



Landes-SGK EXTRA Brandenburg

SONDERHEFT JUNI | 2018

Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik Brandenburg e.V.

Liebe Freundinnen und Freunde sozialdemokratischer Kommunalpolitik,

in knapp einem Jahr heißt es wieder im ganzen Land Brandenburg: Kommunalwahlen!!!

„And so, my fellow Americans: ask not what your country can do for you – ask what you can do for your country.“ John F. Kennedy, 1961

Dann werden erneut fünf Jahre vergangen sein und die Bürgerinnen und Bürger können ihre Kreistage, die Stadtverordnetenversammlungen und Gemeindevertretungen sowie – soweit vorhanden – auch die Ortsbeiräte oder direkt zu bestimmenden Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher wählen. Hinzu kommen in den amtsangehörigen Gemeinden auch 270 ehrenamtliche Bürgermeisterinnen und Bürgermeister. Insgesamt sind landesweit rund 7.100 Mandate neu zu besetzen.

Auch wenn der Wahltag noch nicht final festgelegt worden ist, so dürfte es doch der 26. Mai – der Tag der Europawahlen in Deutschland – werden. Und damit wären die Wahlvorschläge der Parteien, Wählergemeinschaften und Einzelbewerber bis zum 21. März um 12 Uhr bei den jeweiligen Wahlleiterinnen und Wahlleitern der Kreise, Städte und Gemeinden bzw. der Ämter einzureichen. Zeit also, sich mit der Frage zu befassen, wer für die nächsten fünf Jahre die Möglichkeit erhalten soll, die Geschichte der Kommune mitzugestalten.

Kandidieren oder nicht?

Aber auch für jede und jeden Einzelne/n mit kommunalpolitischem Interesse stellt sich die Frage, ob sie oder er den Hut in den Ring werfen möchte oder nicht?

Die kommunale Selbstverwaltung in den Kreisen und Gemeinden lebt von dem Engagement der Menschen. Nirgends ist die Möglichkeit des Mit-



Christian Großmann

Foto: SGK Brandenburg

gestaltens größer und direkter als auf der kommunalen Ebene.

In den letzten Jahren hört man unter dem Schlagwort der Politikverdrossenheit oft den Satz: „Die da oben machen doch eh alle was sie wollen.“ Doch wer sind in einer 800-Seelen-Gemeinde eigentlich „die da oben“? In den Städten und Gemeinden wird Politik direkt erfahr- und begreifbar. Ob bei der Frage nach der Schaffung einer guten Kinderbetreuung im Ort oder der Unterstützung des Vereinslebens, sei es bei der Frage des wirtschaftlichen Straßenbaus im Ort oder der Gestaltung eines Angebots für Senioren – in den Gemeindevertretungen wird Politik, oder besser gesagt: die Suche nach der besten Lösung für alle, konkret und unmittelbar.

In der vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

in Auftrag gegebenen repräsentativen Befragung zum freiwilligen Engagement in Deutschland (FWS) begründen 81 Prozent der ehrenamtlich Tätigen in Deutschland ihr Engagement mit dem Wunsch, die Gesellschaft mitgestalten zu wollen.

Nicht einmal vier Prozent

Dennoch wird in vielen Orten des Landes die Suche nach Kandidatinnen und Kandidaten zunehmend schwerer. Denn dieselbe Studie zeigt auch: während sich immerhin 16,3 Prozent der Menschen bei Sport und Bewegung freiwillig engagieren, sind es für den Bereich Politik und politische Interessenvertretung nicht einmal mehr vier von hundert.

Die Gründe für diesen Umstand sind mannigfaltig. Zunehmende Belastung aus dem Arbeitsleben oder aber andere Prioritäten beim persönlichen Zeitmanagement, beispielsweise hin-

Inhalt

Stellungnahme zur Fortentwicklung des Brandenburgischen Finanzausgleichsgesetzes

Straßenbaubeiträge I – „Als Kommunalpolitiker musst du die gesamte Gemeinde im Blick haben“

Straßenbaubeiträge II – Wer bezahlt die Straße?

Einladung zum Kommunalkongress der SGK Brandenburg

zur Familie, sind da immer wieder als Gründe zu hören. Hinzu kommt mitunter aber auch eine zu starke Belastung aus dem Ehrenamt selber. Gerade, wenn sich die Aufgaben auf zu wenige Schultern verteilen, droht die Überlastung.

Und trotzdem brauchen unsere Städte und Gemeinden das kommunalpolitische Engagement vieler. Denn es geht um die Wahrung des Gemeinwohls. Wenn wir lebens- und liebenswerte Heimatorte wollen, dann müssen wir uns auch dafür einsetzen. Oder um es in Anlehnung an die Worte John F. Kennedys aus seiner Antrittsrede 1961 zu sagen: „Frage nicht, was Deine Gemeinde für dich tut, frage, was Du für Deine Gemeinde tun kannst“

Natürlich sind auch die hauptamtlichen Akteure um die positive Entwicklung der Kommunen bemüht.

Allerdings kann Verwaltung auch einen Lösungsweg des geringsten Widerstands einschlagen, der mitunter nicht alle Möglichkeiten erfasst und auf dem man dann manchmal nur zur zweitbesten Lösung gelangt. Ehrenamtliche und hauptamtliche Arbeit sind die zwei Seiten derselben Medaille – nur wenn diese Seiten beide zusammenpassen, dann wird es ein Ganzes und werden die anstehenden Aufgaben gut bewältigt.

Machen wir uns also auf den Weg! Sei es als Mitglied einer Partei oder Wählergemeinschaften bei der rechtzeitigen Suche nach geeigneten Bewerberinnen und Bewerbern; aber auch jede und jeder einzelne von uns mit der Frage, ob ich nicht doch die Zeit erübrigen kann, um mich für die Belange der Menschen in meinem Ortsteil, meiner Gemeinde, meiner Stadt oder meinem Landkreis einzusetzen.

Sollte sich der eine oder die andere noch mit der Frage quälen, ob er denn überhaupt genug von diesem Geschäft verstehe und wie sie ihre Ideen am besten einbringen könne, kann ich nur sagen: Die SGK Brandenburg hilft hier in gewohnter Art und Weise weiter. Mit der Kommunalakademie, Tagesseminaren und Fachveranstaltungen oder im persönlichen Gespräch ist für alle etwas dabei – vom Neuling bis zum alten Hasen.

Mit verwalten – Mit gestalten! Auch über das Jahr 2019 hinaus!

Ihr

Christian Großmann

Kommissarischer Vorsitzender der SGK Brandenburg

Der Vorstand der SGK Brandenburg e. V. :

Stellungnahme zur Fortentwicklung des Brandenburgischen Finanzausgleichsgesetzes

Autor SGK Brandenburg

Das Brandenburgische Finanzausgleichsgesetz soll fortentwickelt und noch in diesem Jahr überarbeitet werden. Seit dem 17. April liegt dem Landtag in Brandenburg unter der Drucksachenummer 6/315 nunmehr ein entsprechender Entwurf des „Siebenten Gesetzes zur Änderung des Brandenburgischen Finanzausgleichsgesetzes“ als Unterrichtung vor.

Bereits in einer Stellungnahme des Ministerpräsidenten vom 15. November letzten Jahres, nach Absage der Verwaltungsreform, war deutlich geworden, dass eine Reform zum Jahr 2019 mit strukturellen Verbesserungen im Brandenburgischen FAG geplant wurde. Hinzu kommen entsprechende Äußerungen des Finanzministers, der darüber hinaus eine Erhöhung der so genannten Verbundquote ankündigte. Nur kurze Zeit später äußerte sich ebenfalls die Fraktion der SPD im Landtag Brandenburg und wies in einer Pressemitteilung nach einer Fraktionsklausur darauf hin, dass der Anteil der Kommunen an den Landeseinnahmen zu erhöhen sei, indem die Verbundquote in zwei Schritten von 20 auf dann mindestens 21,6 Prozent erhöht werden solle.

