

Kurzem beschlossen, und jetzt stehen die weiteren Gespräche über die Straßenverkehrsordnung an.

Es ist ein völlig normaler Prozess, der der Entwicklung der Zeit Rechnung trägt, dass zur Planung von Verkehrsmaßnahmen andere Erwägungsgründe in das Straßenverkehrsrecht einfließen müssen. Deshalb gibt es überhaupt keinen Grund, von Bevormundung oder Einschränkungen zu sprechen.

Das exakte Gegenteil der Fall. Wir wollen die Entscheidung ein Stück weit dorthin verlagern, wo man die Verhältnisse am besten kennt. Das ist Bürokratieabbau, das ist Verantwortung vor Ort. Am Ende ist das besser als zentral getroffene Regelungen, die unter Umständen vor Ort große Probleme hervorrufen.

(Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN)

Ich möchte für die Landesregierung noch auf etwas anderes hinweisen. Eben wurde behauptet, man habe sich von der Vision Zero verabschiedet, also dem Ziel, im Verkehr möglichst keine Verkehrstoten und Verletzten beklagen zu müssen.

Das exakte Gegenteil ist der Fall. Die Landesregierung hat ein Verkehrssicherheitsprogramm vorgelegt, das die Vision Zero zum zentralen Element hat. Darüber hinaus hat das Land Nordrhein-Westfalen zusammen mit anderen Ländern einen Beschluss des Bundesrates erwirkt, dass die Vision Zero in der Straßenverkehrsordnung verankert wird. Wir hoffen noch, dass sich die Bundesregierung dem anschließen kann.

Dieses Konzept ist richtig und notwendig, weil im Verkehr in Deutschland vermieden werden muss, dass es zu Toten und Verletzten kommt. Das sollte deshalb in den entsprechenden Rechtsetzungen verankert sein.

Angesichts der Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz ist der Antrag, der ausdrücklich auch an andere Bundesländer appelliert, aus der Sicht der Landesregierung nicht zielführend. Wir empfehlen daher die Ablehnung dieses Antrags. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN, der CDU und der SPD)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank. – Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir sind somit am Schluss der Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Die antragstellende Fraktion der AfD hat direkte Abstimmung beantragt. Wir stimmen deshalb über den Inhalt des Antrags Drucksache 18/6380 -Neudruck – ab. Wer stimmt dem Antrag zu? – Das sind die Fraktion der AfD und der fraktionslose Abgeordnete Dr. Blex. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP. Wer enthält sich? –

Enthaltungen gibt es nicht. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/6380 – Neudruck – abgelehnt.**

Ich rufe auf:

10 Gesetz zur Abschaffung der Beiträge für den Ausbau kommunaler Straßen im Land Nordrhein-Westfalen (Kommunalabgaben-Änderungsgesetz Nordrhein-Westfalen – KAG-ÄG NRW)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/6414

erste Lesung

Zur Einbringung des Gesetzentwurfs erteile ich für die Landesregierung Frau Ministerin Scharrenbach das Wort.

Ina Scharrenbach, Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung: Vielen Dank. – Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist so weit: Heute steht die erste Lesung zur Umsetzung der rechtlichen Abschaffung der Straßenausbaubeiträge an. Darauf freuen wir alle uns sehr.

(Zuruf von Marc Lürbke [FDP])

Wir haben gemeinsam dafür Sorge getragen, dass Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer seit 2018 von Straßenausbaubeiträgen entlastet wurden. Bis zum 30. September 2023 hat diese Entlastung der betroffenen Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer das Land Nordrhein-Westfalen respektive die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler rund 75 Millionen Euro gekostet. Das ist die De-facto-Abschaffung seit 2018.

Jetzt kommt das rechtliche Nachziehen, indem wir Ihnen als Land Nordrhein-Westfalen ein sehr einfaches Modell vorlegen. Künftig soll für Straßenausbaubeiträge, die ab dem 1. Januar 2024 beschlossen werden oder frühestens im Kommunalhaushalt für 2024 stehen, ein hartes Beitragserhebungsverbot gelten.

Die Beträge, die die Kommunen über ein Erstattungssystem nicht mehr erheben dürfen, werden durch das Land Nordrhein-Westfalen ausgeglichen. Für dieses Erstattungssystem werden unverändert 65 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Das Ganze wird mit einer Rechtsverordnung unterlegt.

All die Straßenausbaumaßnahmen, die seit 2018 im Umlauf sind, können unverändert über die Landesförderrichtlinie abgerechnet werden. Auch hier bleibt es also bei einer 100%igen Entlastung der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer. All das, was vor 2018, vereinfacht gesprochen, in die Tat

umgesetzt wurde, bleibt mit dem Beitragserhebungsgebot verbunden. Das entspricht der Verständigung von CDU und Bündnis 90/Die Grünen im Koalitionsvertrag für das Land Nordrhein-Westfalen.

