jahr 2018 in Hessen aus der Soll-Vorschrift zur kommunalen Erhebung eine Kann-Vorschrift. Seitdem hat sich laut Presseberichten bereits jede vierte hessische Kommune von den Ausbaubeiträgen verabschiedet. In Schleswig-Holstein wurde die Wahlfreiheit bereits 2017 beschlossen. Inzwischen sollen laut Presseberichten

bereits 80 Prozent der Kommunen im nördlichsten deutschen Bundesland auf die Ausbaubeiträge verzichten. Aus Sicht des Steuerzahlerbundes ist die Einführung der Wahlfreiheit gleichfalls ein erster Schritt zum völligen Beitrags-Aus. Denn jede Kommune, die die Straßenausbaubeiträge abschafft, erhöht den politischen Druck auf die anderen Kommunen, es gleichzutun.

Damit verbleibt neben Rheinland-Pfalz nur noch Nordrhein-Westfalen als Bundesland mit einem Landeszwang zur Erhebung von Ausbaubeiträgen. Allerdings sind in Nordrhein-Westfalen keine WKB zugelassen – es werden ausschließlich einmalige Ausbaubeiträge erhoben. Im Zuge einer Volksinitiative des Steuerzahlerbundes zur Abschaffung der Ausbaubeiträge wurden fast 500.000 Unterschriften gesammelt. Zu einer gänzlichen Abschaffung konnte sich die Regierungskoalition von CDU und FDP jedoch noch nicht durchringen. Stattdessen wurde Ende 2019 eine Reform beschlossen, nach der den Anliegern über ein Landesförderprogramm jährlich 65 Millionen Euro und damit etwa die Hälfte des zuletzt angefallenen jährlichen Beitragsaufkommens abgenommen werden soll (*siehe Drucksache 17/7547 vom Landtag Nordrhein-Westfalen*). So begrüßenswert die Teilentlastung an sich auch ist, hält der Steuerzahlerbund an der geforderten Komplettabschaffung der Ausbaubeiträge fest und genießt hierbei die Unterstützung der Oppositionsparteien SPD und AfD.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass Rheinland-Pfalz kurioserweise das einzige Bundesland in ganz Deutschland ist, in dem Ausbaubeiträge auch künftig verpflichtend und ohne Abstriche erhoben werden sollen – quasi das letzte „Reservat“ für unbelehrbare Beitragsbefürworter. Gemessen am nordrhein-westfälischen Reformmodell stellt der vorgelegte Gesetzentwurf der Ampel-Fraktionen das doppelte Gegenteil dar. Statt auf einmalige Ausbaubeiträge soll Rheinland-Pfalz flächendeckend auf WKB setzen, statt die Bürger wie in Nordrhein-Westfalen zu entlasten, will die Ampel-Koalition – wie im folgenden Abschnitt erklärt wird – deren Gesamtbelastung sogar deutlich erhöhen.

IV. Ampel-Gesetzentwurf führt zu höherer Gesamtbelastung der Anlieger

Ein extremes Manko des Gesetzentwurfes der Ampel-Fraktionen ist die aus der Systemumstellung resultierende Gesamtmehrbelastung der Anlieger, die verschwiegen wird. Freilich ist bei WKB die jährliche Beitragshöhe niedriger als bei einmaligen Ausbaubeiträgen – jedoch ist der Anliegeranteil bei WKB regelmäßig höher als bei einmaligen Beiträgen. Deswegen erhöht sich auch die Gesamtbelastung der Anlieger ganz erheblich.

Das OVG Rheinland-Pfalz hat folgende Ermessensspielräume zur Verteilung des beitragsfähigen Aufwandes zwischen den Anliegern und der Gemeinde festgelegt, die gerade bei einmaligen Ausbaubeiträgen regelmäßig zum Einsatz kommen:

- 25 % Gemeindeanteil bei geringem Durchgangs-, aber ganz überwiegendem Anliegerverkehr
- 35-45 % Gemeindeanteil bei erhöhtem Durchgangs-, aber noch überwiegendem Anliegerverkehr
- 50 % Gemeindeanteil, wenn sich Durchgangs- und Anliegerverkehr die Waage halten
- 55-65 % Gemeindeanteil bei überwiegendem Durchgangsverkehr,
- 70 % Gemeindeanteil bei ganz überwiegendem Durchgangs-, aber nur wenig Anliegerverkehr

Zudem steht den Gemeinden regelmäßig ein Ermessensspielraum zur Festlegung des Gemeindeanteils von 5 Prozentpunkten nach oben und unten zu.

Im Umkehrschluss schwankt also der projektbezogene Anliegeranteil verkehrsabhängig regelmäßig von 25 % bis 80 %. Hierbei gilt: Je weniger Durchgangsverkehr, desto höher der Anliegeranteil.

Im Rahmen der Erhebung von WKB bilden die Gemeinden sog. Abrechnungseinheiten (auch Abrechnungsgebiet genannt) und legen jedes Jahr bezogen auf die Abrechnungseinheit alle beitragsfähigen Aufwendungen auf alle Grundstückseigentümer um. Statt projektbezogener Anliegeranteile gibt es einen einheitlichen Anliegeranteil für die gesamte Abrechnungseinheit. Nach § 10 a Abs. 3 Kommunalabgabengesetz des Landes Rheinland-Pfalz muss der Gemeindeanteil bei WKB mindestens bei 20 % liegen, also darf der Anliegeranteil höchstens bei 80 % ausmachen. Typischerweise liegt der Anliegeranteil bei WKB in der Praxis etwa zwischen 65 % und 80 %. Eine beispielhafte Auflistung zur Situation bei den 50 größten Städten/Gemeinden in Rheinland-Pfalz, die diesen Sachverhalt bekräftigt, ist der Stellungnahme beigefügt (siehe Anlage 1).

Im Ergebnis würde daher die flächendeckende Umstellung auf WKB bedeuten, dass die Gesamtsumme des beitragsfähigen Aufwandes zulasten der Anlieger signifikant steigt – für betroffene Anlieger im Einzelfall umso stärker, je höher der Durchgangsverkehr an der anliegenden Gemeindestraße ausfällt. Warum ist das so? Einfach gesagt: Wenn mehrere, viele oder gar alle Gemeindestraßen in einer Abrechnungseinheit zusammengefasst werden, dann zählt der Anliegerverkehr der einzelnen Gemeindestraße auch in der Abrechnungseinheit weiterhin zum Anliegerverkehr. Allerdings wird regelmäßig ein Teil des Durchgangsverkehrs einer im System der einmaligen Ausbaubeiträge isoliert betrachteten Gemeindestraße bei WKB zum Anliegerverkehr. Insofern steigt dann sachlogisch auch der durchschnittliche Anliegeranteil im System der WKB regelmäßig verglichen zum System der einmaligen Ausbaubeiträge.