Zu den anstehenden Änderungen im FAG beriet sich dann im Februar und im März diesen Jahres unter anderem der FAG-Beirat auf der Grundlage eines Gutachtens des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstituts an der Universität zu Köln zum kommunalen Finanzausgleich in Brandenburg vom März 2018, das vom Ministerium der Finanzen in Auftrag gegeben worden war. Die Gutachter prüften in diesem regelmäßig beauftragten Symmetriegutachten, ob die Finanzverteilung in den letzten Jahren zwischen dem Land und den Kommunen entsprechend der Aufgaben und Lasten „gerecht“ oder angemessen erfolgte.

Für die SGK Brandenburg hat die Überarbeitung des FAG schon deshalb eine große Bedeutung, weil es die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen zu einem erheblichen Maße bestimmt. Es zeichnet sich jedoch ab, dass statt struktureller Änderungen mit dem Gesetzentwurf lediglich Justierungen vorgenommen werden sollen.

Zu niedrig angesetzt

So sehr die SGK Brandenburg eine Erhöhung der Verbundquote begrüßt, ist sie mit jeweils 0,8 Prozentpunkten für die Jahre 2019 und 2020 deutlich zu niedrig angesetzt.

Dies widerspricht nicht zuletzt den Aussagen des Symmetriegutachtens. Diese umfassen unter anderem eine Erhöhung der Verbundquote um 2,22 bzw. 2,43 Prozentpunkten zugunsten der kommunalen Ebene gegenüber einem Umfang von gegenwärtig 20 Prozent (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 1 Bbg-FAG), eine Beibehaltung der gegenwärtigen Bemessung der Teilschlüsselmasse, eine Beibehaltung der Hauptansatzstaffel in der gegenwärtig in § 9 BbgFAG geregelten Form sowie eine Fortschreibung und Erweiterung der investiven Schlüsselzuweisungen nach Auslaufen des Solidarpakts II ab dem Jahr 2020.

Den Ergebnissen zur Verbundquote lag unter anderem die Erkenntnis zugrunde, dass die Kommunen – so das Gutachten – in den Jahren 2012 bis 2016 eben nicht auskömmlich finanziert wurden und mithin nicht entsprechend ihrer Aufgabenbelastung an den überproportional gewachsenen Steuereinnahmen des Landes beteiligt wurden. Die Kommunen haben also vier Jahre lang weniger Zuweisungen erhalten, als ihnen eigentlich zustände.

Das Ministerium der Finanzen ging jedoch bereits in seiner ersten Be-

wertung davon aus, dass die Verbundquote in zwei Schritten lediglich um jeweils 0,8 Prozentpunkte angehoben werden solle. Zudem wies es darauf hin, dass die Unter- setzung für den Doppelhaushalt der Jahre 2019/2020 bereits avisiert sei und somit weder die Stufenregelung noch die Höhe abgeändert werden könnten. Zutreffend ist daran allenfalls, dass bislang die weit weniger und durchaus abänderbaren Eckwerte festgelegt wurden. Die Entscheidung über den Landeshaushalt liegt letztlich beim Parlament.

Die SGK Brandenburg kann dem nicht folgen und spricht sich für eine deutliche Erhöhung der Verbundquote nach den Vorgaben des Gutachtens aus, nicht zuletzt weil die bisherigen Vorschläge aus Regierung und Parlament deutlich unter dem liegen, was das vom Finanzministerium beauftragte Gutachten vorschlägt und weil auch die anhaltende Unterfinanzierung der Vergangenheit, mit entsprechenden Konsequenzen für Gegenwart und Zukunft der Kommunen, nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Auch wenn die Zuwendungen an die Kommunen, so eine Pressemitteilung des Finanzministeriums vom 3. April 2018, sich derzeit auf einem „Rekordniveau“ befänden, ist dennoch im Blick zu behalten, dass dies nicht anhaltend der Fall sein wird, die Unterfinanzierung der Vergangenheit aber weiterhin auch in die Gegenwart und in die Zukunft wirken.

Die Erhöhung der Verbundquote ist kein Selbstzweck. Sie dient dazu eine kraftvolle kommunale Selbstverwaltung flächendeckend zu sichern. Dem aber werden die bisherigen Vorschläge nicht gerecht.

Zudem sollen, normiert in §5 des Entwurfes, durch eine Weiterent-

wicklung des Soziallastenausgleichs soziale Lasten stärker als bisher berücksichtigt und so ein besserer Ausgleich zwischen den Kommunen erzielt werden. Erreicht werden soll dies durch eine Vorwegentnahme aus der Verbundmasse in Höhe von 60 Millionen Euro.

In der Höhe bewegt sich damit die Entnahme ohnehin im Maximalbereich dessen, was nach entsprechenden Gutachten vertretbar wäre, um den verfassungsrechtlichen unbedenklichen Anteil von Vorwegentnahmen aus der Finanzausgleichsmasse nicht zu überschreiten. Die

SGK Brandenburg hat jedoch Zweifel an der in dem Entwurf dargelegten Verfassungsfestigkeit. Denn tatsächlich wird dabei davon ausgegangen, dass Steuereinnahmen sich verbessern, wenigstens aber gleich bleiben. Fallen diese jedoch, würden die Verbundmasse und die Finanzausgleichsmasse absinken, während der in der Summe festgelegte Beitrag für die Vorwegentnahme unverändert bliebe. Ob dies dann noch verfassungsrechtlich unbedenklich wäre, ist fraglich.

So sehr die SGK Brandenburg den Soziallastenausgleich grundsätzlich

begrüßt, hält sie die Vorwegentnahme angesichts der Maximalhöhe und durch die Festlegung eines Festbetrages deshalb für bedenklich.

Finanzierung von Investitionen

Hinzu kommt, dass nach Auslaufen des Solidarpaktes II im Jahr 2019 ab dem 2020 die gesetzliche Basis für die investiven Schlüsselzuweisungen fehlt. Aus ihnen wurden in etwa 25 Prozent der kommunalen Investitionen finanziert, die zukünftig wegfielen. Auf Anregung der kommunalen Seite wurde deshalb gutachterlich auch die Fortführung der investiven Schlüsselzuweisungen ab

2020 geprüft und in einer Größenordnung von ca. 100 Millionen Euro auch befürwortet. Dahingehend fehlt es jedoch an konkreten Umsetzungsvorschlägen. Wünschenswert wäre eine Orientierung am Gesamtvolumen des kommunalen Investitionsprogrammes.

Die SGK Brandenburg spricht sich sehr deutlich für eine Fortschreibung der investiven Schlüsselzuweisungen und eine Verstetigung aus, weist aber gleichzeitig darauf hin, dass dies weder zu Lasten der Verbundmasse noch der Schlüsselzuweisungen gehen darf.

Straßenbaubeiträge I – „Als Kommunalpolitiker musst du die gesamte Gemeinde im Blick haben“

Interview mit Hans-Joachim Laesicke, dem langjährigen ehemaligen Bürgermeister Oranienburgs und erfahrenen Kommunalpolitiker, zur aktuellen Debatte um die Straßenbaubeiträge in Brandenburg

In Brandenburg werden Anlieger nach dem Kommunalabgabengesetz beteiligt, wenn die Straße an ihrem Grundstück erneuert wird. Nach §8 des Gesetzes sind die Kommunen ermächtigt Straßenbaubeiträge zu erheben. Das wurde in der Vergangenheit, nicht nur bundesweit, sondern auch in Brandenburg regelmäßig diskutiert. Die Debatte um die Straßenbaubeiträge hat nun aktuell noch einmal an Fahrt aufgenommen und fand Eingang in die Debatten des Landtages Brandenburg. Dort wurden ein Gesetzentwurf und ein Antrag eines Abgeordneten der Freien Wähler, der CDU sowie ein Antrag der Regierungsfractionen, gefasst zusammen mit Bündnis 90/Die Grünen, diskutiert. Letzterer wurde dann letztlich auch angenommen wurde. Wie nimmst Du die Diskussion wahr?