Wir haben zudem gesagt: Wenn wir das Beitragserhebungsverbot ab dem 1. Januar 2024 für neue Maßnahmen verfügen, dann wollen wir gleichzeitig weitere Bürokratie für die Städte und Gemeinden herausnehmen. Das heißt, es soll gleichzeitig die Verpflichtung zur Aufstellung eines Straßen- und Wegekonzeptes und die Verpflichtung zur Durchführung von Anliegerversammlungen entfallen. Für die neuen Maßnahmen wird dann auch die Verpflichtung zum Erstellen von sogenannten Nullbescheiden gegenstandslos.

Diese Nullbescheide sind heute noch zu erstellen, damit im Falle des Verkaufs eines Grundstücks die Verkäufer nachweisen können, dass das Grundstück belastungsfrei ist. Das ist ein Verbraucherschützendes Instrument für die Eigentümerinnen und Eigentümer, was heute in den Kommunen noch zu Arbeit führt, weil man den Nullbescheid ausstellen muss. Aber das dient dem Verbraucherschutz.

Damit habe ich relativ einfach und kurz den Gesetzentwurf der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, den wir Ihnen heute in erster Lesung vorlegen, beschrieben. Wir freuen uns auf die weitere Beratung, natürlich auch auf die Beschlussfassung. Dann können wir wirklich sagen, dass dem Grunde nach das Beitragserhebungsgebot, das es seit 1969 gibt, dem Ende zugeht. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU, den GRÜNEN und Christian Dahm [SPD] – Ina Scharrenbach, Ministerin für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung in Richtung SPD: Habt ihr geklatscht? – Christian Dahm [SPD]: Ein bisschen, ganz leise!)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Ich danke Frau Ministerin Scharrenbach und eröffne die Aussprache. – Für die Fraktion der CDU hat nun der Abgeordnetenkollege Herr Frieling das Wort.

(Christian Dahm [SPD]: Wenn die Rede gut ist, klatsche ich auch!)

Heinrich Frieling (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Straßenausbaubeiträge sind Geschichte in Nordrhein-Westfalen.

(Beifall von der CDU, den GRÜNEN und Christian Dahm [SPD])

Herr Dahm hat gerade gesagt, und er tut es auch, die SPD würde klatschen, wenn die Rede gut ist. Das hat schon mal funktioniert, das kann ich hier festhalten.

Eigentlich sind die Straßenausbeiträge schon längst Geschichte in Nordrhein-Westfalen, aber man wird es zukünftig auch im Gesetz lesen können. CDU und Grüne halten Wort. Wir lösen das Versprechen ein, das wir den Bürgerinnen und Bürger gegeben und das wir in unserem Koalitionsvertrag bekräftigt haben.

Für Straßenausbaumaßnahmen, die nach dem 1. Januar 2018 beschlossen wurden, zahlen Anliegerinnen und Anlieger schon jetzt keine Ausbaubeiträge mehr. Das haben CDU und FDP mit der Modernisierung des Straßenbaurechts zum 1. Januar 2020 und dem damit verbundenen landeseigenen Förderprogramm erreicht.

(Dr. Werner Pfeil [FDP]: Sehr gut!)

Mit der Aufstockung der Förderung auf 100 % wurden die Anlieger bereits vollständig entlastet und werden für Maßnahmen ab 2018 nicht mehr zur Kasse gebeten. Damit waren die Straßenausbaubeiträge faktisch Geschichte.

Gemeinsam mit den Grünen setzen wir diesen Weg konsequent fort und verankern die Abschaffung jetzt im Gesetz. Mit dem Beitragserhebungsverbot zum 1. Januar 2024 schaffen wir Rechtssicherheit für die Anliegerinnen und Anlieger. 54 Jahre nach Einführung des Kommunalabgabengesetzes entfällt nun die Pflicht zur Beitragserhebung.

Wir schaffen nicht nur Rechtssicherheit für die Anlieger, sondern auch für unsere Kommunen. Die ausfallenden Beiträge werden den Kommunen erstattet. Damit tragen wir dem Konnexitätsprinzip Rechnung und sorgen dafür, dass keine Stadt oder Gemeinde schlechtergestellt wird.

Die Erstattung erfolgte auch bisher schon zu 100 % über unser Förderprogramm. Zukünftig wird dies in einer Rechtsverordnung geregelt, die nach Verabschiedung des Gesetzes auf Grundlage der darin vorgesehenen Verordnungsermächtigung zu erlassen ist.