Um den Sachverhalt plastischer zu machen: Wenn z.B. ein Bürger mit dem Auto von zu Hause über fünf Straßen zu seiner Arbeit fährt, dann zählt er im System der einmaligen Ausbaubeiträge in der ersten und letzten Straße zum Anliegerverkehr. In den Straßen 2, 3 und 4, welche er ohne Halt durchfährt, gehört er wiederum zum Durchgangsverkehr. Werden nun alle fünf Straßen in einer Abrechnungseinheit zusammengefasst, dann gehört der Bürger in den Straßen 1 und 5 weiterhin zum Anliegerverkehr. Allerdings zählt er nun auch in den Straßen 2, 3 und 4 zum Anliegerverkehr, weil er sich innerhalb der Abrechnungseinheit bewegt. Denn der gesamte von Anliegergrundstücken innerhalb der Abrechnungseinheit ausgehende bzw. dorthin führende Verkehr ist als Anliegerverkehr zu werten (Quell- und Zielverkehr). Um zum Anliegerverkehr zu gehören bzw. diesen zu erhöhen, muss man natürlich nicht der Immobilien-Eigentümer sein.

Welche Mehrbelastung droht also den Anliegern aus dem Ampel-Gesetzesentwurf? Geht es um die diskutierte Abschaffung der Ausbaubeiträge, dann verweist die Ampel-Koalition mangels eigener Zahlen gerne auf die extrem hohe Schätzung des Gemeinde- und Städtebundes, um die Abschaffung als „unfinanzierbar“ zu kritisieren. So beziffert der Gemeindebund-Experte Dr. Gerd Thielmann das „mittelfristige Beitragsaufkommen“ auf rund 600 Millionen Euro pro Jahr bei einem durchschnittlichen Anliegeranteil von 60 Prozent (siehe S. 10 der Stellungnahme des Gemeindebundes zur Anhörung

am 19. Juni 2019 zur Drucksache 17/8673). Mittelfristig bezieht sich üblicherweise auf einen Zeitrahmen von 3 bis 5 Jahren, praktischerweise also nach erfolgter Umstellung auf WKB im Sinne des Gesetzentwurfes.

Würde sich der vom Gemeindebund angesetzte durchschnittliche Anliegeranteil von 60 % nach der WKB-Systemumstellung nur um „bescheidene“ 5 Prozentpunkte auf 65 % erhöhen, dann würde sich wiederum das vom Gemeindebund geschätzte jährliche Beitragsaufkommen von 600 Millionen Euro auf 650 Millionen Euro erhöhen. Insofern ergibt sich für die Anlieger eine jährliche Mehrbelastung von 50 Millionen Euro. Für je zusätzliche 5 Prozentpunkte auf den Anliegeranteil steigt die jährliche Belastung um weitere 50 Millionen Euro an. Bei dem maximal möglichen Anliegeranteil von 80 % würde das jährliche Beitragsaufkommen auf 800 Millionen Euro steigen und somit die jährliche Mehrbelastung der Anlieger bei 200 Millionen Euro liegen (siehe Anlage 2).

Das eine signifikante Erhöhung des Anliegeranteils bei einem Systemwechsel droht, zeigt auch ein Vergleich zu Nordrhein-Westfalen, das flächendeckend auf einmalige Ausbaubeiträge setzt. WKB gibt es dort nicht. So beziffert Dr. Gerd Thielmann, derselbe Experte des Gemeindebundes, das „mittelfristige Beitragsaufkommen“ in Nordrhein-Westfalen auf rund eine Milliarde Euro pro Jahr bei einem durchschnittlichen Anliegeranteil von 50 Prozent (siehe S. 7 der Stellungnahme von Dr. Gerd Thielmann zur Anhörung am 7. Juni 2019 im Landtag NRW zur Drucksache 17/4115). Insofern ergibt sich bereits ein bemerkenswerter Unterschied der durchschnittlichen Anliegeranteile um 10 Prozentpunkte zulasten der Anlieger in Rheinland-Pfalz, obgleich derzeit „nur“ 40 Prozent der Kommunen auf WKB setzt.

Bekanntlich schätzt der Steuerzahlerbund das jährliche Beitragsaufkommen der rheinland-pfälzischen Gemeinden in Anlehnung an Zahlen des Statistischen Bundesamtes und Statistischen Landesamtes sowie Referenzzahlen anderer Bundesländer auf rund 50 Millionen Euro (siehe Stellungnahmen des Steuerzahlerbundes zur Anhörung am 19. Juni 2019 zur Drucksache 17/8673). Würde man basierend darauf den durchschnittlichen Anliegeranteil von 60 % auf 65 % erhöhen, dann läge die Mehrbelastung bei über 4 Millionen Euro pro Jahr. Bei einer Erhöhung des Anliegeranteils auf maximale 80 % ergibt sich wiederum eine jährliche Mehrbelastung von fast 17 Millionen Euro (siehe Anlage 2).

Das selbst eine generelle Anwendung des maximalen Anliegeranteils von 80 % in der Praxis keine graue Theorie ist, demonstriert Ludwigshafen als zweitgrößte Stadt in Rheinland-Pfalz seit Jahren. Umgekehrt gibt es unter den 50 größten Städten/Gemeinden nur mit Mutterstadt eine einzige WKB-Kommune, die flächendeckend einen Anliegeranteil von 60 % vorhält – und keine einzige WKB-Kommune, die darunter liegt (siehe Anlage 1). Insofern demonstrieren die heutigen WKB-Kommunen bereits überdeutlich, was nach einer generellen Systemumstellung zu erwarten wäre.

Aus Sicht der Steuerzahlerbundes steht zudem zu befürchten, dass die Gemeinden nach der Beitragsreform sowohl von der Kommunalaufsicht als auch vom Landesrechnungshof dazu angehalten werden, ihre Ermessensspielräume zugunsten höherer Anliegeranteile auszuschöpfen. Dieses Verhalten ist bereits bei der Diskussion um die Realsteuer-Hebesätze leidlich zu beobachten. Gemessen an den Grundsätzen zur Erzielung von Erträgen und Einzahlungen nach § 94 der

rheinland-pfälzischen Gemeindeordnung müssten in der Tat prioritär die Anliegeranteile der WKB auf das maximal zulässige gesteigert werden, bevor die Gemeindesteuern erhöht werden.

