

16. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

Wortprotokoll

Ausschuss für Bauen und Wohnen

25. Sitzung
17. September 2008

Beginn: 15.06 Uhr
Ende: 18.17 Uhr
Vorsitz: Dr. Manuel Heide (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Die eingereichten Fragen werden schriftlich beantwortet.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Wir kommen zu

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Antrag der Fraktion der CDU [0036](#)
Gesetz zur Aufhebung des Straßenausbaubeitragsgesetzes
Drs 16/0617
- b) Antrag der Fraktion der FDP [0053](#)
Wohlstand durch Wettbewerb (VI): attraktiv und nachhaltig bei Nacht (3)
– **Gesetz zur Aufhebung des Straßenausbaubeitragsgesetzes** –
Drs 16/0944
- c) Antrag der Fraktion der CDU [0089](#)
Zwei Jahre Straßenausbaubeitragsgesetz – Abzocke und Chaos
Drs 16/1460
- d) Besprechung gem. § 21 Abs. 3 GO Abghs [0090](#)
Anwendungspraxis des Straßenausbaubeitragsgesetzes
(auf Antrag der Fraktion der Grünen)

Ich begrüße unsere Anzuhörenden in alphabetischer Reihenfolge: Herrn Beleites, Präsident des Verbandes Deutscher Grundstücksnutzer e. V., Herrn Blümmel, Geschäftsführer des Grundeigentum-Verlags und

Sprecher des Bundes der Haus- und Grundbesitzervereine e.V., Herrn Prof. Dr. Driehaus, ehemaliger Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht, der nach meiner Kenntnis bislang den einzigen Kommentar zu diesem Gesetzeswerk geschrieben hat, Herrn Ehrenberg, Präsident des Landesverbandes der Gartenfreunde Berlin e. V., Herrn Kirchner, Bezirksstadtrat und Leiter der Abteilung Öffentliche Ordnung im Bezirksamt Pankow, und Herrn Röding, Bezirksstadtrat der Abteilung Bauen, Planen und Umweltschutz in Spandau. – Insofern haben wir heute einen breiten Bogen zwischen den Herrschaften, die das Recht anwenden müssen, denjenigen, die mit der Rechtsanwendung konfrontiert werden, und demjenigen, der aus überparteilicher und überregionaler Warte die Schwierigkeiten, die sich mit diesem Gesetz ergeben haben, bewerten wird.

Wir haben von einigen Sachverständigen Unterlagen erhalten, für die ich mich recht herzlich bedanke. Erfahrungsgemäß erleichtert es die Bearbeitung sehr. Wir haben im Vorhinein einen Fragenkatalog der Fraktionen an die jeweiligen Sachverständigen weitergereicht, damit sie ungefähr wissen, was sie hier erwartet.

Wir haben im Parlament seit Jahrzehnten eine feste Ordnung, wie derartige Anträge abzuarbeiten sind. Es wird zuerst ein Statement der antragstellenden Fraktion geben, dann gebe ich den Sachverständigen das Wort. Frau Senatorin, Sie haben es selbstverständlich auch, wenn Sie möchten. – Danach werden wir in eine Fragerunde eintreten, der sich eine Antwortrunde der Sachverständigen anschließt. Ich weise darauf hin, dass wir heute nicht über diese Anträge abstimmen, sondern erst das Wortprotokoll abwarten werden, sodass es in den Fraktionen zur Auswertung dieser heutigen Anhörung kommen wird und wir auf dieser Basis in einer der nächsten Sitzungen die Anträge abarbeiten werden.

Wir kommen zur Begründung der einzelnen Anträge. – Herr Stadtkewitz, Sie haben das Wort!

René Stadtkewitz (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine Damen und Herren! Wir haben zwei Anträge eingebracht: die Aufhebung des Straßenausbaubeitragsgesetzes – das haben wir vor einem Jahr beantragt und schon damals aus gutem Grund – und einen Bericht über die Erfahrungen, die bisher mit diesem Gesetz – sowohl in der Vorbereitung als auch in der Abarbeitung gemacht wurden – vorzulegen.

Warum haben wir diese Anträge gestellt? – Erstens: Die CDU hält das Gesetz von Anfang an für überflüssig. Wir haben das schon damals immer wieder deutlich gemacht und die Gründe, weshalb wir das so sehen, vorgelegt. An den Gründen hat sich im Wesentlichen nichts geändert. Im Gegenteil! Wir fühlen uns bestätigt. Wir halten dieses Gesetz für extrem ungerecht, und zwar weil wir die Basis des Gesetzes, auf die Sie sich immer wieder berufen, nämlich den sogenannten Vorteil, in einer Stadt wie Berlin überhaupt nicht erkennen. Es ist kein Vorteil für einen Anlieger, wenn Verkehrsströme wachsen und die Belästigung durch Lärm und Abgase zunehmen. Diesen Vorteil hat die Allgemeinheit und nicht der Anlieger. Das war eine der wichtigen Aussagen, die wir damals schon getroffen haben, und daran hat sich nichts geändert. Alle Straßen, die bislang geplant wurden, werden in der Regel in einem sehr starken Maß von der Allgemeinheit genutzt und weniger von den Anliegern. Hier stellt sich die Frage nach der Gerechtigkeit des Gesetzes.

Ungerecht ist es auch deshalb, weil gerade der Grundstückseigentümer in Berlin durch seinen erheblichen Anteil am Steueraufkommen, insbesondere durch die Grundsteuer, Straßen drei-, vierfach – ich will gar nicht ausrechnen wie oft – bezahlt. Sie haben mit der Einführung zugesagt – das war eine der Alternativen, die wir nicht zwingend mitgetragen haben oder uns nicht einig waren, ob wir sie mittragen würden –, die Grundsteuer nicht zu erhöhen. Wenn es nur um ein Prozent gegangen wäre! Diese Zahl stand damals im Raum. 5 Millionen Euro, 6 Millionen Euro würde man einnehmen. Das entsprach damals der Anhebung der Grundsteuer um ein Prozent. Sie haben zugesagt, dass sie die nicht anheben werden, dafür aber dieses Gesetz beschließen. Diese Zusage haben Sie gebrochen. Sie haben die Grundsteuer um 28 Prozent angehoben oder – anders ausgedrückt – den Hebesatz von 660 auf 810 Prozent erhöht. Deshalb halten wir dieses Gesetz jetzt noch stärker als zuvor für ungerecht.

Ich versuche, anhand von zwei Beispielen aus meinem Bezirk darzulegen, warum das Gesetz ungerecht ist: Die Friedrich-Engels-Straße und die Kastanienallee sind beides Straßen, die dringend ausgebaut werden müssen. Eine Straße davon wird mit großer Wahrscheinlichkeit mit GA-Mitteln finanziert. Der Herr Stadtrat wird das nachher ausführen. Bei der Friedrich-Engels-Straße ist das nicht der Fall, das heißt, die Kosten für diese Straße werden dann auf die Anlieger umgelegt. Dass das nicht gerecht sein kann, müsste jedem ein-

leuchten. Wir wollen, dass keiner, der dort wohnt, an den hohen Kosten für diese – übrigens für uns alle wichtigen – Verkehrsstraßen beteiligt wird. Das zweite Beispiel ist noch ein bisschen abstruser. Der erste Teil der Karower Chaussee ist fertig. Er ist nach der alten Gesetzeslage ausgebaut worden und erfordert keine Beiträge der Anlieger. Der zweite Teil ist in Planung und wird nach dem Straßenausbaubeitragsgesetz ausgebaut. Diese Anlieger würden belastet. Auch da ergibt sich zwingend eine Ungerechtigkeit.

Aber wir kritisieren nicht nur die Ungerechtigkeit, sondern auch, dass das Gesetz Investitionen hemmt. Es gibt Bezirke, die völlig verständlich sagen: Wir beschließen Ausbaumaßnahmen, die nach diesem Gesetz abzurechnen wären, gar nicht erst zu beginnen. Diese Beschlüsse gibt es. Man versucht – in der Regel dort, wo die CDU das Sagen hat –, diese Beschlüsse herbeizuführen. Ich habe Verständnis dafür, aber sie hemmen Investitionen. Jeder kennt den Zustand der Straßen und weiß, was das bedeutet. Wir haben am Montag mit dem Bauindustrieverband gesprochen, der uns heute schon sagt, dass es einen Rückgang bei den Auftragseingängen von über 20 Prozent gibt. Was das für die Wirtschaft, gerade für diesen Bereich der Unternehmen, bedeutet, dürfte jedem klar sein.

