

**Stellungnahme zum Entwurf zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes  
(Straßenausbaubeitragsabschaffungsgesetz)**

**LT-Drucksache 18/12247, 03.06.2025**

Der Mieterbund Mittelrhein hält Straßenausbaubeiträge, unabhängig des durch sie verursachten Aufwandes, für das falsche Mittel, vor allem da zum einen trotz des Gemeindeanteils Vorteile der Allgemeinheit Einzelnen auferlegt und zum anderen ein Großteil dieser Kosten an Mieter weitergereicht werden. Im Einzelnen:

1. Straßenausbaubeiträge tragen im Ergebnis nicht nur Grundstückseigentümer, sondern in erheblichem Umfang auch Mieter.

Die derzeitige Regelung der Ausbaubeiträge richtet sich zwar formal nur gegen Grundstückseigentümer, belastet aber bei Wohngrundstücken indirekt tatsächlich in nahezu gleichem Umfang die 42 % der rheinland-pfälzischen Haushalte, die zur Miete wohnen, und ist darum unsozial. Denn Eigentümer legen die Kosten früher oder später ganz oder teilweise auf die Mieter um. Bereits deswegen stimmt es nicht, dass sich Straßenausbaubeiträge aus dem Vorteil des Eigentums rechtfertigen.

Zwar geht die (noch) herrschende Meinung davon aus, dass Straßenausbaubeiträge keine Betriebskosten i. S. d. § 2 der Betriebskostenverordnung (BetrKV) seien und damit nicht auf Mieter umgelegt werden könnten. Ob aber diese Sichtweise künftig auch bei *wiederkehrenden* Straßenausbaubeiträgen Bestand haben wird, ist zweifelhaft. Denn § 2 S. 1 Nr. 1 BetrKV erlaubt sogar die Weitergabe der *Grundsteuer* an Mieter, obwohl diese alleine für das Haben von Eigentum erhoben wird, was nicht das geringste mit der Mieterstellung zu tun hat, während man beim Straßenausbau vielleicht noch argumentieren könnte, dass davon alle, also auch Mieter, profitieren.

Da heute Mietformularverträge fast immer auf § 2 BetrKV verweisen, wären dann wiederkehrende Straßenausbaubeiträge regelmäßig vom Mieter zu tragen, ohne im Mietvertrag auch nur ausdrücklich erwähnt zu sein. Das gälte auch für Altverträge, denn der Bundesgerichtshof sieht auch solche Betriebskostenpositionen als für Mieter verbindlich an, die *nach* Abschluss des Mietvertrages überhaupt erst dem Grunde nach entstanden sind (so zuletzt bei den Rauchmeldern).

Aber selbst wenn Straßenausbaubeiträge weiterhin nicht als Betriebskosten i. S. d. BetrKV gelten sollten, würden sie früher oder später ganz oder teilweise von Mietern mitgetragen. Denn finden sich im Abrechnungsgebiet auch nur drei Mieter vergleichbarer Wohnungen, die bei Neuvermietung oder Altverträgen einen wegen der Straßenausbaubeiträgen erhöhten Miete akzeptieren, können damit die anderen Vermieter im Umlegungsgebiet nachziehen (§ 558a Abs. 2 Nr. 4 BGB). Zudem erleben wir in unseren Mietberatungen, dass der Mut vieler Mieter aus Angst vor Wohnungsverlust deutlich zurückgegangen ist, sich gegen zu hohe Mieten zu wehren, da auch in Rheinland-

Pfalz in den meisten Kommunen zumindest bezahlbarer Wohnraum knapp bis gar nicht vorhanden ist.

Jede gesondert ausgewiesene Belastung der Eigentümer ist darum indirekt eine Belastung der Mieter und ließe die Lage auf dem Mietmarkt weiter eskalieren.

## 2. Straßenausbau begünstigt alle und bringt kaum echte Sondervorteile

Infrastruktur dient der Allgemeinheit und wird daher außerhalb des Straßenausbaus überall sonst auch von dieser finanziert. Auch Gemeindestraßen stehen als klassische Einrichtungen der öffentlichen Daseinsfürsorge *allen* zur Benutzung offen. Straßenausbaubeiträge sollen einen angeblichen darüber hinausgehenden Vorteil des Grundstückseigentümers durch den Ausbau ausgleichen. Tatsächlich aber profitiert dieser selten einmal in einer Weise, die andere Straßenbenutzer nicht auch hätten. Die Trennung zwischen Gemeinde- und Anliegeranteil ist daher willkürlich. Für Straßenausbaubeiträge zu erheben ist ebenso sinnhaft, als würde man das für kommunale Kindergärten, Bibliotheken, Krankenhäuser, kulturelle oder soziale Einrichtungen tun.