Im Grunde genommen würde ich zu dieser Diskussion sagen, dass sie sehr vernünftig ist, wenn man über die Abschaffung von Straßenbaubeiträgen debattiert. Das ist auch wirklich ein hochemotionales Thema, bei dem die ganz großen Gefühle und auch das ganz große Theater jedes Mal und überall stattfinden – in allen

Gemeinden, in denen der Ausbau einer Straße durchgeführt werden soll.

Das ist ja auch immer ein Widerspruch in sich. Die Leute beklagen sich zwar über schlechte Straßen, aber in dem Augenblick, in dem die Entscheidung getroffen wird, dass die Straße ausgebaut werden soll, ist damit eben auch die Folge verbunden, dass Straßenbaubeiträge fällig werden. Und dann entstehen oftmals Meinungen, dass die Straße eigentlich noch ausreichen würde oder dass Einschränkungen gemacht werden können. Oder aber auch, dass lediglich normale Straßenunterhaltungsmaßnahmen vorgenommen werden sollen. Die würden dann nicht zu Lasten des Anliegers gehen, sondern zu Lasten der Allgemeinheit.

Damit kommen wir natürlich aus diesem Teufelskreis nie heraus, vernünftige Straßen im Land Brandenburg zu haben, weil dann auch die Verwaltung und die Kommunalpolitiker zurückschrecken. Sie sagen sich dann auch, dass man es besser sein lässt, wenn die Bürger das nicht wollen. Wir wissen aber, dass der Zustand der Gemeindestraßen im Land Brandenburg, andere sind von dieser

Regelung nicht betroffen, oftmals verheerend ist. Insofern muss man sich darüber Gedanken machen.

Sind das auch die Erfahrungen, die Du als Bürgermeister von Oranienburg gemacht hast?

Die beschriebenen Erfahrungen, die ich gerade etwas allgemeiner geschildert habe, sind auch die Erfahrungen, die ich in Oranienburg gemacht habe. Jedes Mal, wenn ein Straßenausbau vorgesehen war, organisierte sich auch der Bürgerprotest.

Und dann kommt das nächste Phänomen, nämlich dass die Leute meinen, sie müssten stärker einbezogen werden.

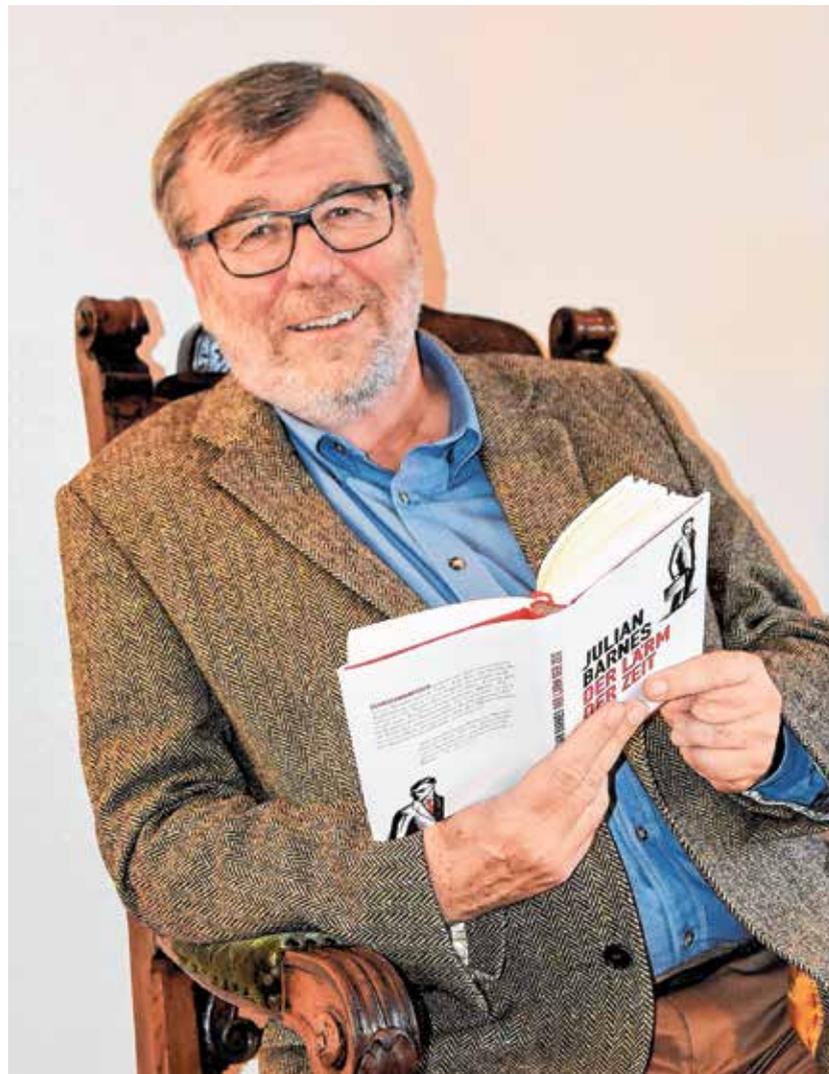
In dem Antrag der Koalitionsfraktionen und von Bündnis 90/ Die Grünen wird insbesondere eine Prüfung über eine verbesserte Beteiligung der betroffenen Anlieger gefordert. Hältst Du das für einen gangbaren Weg?

Die Frage ist, ob es eine Lösung wäre durch mehr Bürgerbeteiligung die Situation zu entspannen. Ich glaube nicht, weil natürlich die Interessenslage völlig unterschiedlich ist. Als

Kommunalpolitiker musst du immer das gesamtstädtische oder das gesamtgemeindliche Interesse im Auge haben. Die Anwohner haben natürlich nur eines im Auge, wenn eine Straße ausgebaut wird. Selbst, wenn sie das gerade noch akzeptieren können, weil sie wissen, dass die Straße in einem schrecklichen Zustand ist, dann soll sie natürlich so billig wie möglich ausgebaut werden. Das heißt also ohne Gehwege, ohne Straßenbeleuchtung, einspurig, mit möglichst geringem Tempo. Das heißt, dass das, was man eigentlich überall haben will, nämlich „Freie Fahrt für freie Bürger!“, das möchte man ausgerechnet in der eigenen Straße nicht. Da möchte man beschaulich und ruhig leben und den bösen Straßenverkehr, an dem man ansonsten gerne teilnimmt, nicht vor der eigenen Haustür haben.

Aber überall und an jeder Straße wohnen Leute, die genauso denken. Die also woanders Parkplätze ohne Ende haben wollen, so schnell wie möglich fahren wollen, aber vor der eigenen Haustür eben nicht. Das verhindert, dass man aus diesem Teufelskreis herauskommt. Du musst als Kommunalpolitiker auch schauen, dass es eben nicht darum geht die

Interessen des Einzelnen in den Vordergrund zu stellen, sondern die der städtischen oder der dörflichen Gemeinschaft. Und wenn dann da eine Schule ist oder ein Altersheim oder wenn man zum Laden muss oder zur Kneipe möchte, dann kannst du natürlich nicht sagen, dass Einzelinteressen automatisch auch gemeindliche Interessen sind und dass man das so akzeptiert. Man kann auch nicht ständig den Ausbaugrad so weit zurückschrauben, dass es gerade noch vertretbar ist, um die Belastung für den Einzelnen so gering wie möglich zu halten. Kommunalpolitiker müssen dann dafür sorgen, dass die Oma mit dem Rollator zum Arzt kommt und das Kind sicher zur Schule. Dabei sind einfach bestimmte Standards zu halten. Und wenn du weißt wie der Durchfluss ist und zum Beispiel auch Busverkehr und die Feuerwehr durch die Straße fahren sollen, dann muss auch das möglich sein, auch im Begegnungsverkehr. All diese Punkte müssen berücksichtigt werden.