Der dritte Kernpunkt, den wir auch damals schon kritisiert haben, ist, dass dieses Gesetz die Bürokratie drastisch erhöht. Das Gesetz ist an sich schon ein bürokratisches Monstrum, wo sich die Frage stellt, ob am Ende das, was eingenommen wird, nicht sogar durch den Mehraufwand an Bürokratie – sowohl in der Verwaltung der Bezirke als auch an anderer Stelle – am Ende wieder aufgezehrt wird. Bei dem extrem hohen bürokratischen Aufwand und den damit verbundenen Kosten kann man nur kritisieren.

Ein vierter Punkt: Das Gesetz überfordert die Berliner Verwaltung. Auch das ist klar geworden. Der Senat hat sich lange gewehrt, Ausführungsvorschriften zu erlassen. Jetzt hat er sie noch schnell vor dieser Sitzung erlassen, aber sie sind so mangelhaft, dass die Tiefbauamtsleiter in den Bezirken sie mit großer Mehrheit ablehnen. – [Zuruf von Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer] – Neun von zwölf ist kein Quatsch, Frau Senatorin! Das sind immerhin die Fachleute in den Ämtern, die das letztlich anwenden müssen, und sie lehnen das mit vielen guten Gründen ab. Wir können nachher in der Diskussion darauf eingehen. Das ist kein Quatsch, sondern ernst zu nehmen, und es ist die Frage, was mit den Ausführungsvorschriften passiert.

Ein zentraler Punkt ist die Bürgerbeteiligung. Die SPD und die PDS – oder Linkspartei; wie sie morgen heißt, wissen wir noch nicht –, die dieses Gesetz in die Welt gesetzt haben, sagen, dies sei ein sehr modernes Gesetz mit einer Bürgerbeteiligung, die seinesgleichen in Deutschland suche. Aber – das werden wir von dem einen oder anderen hören – die Bürgerbeteiligung kann nur als Farce bezeichnet werden. In vielen Bereichen ist die Bürgerbeteiligung streng genommen gar nicht möglich. Wenn wir über die Regenentwässerung und Ausbaustandards von Straßen reden, über Verkehrssicherheit, über all diese Punkte, dann wird man erkennen, dass der Spielraum, den eine Verwaltung hat, nicht sonderlich groß ist. Zum Thema Straßenbeleuchtung kommen wir noch. Das heißt, es wird gar keine große Bürgerbeteiligung zugelassen, und in dem Moment muss sie als Farce bezeichnet werden. Im Übrigen hat der Bürger ohnehin nur ein Vorschlagsrecht. Er kann etwas vortragen, Einwände vorbringen, aber kann eben nicht sagen, dass er es nicht will. Er hat kein Vetorecht. Die Bürgerbeteiligung kann letztlich nur als Farce bezeichnet werden.

Ein weiterer Grund, weshalb wir jetzt nach zwei Jahren einen Bericht haben wollen, ist: Es wurde festgestellt, dass die Kostenrahmen, die mit der Einführung des Gesetzes – ich will nicht sagen versprochen – angekündigt und immer wieder heruntergespielt wurden, nicht stimmen. Wir haben deutliche Überschreitungen der jetzt schon prognostizierten Kosten. Wenn es dann zu Bescheiden kommt – das weiß jeder aus Erfahrung –, wird es noch einmal teurer. Auch hier wollen wir wissen, was los ist.

Wenn ich sage, es hemmt Investitionen, dann gilt das für alle Bereiche. Wir dürfen ja nicht nur an die Straßen an sich denken, sondern auch an Teileinrichtungen, wie z. B. die Beleuchtung. Wir alle wissen, dass die Stadt dringend eine Modernisierung der öffentlichen Beleuchtung benötigt. Schon aus wirtschaftlichen Gründen muss die Beleuchtung modernisiert werden. Modernisierung von Beleuchtung, Teileinrichtung einer Straße ist – auch nach Auskunft der Senatsverwaltung – beitragspflichtig, und hier wird überhaupt nicht berücksichtigt, dass es am Ende einen Einsparungsvorteil für das Land Berlin gibt. Wenn die Betriebskosten sinken, wird sich das sicher nicht im Beitragsbescheid wiederfinden. Auch hier sagen wir: Einerseits blockiert dieses Gesetz diese wichtigen Maßnahmen, und andererseits ist die Berechnung ungerecht.

Bei der Entwässerung kann man nicht nur eine Straße betrachten, sondern man muss ganze Einzugsgebiete berücksichtigen. Dadurch ergeben sich völlig unterschiedliche Querschnitte für die Rohre in den einzelnen Straßen. Wie wollen Sie das lösen? Das wird am Ende auch wieder zu Ungerechtigkeiten und zu vielen Klagen führen.

Ich fasse zusammen: Wir haben von Anfang an gesagt, dass dieses Gesetz falsch ist. Man hätte es gar nicht erst auf den Weg bringen sollen. Es ist obendrein absolut dilettantisch, und es zeigt sich jetzt schon, dass die Probleme vielfältig sind. Das wird uns sicherlich in der Anhörung bestätigt, und deshalb appellieren wir nach wie vor an die Vernunft aller: Machen Sie Politik für die Bürger! Schaffen Sie dieses Gesetz wieder ab! Dann könnten wir den Antrag auf den Bericht sogar zurückziehen, der sich dann erledigt hätte. Stimmen Sie der Forderung zu: Abschaffung des Straßenausbaubeitragsgesetzes! – Danke!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Otto!

Andreas Otto (Grüne): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Werte Gäste! Unsere Fraktion ist der Auffassung, dass es im Grundsatz richtig ist, die Anrainer von Straßen an den Ausbaukosten zu beteiligen. Das haben wir schon 2006 in der Debatte um dieses Gesetz kundgetan. Dieses Gesetz ist in einer ungünstigen Zeit entstanden, nämlich als ein Wahlkampf nahte, und ihm ist das nicht besonders bekommen. Es hat dazu geführt, dass Kollegen – insbesondere aus den Reihen der Koalition – herumgelaufen sind und gesagt haben: So viel wird gar nicht ausgebaut werden. Bleiben Sie einmal ganz ruhig, liebe Wählerinnen und Wähler! –, und zweitens hat man sich verleiten lassen, bestimmte Zahlenangaben in die Welt zu setzen, die aus heutiger Sicht vielleicht nicht ganz korrekt sind. Das waren ungünstige Startumstände.

Wir haben in den letzten zwei Jahren erlebt, dass sich der Senat schwergetan hat, die Bezirke bei der Umsetzung zu unterstützen. Das Stichwort Ausführungsvorschriften ist hier schon gefallen. Die Bezirke mussten sich selbst herantasten, mussten selbst herausfinden, was wie im Einzelfall zu regeln ist, und der Senat hat da, glaube ich, in großen Teilen versagt.

Einzelne Schwierigkeiten, über die wir heute diskutieren müssen, wurden zum Teil schon benannt. Wie ist es, wenn die Wasserbetriebe beteiligt sind? Wie ist es bei GA-Förderungen oder bei der Beleuchtung? Die Senatsverwaltung hat – das rechne ich uns schon als ersten Erfolg dieser Anhörung an – vor wenigen Tagen eine Ausführungsvorschrift im Entwurf verteilt. Es hat also geholfen, dass sich dieser Ausschuss damit beschäftigt. Aber wenn man nachliest – etwa um Stichwort Straßenbeleuchtung –, soll es nach Meinung der Senatsverwaltung diesem Ausschuss zukommen, einzelne Beleuchtungsvorhaben abschließend zu beurteilen, und vorher wird in den Bezirken die Bürgerbeteiligung und das Verwaltungsverfahren organisiert. An der Stelle merkt man, dass das Verfahren nicht ideal, sondern umständlich ist. Offenbar ist die Senatsverwaltung da bisher nicht richtig zu Potte gekommen. Mich wundert das, denn ähnliche Gesetze gibt in den meisten anderen Bundesländern und dort existiert eine problemlose Praxis. Nur Berlin, nur unsere Verwaltung ist offenbar nicht in der Lage, das innerhalb von zwei Jahren vernünftig zu organisieren.

Wir haben – dafür bin ich sehr dankbar – auf unsere Fragen im Vorfeld dieser Sitzung von Herrn Prof. Driehaus und von Herrn Bezirksstadtrat Kirchner schon schriftliche Ausarbeitungen erhalten. Wir haben wiederum nichts – und das halte ich für symptomatisch – von der Senatsverwaltung erhalten. Die Senatsverwaltung hat zu unseren schriftlich eingereichten Fragen nichts zu sagen. Da habe ich das ungute Gefühl, dass es weiter so geht. Sie gehen nicht voran. Sie sagen uns und den Leuten nicht, was wie funktionieren soll, was auf sie zukommt und was an Verfahren wie zu regeln ist. Das ist ein Problem, und da sehe ich den Senat eindeutig in der Pflicht. Das werden wir heute zu besprechen haben. – Damit will ich erst einmal schließen. Danke!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Danke sehr! – Herr von Lüdeke!