In der Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfes ist bereits zu lesen, dass sich die Erstattung an den jeweiligen Höchstsätzen orientieren soll, die dazu in der Mustersatzung des Städte- und Gemeindebundes festgelegt sind. Bisher kam es auf die individuell in den kommunalen Satzungen festgelegten Beitragssätze an, die oft darunter liegen. Damit werden einige Kommunen sogar bessergestellt. Das ist bürger- und kommunalfreundliche Politik.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vorsorglich ist eine Überprüfung der finanziellen Auswirkungen zugunsten der Kommunen zum Stichtag 1. Januar 2028 im Gesetz verankert. Über unser Förderprogramm haben wir jährlich bereits 65 Millionen Euro zur Entlastung der Anliegerinnen und Anlieger im Haushalt bereitgestellt.

Seit Programmstart bis Ende 2022 wurden 900 Anträge für durchgeführte Straßenbaumaßnahmen aus 137 Städten und Gemeinden gestellt. Bis Ende September 2023 wurden Mittel in Höhe von 75,1 Millionen Euro bewilligt.

Für Maßnahmen aus dem Zeitraum 2018 bis 2023, die noch nicht abgerechnet sind – darauf hat die Ministerin bereits hingewiesen –, wird die Förderrichtlinie verlängert, damit hier keine Lücke entsteht.

Mit der neuen Systematik aus Beitragserhebungsverbot und Erstattung auf Grundlage der Rechtsverordnung werden wir noch unbürokratischer. Auch das hat Ministerin Scharrenbach gerade dargestellt. Die Kommunen müssen keine Beitragssatzung mehr erlassen und kontinuierlich an die Rechtsprechung anpassen.

Die obligatorischen Anliegerversammlungen sind nicht mehr erforderlich, und die Nullbescheide entfallen. Anlässe für Rechtsstreitigkeiten mit Anliegern insbesondere über die Abgrenzung umlagefähiger Kosten gibt es nicht mehr.

Mit dem Beitragserhebungsverbot ab dem 1. Januar 2024 sorgen wir dafür, dass Straßenausbaubeiträge endgültig Geschichte sind – verlässlich, rechtssicher und unbürokratisch.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Daher freuen wir uns auf die Diskussion im Ausschuss und stimmen der Überweisung zu. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank. – Für die Fraktion der SPD hat nun der Abgeordnetekollege Herr Dahm das Wort.

Christian Dahm (SPD): Vielen Dank. – Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge ist gut und richtig, und ich würde sagen: endlich. Das entlastet die Anlieger von den Beiträgen, das entlastet die Kommunen. Ich gehe noch einen Schritt weiter: Ich glaube, das entlastet auch die Justiz und die jeweiligen Verwaltungsgerichte; denn damit wird ihnen zukünftig etliches erspart.

Der Gesetzentwurf vollzieht etwas, was seit 2018 von vielen Menschen, Bürgerinitiativen und der erfolgreichsten Volksinitiative in der Geschichte des Landes gefordert wurde. Nordrhein-Westfalen ist eines der letzten Bundesländer, die bisher noch an den Straßenausbaubeiträgen festgehalten haben. Dass wir heute endlich einen Gesetzentwurf vorliegen haben, ist der Erfolg der Menschen, die hinter den Bürgerinitiativen und der Volksinitiative stehen. Ihnen allen sagen wir herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD)

Dass es bis 2023 gebraucht hat, damit wir nach 5 Jahren und 19 Monaten einen Gesetzentwurf in der Hand halten, will ich hier ausdrücklich betonen; denn der Landtag hat im letzten Jahr – ich glaube sogar, gemeinsam – die Landesregierung beauftragt, ein Konzept zu erstellen. 19 Monate hat es gebraucht, damit wir jetzt einen Gesetzentwurf zur Abschaffung der jeweiligen Beiträge vorliegen haben.

Diese Zeit hätte es im Übrigen nicht gebraucht. Das sage ich ausdrücklich. Das hätten wir viel schneller haben können – Herr Frieling, jetzt müssen Sie stark sein –, wenn die CDU mit ihrer zuständigen Ministerin nicht eine unnötige Abwehrhaltung eingenommen und Abwehrkämpfe geführt hätte –

(Vereinzelt Beifall von der SPD)

Abwehrkämpfe, und da müssen Sie ehrlich zu sich selbst sein, weil Sie die Ausbaubeiträge eigentlich gar nicht abschaffen wollten.

(Zuruf von Heinrich Frieling [CDU])

Ich zitiere Ihren ehemaligen Fraktionsvorsitzenden, den geschätzten Bodo Löttgen – das habe ich an der Stelle schon mal gemacht, deswegen weiß ich noch, was er gesagt hat –: Wenn wir das abschaffen wollen, ist das wie Freibier für alle. Das können wir nicht machen. – Insofern haben Sie es länger verzögert.