Um es aber nicht allein bei landesweiten Aufkommensschätzungen zu belassen, sei noch die finanzielle Auswirkung der Systemumstellung anhand eines aktuellen Falles konkret veranschaulicht: der umstrittene Ausbau der Eltzstraße in Trier-Pfalzel. Bereits in der Anhörung am 19. Juni 2019 hatte der Steuerzahlerbund diesen Fall als drastisches Beispiel für kommunale Fehlanreize aus den Ausbaubeiträgen aufgegriffen (*siehe S. 7-8 der ersten Stellungnahme des Steuerzahlerbundes zur Anhörung am 19. Juni 2019 zur Drucksache 17/8673*).

Zusammengefasst: Die Eltzstraße war eine marode Kreisstraße, die 2010 zur Gemeindestraße abgestuft wurde. Bereits im April 2011 wurde im Stadtrat der Beschluss zu einer umfassenden Sanierung und Ausbau getroffen, aber fast ein Jahrzehnt lang nicht umgesetzt. Im Dezember 2018 wurde der Ausbau vom Stadtrat wieder aufgegriffen und die Baukostenschätzung explodierte freilich. Den 48 Anliegern drohten zumeist fünfstelligen Ausbaubeiträge, in einem Fall sogar eine sechsstelligen Summe. Die Bauarbeiten begannen, aber der Protest über diese Ungerechtigkeit machte landesweite Schlagzeilen. Nun ist ganz im Sinne der Ampel-Koalition eine Beitragsreform beschlossen worden, den Trierer Ortsteil Pfalzel zu einer Abrechnungseinheit zu machen und rückwirkend zum 1. Januar 2019 die WKB anzuwenden.

Die finanzielle Konsequenz: Statt bei einem Anliegeranteil von 50 % etwa 813.400 Euro an einmaligen Ausbaubeiträgen von 48 Anliegern zu erheben, sollen rund 1.400 Anlieger in Trier-Pfalzel für das Eltzstraßen-Projekt bei einem Anlieger-Anteil von „nur“ 70 % insgesamt 1.138.760 Euro an WKB aufbringen (*siehe Vorlage 540/2019 der Stadt Trier, beschlossen am 17. Dezember 2019*). In der Planung sinkt die durchschnittliche Beitragshöhe von fast 17.000 Euro je Anlieger auf rund 810 Euro je Anlieger – parallel dazu steigt die Belastung aller betroffenen Anlieger absolut um etwa 325.000 Euro und relativ um 40 % an. Insofern bietet Trier einen bitteren Ausblick auf die Ampel-Reform.

Angesichts solcher Zahlen überrascht es nicht, dass die Ampel-Fraktionen die Mehrbelastung der Bürger in ihrem Gesetzentwurf völlig ausblenden – und schon gar nicht erst eine Referenz auf die landesweite Aufkommensschätzung des Gemeindebundes ziehen, wie sonst üblich. Anders als etwa bei der anvisierten Grundsteuerreform wird im Ampel-Gesetzentwurf wohlweislich auch nicht das Ziel oder gar das Versprechen einer „aufkommensneutralen Reform“ formuliert. Dabei haben die Gemeinden bei der Wahl ihres Grundsteuer-Hebesatzes weit mehr Freiheit als bei der Wahl des Anliegeranteils für den Ausbaubeitrag.

Der Steuerzahlerbund kennt ebenso das Schein-Argument aus Reihen der Ampel-Fraktionen, dass eine Abschaffung „nicht seriös“ sei, wenn der Landtag nicht wirklich wissen könne, ob die Gegenfinanzierung das Land Rheinland-Pfalz 50 Millionen, 75 Millionen (wie die CDU-Fraktion ansetzt) oder 600 Millionen Euro pro Jahr koste. Nun sollten sich dieselben Abgeordneten die Frage stellen, wie seriös es wäre, ein Reformgesetz zu verabschieden, bei dem „unklar“ ist, ob die jährlichen Mehrbelastungen der Anlieger summiert bei 4 Millionen, 100 Millionen oder 200 Millionen Euro liegen. Wer so einen Gesetzentwurf in der Öffentlichkeit mit „Planbar, sozial gerecht und fair“ bewirbt, scheint damit offenkundig nicht die von Ausbaubeiträgen betroffenen Bürger zu meinen.

V. Diffuser „Sondervorteil“ bei wiederkehrenden Beiträgen

Der vermeintliche „Sondervorteil“ der Anlieger aus den gemeindlichen Straßenbaumaßnahmen war bislang ein zentrales Argument der Ampel-Koalition und der Beitragsbefürworter zum Erhalt der Ausbaubeiträge in Rheinland-Pfalz. Denn wessen anliegende Gemeindestraße erneuert oder ausgebaut wird, erhalte einen „Sondervorteil“ verglichen zu jenen, deren Gemeindestraße eben nicht erneuert oder ausgebaut wird. Diese Argumentation geht sogar so weit, den betroffenen Eigentümern einen diesbezüglichen finanziellen Wertzuwachs der Immobilie zu unterstellen, der von der Gemeinde zumindest teilweise abgeschöpft werden müsse. Auch wenn es dazu nach Kenntnis des Steuerzahlerbundes bis heute keinen empirischen Beleg in Form einer Studie oder Gutachtens gibt. Selbst die Beitragsbefürworter konnten bei der Anhörung am 19. Juni 2019 keinen Beleg für diese Behauptung nennen.

Bei WKB relativiert sich der vermeintliche „Sondervorteil“ bis hin ins völlig Diffuse. Die Anlieger zahlen für alle beitragsfähigen Baumaßnahmen in der Abrechnungseinheit, auch wenn in der „eigenen“ Straße tatsächlich jahre- oder jahrzehntelang überhaupt nichts passiert. Aus Sicht der Anlieger zahlen sie dafür, dass irgendwann eine irgendwie geartete Maßnahme vor der eigenen Haustür stattfinden wird, die auch hoffentlich die bis dahin gezahlten Beiträge rechtfertigt. Doch die Wahrscheinlichkeit einer wertmäßigen Äquivalenz dürfte hier wohl so groß sein wie ein Sechser im Lotto.