Hans-Joachim Laesicke

Foto: Juliane Weser

Kind ja noch die Gebühren bezahlen musste. Wenn eine Neuregelung kommt, gibt es Bürgerinnen und Bürger, die Glück gehabt haben und andere nicht. Sie hatten die Gnade der späten Geburt, um mal das Kohl-Sprichwort an unpassender Stelle zu zitieren. Diese Erfahrung hat aber jeder von uns in seinem Leben schon mal gemacht. Manchmal hat man Glück und profitiert von einer neuen Regelung und manchmal hat man Pech, weil für einen selber die Neuregelung dann eben nicht mehr zutrifft.

Wäre es eine Möglichkeit, eine sogenannte Kann-Regelung in Brandenburg einzuführen, wonach es den Gemeinden freigestellt wäre, ob sie bei ihren Bürgerinnen und Bürgern Straßenbaubeiträge erheben?

Diese Differenzierung, ob eine Gemeinde erhebt oder nicht, ist ja nun das Allerschlimmste! Die Guten sind dann immer die, die darauf verzichten. Dann kann niemand in Brandenburg, auch nicht in den finanzschwachen Gemeinden in den strukturschwachen Regionen, ernsthaft von seinen Bürgerinnen und Bürgern verlangen, dass sie ihre Beiträge bezahlen. Und in reichen oder vermeintlich reichen Gemeinden wird von den Vertretern großzügig darauf verzichtet. Da muss es eine einheitliche Regelung geben! Ansonsten könnte das jede Bürgermeisterin oder jeden Bürgermeister und jeden Stadtverordneten den Kopf kosten. Zum Beispiel, wenn in Hennigsdorf erhoben werden müsste, in Velten aber nicht. Das geht einfach nicht.

Das Beste wäre eine landesweit einheitliche Regelung. Dann kann man das auch so machen, dass man zukünftig auf die Beiträge verzichtet. Es müsste dann bei der Finanzausstattung, den Schlüsselzuweisungen, die Finanzkraft der jeweiligen Kommunen berücksichtigt werden. Aber es muss auf jeden Fall eine einheitliche Regelung geben. Die kann dann natürlich auch unterschiedliche Wirkungen haben, weil die Berechnungsgrundlagen eben doch unterschiedlich sind.

Vielen Dank für das Gespräch!
Das Interview führte Rachil Rowald.

Anzeige

DEMO
VORWÄRTS-KOMMUNAL
DAS SOZIALDEMOKRATISCHE
MAGAZIN FÜR KOMMUNALPOLITIK

**JETZT
AUF FACEBOOK
BESUCHEN!**

[www.facebook.com/
demo.online](http://www.facebook.com/demo.online)

Gefällt mir

Problematisch wird es dann, wenn faule Kompromisse letztendlich beabsichtigt werden. Wenn man sagt, dass man erst die Bürger fragen muss und was die Anwohner wollen sei das Gesetz. Dann kommt man aus diesem Konflikt nicht mehr heraus.

Würde eine Abschaffung nicht dann auch zum Nachteil derjenigen gehen, die vorher ihre Beiträge schon gezahlt haben? Würde das dann nicht zu einer neuen Ungerechtigkeit führen?

Zu sagen, dass Leute, die schon Beiträge bezahlt haben, seien dann die „Gekniffenen“, weil die später Betroffenen keine Beiträge mehr zahlen müssten, beschreibt ein Problem, das so alt ist wie die Menschheit. Und auch das wird ja derzeit, auch zu Recht, auf einem anderen Gebiet im Landtag thematisiert. Nämlich, wenn es um das gebührenfreie Kita-Jahr geht. Irgendwann wird es dahin kommen, dass die Kita genauso wie die Schule gebührenfrei ist. Dann könnten die, die nur ein Jahr frei haben, sich auch aufregen. Die könnten dann ja auch sagen: Heute braucht man gar nichts mehr zu zahlen und ich müsste Millionen zurückbekommen, weil ich für mein armes

Straßenbaubeiträge II

Alle wollen Auto fahren – aber wer bezahlt die Straße?

Autorin Rachil Rowald

Hintergrund

Das Thema Straßenbaubeiträge ist in Brandenburg nicht neu, es hat eine Vorgeschichte und wird von einer umfassenden Rechtsprechung begleitet. Aber die Diskussion hat gegenwärtig noch einmal an Fahrt aufgenommen. Nicht zuletzt durch entsprechende Kampagnen, die landauf und landab für eine Abschaffung werben. Im Ergebnis brachte ein Landtagsabgeordneter der Freien Wähler einen entsprechenden Gesetzentwurf zur Abschaffung von Straßenbaubeiträgen in den Landtag Brandenburg ein. Im Mai wurde nun nicht nur dieser Entwurf, sondern auch ein Antrag der Regierungsfractionen SPD und Linke, der zusammen mit Bündnis 90/Die Grünen, beschlossen worden war, beraten.

Verfolgt man die Diskussionen über Straßenbaubeiträge, also die Beiträge, die Anlieger zu zahlen haben, wenn das kommunale Straßennetz erweitert wird, dann wird eines besonders auffällig: Es wird oftmals mit extremen Beispielen argumentiert. Auf der einen Seite mit dem vermögenden Villenbesitzer, dessen Grundstückswert mit Zahlungen aller anderen Bürgerinnen und Bürger gesteigert werden soll und auf der anderen Seite die Großmutter, die Gefahr läuft ihr Häuschen zu verlieren, oder Geringverdiener, die durch den Beitrag ins gesellschaftliche Ausgezwungen werden. Auf der einen Seite die Kommune, die ihre Straßen absichtlich verkommen lassen bis eine Reparatur nicht mehr möglich sei oder die zum „Luxusausbau“ über das notwendige Maß hinaus tendiere, auf der anderen Seite die Gemeinde in prekärer Lage, die auf Vorauszahlungen der Anlieger angewiesen sei, weil sie die Mittel selber nicht aufbringen könne. Es mag sicher solche Fälle geben, die meisten liegen vermutlich jedoch irgendwo dazwischen. Diese vermeintlichen oder echten Fallbeispiele haben jedoch, bewusst oder unbewusst, da-

zu beigetragen, dass entsprechende Debatten nicht selten emotional geführt werden.

Es lohnt sich deshalb vielleicht einen Blick darauf zu werfen, worum es wirklich geht. Denn die Straßenbaubeiträge werden nicht nur in Brandenburg, sondern in fast allen Bundesländern intensiv diskutiert. Zum Teil wurden in jüngster Zeit entsprechende Gesetzesänderungen mit divergierenden Inhalten und Zielrichtungen vorgenommen. Debattiert wurden und werden sie jedoch nicht nur von den Landesgesetzgebern, in parteilich unterschiedlicher Zusammensetzung, und von betroffenen Anliegern und Kommunen, sondern nicht selten auch von Vereinigungen und Stiftungen, deren Mitgliederzahl sich manchmal zu einem nicht unerheblichen Anteil aus Grundbesitzern zusammensetzt.