Frau Ministerin – auch das müssen Sie sich heute anhören –, Sie haben immer wieder deutlich gemacht, dass Sie die Beteiligung der Anliegerinnen und Anlieger eigentlich für richtig und gerechtfertigt halten und daher nicht abschaffen wollen.

(Heinrich Frieling [CDU]: Wir haben sie abgeschafft!)

Dass wir jetzt einen Gesetzentwurf in der Hand halten – das muss man ausdrücklich sagen –, ist nicht Ihrem Willen geschuldet, sondern ist dem Druck von der Straße zu verdanken.

(Vereinzelt Beifall von der SPD)

500.000 Unterschriften, unzählige Zuschriften, Briefe, Resolutionen, aber auch – und da schaue ich in die Richtung der Kolleginnen und Kollegen, die im Petitionsausschuss sitzen – unzählige Petitionen haben dieses Haus erreicht, Resolutionen der Städte und Gemeinden, übrigens auch aus Städten und Gemeinden mit CDU-Parteibuch und, und, und. Das waren Zeichen, die niemand ignorieren konnte. Daher ist es folgerichtig, dass das Parlament heute den Startschuss gibt, um die Ausbaubeiträge abzuschaffen.

Aber das Tragische – und jetzt kommt das Kritische – will ich auch ansprechen und damit das, was nicht akzeptabel an der Regelung des Entwurfes ist, nämlich dass gerade die Menschen, die auf die Straße gegangen sind und die Initiative gestartet haben, die für den Erfolg gekämpft haben, vermutlich – und das wird ein großer Teil sein – nicht davon profitieren

werden. Denn, und das haben wir immer wieder kritisiert, der von Ihnen gewählte Stichtag 01.01.2018 sorgt auch weiterhin dafür, dass die Garanten, die für die Abschaffung gekämpft haben, weiterhin mit Ausbaubeiträgen zur Kasse gebeten werden, weil die Beschlüsse vor diesem Stichtag gefallen sind.

(Zuruf von Anke Fuchs-Dreisbach [CDU])

Deren Straße ist später ausgebaut worden, und sie bekommen die Bescheide zur Veranlagung in diesem und in den nächsten Jahren.

(Heinrich Frieling [CDU]: Wir schauen in den Geschichtsbüchern nach!)

Das kann nicht richtig sein und ist eine historische Ungerechtigkeit, wie ich finde. Ich glaube, das muss korrigiert werden. Darum bitte ich Sie im weiteren Verfahren. Ich glaube, darüber sollten und müssen wir sprechen. Wir haben Vorschläge gemacht, was man ändern könnte. Vielleicht kommen wir da noch mal zusammen.

Auch die Erstattung an die Städte und Gemeinden hinterlässt bei mir durchaus Fragezeichen. Sie haben gesagt, einiges wollen Sie noch über die Rechtsverordnung regeln.

Ich glaube nicht, dass die geplante Abwicklung ein unbürokratischer Weg ist, wie Sie uns das hier heute vorgestellt haben, sondern bin der festen Überzeugung, das geht einfacher, das geht besser. Das kann man, glaube ich, anders regeln.

Unser Vorschlag war immer der einer pauschalen Regelung, einer pauschalen Zuweisung. Ich habe die Hoffnung, dass wir vielleicht im weiteren Verlauf und Verfahren noch darüber reden können, dass der Gesetzentwurf zur Abschaffung, den Sie vorgelegt haben, vielleicht noch etwas besser werden könnte. Ich gebe die Hoffnung nicht auf.

Ich freue mich aber, dass heute der Startschuss gegeben wird, die Straßenausbaubeiträge für das Land Nordrhein-Westfalen abzuschaffen. Ich freue mich auch, dass die Debatten in diesem Haus dann endlich beendet sind. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD – Vereinzelt Beifall von der FDP)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht nun der Abgeordnetenkollege Dr. Korte.

Dr. Robin Korte (GRÜNE): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die wichtigste und beste Botschaft der heutigen Debatte ist erst mal diese: Die Landesregierung von CDU und Grünen schafft in der seit Jahrzehnten hitzig diskutierten Frage der Straßenausbaubeiträge Rechtssicherheit und Klarheit

und zieht einen Schlusstrich unter eine lange Debatte.

Für alle Immobilien- und Grundstückseigentümer in Nordrhein-Westfalen wird am Ende dieses Gesetzgebungsprozesses keine Frage mehr offen sein. In Nordrhein-Westfalen dürfen für neue Straßenausbaumaßnahmen zukünftig keine Anliegerbeiträge mehr erhoben werden – Punkt.