Alternativ zahlen die Anlieger dafür, dass sie andere Gemeindestraßen in der Abrechnungseinheit mitnutzen könnten. Allerdings hat jeder Mieter derselben Abrechnungseinheit faktisch denselben „Sondervorteil“ – nur das mit dessen Steuerzahlung sein Anteil an der Finanzierung aller Gemeindestraßen innerhalb der Abrechnungseinheit freilich geleistet ist. Man staune: Der Mieter, dessen Gemeindestraße vor der Haustür tatsächlich ausgebaut wird, hat in dieser Theorie keinen „Sondervorteil“, aber dem Eigentümer, dessen Immobilie z.B. fünf Straßen weiter oder gar am anderen Ende der Gemeinde liegt, wird wiederum ein „Sondervorteil“ unterstellt, für den er zahlen soll.

So oder so wird bei WKB der unmittelbare räumliche Zusammenhang zwischen kommunaler Leistung und dem zu zahlenden Ausbaubeitrag aufgehoben. Faktisch sind WKB eine zweite Grundsteuer – nur mit eigener kostspieliger Abgabenbürokratie und ohne jede Umlegbarkeit auf die Mieter. Aus Sicht des Steuerzahlerbundes reicht jedoch eine Grundsteuer in Rheinland-Pfalz völlig aus.

Wie kurios und beliebig der „Sondervorteil“ definiert wird, ergibt sich insbesondere bei einem Systemwechsel. Bei einmaligen Ausbaubeiträgen wird nur dem Anlieger ein „Sondervorteil“ unterstellt, dessen Gemeindestraße tatsächlich erneuert oder ausgebaut wird – nicht aber aus Baumaßnahmen, die in anderen Gemeindestraßen vorgenommen werden. Wird „seine“ Gemeindestraße zur Kreisstraße hochgestuft, so hat der Anlieger bezogen auf die Fahrbahn keinen „Sondervorteil“ mehr. Bei Umstellung auf WKB soll der Anlieger der Kreisstraße plötzlich wieder einen „Sondervorteil“ haben und muss daher für andere Gemeindestraßen in der Abrechnungseinheit mitbezahlen.

Diese ganzen Erklärungswechsel und Verrenkungen mögen vom Grundsatz her rechtlich abgesichert sein. Doch bei den Anliegern entsteht zwangsläufig der Eindruck, dass der „Sondervorteil“ von der Politik mal so und mal so definiert wird – gerade wie es passt, um den Beitragsbescheid zu

rechtfertigen. Kein Wunder also, dass sich Ausbaubeiträge – egal, ob einmalig oder wiederkehrend – nicht mit dem Gerechtigkeitsgefühl vieler Bürger verbinden lässt. Diese tief empfundene Ungerechtigkeit ist auch die Erklärung dafür, warum Ausbaubeiträge deutschlandweit zum Auslaufmodell werden.

VI. Die Gestaltung von Abrechnungseinheiten ist rechtlich schwierig und teils willkürlich

In Sachen WKB ist Rheinland-Pfalz ein Vorreiter-Land in Deutschland. So ist den Gemeinden die Erhebung von WKB seit 1986 gestattet, also seit über 30 Jahren. Dessen ungeachtet sollen laut Auskunft der Landesregierung nur rund 40 Prozent das System der WKB anwenden, obgleich es dem System der einmaligen Ausbaubeiträge angeblich doch überlegen sein soll.

Warum also setzt die deutliche Mehrheit der rheinland-pfälzischen Kommunen nach so langer Zeit trotzdem auf einmalige Ausbaubeiträge? Ein wichtiger Grund dürfte unzweifelhaft die teils recht schwierige Aufteilung des Gemeindegebietes in Abrechnungseinheiten sein. Denn einfach nur das gesamte Gemeindegebiet zu einer einzigen Abrechnungseinheit zu erklären bzw. die Grenzen der Ortsteile 1:1 für die Abrechnungseinheiten zu übernehmen, ist regelmäßig nicht möglich. Beispielsweise müssen Großstädte oder Gemeinden ohne zusammenhängendes Gebiet regelmäßig in mehrere Abrechnungseinheiten aufgeteilt werden. In Betracht kommende trennende Kriterien sind z.B. Bahnanlagen, Flüsse und größere Straßen, deren Querung mit Hindernissen verbunden ist. Ohne eine Abrechnungseinheit als Grundlage ist wiederum die Erhebung von WKB nicht möglich.

In der Praxis führt das selbst bei den großen Verwaltungen kreisfreier Städte zu ernsthaften Problemen. Beispielsweise gelten in Trier und Kaiserslautern gebietsabhängig mal einmalige Ausbaubeiträge und mal WKB. So hält die Stadt Trier laut Auskunft der Pressestelle die Bildung von Abrechnungseinheiten im Innenstadtbereich „nach der heutigen Rechtsprechung für nicht rechtssicher möglich“ und hat deswegen darauf verzichtet. In Kaiserslautern gelten im Innenstadtbereich einmalige Beiträge und in den Außenbereichen WKB. Im Jahr 2017 wurde vom Stadtrat der Grundsatzbeschluss zur kompletten Umstellung auf WKB getroffen. Dennoch gelang es bis heute, nur einen kleinen Teil der östlichen Innenstadt – das Abrechnungsgebiet „Grübentälchen“ – auf WKB umzustellen. Dass Trier und Kaiserslautern ihre Abgrenzungsprobleme in wenigen Jahren lösen könnten, wenn das Land Rheinland-Pfalz den Städten nur jeweils rund 500.000 Euro als Pauschale überweist, erscheint dem Steuerzahlerbund sehr zweifelhaft. Solche Summen hätten beide städtischen Haushalte gewiss auch ohne das Land problemlos aufbringen können, wenn Geld alleine des Rätsels Lösung darstellen würde.

Wenn wiederum selbst in Fällen wie Trier und Kaiserslautern die im Gesetzentwurf geplante Ausnahmeregelung zum Erhalt einmaliger Ausbaubeiträge zum Tragen kommt – wie etwa bei Kleinstgemeinden angedacht – stellt sich dagegen die Frage, was das Land stattdessen gegen die mittlerweile von den Ampel-Fraktionen anerkannten Problemen aus einmaligen Ausbaubeiträgen tun wird? Oder sollen die Anlieger mit hohen Ausbaubeiträgen in solchen Fällen von der Ampel-Koalition grundsätzlich im Stich gelassen werden?

Dass das Schaffen rechtssicherer Abrechnungseinheiten nicht so einfach ist, wie sich das die Ampel-Fraktionen offenbar vorstellen, haben übrigens auch der Städtetag und der Gemeindebund in ihren eigentlich positiv gestimmten Pressemitteilungen zum vorgestellten Gesetzentwurf bemängelt.