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP): Ich werde nicht dem CDU-Sprecher folgen und es so in die Länge ziehen. Wir haben heute zahlreiche Gäste, die etwas zu dem Thema zu sagen haben, und das möchten wir uns gern anhören. Wir haben alle die Fragen eingereicht, die uns bewegen. Daraus geht hervor, dass nicht nur die

Opposition, sondern auch viele aus den Reihen der Koalition dieses Gesetz für sehr mangelbehaftet halten. Wenn ich mir die Statements ansehe – allein im „Neuen Deutschland“ –, dann hat man den Eindruck, dass auch der Linkspartei inzwischen klar geworden ist, dass das, was da beschlossen worden ist, so gut nicht ist. Die große Zahl der heute anwesenden Bürger zeigt, welche Ängste – sicherlich zu Recht – bestehen.

In der Vorlage von Herrn Prof. Driehaus habe ich folgenden Satz von Herrn Blümmel gelesen: „Roma locuta, causa finita! Rom hat gesprochen, die Sache ist beendet.“ – Das war die Haltung zu einem bestimmten Zeitpunkt. Die Äußerungen von Herrn Blümmel, die ich jetzt der Presse entnommen habe, sind etwas anders als dieser Spruch. Ich denke, wir sollten uns darüber auseinandersetzen, was im Einzelnen schiefgelaufen ist.

Wir haben als FDP-Fraktion aus einem sehr speziellen Grund den Antrag gestellt, dieses Straßenausbaubeitragsgesetz aufzuheben – Herr Stadtkewitz hat ihn vorhin schon in einem Nebensatz angesprochen –, nämlich wegen der Straßenbeleuchtung. Die Straßenbeleuchtungsfrage hat uns schon in den Haushaltsberatungen sehr stark beschäftigt, und der eine oder andere erinnert sich vielleicht daran, dass die FDP-Fraktion einen Vorstoß in der Sache gemacht hat, nämlich eine öffentlich-private Partnerschaft in Sachen Straßenbeleuchtung in Berlin anzugehen. Es ist allerdings von der Senatsverwaltung gar nicht geprüft worden, inwieweit das eine Alternative zum bestehenden System darstellen könnte, sondern man hat es verworfen, weil offenbar im Hintergrund die Überlegung stand, die Anlieger über das Straßenausbaubeitragsgesetz auch an der Modernisierung der Straßenlaternen zu beteiligen.

Das ist eine Überlegung, die für uns vollkommen abwegig ist. Das war für uns der Grund, diesen Antrag speziell auf die Straßenbeleuchtung zu fokussieren. Sie sprachen die Entwässerung an. All diese Dinge hätte man auch zum Anlass nehmen können. Wir haben die Straßenbeleuchtung aufgegriffen, deshalb ist unser Petition – es ist nicht einseitig darauf gerichtet –, dieses Straßenausbaubeitragsgesetz aufzuheben. Es taugt nichts und ist ein unnötiges, vor allen Dingen handwerklich mangelhaftes Gesetz.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank für diese Beiträge der Fraktionen! – Ich schlage vor, dass Sie, Herr Dr. Driehaus, damit beginnen, uns eine Übersicht über die hier und in der Presse angesprochenen Probleme zu geben. Dann bitte ich die Herrn Stadträte, aus Ihrer Verwaltungspraxis vorzutragen, und dann können die Betroffenen dazu Stellung nehmen, inwieweit ihre Bedenken durch das, was vorher gesagt worden ist, ausgeräumt worden sind oder nicht. – Herr Dr. Driehaus, Sie waren so freundlich, uns schon vorher eine Ausarbeitung einzureichen, die aber zumindest den Zuschauern nicht bekannt ist, sodass ich anrege, sie in einigen wesentlichen Punkten noch einmal zusammenzufassen. – Bitte, Sie haben das Wort.

Dr. Hans-Joachim Driehaus (Rechtsanwalt): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Eben ist schon der Satz von Herrn Blümmel aus der Einleitung meiner Stellungnahme gefallen:

Jetzt gilt: „Roma locuta, causa finita“. Rom hat gesprochen, die Sache ist beendet. Jetzt gilt es, das Berliner Straßenausbaubeitragsgesetz anzuwenden.

Das ist richtig – wie vieles von dem, was Herr Blümmel sagt, richtig ist – nicht alles, aber vieles. Der Berliner Landesgesetzgeber – nicht etwa irgendeine Partei oder eine Koalition, sondern der Gesetzgeber – hat gesprochen. Er hat vor zwei Jahren das Straßenausbaubeitragsgesetz beschlossen. Folglich ist dieser Gesetzgeber im Interesse seiner Glaubwürdigkeit gehalten, dem von ihm beschlossenen Gesetz die Chance zu geben, sich in der Anwendung zu bewähren. Eine solche Chance hatte das Straßenausbaubeitragsgesetz bisher nicht. Nach meinem gegenwärtigen Kenntnisstand ist erst bei einer einzigen beitragsfähigen Ausbaumaßnahme eine Abrechnung durchgeführt worden, doch liegt bisher kein einziger bestandskräftiger Bescheid vor. Es gibt keine einzige klärende Gerichtsentscheidung. Es ist noch kein einziger Euro vereinnahmt worden.

Vor diesem Hintergrund erscheint es zumindest überraschend, dass in der Überschrift der Drucksache 16/1460 im Zusammenhang mit dem Straßenausbaubeitragsgesetz von „Abzocke“ die Rede ist. Seit vielen Jahren werden in allen alten und neuen Bundesländern – außer Baden-Württemberg – Straßenbaubeiträge erhoben. Die jeweiligen Gesetzgeber haben ihren entsprechenden Gesetzen die Chance gegeben, sich in der Anwendung zu bewähren. Diese Gesetze, die sich im Wesentlichen inhaltlich mit dem decken, was hier im Straßenausbaubeitragsgesetz steht, haben sich bewährt. Sie haben die Chance, sich zu bewähren, genutzt, und zwar ohne dass – soweit ersichtlich – der Eindruck einer „Abzocke“ entstanden ist.

Nicht zu beurteilen vermag ich, ob – wie es ferner in der Überschrift dieser Drucksache heißt – schon die bisherige Vorbereitung dieser Abrechnung zu einem Chaos geführt hat, denn eine Abrechnung ist ja noch gar nicht durchgeführt worden. Nach meinem Kenntnisstand ist es richtig, dass es im Rahmen dieser Vorbereitungsphase der Anwendung in den Bezirken zu gewissen Schwierigkeiten gekommen ist. Diese Schwierigkeiten finden Ausdruck in den Fragen, die die Fraktionen im Einzelnen gestellt haben. Werden aber im Rahmen der Anwendung eines Gesetzes z. B. wie hier in den Bezirken Probleme ausgemacht, dann drängt es sich auf, dass man diese Probleme löst und in diesem Zusammenhang einmal in die anderen Länder schaut – namentlich in das Vergleichsland, den Stadtstaat Hamburg –, wie sie das Anwendungsproblem gelöst haben.

In Hamburg sind im Jahre 1994 auf Betreiben des damaligen Finanzsenators und späteren Ersten Bürgermeisters eine Runde die bei den seinerzeit sechs Bezirken angesiedelten Stellen für die Erhebung von Erschließungs-, Straßenbau- und Siedlungsbeiträgen zu einem zentralen, dem Finanzressort zugeordneten Landesabgabensamt zusammengefasst worden. Durch diese Maßnahme ist ein Großteil der zuvor dort ebenfalls bestehenden Anwendungsprobleme zufriedenstellend gelöst worden. Als Vorzüge haben sich u. a. ergeben: Die Beitragssachbearbeitung erfolgt durch Finanz- bzw. Steuermitarbeiter professioneller als durch Mitarbeiter eines Bauamts; das Landesamt kommt mit weniger speziell geschulten Mitarbeitern aus; die emotional belastete Beitragserhebung auf der Ebene der Bezirke ist – wie die sonstige Abgabenerhebung, namentlich die Steuererhebung – auf eine mehr sachlich orientierte Ebene des Landes „hochgezogen“ und dadurch weitgehend beruhigt worden.