Wenn verbesserte Straßen tatsächlich den Eigentumswert eines Grundstücks steigern und damit die Ausbaukosten rechtfertigen würden, müssten auch logischerweise unterlassene Ausbauten den Grundstückswert senken, was die Frage nach einer Entschädigung aufwürfe. Zumindest aber müsste die Beitragspflicht immer dann sinken oder entfallen, wenn im konkreten Fall der Ausbau eher Nachteile für den Anlieger bringt (z. B. durch schlechtere Erreichbarkeit seines Grundstücks). Faktische Nachteile waren aber schon für den einmaligen Straßenausbaubeitrag kaum erheblich; der angebliche Vorteil wird praktisch unwiderleglich unterstellt. Beim neuen wiederkehrenden Beitrag kommt es sogar nur noch auf die Zugehörigkeit zum Abrechnungsgebiet an, das einen vollständigen kleinen Stadtteil umfassen kann, es bedarf nicht einmal mehr der räumlichen Nähe oder überhaupt einer unmittelbaren Auswirkung zum Beitragszahler. Wenn aber im wiederkehrenden System des Straßenausbaubeitrags ohnehin schon auf individuelle Umstände verzichtet wird, wäre es nur konsequent, die Kosten gleich über allgemeine Steuern zu decken, als mehr oder weniger willkürliche Abrechnungsgebiete zu kreieren.

## 3. Sachliche Ungleichbehandlung von kommunalen und klassifizierten Straßen

Die bisher für kommunale Straßen geltenden Grundsätze gelten in Rheinland-Pfalz nicht für *klassifizierte* Straßen (Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen). Straßenflächen klassifizierter Straßen innerhalb von Gemeinden werden nämlich nicht auf die Anlieger umgelegt (§ 10a Abs. 1 S. 2 KAG). Zu begrüßen ist zwar, dass zumindest diese Straßenflächen allgemein steuerfinanziert sind, was aber nichts daran ändert, dass die Anlieger kommunaler Straßen ohne sachlichen Grund gegenüber denen qualifizierter Straßen benachteiligt sind.

## 4. Das aktuelle System der wiederkehrenden Beiträge verteuert die Ausbaubeiträge

Da nun die Kosten für die Ausbaumaßnahmen nicht nur die direkten Anlieger der Baumaßnahme, sondern alle Anlieger einer *Abrechnungseinheit* zahlen müssen, erhöht sich automatisch die Höhe des Anliegeranteils, was die Gesamtsumme der Ausbaubeiträge steigert.

Zudem entsteht eine erhöhte Umlegungsgesamtlast dadurch, dass Straßenausbaubeiträge sogar dann erhoben werden *müssen*, wenn die Kommune, deren Finanzierung diese Beiträge ja dienen sollen, diese weder benötigt noch haben will. Die Logik einer solchen unausweichlichen Bürgerbelastung erschließt sich uns nicht. Kein anderes Bundesland kennt eine solche kategorische Umlegungspflicht; in Schleswig-Holstein, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Saarland und Bremen steht die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen im Ermessen der Gemeinde.

Schließlich verführen Straßenausbaubeiträge Kommunen dazu, bei ihrer Priorisierung bautechnische durch fiskalische Überlegungen zu ersetzen, indem sie angesichts knapper Haushaltskassen beitragspflichtige Ausbauten gegenüber nicht beitragspflichtigen vorziehen.

---

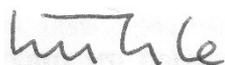
Die beschriebenen Nachteile vermeidet man über eine allgemeine, also nicht ausbaubezogene Steuer. Diese bezahlen dann zwar teilweise auch sozial schwache Gruppen. Aber abgesehen davon, dass so die Belastungen jedes Bürgers für den Einzelnen deutlich niedriger wäre, berücksichtigt eine allgemeine Steuerveranlagung *soziale Kriterien* wie Einkommen, Vermögen, sonstige Belastungen usw. Dagegen orientieren sich die wiederkehrenden Ausbaubeiträge ohne irgendeine soziale Komponente ausschließlich an den Ausbaurkosten und den Grundstückseigenschaften.

Die Mehrheit der Bundesländer<sup>1</sup> hat die Ausbaubeiträge abgeschafft und vermeidet so die oben beschriebenen Nachteile. Die Erfahrungen damit sind gut. Dem Mieterbund Rheinland-Pfalz ist kein Nachteil der dort funktionierenden Systeme bekannt, der die teils massiven Nachteile der rheinland-pfälzischen Regelung aufwögen. In keinem dieser Bundesländer haben die Kommunen die Planungshoheit über ihre Straßen verloren. In keiner wurden die Kommunen zum Bittsteller des Landes, vielmehr haben sie einen gesetzlichen Anspruch auf die Landeszuweisungen; wie bei anderen Förderungen auch.

Diese Meinung teilen im Ergebnis auch Organisationen ganz anderer Ausrichtung, wie Haus & Grund, der Verband Deutscher Grundstücksnutzer und der Bund der Steuerzahler (BdSt) sowie die meisten politischen Parteien. In acht der neun Bundesländer, die die Straßenausbaubeiträge abgeschafft haben, sind SPD und/oder Grüne an der Regierung beteiligt.

Aus unserer Sicht wäre es zu begrüßen, wenn auch Rheinland-Pfalz sich dem anschliesse und die Straßenausbauten über die allgemeinen Steuern finanzierte.

Koblenz / Neuwied 20.08.2025



Dr. Dietrich G. Rühle  
Vorsitzender Mieterbund Mittelrhein

---

<sup>1</sup> Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Thüringen.