Damit hält die Landesregierung einmal mehr Wort, und zwar in einer Frage, die alle Vorgängerregierungen seit 1969 – Sie haben es selbst gesagt, Herr Dahm – mal mehr und mal weniger beschäftigt hat, die sie aber trotzdem nicht gelöst haben. Auch wenn die FDP schon das Märchen herumerzählt, dieses Gesetz sei ihr ureigener Erfolg: Dieses Problem lösen am Ende nicht Sie, dieses Problem lösen wir.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Darum freue ich mich, dass der Landtag heute dieses Gesetz zur Abschaffung der Beiträge für den Ausbau kommunaler Straßen in Nordrhein-Westfalen auf den Weg bringt. Wenn ich an die bisherigen Debatten in der noch recht jungen Legislaturperiode zurückdenke, dann gehe ich eigentlich davon aus, dass diese Freude im gesamten Hohen Haus geteilt werden müsste. Ich glaube, die Ministerin hat sich eben über keinen Applaus mehr gefreut als über das vorsichtige Klatschen von Ihnen, Herr Dahm. Zu Ihrer unseriösen Anspielung auf das Vorziehen des Stichtags sage ich hier und heute nichts, das werden wir im Ausschuss noch weitererörtern.

(Christian Dahm [SPD]: Ich finde nicht, dass das unseriös ist! Das erklären Sie mal den Anliegern!)

Der vorliegende Gesetzentwurf erfüllt die wesentlichen Bedingungen, die hier fraktionsübergreifend immer wieder formuliert wurden, erstens das Gebot, dass für alle Eigentümerinnen und Eigentümer damit absolute Rechtssicherheit und Transparenz herrscht. Die derzeitige Praxis, dass die Kommunen 0-Euro-Bescheide verschicken, die Kommunen aber genauso wie die Eigentümer*innen darauf angewiesen sind, dass es ein entsprechendes Förderprogramm gibt, die Kommune dieses in Anspruch nimmt, die Kriterien erfüllt und noch Geld im Förderpotopf ist, hat zwar für die allermeisten Betroffenen bereits zu einer vollständigen Entlastung geführt, Sicherheit und Klarheit sehen aber anders aus und werden mit diesem Gesetz jetzt endlich geschaffen.

(Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

In Zukunft wird deshalb gelten: Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer müssen für ihr Grundstück, für ihr Haus oder für ihre Eigentumswohnung noch genau einmal Anliegerbeiträge entrichten, nämlich die sogenannten Erschließungsbeiträge für die erstmalige Erschließung. Danach

kommt der Staat für alle weiteren Straßen- und Wegebaukosten auf.

Zweitens schafft dieser Gesetzentwurf auch für die Kommunen endgültige Klarheit. Noch wichtiger ist: Er schafft eine verlässliche Kompensation der ausfallenden Beiträge, und dies nicht mehr auf Bitten, sondern als klar geregelten Rechtsanspruch. Auch das ist in Zeiten der kommunalen Finanznot ein wichtiger Beitrag zur Stabilisierung unserer Städte und Gemeinden. Das gilt umso mehr, als mit diesem Gesetz auch ein beträchtlicher Bürokratieabbau einhergeht. Das ist ein weiteres Schlagwort, das quer durch diesen Saal gerne bemüht wird.

Lassen Sie mich abschließend noch ein paar wenige Worte dazu verlieren, warum ich mich auf die Beratungen in den Fachausschüssen freue und warum wir Grüne zwar in den beschriebenen zentralen Punkten festgelegt, für Verbesserungen im Verfahren aber durchaus noch offen sind. Denn wir alle wissen: Kaum eine Rechtsmaterie ist so komplex wie das Beitragsrecht. Deshalb bin ich tatsächlich gespannt darauf, welche Vorschläge noch vonseiten der Sachverständigen kommen werden.

Uns als Grüne beschäftigen dabei insbesondere zwei Fragen:

Zum einen lohnt es sich sicherlich, noch einmal über die Art des Konnexitätsausgleichs nachzudenken – das Einvernehmen mit der kommunalen Familie immer vorausgesetzt –, denn andere Bundesländer wie Bayern oder Mecklenburg-Vorpommern haben diesen Ausgleich durchaus anders geregelt. Es gibt Beispiele in die eine oder andere Richtung. Bayern und MV haben dies über eine pauschale Entschädigung der Kommunen geregelt. Wir sollten darüber diskutieren, ob man dadurch nicht vielleicht sogar noch mehr Bürokratie einsparen kann.

(Christian Dahm [SPD]: Sehr gut! Das könnte mir gefallen!)

Zum anderen müssen wir aufpassen, dass wir mit diesem Gesetz und der darauf aufbauenden Verordnung keine Fehlanreize setzen. Das ist wahrscheinlich die kniffligere Aufgabe, aber auch der müssen wir uns stellen.