Lassen Sie mich einige Bemerkungen zum Vorteilsbegriff machen, der eben hier angesprochen worden ist: Sowohl im Erschließungs- als auch im Straßenbaubeitragsrecht – ich spreche jetzt nur über den beitragsrechtlichen Vorteilsbegriff; das ist etwas ganz anderes als das, was Sie sich möglicherweise unter Vorteil vorstellen – beruht der eine Beitragsenthebung rechtfertigende Vorteil auf der gebotenen Inanspruchnahmemöglichkeit – das ist der zentrale Punkt des gesamten Beitragsrechts – der ausgebauten Verkehrsanlage bzw. Teileinrichtung wie etwa Fahrbahn usw. Das gilt im Straßenbaubeitragsrecht sowohl mit Blick auf die Allgemeinheit bzw. deren Anteil an den Ausbaurkosten als auch mit Blick auf die Anlieger, das heißt der Aufteilung des Anliegeranteils unter die einzelnen Anlieger. Die Bewertung dieser Inanspruchnahmemöglichkeit erfolgt hier wie dort, das heißt bei der Allgemeinheit wie bei den Anliegern, in der Erschließung wie im Straßenbaubeitragsrecht nach dem Ausmaß der wahrscheinlichen Inanspruchnahme. Je mehr die Allgemeinheit nach den Regeln der Wahrscheinlichkeit die Straße in Anspruch nimmt, desto höher ist der Anteil der Allgemeinheit an den beitragsfähigen Kosten, und desto geringer ist dementsprechend der Anteil der Anlieger. Es ist also keineswegs so, dass bei einer Durchfahrtsstraße die Anlieger in besonders hohem Maße belastet würden. – Ich komme darauf gleich noch zurück. – Der auf die Anlieger entfallende Anteil ist auf die Einzelgrundstücke wiederum nach Maßgabe der wahrscheinlichen Inanspruchnahme der ausgebauten Straße von diesen Grundstücken aus zu verteilen. Diese Aufwandsverteilung muss daher an ein Kriterium anknüpfen, das einen Rückschluss auf den wahrscheinlichen Umfang der Inanspruchnahme von den einzelnen Grundstücken aus zulässt. Einziges Kriterium, das wir kennen, das einen solchen Rückschluss erlaubt, ist die Größe des Grundstücks sowie Art und Maß seiner Ausnutzbarkeit.

Der beitragsrechtliche Vorteil ist damit nicht identisch mit dem, was sich im Einzelfall konkret als nützlich oder gar als in Euro und Cent bezifferbarer Vermögenszuwachs erweist. Entscheidend ist nicht ein solcher errechenbarer Vermögenszuwachs, sondern eine Besserstellung, die auf einer qualifizierten, das heißt aus der räumlichen Nähe zur ausgebauten Straße fließenden und in diesem Sinne besonderen Inanspruchnahmemöglichkeit beruht. Die Annahme, dass der beitragsrechtliche Vorteil nichts mit in Euro und Cent bezifferbarem Vermögenszuwachs zu tun habe, möchte ich hier nur kurz an einem kleinen Beispiel, bezogen auf das Erschließungsbeitragsrecht, aber ebenso geltend für das Straßenbaubeitragsrecht, deutlich machen: Ein an der Straße A gelegenes Grundstück in einem Wohngebiet ist in zulässigem Umfang bebaut. Jetzt stellt die Kommune eine neue Straße entlang der rechten Grenze des Grundstücks her, wodurch dieses zu einem Eckgrundstück wird. Angesichts der nunmehr obwaltenden Umstände – zusätzlicher Verkehrslärm, Staub, Verpflichtung zur Reinigung des zweiten Gehwegs usw. – sinkt regelmäßig der Verkehrswert dieses Grundstücks. Gleichwohl vermittelt die neue Straße diesem Grundstück einen Erschließungsvorteil, also einen beitragsrechtlich relevanten Vorteil, mit der Folge, dass der betreffende Eigentümer einen Erschließungsbeitrag zahlen muss. Entsprechendes wiederholt sich, wenn die Kommune einige Jahre später eine dritte Straße, jetzt an der linken Grenze des Grundstücks entlang, herstellt. Ungeachtet des regelmäßig weiter sinkenden Verkehrswerts vermittelt auch diese dritte Straße dem Grundstück eine qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit und damit einen Erschließungsvorteil, für den der Grundstückseigentümer einen Erschließungsbeitrag zahlen muss, der jedoch ggf. aus Billigkeitsgründen reduziert oder gar erlassen werden mag.

Kurz noch zur Höhe der Beiträge – auch das ist immer wieder angesprochen worden –: Einigermaßen verlässliche Angaben lassen sich insoweit im Voraus schlechterdings nicht machen, weil die Höhe eines Einzelbeitrags von einer Vielzahl von Faktoren abhängig ist, die abschließend erst im Zeitpunkt des Entstehens der sachlichen Beitragspflichten, das heißt nach Abschluss der Bauarbeiten und Eingang der letzten Unternehmerrechnung, feststehen. Maßgebend für die Höhe des auf ein einzelnes Grundstück entfallenden Beitrags sind allein die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse, die zu diesem, ggf. noch mehr oder weniger weit in der Zukunft liegenden Zeitpunkt, bestehen. Da wir alle nicht die Gabe haben, in die Zukunft zu sehen, lässt sich das mit einigermaßen verlässlichen Maßstäben nicht machen. Von besonderem Gewicht sind in diesem Zusammenhang – Höhe des Beitrags – folgende Faktoren: Ausbaurkosten und ggf. öffentliche Förderung, Beteiligung der Allgemeinheit an den Ausbaurkosten nach Maßgabe der Einstufung der Straßen, z. B. Anliegerstraße mit einem hohen Anliegeranteil und einem geringen allgemeinen Anteil, oder Durchfahrtsstraße mit einem hohen allgemeinen Anteil und einem geringen Anliegeranteil, die Größe des Grundstücks sowie Art und Maß seiner Ausnutzbarkeit – alles zum Zeitpunkt des Entstehens der sachlichen Beitragspflichten, der – wie gesagt – sehr viel später liegt als der Zeitpunkt, zu dem die Ausbaumaßnahme oder gar die Bürgerbeteiligung durchgeführt wird.

In der Presse – so etwa im Bericht des „Tagesspiegels“ vom 11. September 2008 – wird in diesem Zusammenhang beispielhaft immer wieder der Ausbau des Kirchhainer Damms in Lichtenrade genannt. Im März dieses Jahres hat sich ein Sportverein als Eigentümer eines Sportplatzgeländes an mich gewandt und angefragt – ich zitiere –:

[...] inwieweit die Anlieger des in nächster Zeit vierspurig auszubauenden Kirchhainer Damms an den Ausbaukosten dieser Bundesstraße zu beteiligen sind und ob es juristische Erwägungen oder Bedenken dagegen gibt. Als gemeinnütziger Sportverein wären wir nicht in der Lage, für evtl. Kosten am Ausbau aufzukommen.

Ich habe daraufhin geantwortet:

Als Ortsdurchfahrt der B 96, für die Berlin gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 Fernstraßengesetz Träger der Straßenbaulast ist, ist der Kirchhainer Damm eine beitragsfähige Verkehrsanlage im Sinne des § 1 Abs. 1 Straßenausbaubeitragsgesetz, sodass für eine beitragsfähige Ausbaumaßnahme Straßenbaubeiträge zu erheben sind. Allerdings wird der Ausbau des Kirchhainer Damms zu einem erheblichen Teil aus öffentlichen Mitteln finanziert werden – 90 Prozent aus sogenannten GA-Fördermitteln – und die für die Abrechnung anrechenbare Breite der Fahrbahn ist gemäß § 10 Abs. 2 StrABG auf vermutlich 7 m beschränkt, sodass sich der auf die Anlieger umzulegende Anteil auf vermutlich nicht unwesentlich weniger als 10 Prozent der tatsächlichen Ausbaukosten vermindern wird. Im Übrigen kann von der Erhebung des auf ein Grundstück entfallenden Straßenbaubeitrags gemäß § 21 Abs. 3 StrABG ganz oder teilweise abgesehen werden, wenn dies im öffentlichen Interesse oder zur Vermeidung einer unbilligen Härte geboten ist. In Ihrem Fall sollte zu gegebener Zeit versucht werden, einen solchen Erlass des Beitrags zu erreichen.

So, meine ich, lässt sich auf der Grundlage des Gesetzes, eine Vielzahl von Konstellationen regeln.

Abschließend rege ich an, dem Beispiel Hamburgs folgend ein Landesabgabenamt zu bilden und diesem die Erhebung von Erschließungs-, Straßenbau- und Ausgleichbeträgen nach § 154 BauGB zu übertragen.