Bund ist nicht Land

Unter anderem ist immer wieder die Rede von den Sandpisten in Brandenburg. Da gilt es zu unterscheiden, denn streng genommen geht es bei ihnen um die Erschließung von Straßen, die tatsächlich höhere Investitionen erfordern als der Ausbau bereits vorhandener Straßen, Wege und Plätze. Erschließungsmaßnahmen unterfallen jedoch dem Baugesetzbuch des Bundes, wonach die Kommunen einen Anteil der Erschließungskosten auf die Anwohner umlegen. Die Erhebung von Beiträgen für den Ausbau vorhandener Straßen (Straßenbaubeiträge) regelt hingegen das Kommunalabgabengesetz des Landes (in Brandenburg §8 des Brandenburgischen Kommunalabgabengesetzes).

Wie unterscheiden sich nun Erschließungskosten von den Straßenbaubeiträgen?

1. Erschließungskosten

Einfach ist es bei Bauvorhaben in einem Neubaugebiet. Werden dort Straßen, Wege und Plätze neu hergestellt, geschieht dies auf der

Rechtsgrundlage des Baugesetzbuch des Bundes (§§127 ff. BauGB). Diese Kosten müssen nur für die erstmalige Herstellung bezahlt werden. Die Höhe kann dabei bis zu 90 Prozent der Kosten der Maßnahme betragen. Die Kostenverteilung hat dabei durchaus einen logischen Hintergrund: Erschließungen bringen sowohl der Kommune als auch den Grundstückseigentümern Vorteile. Zum einen wird die Infrastruktur verbessert, zum anderen steigt aber jedes Grundstück in seinem Wert, wenn es erschlossen und erreichbar ist.

Das Baugesetzbuch des Bundes ist allerdings über den Landesgesetzgeber nicht zu verändern. Dafür braucht es den Bundesgesetzgeber.

2. Straßenbaubeiträge

Liegt ein Grundstück innerhalb eines bebauten Gemeindegebietes an einer vorhandenen Straße und ist es erforderlich, dass diese Straße erneuert, verbessert oder erweitert werden muss, dann kommen die Straßenbaubeiträge ins Spiel. Kommune sowie Bürgerinnen und Bürger wünschen sich dann oftmals die Einrichtung von Parkstreifen, einer Straßenbeleuchtung oder eines Rad- oder Gehweges. Oder die Straße soll verbreitert oder anderweitig umgestaltet werden. Das sind Maßnahmen, die bei einer normalen Straße in etwa alle 25 Jahre (nach Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg) und bei wenig befahrenen Straßen in Wohngebieten lediglich alle 40 Jahre fällig werden. Gehwegen werden nicht weniger als 20 Jahre zugebilligt und Beleuchtungseinrichtungen mindestens 30 Jahre.

Nicht darunter fallen übrigens Maßnahmen der einfachen Instandhaltung, also die laufende Unterhaltung, um den bestehenden Gebrauch zu erhalten (vgl. §8 Absatz 2 Satz 1 des Brandenburgischen Kommunalabgabengesetzes). Eine entsprechende Rechtsprechung zeigt jedoch, dass

die Abgrenzung nicht immer ganz unumstritten ist.

Einen Teil der Kosten macht die Kommune für diese Verbesserungen oder Erweiterungen dann, nach der von der Gemeinde verabschiedeten Satzung und den Regeln des Kommunalabgabengesetzes des Landes bei den Anliegern geltend, wobei auch der erlangte Vorteil für die Anwohner eine Rolle spielt. Begründet wird dieser Beitrag damit, dass der Wert der Grundstücke durch die neue oder reparierte Straße steigt bzw. erhalten wird. Deshalb sind die Beiträge auch an das Grundstück gebunden und werden erst durch einen Beitragsbescheid „persönlich“.

Gibt das Kommunalabgabengesetz vor, dass sie erhoben werden sollen, ist dies verbindlich. Steht hingegen im Gesetz, die Gemeinde „könne“ die Beiträge erheben, kann sie davon absehen. In Brandenburg findet sich in §8 Absatz 1 des Kommunalabgabengesetzes erst einmal beides. Nach Satz 1 können grundsätzlich Beiträge erhoben werden, für den Straßenbau wird jedoch in Satz 2 verbindlich angeordnet, dass dafür Beiträge erhoben werden sollen und damit legt das Gesetz eine Beitragserhebungspflicht fest.

Entscheidung vor Ort und wenn man dürfte, wie man möchte

Dabei sind die Diskussionen nicht selten von den politischen Verhältnissen vor Ort und in den Landesparlamenten geprägt. Wie vertrackt die Situation sein kann, zeigt das Beispiel einer Stadt aus Schleswig-Holstein. Das Land hatte den Kommunen mit einer Kann-Regelung freigestellt, ob sie Beiträge erheben wollen oder nicht.

In einer mittelgroßen Gemeinde hatten die Stadtverordneten in einer letzten Sitzung vor den Kommunalwahlen einen Beschluss gekippt, den sie erst eine Sitzung zuvor gefasst hatten. Grundsätzlich waren sich zwar alle einig, dass in Zukunft keine Beiträge mehr gezahlt werden sollten. Allerdings sollte dies an unterschiedliche Bedingungen geknüpft werden. So wollten SPD, Linke und Grüne, dass die Beiträge zwar nicht abgeschafft, in der Höhe aber abgesenkt werden und auf 20 Jahre verteilbar sein sollten. Der Antrag war jedoch gefasst worden,

als zwei der CDU-Stadtverordneten fehlten. Die waren beim nächsten Mal nun wieder da. Die CDU wollte stattdessen die Straßenbaubeitragsatzung ganz kippen. Übrigens aber auch nicht ganz „kostenlos“ für die Bürgerinnen und Bürger, denn sie wollte nun im Gegenzug die Grundsteuer A und B um 30 Prozentpunkte erhöhen, um das Haushaltsminus, das durch die Abschaffung der Straßenausbaubeiträge entstehen würde, auszugleichen. Da der Vorschlag keine Mehrheit fand, erlangte die ursprüngliche Satzung wieder Geltung und die Anlieger wurden weiterhin an den Kosten für die Sanierung ihrer Straßen beteiligt.

Dieses Beispiel zeigt recht deutlich, warum es so schwierig ist, einen Königsweg zu finden, der allen Beteiligten gerecht werden kann. Dabei stellen sich den jeweiligen Landesgesetzgebern eine ganze Reihe von Fragen.

Soll- oder Kann-Regelung und die Finanzierung

Derzeit zeichnet sich ab, dass in den Bundesländern zwei Aspekte hervorgehoben werden: eine grundsätzliche Abschaffung, mit einer nachfolgenden Debatte über eine anderweitige Finanzierung, und das Stellen der Erhebung in das Ermessen der Kommunen, wie eben in Schleswig-Holstein.

Oder die Verankerung einer Kann-Regelung in den Landeskommunalabgabengesetzen, die die verbindlichen Soll-Regelungen ersetzen soll. Den Kommunen stünde es dann frei, die Kosten auf die Anlieger wenigstens teilweise umzulegen.

Werden jedoch die Beiträge teilweise oder zur Gänze abgeschafft, stellt sich dann jedoch die Frage, wie die Arbeiten finanziert werden. Diskutiert werden Steuererhöhungen, eine Finanzierung durch Landesmittel in verschiedenen Formen, aber durchaus auch die so genannten wiederkehrenden Beiträge, wenn also statt einer einmaligen Zahlung die Kosten auf alle oder viele Anlieger einer Gemeinde umgelegt werden. Die Beiträge wären dann geringer, es würden aber die zahlen, die nicht direkt von einer Verbesserung profitieren.

Andere Länder – andere Regelungen

Zum Teil entsteht derzeit der Eindruck, Gesetzesinitiativen seien Entscheidungen der jüngeren Vergangenheit und seien zudem das Ergebnis entsprechender Kampagnen. Tatsächlich haben die Entscheidungen in den drei meistgenannten Bundesländern, Berlin, Hamburg und Baden-Württemberg, mit den Kampagnen nichts zu tun und die Abschaffung der Straßenbaubeiträge hatte dort ganz eigene Gründe, die sich eben nicht einfach übertragen lassen.