Um den Städtetag aus seiner PM vom 22. Januar 2020 zu zitieren:

„...Gleichzeitig weist der Städtetag darauf hin, dass bei den wiederkehrenden Beiträgen noch einige Rechtsunsicherheiten bestehen. So gäbe es zum Beispiel bei der Festlegung von Gebieten, in denen die wiederkehrenden Beiträge erhoben werden sollen, immer wieder offene Fragen hinsichtlich der genauen Abgrenzung. Dies führe in der Praxis auch öfters zu Rechtsstreitigkeiten...“

Noch drastischer formuliert es der Gemeindebund in seiner PM vom 22. Januar 2020:

„...Der vorgestellte Entwurf wirft hier noch einige Fragen auf. So ist bereits jetzt absehbar, dass die Bildung der Abrechnungsgebiete zu großen Herausforderungen führen wird. Gerade hier brauchen wir jedoch aufgrund der zum Teil widersprüchlichen Rechtsprechung der Landesgerichte klare und rechtssichere Regelungen. Wir warnen daher vor einem Verfahren im Schnelldurchlauf...“

In der Praxis erklären die aufgezeigten Probleme wohl auch die im interkommunalen Vergleich feststellbare willkürliche Handhabung der Abrechnungseinheiten (siehe Anlage 1). So ist z.B. das kreisfreie Frankenthal (Pfalz) mit seinen 48.000 Einwohnern in nur eine einzige Abrechnungseinheit mit einem Gemeindeanteil von 35 % „unterteilt“. Hingegen hat die nahe gelegene Stadt Landau in der Pfalz mit 47.000 Einwohnern gleich zwölf Abrechnungseinheiten, deren Gemeindeanteil zudem für jede Abrechnungseinheit individuell festgelegt ist – diese reichen von 25 % bis 38 %. Das große Ludwigshafen mit seinen 171.000 Einwohnern ist in 16 Abrechnungseinheiten unterteilt, in denen der pauschale Gemeindeanteil einheitlich bei 20 Prozent liegt.

Gewiss hat jede genannte Stadt eine eigene Erklärung für den gegenwärtigen Zustand und möglicherweise würde die gewählte Einteilung sogar einer gerichtlichen Überprüfung standhalten. Den Bürgern hingegen sind die extremen Unterschiede nur schwer bis gar nicht zu erklären, geschweige denn eine transparente Vergleichbarkeit deutlich zu machen – weder bezüglich der Anzahl der Abrechnungseinheiten noch bei der pauschalen Festlegung der Gemeinde- und Anliegeranteile.

VII. Wiederkehrende Beiträge sind mit einem hohen Erhebungsaufwand verbunden

Bereits in der vergangenen Anhörung vom 19. Juni 2019 war der hohe Erhebungsaufwand ein wichtiger Grund gegen die Ausbaubeiträge. Auch im Vergleich zu anderen kommunalen Steuern, Beiträgen und Gebühren schneiden die Ausbaubeiträge bemerkenswert schlecht ab. Hierzu hat der Steuerzahlerbund umfangreich vorgetragen (*siehe beide Stellungnahmen des Steuerzahlerbundes zur Anhörung am 19. Juni 2019 zur Drucksache 17/8673*).

Im Vergleich mit den einmaligen Ausbaubeiträgen sind die WKB in der Erhebung sogar noch weit verwaltungsintensiver. Sachlogisch ist das recht einfach erklärt: Statt projektbezogen zumeist eine überschaubare Anzahl von unmittelbaren Anliegern einer Straße abzurechnen, müssen abhängig von der Größe der Abrechnungseinheit regelmäßig hunderte oder tausende Anlieger abgerechnet werden. Wie die Zahlen der Landeshauptstadt Mainz belegen, ist der hohe Verwaltungsaufwand bei WKB kostenmäßig relativ unabhängig von den Einnahmen. So lagen die Erhebungskosten in den vergangenen Jahren stets bei rund 200.000 Euro pro Jahr – egal, ob wenig oder viel gebaut wurde – egal, ob die Beitragseinnahmen bei 135.000 Euro oder bei 1,6 Millionen Euro lagen (siehe Anlage 3). Vor diesem Hintergrund ist die Annahme der Ampel-Koalition, dass es lediglich einen einmaligen Mehraufwand aus der Umstellung geben würde, schlichtweg absurd.

Die Ampel-Fraktionen müssen sich hierbei nicht nur auf die Ausführungen des Steuerzahlerbundes verlassen. Um etwa den von den Ampel-Fraktionen selbst eingeladenen Experten Prof. Dr. Hans-Joachim Driehaus, Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht a.D., aus der vergangenen Anhörung zu zitieren, der bei diesem Thema überdeutlich wurde (*siehe S. 30 des Protokolls zur 43. Sitzung des Innenausschusses am 19. Juni 2019*):

„Driehaus: Ich habe die wiederkehrenden Beiträge nur ganz kurz angesprochen und sage, sie lösen einen erheblich höheren Erhebungsaufwand aus. Ich habe gesagt, bei den einmaligen Beiträgen bewegen sich Aufwand und Ertrag in etwa in einem Verhältnis von einem Achtel. Etwa ein Achtel des Beitragseinkommens entfällt auf den Aufwand.

Bei wiederkehrenden Beiträgen ist es anders. Warum ist das bei wiederkehrenden Beiträgen anders? Das ist ganz einfach. Wiederkehrende Beiträge werden jedes Jahr wieder neu erhoben. In jedem Jahr müssen Sie im Grunde neu die Eigentumsverhältnisse prüfen, die in dem Jahr anfallenden Kosten prüfen, den Aufwand prüfen, jedes Jahr etwas neu machen. Das löst einen hohen Erhebungsaufwand auf. Wie hoch der ist, darüber brauchen wir uns nicht zu unterhalten. Aber jedenfalls ist der bei einem einmaligen Beitrag erheblich geringer; denn da wird nur einmal zu einem ganz bestimmten Stichtag ein Bescheid erlassen, der dann in 20 oder 25 Jahren in Raten abbezahlt wird. Das ist doch die einfachste Methode. Wenn man das, wie ich das vorhin vorgeschlagen habe, günstig mit einem Zinsaufwand von 0,5 % oder 1 % über den Basiszinssatz macht, dann ist das Problem gelöst.