Lassen Sie mich noch wenige Bemerkungen zu dem machen, was eben vorgetragen worden ist, das Straßenausbaubeitragsgesetz und die Beitrags Erhebung überhaupt seien ungerecht. Gerechter sei vielleicht eine Finanzierung der Ausbaukosten – die ja finanziert werden müssen – über die Grundsteuer. Das ist genau das Ungerechteste, was man machen kann. Das Beitragsrecht ist ein außerordentlich fein differenziertes Instrument – nach Maß und Art der baulichen Nutzung und der Grundstücksgröße –, um den beitragsrechtlichen Vorteil zu erfassen, der auf der Inanspruchnahmefähigkeit beruht. Wenn man mit der Grundsteuer finanziert, dann ist es ein Gießkannenprinzip – alle gleich, ganz egal, in welchem Umfang sie die Straße nutzen. Das Beitragsrecht – ich wiederhole es noch einmal – beruht auf der Überlegung, dass derjenige, der die Straße mehr in Anspruch nimmt, sich mehr beteiligen soll. Ist es die Allgemeinheit, dann ist der Allgemeinteil 90 Prozent, sind es die Anlieger, dann ist der Anliegeranteil höher. Bei der Gruppe der Anlieger kommt es darauf an: Von welchem Grundstück aus wird die Straße mehr in Anspruch genommen? – Das ist also ein vorteilsgerechtes Instrument.

Hier ist vorgetragen worden, es sei ein Bürokratiemonstrum mit hohem Verwaltungsaufwand und dergleichen mehr. Ich kann Sie beruhigen. In den anderen Bundesländern wird das von Kommunalbeamten bewältigt – in kleinen Kommunen mit 5 000 Einwohnern. Wenn die das können, dann sollten das andere auch können. Das ist keineswegs ein Bürokratiemonstrum. Ich weise noch einmal darauf hin: Hamburg hat das durch ein Landesabgabenamt geregelt, und das scheint mir in Ordnung zu sein. Dass die Berliner Bürokratie überfordert sei, das kann ich nicht sehen und auch nicht beurteilen.

Die FDP hatte die Straßenbeleuchtung angesprochen. Diese ist ein besonderes Phänomen. Sie gehört nämlich nicht zur Straßenbaulast. Sie hat damit überhaupt nichts zu tun. Die Straßenbeleuchtung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Sie hat sich aus der Polizeipflicht entwickelt, ist also ein Sicherungsinstrument. Deswegen hat es der Bundesgesetzgeber z. B. in § 128 des Erschließungsbeitragsrechts den Ländern freigestellt, die Straßenbeleuchtungskosten einer Erschließungsbeitragspflicht zu unterwerfen. Auch der Bundesgesetzgeber hat also diese Besonderheit gesehen.

Über die Bürgerbeteiligung kann ich nichts sagen. Die einzelnen Fragen werden noch behandelt werden. – Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank für Ihre Ausführungen, Herr Prof. Driehaus! – Wir kommen nun zu den Angesprochenen, das heißt denjenigen, die dazu ausersehen worden sind, sowohl das Thema der Bürgerbeteiligung als auch der Beitragsermittlung und -eintreibung zu behandeln. – Herr Kirchner, bitte!

Bezirksstadtrat Jens-Holger Kirchner (BA Pankow): Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Frau Senatorin! Vielen Dank für die Möglichkeit, hier die bezirklichen Erfahrungen bei der Anwendung des Straßenausbaubeitragsgesetzes darzustellen. An meiner Seite sind Herr Lexen, der Leiter des Pankower Tiefbauamtes, und Herr Farin, der Leiter des Rechtsamtes. Das erwähne ich deswegen, weil wir das in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbau- und dem Rechtsamt bestreiten. Dieses Straßenausbaubeitragsgesetz ist ein sehr junges Recht, daher ist es sehr lebendig, und es ist auch ausgesprochen spannend. Wir lernen fast täglich dazu. Insofern ist die Verwaltung nicht überfordert, sondern eher gefordert, und wir stellen uns dieser Forderung auch. Ich werde Ihnen kurz die sich derzeit bei uns im Verfahren befindlichen Straßenbaumaßnahmen vorstellen, dann das Hauptaugenmerk auf das Verfahren zur Beteiligung der Anlieger legen, kurz noch etwas zur Variantenabwägung und den Einfluss der Anlieger sagen und dann auf Hinweise von Ihnen eingehen.

Die erste Erfahrung nach zwei Jahren bzw. einem Jahr Anwendung des Straßenausbaubeitragsgesetzes ist: Jede Straße ist eine besondere Straße. Hoffnungen, dass sich das in der Alltagsroutine ein bisschen verstetigt, haben sich bisher nicht erfüllt. Die Malchower Straße ist bereits fertig. Sie liegt im Ortsteil Heinersdorf. Hier wird demnächst die überprüfte Schlussrechnung vorliegen, und dann werden wir in die Frist eintreten, wo auch Beitragsbescheide herausgehen können. Die Malchower Straße ist eine der Straßen, die zur Legendenbildung beigetragen hat. Ich möchte an dieser Stelle ein für alle Mal einer Legende ein Ende bereiten: Die 72 000 Euro, die immer kolportiert werden, betreffen ein 8 157 qm großes Gewerbegrundstück. Der Verkehrswert dieses Grundstücks dürfte ungefähr bei 820 000 Euro liegen. Wenn Sie das ins Verhältnis setzen, bekommt die Debatte über die Höhe von Beiträgen ein anderes Gewicht. Deswegen ist meine Bitte, dass man die einzelnen Straßen differenziert betrachtet.

Die Pasewalker Straße – nicht unbekannt, eine große Verbindungsstraße zwischen Pankow und Buchholz – wird in zwei Wochen angefangen. Auch hier möchte ich der Legendenbildung vorbeugen: 143 000 Euro voraussichtliche Beiträge – ja, das stimmt. Aber es wird gern vergessen, dass dort mittlerweile 50 Teileigentümer im Grundbuch eingetragen sind. Dann beläuft sich der zu erwartende Beitrag ungefähr auf 3 000 Euro. Ich bitte um Augenmaß in den Argumentationen. Man muss nicht immer einer Meinung sein, aber Angst machen tut dieser Stadt nie gut.

Den ersten Bauabschnitt an der Blankenburger Straße haben wir ebenfalls schon in der BVV beschlossen. Hier gab es das erste Mal für uns die Neuerung, dass landeseigene Grundstücke Anlieger sind.

Die Friedrich-Engels-Straße – erster Bauabschnitt – ist hier schon erwähnt worden. Das ist in der Tat eine Investmaßnahme. Darauf komme ich später zurück. Um die Ecke befindet sich die Kastanienallee in Rosenthal.

Dann zur Friedrich-Engels-Straße, die hier aufgeführt ist. Das ist eine GA-geförderte Straßenbaumaßnahme, die auch anders berechnet wird.

Die Blankenburger Chaussee – zweiter Bauabschnitt – und die Kastanienallee sind nächsten Mittwoch in der BVV. Ich kann durchaus zufrieden sagen: In Pankow ist bisher allen Ausbaumaßnahmen zugestimmt worden. Ich glaube, dass das auch so bleibt. Warum? – Wir haben ein differenziertes Verfahren, das Anfang 2007 erarbeitet wurde. Ich erspare mir, das hier in detail vorzustellen. Wichtig ist, dass der BVV-Ausschuss frühzeitig einbezogen wird und dass wir frühzeitig zu den Anliegerversammlungen einladen. Hier sei eine Erfahrung vermittelt, die in der allgemeinen Debatte immer gern vergessen wird: Es gibt auch noch andere Anlieger als den klassischen 600-Quadratmeter-Grundstücksbesitzer mit seinem Einfamilienhäuschen. Es gibt Grundstücksbesitzer, die in Australien oder in Süddeutschland leben und sich das Recht herausgenommen haben – das sind keine Einzelfälle –, hier in Berlin Grundstücke zu kaufen. Auch sie müssen im Verfah-

ren berücksichtigt werden. Deswegen haben wir jeweils die Zeiten für die Einladungen und Anliegerversammlungen großzügig gewählt. Wir haben dann eingeführt, dass eine vierwöchige Auslegungsfrist der Planunterlagen eingeräumt wird, damit die Menschen nachfragen und sich eingehender damit beschäftigen können. Dass die Planunterlagen auf der Bezirksseite abrufbar sind, muss ich hier nicht extra erwähnen.