Tatsächlich wurde in Berlin die Straßenbaubeitragsatzung, nur wenige Jahre alt, bereits im Jahr 2012 wieder aufgehoben. Die Anlieger sollten nicht mehr an den Ausbaukosten der Straßen beteiligt und damit finanziell entlastet werden. In den Jahren 2008 bis 2011 betrug die Einnahmen aus dem Straßenausbaubeitragsgesetz allerdings auch nur ca. 624.000 Euro und dies auch nur in wenigen Bezirken, aus denen Beiträge an die Bezirksämter zu entrichten waren. Begründet wurde die Abschaffung nicht zuletzt mit der fehlenden Akzeptanz durch die Bevölkerung.

In **Hamburg** hat man sich zu einer Abschaffung im Jahr 2016 entschlossen. Zur Streichung der entsprechenden Vorschriften zur Kostentragung bei Umbaumaßnahmen hatten sich die zuständigen Behörden entschlossen, weil sich das Verhältnis zwischen den Einnahmen aus den Ausbaubeiträgen und deren Erhebungsaufwand als unwirtschaftlich erwiesen hatte. So hätten auf der einen Seite in den Jahren 2011 bis 2015 Ausbaubeiträge von durchschnittlich rund 184.000 Euro pro Jahr gestanden, denen aber Personal und Sachkosten für die Abrechnung der Ausbaubeiträge von rund 160.000 Euro pro Jahr und weitere jährliche Kosten von ca. 125.000 Euro im Zusammenhang mit der Erhebung von Ausbaubeiträgen, zum Beispiel für die Beauftragung von Ingenieurbüros, bei der Abgabe von Stellungnahmen zu Baumaßnahmen oder bei der Einlegung von Widersprüchen gegen Festsetzungsbescheide bzw. Klagen vor dem Verwaltungsgericht, gegenüber standen.

Dabei muss man aber auch im Blick behalten, dass es in Berlin und Ham-

burg, beides Stadtstaaten, nur wenige Straßen gibt, bei denen sich nicht die Frage stellt, ob der Nutzen für die Allgemeinheit den für die Anlieger nicht ohnehin überwiegt, nicht zuletzt bei der erheblichen Anzahl von Durchgangsstraßen. Die Akzeptanz kann dann sehr sinken, wenn in einer Straße 30 Grundstückseigentümer betroffen sind, mit insgesamt 20 Kraftfahrzeugen, durch deren Straße aber täglich 20.000 Autos fahren, während die Parkplätze von Fremdparkern zugestellt werden.

Im vielzitierten **Baden-Württemberg** werden hingegen bereits seit Jahrzehnten keine entsprechenden Beiträge erhoben. Das stand auch im Zusammenhang mit den Kommunal финанzen im Land. Nur ergänzend sei erwähnt, dass die Finanzlage der Kommunen in Baden-Württemberg seit Jahren überaus stabil ist und dass sie sowohl bei den Investitionen als auch bei den Steuereinnahmen im bundesdeutschen Vergleich weit vorne liegen. Auch Kassenkredite sind nahezu unbekannt. Es ist fraglich, wie übertragbar diese Finanzsituation ist.

Zudem ist zu beachten, dass sich dafür der endgültige Ausbau nach dem Baugesetzbuch des Bundes über einen langen Zeitraum erstrecken kann. Endgültig ist der Ausbau erst, wenn die Anlage den in der Satzung und dem Ausbauprogramm der zuständigen Gemeinde festgelegten Merkmalen entspricht. Deshalb führten Maßnahmen nach dem Baugesetzbuch in Baden-Württemberg schon auch einmal dazu, dass die „erstmalige endgültige Herstellung“ so lange herausgezögert wurde, bis der Bürgermeister einer kleineren Gemeinde seine Amtszeit beendet hatte und sich mit der Geltendmachung nicht mehr auseinandersetzen musste.

Auf die Entwicklung in **Bayern** wird derzeit gerne aus den Reihen der Union verwiesen. Interessanterweise schreiben sich sowohl die CSU als auch zahlreiche Gruppen, Verbände und Bürgerinitiativen und insbesondere die Freien Wähler ein etwaiges Entgegenkommen den Bürgern gegenüber derzeit auf die Fahne, auch wenn sie kaum jemals kooperiert haben dürften. Aber gut, im Herbst sind Landtagswahlen. So starteten

die Freien Wähler eine Unterschriftensammlung für die Zulassung eines Volksbegehrens zur Abschaffung der Straßenbaubeiträge. Knapp 190.000 Unterschriften wurden dann dem Bayerischen Innenministerium übergeben. Ein entsprechendes Volksbegehren wurde auf den 13. bis 26. Juli 2018 terminiert.

Nun steht jedoch eine Änderung an. Denn an sich waren sich wohl CSU, SPD und Grüne bereits einig das Gesetz ohnehin anzupassen, wollten jedoch – zeitlich nun zusammentreffend mit dem Volksbegehren – eine umfassende Evaluation vornehmen.

Das Ergebnis: Die CSU-Fraktion beschloss, die Straßenausbaubeiträge in Bayern abzuschaffen. Das hat in der derzeitigen Lage einige Gemeinden so verwirrt, dass sie wegen der unklaren Rechtslage erst einmal auf weitere Bescheide verzichten und auch laufende Gerichtsverfahren werden angeblich nicht fortgeführt. Zudem stellen sich im Freistaat viele Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger Fragen nach gezahlten Vorausleistungen, Halbabwehrungen und der Bestandskraft bereits erlassener Bescheide.

Der Gesetzesvorschlag sieht vor, dass das Kommunalabgabengesetz geändert wird und die Ausbaubeiträge (rückwirkend) zum 01.01.2018 abgeschafft werden. Damit entfielen die Rechtsgrundlage für die Erhebung der Straßenausbaubeiträge zu diesem Stichtag. Es kommt also auf das Datum des Erlasses an: Bescheide nach dem 31. Dezember 2017 wären aufzuheben und erhobene Beiträge müssten ab dem 01.05.2019 zurückerstattet werden. Vorauszahlungen sollten jedoch einbehalten werden dürfen, wenn die Straße bis zum 31. Dezember 2024 technisch fertiggestellt wird – ein Glück für den, dessen Straße noch nicht berücksichtigt wurde. Und auch die Stichtagsregelung begegnet durchaus rechtlichen Bedenken, nicht zuletzt, weil es dann auf die Abrechnung durch die Gemeinde ankommt und wann welcher Bescheid erlassen wurde.

In **Hessen** wurde sehr deutlich, dass eine Partei in einem Bundesland nicht grundsätzlich dieselbe Meinung haben muss wie dieselbe Partei in einem anderen Bundesland oder auf Bun-

desebene. In Hessen gab es bereits einen längeren politischen Streit darüber, wie nun mit den Beiträgen umgegangen werden soll. Dort waren die Städte und Gemeinden verpflichtet, die Anlieger an den Kosten für die Sanierung von Straßen zu beteiligen. Mit Stand vom Mai dieses Jahres erhoben nur 32 Kommunen, also in etwa acht Prozent aller Kommunen, keine Beiträge. Dazu gehörten jedoch in erster Linie die finanzstarken Standpunkte Frankfurt, Eschborn und Wiesbaden.