Das ist der Grund, warum ich sage, wenn überhaupt, gehören die wiederkehrenden Beiträge abgeschafft, aber nicht die Straßenausbaubeiträge insgesamt.“

Im Grunde ist es schon auf tragische Weise komisch: Die Ampel-Fraktionen laden einen renommierten Experten ein, um dessen Ausführungen und Rat konsequent zu ignorieren, wo es nicht ins eigene subjektive politische Bild passt. Wo Prof. Driehaus aufgrund seiner langjährigen und bundesweiten Erfahrung WKB zu Recht „einen erheblich höheren Erhebungsaufwand“ bescheinigt, behaupten die Ampel-Fraktionen ohne jede eigene erkennbare empirische Grundlage für Rheinland-Pfalz einen vergleichbar hohen Erhebungsaufwand. Und wo Prof. Driehaus die Beibehaltung der einmaligen Ausbaubeiträge und Abschaffung der WKB empfiehlt, wollen die Ampel-Fraktionen die einmaligen Ausbaubeiträge abschaffen und die WKB flächendeckend einführen. Offenbar kann in der Realität eben nicht sein, was politisch nicht sein darf.

Auch lohnt es sich hierbei, wieder im Detail die (Miss-)Verhältnisse in der Landeshauptstadt Mainz als konkretes Beispiel in Erinnerung zu rufen. So hatte der Mainzer Finanzdezernent Günther Beck in der vergangenen Anhörung den hohen Verwaltungsaufwand der Ausbaubeiträge als „Ammenmärchen“ bezeichnet. Denn eine Abgabenerhebung sei immer mit einem Verwaltungsaufwand verbunden, z.B. bei Erschließungsbeiträgen, der Grundsteuer oder den Müllgebühren. Kurioserweise beließ es der Finanzdezernent bei bloßen Behauptungen und bot dahingehend keine Vergleichszahlen an (*siehe S. 6 der Stellungnahme des Mainzer Finanzdezernenten Günther Beck zur Anhörung am 19. Juni 2019 zur Drucksache 17/8673*).

Eine Nachfrage des Steuerzahlerbundes bei der Mainzer Pressestelle ergab jedoch die folgende Zusammenstellung der Einnahmen und Erhebungskosten der WKB (siehe auch Anlage 3).

Straßenausbaubeiträge in Mainz

Jahr	Einnahmen (in Euro)	Erhebungskosten (in Euro)	Kostenanteil (in Prozent)
2010	561.715	163.152	29,0
2011	460.750	163.524	35,5
2012	143.044	327.578	229,0
2013	336.827	129.295	38,4
2014	592.265	158.350	26,7
2015	164.578	208.429	126,6
2016	135.140	203.831	150,8
2017	1.618.434	199.905	12,4
2018	1.201.348	201.670	16,8
<i>Insgesamt</i>	<i>5.214.100</i>	<i>1.755.734</i>	<i>33,7</i>
<i>Jährlicher Durchschnitt</i>	<i>579.344</i>	<i>195.082</i>	<i>33,7</i>

Als wären die Zahlen nicht schon schlecht genug, erklären sich die weit überdurchschnittlichen Millioneneinnahmen in 2017/2018 insbesondere mit großen Projekten, die durch hohe Zuschüsse vom Bund bzw. Land ermöglicht wurden. Würden beide Jahre ausgespart und nur der Zeitraum 2010 bis 2016 betrachtet werden – also was mehr den typischen finanziellen Eigenmöglichkeiten von Mainz entspricht und dem Wunsch der Ampel-Fraktionen entgegen kommt, die Städte nicht zu „Bittstellern“ beim Land zu machen – würde der ohnehin hohe Kostenanteil von rund 34 Prozent sogar auf fast 57 Prozent steigen, d.h. die Ausbaubeiträge würden mehrheitlich für die Bürokratie ausgegeben werden.

Wie sieht nun in Mainz der Vergleich der Ausbaubeiträge zu anderen Steuern, Beiträgen und Gebühren aus, etwa mit den von Finanzdezernent Beck selbst genannten Erschließungsbeiträgen, der Grundsteuer oder den Müllgebühren? Erneut schneiden die Ausbaubeiträge überragend schlecht ab und bilden das Schlusslicht. Selbst die Hundesteuer ist in Mainz von größerer fiskalischer Bedeutung und weit kosteneffizienter in der Erhebung – und das will schon was heißen!

Gesamtvergleich für Mainz 2010-2018

	Gesamteinnahmen (in Euro)	Erhebungskosten (in Euro)	Kostenanteil (in Prozent)
Straßenausbaubeiträge	5.214.100	1.755.734	33,7
Hundesteuer	7.898.479	833.290	10,6
Erschließungsbeiträge	18.634.319	1.005.880	5,4
Abfallentsorgungsgebühren	171.548.000	5.112.000	3,0
Grundsteuer B	314.643.016	3.394.548	1,1
Gewerbesteuer	1.291.807.574	1.548.140	0,1

Hat Finanzdezernent Beck also die Mainzer Vergleichszahlen nicht genannt, weil er das Ergebnis bereits kannte und sie daher nicht in seine „Argumentation“ vom „Ammenmärchen“ passte? Oder hat Finanzdezernent Beck keine Ahnung, wie die Gesamteinnahmen und Erhebungskosten verschiedener Steuern, Beiträge und Gebühren in seiner Stadt konkret ausfallen? Oder ist es dem Finanzdezernenten Beck tatsächlich völlig egal, ob der Erhebungsaufwand nun bei 1 %, 5 % oder bei 34 % liegt? Man weiß nicht, über welche Erklärung sich arbeitende Bürger mehr empören sollten.

Doch leider gilt dies offenbar selbst für Vertreter der Ampel-Koalition, die gegenüber der Presse unbeirrt und plakativ bekunden, dass Finanzdezernent Beck den „Vorwurf“ des hohen Verwaltungsaufwandes bei der Landtagsanhörung „glaubhaft entkräftet“ habe (siehe z.B. *Allgemeine Zeitung vom 17. Februar 2020, „Rheinland-Pfalz: Straßenbeiträge sind „planbar, sozial gerecht und fair“*). Können also auch die Ampel-Vertreter keinen nennenswerten Unterschied zwischen einem Erhebungskostenanteil von 1 %, 5 % und einem von 34 % erkennen? Diesen Abgeordneten sei gesagt: Wer dafür arbeiten gehen muss, dem ist es grundsätzlich nicht egal, wieviel Geld in der kommunalen Bürokratie versickert – und was vom Aufkommen der berühmte „Amtsschimmel“ frisst, steht sinnigerweise auch nicht für Gemeindestraßen zur Verfügung.