Ich habe Ihnen, um das klar und nachvollziehbar zu machen, die beiden Bezirksamtsvorlagen für die BVV gemailt, aus denen hervorgeht, dass dann minutiös abgewogen wird, was in den Bürgerversammlungen stattgefunden hat und was die Bürgerinnen und Bürger bzw. Anlieger im Nachgang noch an Hinweisen, Anregungen und Fragen an das Bezirksamt gerichtet haben. Warum? – Wir denken, dass es gut ist, wenn die Entscheidungsfindung für eine bestimmte Ausbauvariante nachvollziehbar ist, denn wenn möglicherweise einmal ein Widerspruch gegen einen Beitragsbescheid eingeht, dann wird es vielleicht wichtig, dass man nachweisen kann, wie sorgfältig wir damals abgewogen haben.

Ein Aspekt wurde aus meiner Sicht noch nicht genannt: Transparenz und Öffentlichkeit von Verwaltungshandeln sind quasi Voraussetzung von Bürgerbeteiligung. Wir können es keinem Bürger und Anlieger ersparen, dass er sich damit beschäftigen muss: Worum geht es eigentlich? Was sind die Bauabschnitte? Wie sieht die eigentliche Straßenbauplanung aus? – Wir haben uns die Mühe gemacht – und mussten das auch –, im Detail Nachhilfeunterricht bzw. quasi politische Bildung par excellence zu bieten. Denn wer beteiligt werden soll, der sollte auch in die Lage dazu versetzt werden. Wenn wir beispielsweise in einer Bürgerversammlung über geplante Straßenquerschnitte reden und sie vorstellen, dann wird schnell deutlich – das ist ein Punkt, der aus meiner Sicht gerade bei Hauptverkehrsstraßen Bürgerbeteiligung in die Grenzen zwingt –, dass mitunter Straßenquerschnitte durch Baumreihen vorgegeben sind. Wenn wir uns entscheiden, diese Baumreihen stehenzulassen, dann haben wir da weniger Spielraum. Der ist dann eingeschränkt. Wichtig ist, dass dies auch den Bürgerinnen und Bürgern detailliert dargestellt wird, damit nicht hinterher gesagt werden kann, wir hätten das nicht erzählt oder an den Bürgern vorbei entschieden. Vor allen Dingen ist es wichtig, dass die Anlieger entscheiden können, ob die Ausbauvariante tatsächlich zukunftsweisend ist. Auch die Leitungsbauten – darum kommen wir nicht herum – müssen wir vorstellen. Der Umfang von Straßenbegleitgrün wäre noch eine Ergänzung. Übersichten über die geplanten Umleitungen ergänzen das dann. Unsere Erfahrungen sind die, dass mitunter die Anliegerversammlungen von den Debatten über die zu erwartenden Umleitungsverkehre überlagert werden. Diese haben aber mit der Anliegerversammlung primär erst einmal nichts zu tun. Wir hatten das in der Blankenburger Straße, dass ein ganzer Kiez plötzlich diskutiert und gesagt hat: Wir haben nichts dagegen, dass die Straße gebaut wird, aber wir wollen den Umleitungsverkehr nicht in unseren Nebenstraßen.

Die Blankenburger Chaussee ist ein Beispiel, wie wir auch in der Anliegerversammlung immer darstellen, wie die Kosten jeweils umgelegt werden. Wir haben das schöne Beispiel, das vorhin theoretisch von Prof. Driehaus dargestellt worden ist, dass bei einer GA-geförderten Straßenbaumaßnahme erhebliche Unterschiede zum Tragen kommen. – Ich komme später darauf zurück. – Die Musterberechnungen des Straßenausbaubeitrags für ein Anliegergrundstück haben wir nach der zweiten Bürgerversammlung in Reaktion auf die vielen Fragen beigefügt, weil viele Bürger und Anlieger uns gefragt haben: Wie kommt diese Summe, die in dem Ankündigungsschreiben steht, zustande? – Damit dies nachvollziehbar ist, haben wir eine Musterberechnung – wie erwähnt – für eine GA-geförderte Straßenbaumaßnahme und für eine Investmaßnahme beigefügt.

In den Fragen aus den Fraktionen kam immer mal wieder eine Beispielrechnung. Dies sind keine ausgedachten oder beispielhaften Rechnungen, sondern es sind Auszüge aus Bezirksamts- und BVV-Vorlagen. Sie sind im Internet abrufbar, also öffentlich. Ich möchte deutlich den Unterschied darstellen: Bei einem Grundstück von 461 qm mit drei Vollgeschossen – ein modernes Einfamilienhaus – sind es 4 600 Euro voraussichtlicher Beitrag. Bei einem etwas größeren Grundstück mit sechs Vollgeschossen – ein typisches Berliner Mietshaus mit einem erheblichen Wert, auch um die geht es – an der Blankenburger Straße sind es 45 000 Euro und bei einem Gewerbegrundstück von 2 000 qm mit nur einem Vollgeschoss 15 000 Euro. Das ist also ein sehr differenziertes Bild. Bei der Kastanienallee – GA-Förderung, diese 10 Prozent, die da grob angesetzt werden – sind es für ein Grundstück mit einem Vollgeschoss, das immer gern in der Debatte angeführt wird, 310 Euro Straßenausbaubeitrag. Müssen wir darüber streiten? – Aus meiner Sicht nicht. Für ein 2 000 qm großes Grundstück mit einem Vollgeschoss sind es 2 000 Euro. Das ist im Vergleich zu den Investmaßnah-

men eher zumutbar. Bei einem Gewerbegrundstück mit 1,3 ha und fünf Vollgeschossen – das ist in dem Fall ein großes Einkaufszentrum – geht es ein bisschen mehr zur Sache.

Ich bin gebeten worden, unsere Änderungswünsche vorzutragen. Das Beteiligungsverfahren bei Hauptverkehrsstraßen sollte aus unserer Sicht modifiziert werden. Ich hatte kurz darauf hingewiesen, dass, wenn es um Bauklassen, RStO 01 usw. geht, wenig zu verhandeln oder der Spielraum geringer ist. Die Gleichbehandlung der Anlieger bei GA-geförderten Straßenbaumaßnahmen ist aus unserer Sicht mehr als anzunehmen. Wir haben in Pankow folgenden Fall: Die Friedrich-Engels-Straße müssen wir voll abrechnen. Um die Ecke gibt es eine GA-geförderte Maßnahme. Ich weiß noch nicht, wie ich den Anliegern der Friedrich-Engels-Straße entgegenetrete, wenn sie mitbekommen, dass ihre Nachbarn nur ein Zehntel bezahlen müssen. – Wir schlagen nicht ganz uneigennützig bezirkseinheitliche Verfahren und Sorgfalt bei der Anwendung des § 3 Abs. 3 Straßenausbaubeitragsgesetz vor, weil das unser Leben und die Debatten in den Bezirken deutlich erleichtern würde. Bezirkseinheitliche BVV-Vorlagen wären aus unserer Sicht durchaus sehr hilfreich – gerade, was künftige Auseinandersetzungen betrifft. Die Umlagefähigkeit von Straßenentwässerung, Baustelleneinrichtung und Honoraren ist allseits bekannt. Das ist aus unserer Sicht noch zu klären.

Eine Bitte haben wir noch – mehrfach schon debattiert in dieser Stadt –: Wenn wir ein Verfahren nach § 3 Abs. 3 Straßenausbaubeitragsgesetz durchführen und parallel dazu – wir haben einen solchen Fall in der Friedrich-Engels-Straße – ein Planfeststellungsverfahren mit Bürgerbeteiligung, Beteiligung Träger öffentlicher Belange usw. läuft, dann müssten wir vorher das Verhältnis klären. Stellen Sie sich vor, wir haben einen Planfeststellungsbeschluss, machen dann ein Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 3 Straßenausbaubeitragsgesetz, und dann kommt plötzlich etwas ganz anderes dabei heraus. Unser Vorschlag ist, das parallel zu machen bzw. anzudocken. Das wäre hilfreich. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Ich bedanke mich für diesen Ausflug in die bezirkliche Praxis, die wir mit Herrn Röding fortsetzen.