In diesem Kontext hatte eine hessische Kleinstadt, wirtschaftlich schlecht gestellt und mit knapp 10.000 Einwohnern, auf eine Straßenbeitragssatzung verzichtet, um ihre Bürgerinnen und Bürger von den Beiträgen zu verschonen. Die waren der Stadt vermutlich dankbar, der Landrat hingegen nicht. Er verlangte, mit Blick auf die (noch) bestehende und verbindliche Soll-Regelung des hessischen Kommunalabgabengesetzes, als kommunale Aufsichtsbehörde von der Kommune den Erlass einer entsprechenden Straßensatzung. Ähnlich erging es Kommunen in Thüringen. Die Gerichte gaben dem Landrat Recht. Auch in Brandenburg hätte die Kommunalaufsicht nach den §§12 ff. der Brandenburger Kommunalverfassung das Recht, den Mangel entsprechender Satzungen, bis hin zur Ersatzvornahme, zu sanktionieren.

Zu Beginn dieses Jahres wurde nun eine Gesetzesänderung durch die Regierungsfractionen von CDU und Grünen sowie die oppositionelle FDP auf den Weg gebracht und im Mai im Parlament beschlossen. Hieß es vorher noch, die Kommunen „sollen“ die Kosten auch auf die Anlieger umlegen, nicht zuletzt, wenn sie in einer defizitären Haushaltslage sind, heißt es nun: sie „können“. Die FDP hatte übrigens nur ein paar Jahre zuvor die Soll-Regelung vertreten, konnte sich jetzt aber wohl mit einer Kann-Regelung – aus politischen oder sachlichen Gründen – anfreunden.

Zu beachten ist aber auch in Hessen, wie in den anderen Bundesländern auch, dass es immer um die grundlegende Sanierung von Straßen gehen muss, nicht aber um Ausbesserungen von Schlaglöchern. Denn das wäre Teil der **Instandhaltungspflicht**, die die Kommunen selbst leisten müssen.

Für die, die auch zuvor belastet waren, Eigentümer in finanzschwachen Kommunen und im ländlichen Raum, dürfte sich deshalb im Ergebnis wenig ändern. Allerdings besteht nun auch die Möglichkeit, die Laufzeit für eine Ratenzahlung auf bis zu 20 Jahre zu erweitern. Das verringert zumindest die monatliche Belastung.

Die SPD, in der Opposition, legte dem Hessischen Landtag während des Gesetzgebungsverfahrens einen eigenen Gesetzentwurf zur vollständigen Abschaffung der Straßenausbaubeiträge vor. Wegen des Sanierungsstaus an den kommunalen Straßen befürchtete man hohe Kosten für die Bürgerinnen und Bürger. Die für die Sanierung der Straßen notwendigen Finanzmittel sollten den Kommunen dafür mit einer Investitionspauschale aus Landesmitteln zur Verfügung gestellt werden. Die Summe sollte dabei höher liegen als die rund 40 Millionen, die die Kommunen aus den Straßenausbaubeiträgen erhielten. Diese parlamentarische Initiative fand keine Mehrheit. Aus der kommunalen Ebene war jedoch zu hören, dass man wohl auch mit wiederkehrenden Beträgen für Anliegergemeinschaften hätte leben können.

Wiederkehrende Beiträge

Grundsätzlich werden Straßenbaubeiträge einmalig und bezogen auf eine bestimmte Baumaßnahme erhoben. In einigen Bundesländern erlauben die Landeskommunalabgabengesetze den Gemeinden jedoch wiederkehrende Beiträge zu erheben. Dabei legt die Gemeinde die umlagefähigen Straßenbaukosten auf alle oder viele Grundstückseigentümer der Gemeinde um, die dann zahlen, unabhängig davon ob ihr Eigentum dann auch an der betroffenen Straße liegt. Im Ergebnis senkt das die Belastung zwar erheblich, dürfte aber auch die auf den Plan rufen, die dann bei entsprechenden Maßnahmen nicht zeitnah berücksichtigt werden und deren Immobilie dann eben keine Wertsteigerung erfährt.

So können in **Rheinland-Pfalz** Kommunen einmalige Beiträge für den Ausbau einer einzelnen Verkehrsanlage, also beispielsweise einer ganz bestimmten Straße, erheben. Bei der wiederkehrenden Beitragserhebung werden dagegen alle Verkehrsanla-

gen eines bestimmten Gebiets oder einer Ortsgemeinde zusammengefasst und als eine einzige Anlage betrachtet. Das bedeutet für die Beitragspflichtigen einen Unterschied sowohl bei der Höhe als auch bei der Häufigkeit der Beiträge. Die Kommunen müssen sich dabei in jedem Fall an den Kosten beteiligen, weil ihnen letztlich die Verbesserung des kommunalen Straßennetzes ebenfalls zugute kommt. Bei Anlagen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen oder im Zusammenhang mit öffentlichen Einrichtungen oder Nahversorgungsgebieten stehen, wird der Gemeindeanteil daher höher sein als bei reinen Anliegerstraßen. Er soll für wiederkehrende Straßenbeiträge mindestens 20 Prozent betragen.

Und Brandenburg?

Den Weg der Aufklärung wird nun auch Brandenburg gehen. Das gegenwärtige Kommunalabgabengesetz des Landes sieht grundsätzlich eine Erhebung für die Herstellung, Erweiterung und Verbesserung nach §8 des Brandenburgischen Kommunalabgabengesetzes verbindlich vor.

Wie oben bereits erwähnt, fand ein Antrag und ein Gesetzentwurf Eingang in das parlamentarische Verfahren, in dem die Abschaffung der Straßenbaubeiträge gefordert wurde. Sowohl die Koalitionsfraktionen von SPD und Die Linke, gemeinsam mit Bündnis 90/Die Grünen, als auch die CDU-Fraktion legten eigene Anträge vor. Im Ergebnis wurde der Antrag der Regierungsfractionen, dem sich Bündnis 90/Die Grünen angeschlossen hatten, angenommen (Landtagsdrucksache 6/8796).

Vorausgegangen waren der Debatte Kampagnen, aber auch Diskussionen in den kommunalen Gremien. Die führten jedoch oftmals zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen. Von Resolutionen, die eine stärkere Mitbestimmung der Anwohner forderten, bis hin zur Erkenntnis, dass man auch keine Lösung habe. Auf der einen Seite die Interessen der Bürgerinnen und Bürger, auf der anderen Seite die Interessen der Kommune, und dabei insbesondere seiner Vertreter, an einer gesamt kommunalen Gestaltung und an stabilen Kommunalfinzen.

In dem Antrag wurde nun beschlossen:

„...dass die Landesregierung aufgefordert wird, dem Landtag bis zum November 2018 einen Bericht zuzuleiten, der im bundesweiten Vergleich die Entwicklung bei der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen und deren Auswirkungen sowie die Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach dem Baugesetzbuch darstellt. Dabei soll auch die Höhe der Einnahmen der Kommunen im Land Brandenburg und der dazu erforderliche Aufwand übersichtlich dargestellt werden, um bewerten zu können, welche Auswirkungen eine Veränderung der derzeit bestehenden rechtlichen Lage bei der Erhebung von Beiträgen bei den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen hätte.“

Zudem sollen Vorschläge für eine verbesserte Beteiligung von Anliegern bei Straßenausbaumaßnahmen und für eine Verzinsungsregelung, mit der ein variabler Zinssatz im Kommunalabgabengesetz vorgesehen wird, der sich an der allgemeinen Zinsentwicklung orientiert, vorgelegt werden. Letzteres auch, weil Zweifel an einer Zinshöhe, die weder den Lebens- noch den Finanzmarktverhältnissen entspricht, durchaus angebracht sind und die Gesamtsumme, gerade bei langfristigen Ratenzahlungen, durchaus ins Gewicht fallen kann.

Gibt es eine Lösung, die es jedem recht machen kann?