Interessant wird es zudem, wenn man die Ausführungen von Prof. Driehaus in Relation zu den Mainzer Zahlen setzt. Wie zitiert geht Prof. Driehaus bei einmaligen Ausbaubeiträgen von einem durchschnittlichen Erhebungskostenanteil in Höhe von einem Achtel des Beitragsaufkommens aus, d.h. etwa 12 % bis 13 %. Gemessen daran ist der durchschnittliche Kostenanteil der Mainzer WKB mit rund 34 % fast 3x so hoch. Umgekehrt wäre auch der von Prof. Driehaus genannte Kostenanteil von einem Achtel – mit Ausnahme der Hundesteuer – deutlich höher als der aller anderen aufgeführten Steuern, Beiträge und Gebühren.

Für detaillierte Analysen und Erklärungen zu den Hintergründen der Mainzer Zahlen sei auf die vergangenen Stellungnahmen des Steuerzahlerbundes verwiesen. Im Falle eventueller Zweifel können sich betreffende Fraktionen und Abgeordnete gerne an die Mainzer Pressestelle zur Bestätigung der aufgeführten Zahlen wenden.

VIII. Drohende Steuergeldverschwendung nach der Landtagswahl 2021

Der Gesetzentwurf der Ampel-Fraktionen soll zum 1. Januar 2021 in Kraft treten und der landesweite Umstellungsprozess hin zu WKB bis zum 31. Dezember 2023 abgeschlossen sein. Für die erzwungene Systemumstellung wollen die Ampel-Fraktionen die betroffenen Kommunen einmalig mit einer Pauschale von insgesamt über 10 Millionen Euro entschädigen. Hierbei sollen auch Kommunen profitieren, die ihre neue Satzung bereits nach dem 1. Februar 2020 beschlossen haben.

Allerdings finden im März 2021 die Landtagswahlen in Rheinland-Pfalz statt. Sollte sich eine neue politische Mehrheit ergeben, die die Ausbaubeiträge z.B. bereits zum 1. Januar 2022 oder gar rückwirkend zum 1. Januar 2021 abschafft, wären alle bis dato von den Gemeinden und vom Land verausgabten Steuergelder zur Umstellung auf WKB verschwendet. Es wäre daher ein fahrlässiger Umgang mit Steuergeld, auf diese Weise mit Millionenbeträgen auf den eigenen Wahlsieg zu wetten.

Wäre umgekehrt die Ampel-Koalition zur Komplettabschaffung bereit, so stände nach der Landtagswahl 2021 keine teure Wiedereinführung der Ausbaubeiträge zu befürchten – und zwar egal in welcher Form. Schließlich treten auch die CDU, AfD und die außerparlamentarische Linkspartei für eine Komplett-Abschaffung ein. Es würde also keine nennenswerte politische Kraft mehr für Ausbaubeiträge eintreten.

In diesem Sinne appelliert der Steuerzahlerbund nochmals an die Ampel-Fraktionen, diesen fatalen Gesetzentwurf aufzugeben und endlich eine Komplett-Abschaffung der Ausbaubeiträge parlamentarisch auf den Weg zu bringen.

Straßenausbaubeiträge in den 50 größten Städten/Gemeinden von Rheinland-Pfalz

EB: einmalige Ausbaubeiträge, WKB: wiederkehrende Beiträge

Anlage 1

Stadt/Gemeinde	Einwohner	Beitragssystem	Anmerkungen (Stand 5.3.2020)
Mainz	217 118	WKB	17 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteil bei je 35 %, außer City/Neustadt mit 40 %
Ludwigshafen	171 061	WKB	16 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteil einheitlich bei 20 %
Koblenz	114 024	EB	
Trier	110 636	EB & WKB	Fast überall EB; daneben 2 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteil bei je 30 %
Kaiserslautern	99 845	EB & WKB	EB in der Innenstadt; daneben 13 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteil bei je 25 %
Worms	83 330	EB	
Neuwied	64 574	EB	
Neustadt a.d. Weinstraße	53 148	EB	
Speyer	50 948	EB	
Bad Kreuznach	50 378	EB	
Frankenthal (Pfalz)	48 561	WKB	1 Abrechnungseinheit, Gemeindeanteil bei 35 %
Landau in der Pfalz	46 677	WKB	12 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteile zwischen 25 % und 38 %
Pirmasens	40 403	WKB	8 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteile zwischen 30 % und 36 %
Zweibrücken	34 209	WKB	12 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteile zwischen 28 % und 36 %
Andernach	29 966	EB	
Idar-Oberstein	28 323	EB	
Bad Neuenahr-Ahrweiler	28 251	EB	
Bingen am Rhein	25 659	EB	
Ingelheim am Rhein	25 010	EB	
Germersheim	20 779	WKB	1 Abrechnungseinheit, Gemeindeanteil bei 30 %
Haßloch	20 326	WKB	3 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteil bei je 30 %
Schifferstadt	20 193	WKB	6 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteile zwischen 30 % und 40 %
Mayen	19 144	EB	
Wittlich	18 995	EB	
Alzey	18 535	WKB	11 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteile zwischen 20 % und 35 %
Bad Dürkheim	18 476	EB	
Konz	18 348	EB	
Wörth am Rhein	18 123	WKB	4 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteil bei je 30 %
Lahnstein	18 067	EB	
Sinzig	17 614	EB	
Remagen	17 032	EB	
Bendorf	16 940	EB	
Boppard	15 325	EB	
Bitburg	14 904	EB	
Montabaur	13 691	EB	
Grünstadt	13 422	EB	
Mutterstadt	12 863	WKB	2 Abrechnungseinheiten, Gemeindeanteil bei je 40 %
Limburgerhof	11 549	WKB	1 Abrechnungseinheit, Gemeindeanteil bei 35 %
Mülheim-Kärlich	11 177	EB	
Diez	11 074	EB	
Grafschaft	10 992	EB	
Herxheim bei Landau/Pfalz	10 588	EB	
Morbach	10 496	EB	
Böhl-Iggelheim	10 278	WKB	1 Abrechnungseinheit, Gemeindeanteil bei 32 %
Bobenheim-Roxheim	10 154	WKB	1 Abrechnungseinheit, Gemeindeanteil bei 30 %
Nieder-Olm	10 150	EB	
Betzdorf	10 141	EB	
Römerberg	9 803	EB	
Bad Ems	9 681	EB	
Bad Breisig	9 460	EB	

Geschätzte Mehrbelastung der Anlieger bei flächendeckender Einführung wiederkehrender Beiträge in Rheinland-Pfalz