Bezirksstadtrat Carsten-Michael Röding (BA Spandau): Herr Vorsitzender! Frau Senatorin! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich will das Bild ein wenig komplettieren oder abrunden. Ich mache das vor dem Hintergrund, damit Sie es einordnen können, von bis zu 16 Maßnahmen, die in den nächsten Jahren anstehen, die straßenausbaubeitragspflichtig werden könnten. Davon sind neun bereits durchgeführt bzw. in Vorbereitung der Umsetzung. Auch bei uns ist das Bild sehr differenziert: Es gibt Baumaßnahmen mit einem Volumen von 100 000 Euro und solche mit bis zu 3 Millionen Euro. Unsere bisherige Erfahrung ist die, insofern würde ich Herrn Kirchner unterstützen, dass das Bild durchaus differenziert ist, aber insgesamt gesagt werden kann, dass das Ganze weder für die Betroffenen, noch für diejenigen, die das Gesetz anwenden müssen, vergnügungsteuerpflichtig ist. Das ist nicht nur so, weil ich politisch ein Problem mit dem Gesetz habe, es aber dennoch umsetzen muss, sondern auch, weil viele Unklarheiten, aus meiner Sicht auch Rechtsunsicherheiten – einige hat Herr Kirchner ausgeführt – vorliegen und es parallel immer noch die eine oder andere politische Irreführung gibt, z. B. in der Frage: Was ist denn eigentlich vom Bürger, vom Anwohner, vom Betroffenen beeinflussbar?

Ich will das an einigen Beispielen deutlich machen: Wir haben durch die Anwendung des Straßenausbaubeitragsgesetzes – das kann man unterschiedlich werten – Bauverzögerungen von 6 bis 12 Monaten. Diese sind, wenn man sich den Instandhaltungsrückstau und den Zustand der öffentlichen Infrastruktur der Straßen dieser Stadt anschaut, sicherlich ein Problem. Sie sind insbesondere deshalb ein Problem, weil auch die Inanspruchnahme von Fördermitteln teilweise verhindert wird. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat ein Radwegesonderprogramm in dieser Stadt auferlegt, und wir haben bereits zwei Maßnahmen in Spandau, die wir nicht umsetzen können, die aus dem Radwegesonderprogramm herausgefallen sind. Das ist ein Teilabschnitt der Falkenseer Chaussee und ein Teilabschnitt der Ruhlebener Straße. Da ist allen Beteiligten in Abstimmung mit der Senatsverwaltung klargeworden, dass diese Maßnahmen wegen des Beteiligungszeitraums von mindestens sechs Monaten in einem Haushaltsjahr – die Mittel sind nicht übertragbar – nicht durchgeführt werden können. Ob das vom Gesetzgeber gewollt war, stelle ich in den Raum.

Eine weitere Problematik ergibt sich in der Frage der Beitragspflichten bzw. -höhen und der Anrechenbarkeit von Fördermitteln. Herr Kirchner hat das am Beispiel der GA-Förderung ausgeführt, die sich aus meiner Sicht glücklicherweise an der Stelle beitragsmindernd auswirkt. Ich halte das für absolut richtig, weil sonst der Sinn und Zweck der GA-Förderung konterkariert werden würde. Es gibt aber auch noch andere Fördermittel in diesem Land. Es gibt BSI-Fördermittel – sie sind sicherlich auslaufend –, beschäftigungswirksame Infrastrukturmaßnahmen, es gibt aber auch EFRE-Mittel und vor allem auch Mittel im Sanierungsgebiet, im

Stadtumbau und in der sozialen Stadt. Wir haben die Fälle gehabt, wo wir geplante Maßnahmen, die in einem Stadtumbauquartier auch gewünscht sind, zunächst auf Eis legen mussten, weil sich herausgestellt hat: Die Maßnahme, die von allen gewünscht ist, wird zu großen Teilen von denen bezahlt, die als starke Partner in dem Quartier dienen sollen und mir einen Vogel zeigen, wenn ich ihnen sage: Ich verbessere die Verkehrs- oder Platzsituation, aber die müssen Sie sie zum großen Teil bezahlen. – Da ist die Begeisterung relativ gering, und das Thema Stadtumbau und soziale Stadt wird in Teilen ad absurdum geführt. Dieses betrifft Maßnahmen nicht dann, das ist mittlerweile nach vielen Unsicherheiten klargestellt, nicht, wenn die Kommunikation – was auch immer das ist – in einem Platzbereich verbessert wird, sondern immer, wenn die Verkehrssituation auch tangiert ist und verbessert wird, also auch zum Beispiel der Bau von Radwegen, Fußwegen oder Ähnlichem.

Ein weiterer Punkt ist die für mich immer noch unklare Situation im Bereich der Umstellung der Straßenbeleuchtung von Gas auf Strom. Ich hatte vor einem Jahr die Senatsverwaltung angeschrieben, wie es sich in einem Bereich verhält, wo entgegen den Wünschen der Anwohner, im Übrigen damals durch die noch existierende Berliner Landesentwicklungsgesellschaft, Gaslaternen aufgestellt worden sind, die nicht richtig funktionieren, die sicherlich als Erstes auf Strom umgestellt werden. Ist das beitragspflichtig oder nicht? – Die Antworten sind differenziert, sehr unterschiedlich. Die Antwort von Frau Krautzberger auf Anfragen von Abgeordneten stehen im Gegensatz zur Ausführung in der AV. Ich habe aber eben gelernt, deswegen war das für mich schon sehr hilfreich, dass das Land Berlin selbst in der Lage ist zu sagen: Die Beleuchtung kann ich generell freistellen. Es gibt generell keine Beitragspflichten für die Beleuchtung. – Ein Sprengstoff, der sich ankündigte, wäre damit behoben. Herr Prof. Driehaus hat das ausgeführt.

Ähnlich spannend sind die Maßnahmen der Berliner Wasserbetriebe, wo wir auch Beispiele in Spandau haben und im September ein Bauprogramm in der BVV zur Abstimmung stellen, wo ich den Bezirken, wenn sie mich nach der Maßnahme fragen, keine Antwort geben kann, weil ich und meine Leute aus dem Tiefbauamt gar nicht richtig in der Lage sind zu beurteilen, ob es nur eine Variante gibt, wie es die Berliner Wasserbetriebe ausführen. Ich frage mich, warum die BVV dem zustimmen muss, und wie es sich auswirkt, wenn die BVV dem nicht zustimmen würde. Das ist eine spannende Frage. Heißt das dann, dass wir dann die Regenwasserkanäle in dieser Stadt nicht mehr erneuern? Oder ist es so wie in der Ausführungsvorschrift, dass, wenn die BVV der Maßnahme nicht zustimmt, die Berliner Wasserbetriebe sie dann vermutlich nicht ausführt – so ist jedenfalls die jetzige Interpretation – und die Schadensersatzpflichten, die daraus entstehen können, aber der BVV auferlegt werden? Der Umgang mit den Berliner Wasserbetrieben ist völlig ungeklärt. Es ist für mich als Bezirksvertreter unverständlich, warum wir, die sonst in den Bezirken mit den Maßnahmen der Berliner Wasserbetriebe – es sei denn, sie sind Teil einer Gesamtmaßnahme – nichts zu tun haben, darüber entscheiden und die Beteiligungen durchführen müssen. Das macht deutlich, wie unklar die Situation teilweise ist.

Darüber hinaus ist meine Erfahrung der Bürgerbeteiligung, die im Gesetz festgelegt ist, die, dass es nicht in erster Linie, wie es der Gesetzgeber vorgesehen hat, um die Frage einer Mitbestimmung bei Varianten geht. Es geht nicht um die Frage – wir haben es an verschiedenen Stellen umgesetzt, wir haben auch Planungen geändert –: Ist es das etwas günstigere Pflaster, ja oder nein? – Es geht immer um die Grundsatzfrage. Dadurch sind Erwartungen bei den Anliegern geweckt worden, die aufgrund politischer Aussagen denken, sie könnten an der Stelle über Querschnitte und Ähnliches mitbestimmen und die im Land Berlin festgelegten Regelungen verändern. Das ist nicht der Fall. Wenn man eine größere Beeinflussung von Baumaßnahmen haben will – ich stelle einmal in den Raum, ob das sinnvoll ist oder nicht –, dann muss man die Rahmenbedingungen und den Spielraum den bezirklichen Verantwortlichen und Stadträten geben. Wir haben im Land Berlin die RAS 06, die verbindlich ist. Wir haben im Land Berlin die AVG Radwege, die verbindlich ist, sodass ich nicht auf einen Geh- oder Radweg verzichten kann. Wenn man es wirklich will, dann muss man an diese Standards heran, ansonsten wird Bürgerbeteiligung zur Farce und führt nicht zur Befriedung, sondern dazu, dass sich der Frust gegenüber Politik im Allgemeinen vergrößert.