Der Antrag läuft nun darauf hinaus, dass erst einmal geprüft wird, ob sich die Wege anderer Bundesländer bewährt haben, wie es um die Grundlagen in Brandenburg bestellt ist und welche Auswirkungen etwaige Änderungen hätten. Wäre es wirklich besser gewesen, wenn man sofort eine Lösung gesetzlich verankert hätte, statt erst einmal zu prüfen, was für Brandenburg das Beste ist?

Bei Einführung einer **Kann-Regelung** besteht die Gefahr, dass man es sich in den „reichen“ Kommunen leisten kann Konflikte mit den Anliegern zu scheuen und auf Beiträge zu verzichten, während die Hauptverantwortlichen in den ärmeren Kommunen das eben nicht können. Das muss zwangsläufig zu Ungleichheiten zwischen

den Bürgerinnen und Bürgern, je nach Betroffenheit, aber auch zwischen den Kommunen führen. So kann es einfach auch passieren, dass direkte Nachbarn unterschiedlich behandelt

werden, einfach weil Gemeinden sehr dicht beieinander liegen und eine Kommune nicht erhebt, die andere aber schon – weil die eine es sich leisten kann, die andere aber nicht. Was

aber macht das mit dem Grundsatz der Beitragsgerechtigkeit?

Abhängig von den, auch politischen, Gegebenheiten vor Ort ist es dann eine Herausforderung für Bürgermeisterinnen und Bürgermeister. Übrigens haben (Stand März 2018) nur sechs Prozent der Gemeinden in Schleswig-Holstein die Beiträge dann auch wirklich abgeschafft. Die Empörung ist wohl geblieben, sie hat nur ihre Zielrichtung geändert.

Gleichzeitig bestünde die Gefahr einer stark steigenden Erwartungshaltung der Anlieger und eines ebenfalls steigenden Erwartungsdruckes an die Gemeindevertreter sowie divergierender Entscheidungen, je nachdem, ob eine Gemeinde gerade gut da steht oder nicht. Warum diese Straße und nicht die eigene? Oder warum nicht jetzt, sondern erst später?

Und dies, obwohl es immer die Möglichkeiten der Ratenzahlung, der Stundung und des Erlasses gibt. So kann, laut §12 c des Kommunalabgabengesetzes des Landes Brandenburg, im Einzelfall eine unbillige Härte angenommen werden und die Beiträge können ganz oder teilweise gestundet oder erlassen werden. Dem Vernehmen nach wird davon nicht ganz so stark Gebrauch gemacht, wie man meinen könnte.

Und bei einer **Abschaffung** stellt sich eben nicht nur die Frage nach einer adäquaten Stichtagsregelung, sondern auch nach der Finanzierung. Und sicherlich muss man sich auch Gedanken um die Auswirkungen der strikten Konnexität machen und darum, dass Straßen dann gar nicht mehr so gerade noch in Ordnung sind, wenn es keinen eigenen finanziellen Beitrag mehr gibt. So etwas kann die eigene Wahrnehmung ja durchaus auch verzerren, unabhängig von der Frage, ob man dann eine Anliegergemeinschaft gründen möchte, um die Kosten auf vertraglicher Grundlage zu übernehmen (vgl. §8 Absatz 1 Satz 3 des Brandenburgischen Kommunalabgabengesetzes).

Nicht nur eine vollständige Kostenübernahme durch das Land hätte seine Schattenseiten, blickt man auf die Aspekte einer auskömmlichen Finanzierung. Letztlich würden dann doch

die Bürger zahlen müssen, dann nur in anderer Höhe und auf anderem Wege und es würde sich dann auch die Frage stellen, was das für die Einflussnahme des Landes auf die Kommunen bedeutet. Laufen die Kommunen bei einer „Kostenübernahme durch das Land“ nicht auch Gefahr, ihre autonome Finanzierungsquelle zu verlieren, um dann auf eine Gegenleistung angewiesen zu sein und damit auch erhöht rechenschaftspflichtig zu werden? Wären Pauschalzuweisungen der richtige Weg? Wie ist das umsetzbar, ohne neue Ungerechtigkeiten hervorzurufen? Und wie steht es dann mit der Finanzierung anderer Maßnahmen?

Wiederkehrende Beiträge könnten hingegen dazu führen, dass eine Kommune Geld auch von den Anwohnern erheben müsste, deren Straße seit 20 Jahren nicht gemacht wurde oder zu der Situation, dass Geringverdiener die Wertsteigerung eines vermögendere Eigentümers mitfinanzieren.

Einer **Steuerfinanzierung** fehlt es ohnehin an einer praktikablen Zweckbindung und an einer regional konzentrierten Verwendung und auch an Transparenz gegenüber dem Bürger dürfte es fehlen. Sie sind, anders als Beiträge und Gebühren, nicht auf eine Gegenleistung ausgerichtet und fließen in den Haushalt. Bei der Grundsteuer käme hinzu, dass diese derzeit auf Bundesebene neu verhandelt wird.

Und bei allem muss man im Blick behalten, wie oft Baubeiträge gezahlt werden müssen und dass ohnehin Unterschiede danach gemacht werden, inwieweit dem Anwohner die Maßnahme zugute kommt.

Und nicht zuletzt stellen sich auch Fragen, ob nicht „Alt-Anwohner“ über Gebühr benachteiligt werden, die eben ihre Beiträge schon bezahlt haben. Oder wie es um Rückerstattungen bereits gezahlter Beiträge steht. Und was ist mit den ärmeren und kleineren Kommunen, die auf Vorausleistungen angewiesen sind?

Das alles ist in die Überlegungen einzubeziehen und abzuwägen. Vielleicht ist es ja wirklich manchmal besser, es wird anständig geprüft, bevor man eine Lösung findet.

Erinnerung und Einladung zum Kommunalkongress der SGK Brandenburg 2018

am 23. Juni 2018 ab 9.30 Uhr
in der Heimvolkshochschule Seddiner See
„Digitalisierung in den Kommunen“

Es gibt praktisch keinen Lebensbereich, der sich der Digitalisierung entziehen kann. Dies gilt für Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft ebenso wie für die Kommunen in Brandenburg. Die SGK Brandenburg möchte deshalb herzlich zu ihrem diesjährigen Kommunalkongress einladen, um sowohl die aktuellen Herausforderungen als auch die Chancen zu beleuchten und zu diskutieren.

Programm

1. Teil	Kongress
9.30 Uhr	Eröffnung durch den amtierenden Vorsitzenden der SGK Brandenburg, Christian Großmann, Erster Beigeordneter der Stadt Ludwigsfelde
9.45 Uhr	„Die Digitalisierungsstrategie in Brandenburg – ein Prozess, viele Akteure“ Impulsreferat von Thomas Kralinski, Chef der Staatskanzlei und Beauftragter für Medien
10.15 Uhr	„Verwaltung.Einfach.Online – Digitale Verwaltung mit den Kommunen gestalten“ Impulsreferat von Katrin Lange, Staatssekretärin im Ministerium des Innern und für Kommunales
10.45 Uhr	„Auf dem Weg...“, Erfahrungsbericht von Andreas Fredrich, Bürgermeister der Stadt Senftenberg im Anschluss Podiumsdiskussion
12.00 Uhr	Pause und Mittagsimbiss
2. Teil	Mitgliederversammlung
12.45 Uhr	Ehrung langjähriger Mitglieder der SGK Brandenburg
13.00 Uhr	Die Arbeit der SGK Brandenburg, vorgestellt von Christian Großmann
13.15 Uhr	Wahlen: – Wahl eines Landesvorsitzenden / einer Landesvorsitzenden – Wahl der 14 Delegierten zu der Bundesdelegiertenversammlung der Bundes-SGK (am 23./24.11.2018 in Kassel)
im Anschluss ca. 14.15 Uhr	Schlusswort des/der neu gewählten Vorsitzenden Ende der Veranstaltung