Wir müssen insbesondere aufpassen, wie wir die wirtschaftlichen Anreize für Kommunen klug setzen zwischen einer grundhaften Instandsetzung bzw. Erweiterung von kommunalen Straßen einerseits und der laufenden Unterhaltung andererseits. Um es auf den Punkt zu bringen: Es darf am Ende für den kommunalen Haushalt nicht günstiger sein, eine Straße erst vollständig kaputtgehen zu lassen, weil das Land dann vielleicht die grundhafte Instandsetzung zu großen Anteilen bezahlen würde, als sie dauerhaft in gutem Zustand zu halten. Wenn das am Ende so wäre – das müssen wir prüfen –, dann würden wir nicht nur den Anliegerinnen und Anliegern an der Straße einen

Bärendienst erweisen, sondern auch den Steuerzahler*innen und dem kommunalen Vermögen.

Damit das nicht passiert – dafür werden wir sicherlich eine Lösung finden –, muss klar sein, dass die Kostenabgrenzung im avisierten Erstattungsverfahren klug gewählt wird.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Wir freuen uns auf die Beratungen im Ausschuss und die Sachverständigenanhörung, stimmen der Überweisung gerne zu, begrüßen aber jetzt schon ausdrücklich, dass die Landesregierung diese gut ausgearbeitete Gesetzesinitiative vorgelegt hat. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank. – Für die Fraktion der FDP spricht nun der Abgeordnete Herr Wedel.

Dirk Wedel (FDP): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf kommt die Landesregierung dem Auftrag des Landtags vom 24. März 2022 nach und legt einen Regelungsvorschlag zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge zum 1. Januar 2024 vor. Mit dem vorgesehenen Beitragserhebungsverbot erhalten die Eigentümerinnen und Eigentümer von Grundstücken, die von ab diesem Zeitpunkt beschlossenen oder in Ermangelung eines Beschlusses frühestens im Haushalt des Jahres 2024 stehenden kommunalen Straßenausbaumaßnahmen betroffen sind, dahin gehend Rechtssicherheit, unabhängig von den im Landshaushalt zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln nicht zu Beiträgen herangezogen zu werden.

Gegenüber der durch das Förderprogramm de facto bestehenden Beitragsfreiheit für Straßenausbaumaßnahmen, die seit dem 1. Januar 2018 beschlossen wurden oder die in Ermangelung eines Beschlusses frühestens im Haushalt 2018 standen, ist dies für die dann Betroffenen zwar nicht in wirtschaftlicher Hinsicht, aber rechtlich eine deutliche Verbesserung.

Für die Straßenausbaumaßnahmen, die zwischen 2018 und 2023 beschlossen wurden oder die in Ermangelung eines gesonderten Beschlusses frühestens im Haushalt 2018 und spätestens im Haushalt 2023 standen, verbleibt es bei der bisherigen Defacto-Beitragsfreiheit aufgrund des Förderprogramms.

Der Gesetzentwurf ist insoweit zu begrüßen. Nicht selten führt die Veranlagung von Straßenausbaubeiträgen zu hohen und teilweise erheblichen Belastungen, die die Betroffenen auch überfordern können.

Für zukünftige Fälle ist dies damit ausgeschlossen, nicht aber für die Straßenausbaumaßnahmen, die vor 2018 beschlossen wurden oder in Ermangelung eines gesonderten Beschlusses spätestens im Haushalt des Jahres 2017 standen. Für diese Fälle soll es nach dem Gesetzentwurf bei dem bisherigen Beitragshebungsgebot bleiben.

Auch gibt es in diesen Fällen keine Erstattungsmöglichkeit aus dem Förderprogramm. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren wird deshalb zu prüfen sein, ob für diese Fälle ein Härtefallfonds eingerichtet werden kann.

Haus- und Grundbesitzer in Bayern müssen seit dem 1. Januar 2018 nicht mehr für die Sanierung oder den Ausbau von innerörtlichen Straßen bezahlen. Der bayerische Härtefallfonds, für den 50 Millionen Euro bereitgestellt wurden, kommt den Beitragszahlerinnen und -zahlern zugute, die zu Straßenausbaubeiträgen im Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2017 herangezogen und durch diese unzumutbar belastet wurden. Über die Verteilung der Mittel für solche Härtefälle entscheidet eine eigens eingerichtete Kommission.