Anlage 2

	Schätzung des landesweiten Beitragsaufkommen pro Jahr bei einem durchschnittlichen Anliegeranteil von 60 %	Szenario 1: WKB-Aufkommen mit einem durchschnittlichem Anliegeranteil von 65 %	Jährliche Mehrbelastung der Anlieger bei Szenario 1	Szenario 2: WKB-Aufkommen mit einem durchschnittlichem Anliegeranteil von 70 %	Jährliche Mehrbelastung der Anlieger bei Szenario 2
Bund der Steuerzahler Rheinland-Pfalz	50 Mio. Euro	54,2 Mio. Euro	4,2 Mio. Euro	58,3 Mio. Euro	8,3 Mio. Euro
Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz	600 Mio. Euro	650 Mio. Euro	50 Mio. Euro	700 Mio. Euro	100 Mio. Euro

	Szenario 3: WKB-Aufkommen mit einem durchschnittlichem Anliegeranteil von 75 %	Jährliche Mehrbelastung der Anlieger bei Szenario 3	Szenario 4: WKB-Aufkommen mit einem maximalem Anliegeranteil von 80 %	Jährliche Mehrbelastung der Anlieger bei Szenario 4
Bund der Steuerzahler Rheinland-Pfalz	62,5 Mio. Euro	12,5 Mio. Euro	66,7 Mio. Euro	16,7 Mio. Euro
Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz	750 Mio. Euro	150 Mio. Euro	800 Mio. Euro	200 Mio. Euro

Hinweis:

Die Schätzung des durchschnittlichen Anliegeranteils von 60 % als Referenzzahl stammt vom Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz.

Einnahmen und Erhebungskosten diverser Steuern, Beiträge und Gebühren von 2010-2018

(Quelle: Pressestelle der Landeshauptstadt Mainz)

Straßenausbaubeiträge

Jahr	Einnahmen (in Euro)	Erhebungskosten (in Euro)	Kostenanteil (in Prozent)
2010	561.715	163.152	29,0
2011	460.750	163.524	35,5
2012	143.044	327.578	229,0
2013	336.827	129.295	38,4
2014	592.265	158.350	26,7
2015	164.578	208.429	126,6
2016	135.140	203.831	150,8
2017	1.618.434	199.905	12,4
2018	1.201.348	201.670	16,8
<i>Insgesamt</i>	<i>5.214.100</i>	<i>1.755.734</i>	<i>33,7</i>
<i>Jährlicher Durchschnitt</i>	<i>579.344</i>	<i>195.082</i>	<i>33,7</i>

Erschließungsbeiträge

Jahr	Einnahmen (in Euro)	Erhebungskosten (in Euro)	Kostenanteil (in Prozent)
2010	419.676	107.695	25,7
2011	167.572	98.888	59,0
2012	1.311.288	95.568	7,3
2013	156.520	110.324	70,5
2014	4.260.869	109.585	2,6
2015	1.158.607	116.704	10,1
2016	3.441	123.347	3584,6
2017	6.791.668	122.977	1,8
2018	4.364.678	120.793	2,8
<i>Insgesamt</i>	<i>18.634.319</i>	<i>1.005.880</i>	<i>5,4</i>
<i>Jährlicher Durchschnitt</i>	<i>2.070.480</i>	<i>111.764</i>	<i>5,4</i>

Grundsteuer B

Jahr	Einnahmen (in Euro)	Erhebungskosten (in Euro)	Kostenanteil (in Prozent)
2010	28.961.190	332.458	1,1
2011	29.286.341	344.485	1,2
2012	32.938.211	355.015	1,1
2013	33.694.526	366.235	1,1
2014	33.891.759	386.485	1,1
2015	37.352.020	396.235	1,1
2016	39.297.438	398.575	1,0
2017	39.721.259	404.455	1,0
2018	39.500.271	410.605	1,0
<i>Insgesamt</i>	<i>314.643.016</i>	<i>3.394.548</i>	<i>1,1</i>
<i>Jährlicher Durchschnitt</i>	<i>34.960.335</i>	<i>377.172</i>	<i>1,1</i>

Gewerbesteuer

Jahr	Einnahmen (in Euro)	Erhebungskosten (in Euro)	Kostenanteil (in Prozent)
2010	115.953.450	149.860	0,1
2011	91.164.877	154.880	0,2
2012	132.338.627	161.720	0,1
2013	163.725.747	167.480	0,1
2014	132.431.309	179.240	0,1
2015	155.304.737	181.400	0,1
2016	167.460.958	181.520	0,1
2017	158.004.732	184.040	0,1
2018	175.423.137	188.000	0,1
<i>Insgesamt</i>	<i>1.291.807.574</i>	<i>1.548.140</i>	<i>0,1</i>
<i>Jährlicher Durchschnitt</i>	<i>143.534.175</i>	<i>172.016</i>	<i>0,1</i>

Abfallentsorgungsgebühren

Jahr	Einnahmen (in Euro)	Erhebungskosten (in Euro)	Kostenanteil (in Prozent)
2010	18.762.000	511.000	2,7
2011	18.705.000	533.000	2,8
2012	18.688.000	562.000	3,0
2013	18.764.000	562.000	3,0
2014	18.988.000	596.000	3,1
2015	19.170.000	580.000	3,0
2016	19.280.000	591.000	3,1
2017	19.471.000	587.000	3,0
2018	19.720.000	590.000	3,0
<i>Insgesamt</i>	<i>171.548.000</i>	<i>5.112.000</i>	<i>3,0</i>
<i>Jährlicher Durchschnitt</i>	<i>19.060.889</i>	<i>568.000</i>	<i>3,0</i>

Hundesteuer

Jahr	Einnahmen (in Euro)	Erhebungskosten (in Euro)	Kostenanteil (in Prozent)
2010	649.570	78.290	12,1
2011	637.040	82.660	13,0
2012	868.232	84.820	9,8
2013	957.418	87.580	9,1
2014	944.083	97.300	10,3
2015	950.019	99.940	10,5
2016	958.732	98.860	10,3
2017	960.269	101.500	10,6
2018	973.116	102.340	10,5
<i>Insgesamt</i>	<i>7.898.479</i>	<i>833.290</i>	<i>10,6</i>
<i>Jährlicher Durchschnitt</i>	<i>877.609</i>	<i>92.588</i>	<i>10,6</i>

Gesamtvergleich für den Zeitraum 2010-2018

	Gesamteinnahmen (in Euro)	Erhebungskosten (in Euro)	Kostenanteil (in Prozent)
Straßenausbaubeiträge	5.214.100	1.755.734	33,7
Hundesteuer	7.898.479	833.290	10,6
Erschließungsbeiträge	18.634.319	1.005.880	5,4
Abfallentsorgungsgebühren	171.548.000	5.112.000	3,0
Grundsteuer B	314.643.016	3.394.548	1,1
Gewerbesteuer	1.291.807.574	1.548.140	0,1