Über das nordrhein-westfälische Landesförderprogramm wurden bis zum 30. September 2023 gerade einmal 75,1 Millionen Euro verausgabt. Am 1. Januar 2023 standen noch Selbstbewirtschaftungsmittel in Höhe von 156,6 Millionen Euro aus dem Förderprogramm zur Verfügung. Die Zahlen des aktuellen Bestands und der voraussichtlich am 31. Dezember 2023 für das Förderprogramm zur Verfügung stehenden Selbstbewirtschaftungsmittel haben wir im Rahmen der Haushaltsberatungen von der Landesregierung angefordert. Auch in Relation der Größe Nordrhein-Westfalens zur Größe Bayerns müssten somit eigentlich Finanzmittel in einer für einen Härtefallfonds ausreichenden Größenordnung zur Verfügung stehen.

(Beifall von der FDP)

Der zweite Punkt, über den im weiteren Gesetzgebungsverfahren noch zu sprechen sein wird, sind die Bürokratielasten bei der vorgesehenen Erstattung der Beitragsausfälle der Kommunen durch das Land. Der vorliegende Gesetzentwurf sieht vor, dass den Kommunen die Beträge, die sie von den Grundstückseigentümern nicht mehr als Straßenausbaubeitrag erheben dürfen, vom Land erstattet werden.

Auch wenn die Einzelheiten erst in einer Rechtsverordnung geregelt werden sollen, ist bereits absehbar, dass ein großer Bürokratieaufwand bestehen bleibt, da die Berechnung ihres Erstattungsanspruchs auf der Basis der bisherigen personalintensiven Berechnung der Straßenausbaubeiträge für die Kommunen weiterhin mit einem erheblichen Aufwand verbunden sein dürfte.

Der Bund der Steuerzahler hat in der Anhörung zum Gemeindefinanzierungsgesetz 2024 daher vorgeschlagen, stattdessen die im Haushaltsentwurf 2024 veranschlagten 65 Millionen Euro über die Aufwands- und Unterhaltungspauschale an die Kommunen auszus zahlen. Auch wenn dies nach den in der Anhörung abgegebenen Stellungnahmen der kommunalen Spitzenverbände nicht konsensfähig sein dürfte, muss es das Ziel sein, sich im Gesetzgebungsverfahren auf eine pauschalierte Lösung zu verständigen, um Verwaltungskosten zu verringern.

Wir stimmen der Überweisung zu und hoffen, dass wir im weiteren Verfahren noch die notwendigen Verbesserungen des Gesetzentwurfs erreichen können. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der FDP, Christian Dahm [SPD] und Thorsten Klute [SPD])

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank, Herr Wedel. – Für die Fraktion der AfD spricht jetzt der Abgeordnete Herr Tritschler.

Sven Werner Tritschler (AfD): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich freue mich, dass wir mit dem vorliegenden Gesetzentwurf gute Chancen haben, das Thema „Straßenausbaubeiträge“ in NRW ein für alle Mal zu beerdigen, wie es die allermeisten anderen Bundesländer längst getan haben.

Was sind Straßenausbaubeiträge? Im Gegensatz zu den Erschließungsbeiträgen – wir haben es gerade gehört –, die für den erstmaligen Anschluss eines Hauses an die Infrastruktur fällig werden, geht es hier um den Ausbau von Straßen oder das, was so manche durchgeknallte Kommunalpolitiker darunter verstehen. Das kann durchaus auch das Gegenteil vom Wortsinn sein, also der Rückbau von Straßen, der Abbau von Parkplätzen, das Anlegen von Radwegen oder Ähnliches.

Wenn Sie Pech haben oder hatten, lag Ihr Häuschen an einer so bereicherten Straße. Wenn Sie noch mehr Pech haben oder hatten, war es womöglich ein Eckhäuschen und Sie wurden gleich von zwei Seiten bereichert; das führte dann dazu, dass Sie auch für beide Seiten zahlen mussten. Und wenn Sie ganz viel Pech hatten oder haben, dann haben Sie das Häuschen gerade gekauft, eine Familie gegründet, und die Hausfinanzierung war, wie das ja nicht selten der Fall ist, auf Kante genäht.

Da kann man dann schon ein bisschen unruhig werden, wenn plötzlich von der Kommune ein Beitragsbescheid über mehrere Zehntausend Euro ins Haus flattert, weil man jetzt einen Radweg vor der Tür hat, also für etwas, was man weder wollte noch brauchte noch bestellt hat.

Wir hatten ja, der eine oder andere wird sich erinnern, in der letzten Legislatur mehrere Anhörungen zu dem Thema. Neben den tatsächlich sehr berührenden Schicksalen, die einzelne Betroffene hier vorgetragen haben, ist mir eines besonders in Erinnerung geblieben, und zwar das Kafkaeske an diesen Straßenausbaubeiträgen. Denn – und das muss man sich wirklich auf der Zunge zergehen lassen – von den rund 130 Millionen Euro, die die Kommunen damit jährlich einnahmen, ging tatsächlich je nach Schätzung etwa die Hälfte gleich wieder für die damit verbundene Bürokratie, Prozesse und Ähnliches drauf.

Umso eigenartiger war dann auch der Zwischenschritt, den die alte Landesregierung ging, indem sie den Betroffenen zunächst einmal nur ermöglichte, die fälligen Beiträge zwischenzeitlich über die NRW.BANK zu finanzieren.

Nun soll das also endlich vorbei sein. Zu verdanken haben die betroffenen Bürger diese längst überfällige Abschaffung der Beiträge übrigens keiner Regierung und auch keiner Partei. SPD und Grüne hielten noch 2017 an den Straßenausbaubeiträgen fest; Herr Dahm, das hat man gerade gar nicht rausgehört. CDU und FDP waren einige Monate später – das wurde gerade schon erwähnt – auch noch nicht für eine Abschaffung.

Den notwendigen Druck schaffte erst eine Volksinitiative im Jahr 2019, die über 400.000 Unterstützer fand – ein großartiges Beispiel für die bei uns leider viel zu stiefmütterlich behandelte direkte Demokratie.

Ironischerweise sollen nun ausgerechnet diejenigen leer ausgehen, die damals die Initiative vorgebracht haben. Der Gesetzentwurf sieht als Stichtag eher willkürlich den 1. Januar 2018 vor. Alle diejenigen, die davor ihre Bescheide erhalten haben, sollen noch nach den alten Regeln bezahlen. Das ist der einzige Wermutstropfen, der diesen Gesetzentwurf begleitet.

Wir hoffen, dass das bis zur zweiten Lesung noch nachgebessert wird, und falls nicht, kündige ich schon einmal einen Änderungsantrag meiner Fraktion an. Die jedenfalls wird die umfassende und rückwirkende Abschaffung der Straßenausbaubeiträge in welcher Form auch immer unterstützen. Das ist im Übrigen eine Position, die wir, seitdem wir hier im Hause sind, vertreten haben. Das hat sich im Gegensatz zu allen anderen Fraktionen nicht geändert. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD und Dr. Christian Blex [fraktionslos])

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir kommen zum Schluss der Aussprache und gehen über zur Abstimmung.

Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Gesetzentwurfs Drucksache 18/6414 an den Ausschuss für Heimat und Kommunales – federführend – sowie an den Haushalts- und Finanzausschuss. Wer stimmt der Überweisungsempfehlung zu? – Das sind die Fraktionen der CDU, Bündnis 90/Die Grünen ... – Ich frage gerne noch einmal, weil es in den Reihen nicht sehr deutlich war, und bitte darum, sich sehr deutlich bei der Abstimmung zu verhalten. Wer stimmt der Überweisung zu? – Das sind die Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und AfD sowie der fraktionslose Abgeordnete Dr. Blex. Wer stimmt dagegen? – Keine Gegenstimmen. Wer enthält sich? – Auch keine Enthaltungen. Damit ist diese **Überweisungsempfehlung angenommen.**

Wir kommen zu:

11 Volle Priorität auf neue Arbeitsplätze: Strukturwandel muss jetzt Chefsache werden!

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/6382

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die antragstellende Fraktion der SPD der Abgeordnetenkollegin Frau Teschlade das Wort.

Lena Teschlade (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es braucht einen durchdachten Plan und mehr Tempo bei der Vorbereitung auf die Nach-Kohle-Ära. Das Industrieland Nordrhein-Westfalen kann sich keine weiteren Verzögerungen leisten. Natürlich muss die deutsche Energiesicherheit zu jedem Zeitpunkt gesichert sein.

Diese Forderungen haben Sie von der SPD-Fraktion schon sehr häufig gehört. Wir haben sie auch dieses Mal wieder in einem Antrag zusammengefasst, da sie leider immer noch ganz tagesaktuell sind. Wir brauchen endlich mehr Tempo beim Strukturwandel.

Erstaunlich ist aber, dass die Forderung jetzt in diesem Fall gar nicht von der SPD kommt, sondern vom Ministerpräsidenten. Diese Aussagen hat er gestern in der Rheinischen Post getroffen.

Jetzt könnte man wieder denken: Wunderbar, Hausaufgabe verstanden, es geht voran. Aber nein: Leider weit gefehlt. Der nordrhein-westfälische Ministerpräsident schafft es auch bei diesem Thema, welches so eindeutig in der Verantwortung der Landesregierung liegt, alles wieder in Richtung Berlin zu schieben, ohne sich dabei ein einziges Mal an die eigene Nase zu fassen und sich zu fragen: Welche Aufgaben haben wir eigentlich hier zu bewältigen?

(Beifall von der SPD und der FDP)