Aus meiner Sicht ist der Entwurf der Ausführungsvorschriften inhaltlich in Teilen – das teilt auch ein Großteil der Tiefbauamtsleiter – nicht akzeptabel, und zu dünn, weil er viele Fragen überhaupt nicht beantwortet. Wie sind denn Abgrenzungen? Wann ist etwas straßenbaubausbeitragspflichtig, wann nicht? Müssen wir uns immer nur auf Rechtsprechungen beziehen? Wenn ich an die Tragschicht einer Straße von 30 Prozent herangehe, ist das dann straßenbaubausbeitragspflichtig oder erst ab 50 Prozent? Ich glaube nicht, dass mit einer

Ausführungsvorschrift, die ich begrüßen würde, ein sehr problematisches Gesetz verbessert werden würde. Deshalb glaube ich auch nicht, dass Kosmetik an dem Gesetz, Verfahrensfragen oder die Vereinheitlichung von Verfahrensfragen – da bin ich anderer Meinung als Herr Kirchner – eine größere Akzeptanz bringen würde, sondern ich glaube, dass an der Stelle schon die grundsätzliche Diskussion angesagt ist. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank, Herr Röding! – Wir kommen zu den „betroffenen“ Vertretern. – Herr Blümmel, bitte!

Dieter Blümmel (Haus & Grund): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst einmal herzlichen Dank dafür, dass Sie uns die Gelegenheit geben, heute ein paar Ausführungen zu diesem Thema zu machen, das uns alle sehr bewegt. Wir haben uns das aufgeteilt. Ich bin für die Sicht von der großen Plattform zuständig, und mein Kollege Beleites ist bekanntermaßen ein Straßenkämpfer. Er wird sich dann die Details vornehmen, die inzwischen aufgelaufen sind.

Herr Prof. Driehaus hat aus dem von mir verfassten Vorwort zu seinem Kommentar zum Straßenausbaubeitragsgesetz zitiert. Wenn ich böse wäre, würde ich sagen: Herr Prof. Driehaus ist ein sehr selektiver Leser, denn er hat nur den fatalistischen Schluss zitiert. Das ist aber etwas ganz Normales, wenn man in einem demokratischen Gemeinwesen lebt und ein Gesetz beschlossen ist. Dann hat man, auch wenn man dagegen war, das zu akzeptieren und zu sagen: Nun muss es exekutiert werden, was allerdings nicht bedeutet, dass man nicht alle Versuche unternimmt, dieses Gesetz entweder zu ändern oder abzuschaffen. Auch das gehört dazu.

Was mein Vorwort betrifft, so ist es lesenswerter, dass das Berliner Straßenausbaubeitragsgesetz insgesamt ein gutes Jahrhundert geschichtlicher, gesellschaftlicher und technischer Entwicklung negiert und geistig nicht über das Dreiklassenwahlrecht hinausgeht. Das zeigt schon sein allgemeiner, abstrakter, juristischer Vorteilsbegriff. Der Vorteilsbegriff bleibt den Anliegern und Betroffenen verschlossen. Das hat der Eingangsbeitrag von Herrn Prof. Driehaus mit dem Beispiel, das er genannt hat, deutlich gemacht: Ein Grundstück ist von einer Straße erschlossen, es kommt die nächste Seite dazu, gegebenenfalls auch die dritte Seite, obwohl kein Grundstückseigentümer ein solches Grundstück haben will. Die Nachteile hat er alle genannt, von mehr Abgasen über höhere Straßennutzungsentgelte, Winterdienst etc. Man kann das auch noch auf die Spitze treiben und die vierte Grundstücksgrenze anbauen. Dann ist man am Ende Eigentümer einer wunderbaren, aber wertlosen Verkehrsinsel. Das alles geht. Das alles lässt der Vorteilsbegriff dieses Gesetzes zu.

Nehmen wir ein anderes Beispiel aus der relativ uferlosen Rechtsprechung zu diesem Thema: Da wird im Rahmen einer Straßenausbaumaßnahme eine Straße höhergelegt mit der Folge, dass bei heftigen Regenfällen die Keller der Anlieger volllaufen. Bezahlen mussten die Anlieger die Straßenausbaumaßnahme trotzdem, denn abstrakt betrachtet, sei es ein Vorteil gewesen. Das entschied ein deutsches Gericht. Keller pumpen geht auch auf die Kappe der Anlieger. – Die Logik dieses für die betroffenen Individuen rücksichtslos abstrakten Vorteilsbegriffs mag sich erschließen wem will, mir nicht. Wenn ich an Ihre Wähler denke, glaube ich, sie denken wie ich und nicht wie Herr Prof. Driehaus.

Die Infrastruktur dieser Stadt nutzen alle Berliner gleichermaßen. Es ist deshalb auch ein Gebot der Gerechtigkeit, dass alle Berliner gleichermaßen an den Kosten beteiligt werden. Der Sinn für Gerechtigkeit ist weder eine Erfindung von Verdi noch der SPD oder der Linksfraktion, sondern, wie uns die Ergebnisse der Verhaltensforschung aus den letzten fünf Jahren zeigen, ein Geschenk der Evaluation. Das ist bereits bei unseren langhaarigen Vorfahren nachweisbar. – Von Straßenausbau betroffene Anlieger fühlen sich, wie ich aus vielen Gesprächen mit Betroffenen weiß, ungerecht behandelt. Sie verstehen nicht, warum 12 Prozent der Einwohner dieser Stadt die Kosten tragen sollen, die alle miteinander verursachen. Das sind Menschen, die zum Teil auf vieles wie zum Beispiel Reisen und Autos verzichtet haben, um ihr Grundstück zu kaufen und zu halten. Dies und auch die bisherigen Erfahrungen mit dieser sogenannten Bürgerbeteiligung – die von den Bezirken am liebsten wieder abgeschafft oder nur auf Anliegerstraßen reduziert oder bei der Entwässerung völlig unbeachtlich werden sollte –, haben in vielen Betroffenen das Gefühl der Ohnmacht hervorgerufen. Die Folge ist – das müssten Sie als Linksfraktion wissen, ihr Bundesvorsitzender hat ganze Bücher damit gefüllt –, dass unter den Betroffenen die Wut wächst. Die Bürger, aber auch das Parlament, auch dieser Ausschuss – ich war bei der ersten Anhörung dabei – sind über die auf die Anlieger entfallenen Kosten ge-

täuscht worden. Dem ersten Referentenentwurf der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung waren diverse Musterberechnungen für verschiedene Straßenausbaumaßnahmen auf der Grundlage bestehender Planung beigelegt worden, aus denen klar hervorging, dass sechsstellige Beträge für einzelne Grundstücke möglich, fünfstellige Beträge häufig und – entgegen der vor diesem Ausschuss von der Verwaltung vorgetragenen Behauptung – kleinere dreistellige Beträge eher die Ausnahme sind.

Auch wenn niemandem damit gedient ist – da gebe ich dem Baustadtrat recht –, wenn einzelne Ausreißerbeträge zum Normalfall erklärt werden, bleibt, das ist meine vorläufige Einschätzung aus dem bisherigen Verfahren, festzuhalten, dass die Belastungen im Einzelfall dazu führen können, dass Grundstückseigentümer ihre Grundstücke veräußern müssen, weil sie entweder zu alt sind, als dass ihnen irgendeine Bank noch eine Finanzierung zusagt, oder weil sie als junge Familie beim Erwerb einer Immobilie knapp kalkuliert und ihnen die Belastung Oberlippe, Unterlippe steht. Wie es dann nach einem Beitragsbescheid aussieht, können Sie sich vorstellen.

Dazu ist dem Land und den Bezirken der Vorwurf zu machen, dass sie in den letzten 15 Jahren das Berliner Straßennetz auf Abriss und Neubau bewirtschaftet haben, den jetzt zum großen Teil die Anlieger bezahlen sollen. Kronzeuge dafür ist eine unverdächtige Institution, der Landesrechnungshof, der seit Ende der 90er Jahre immer wieder in seinen Berichten auf die „besorgniserregende Vernachlässigung der Bauunterhaltung der Straßen“ hingewiesen und in seinem Bericht für 2005 die unterlassenen Erhaltungsmaßnahmen für die zurückliegenden zehn Jahre mit über 450 Millionen Euro beziffert hat. Berlin nimmt derzeit, wenn ich mir die Zahlen vom letzten Jahr ansehe, per anno knapp 750 Millionen Euro aus der Grundsteuer ein. Der errechnete Finanzbedarf für die Bauunterhaltung und auch die grundhafte Erneuerung der Straßen lag nach Angaben des Landesrechnungshofs in den vergangenen Jahren im Durchschnitt bei genau 10 Prozent dieser Summe. Tatsächlich aufgewandt wurde exakt die Hälfte. Wenn man nachrechnet, kommt man sehr schnell darauf, dass eine Erhöhung der Grundsteuer um 3 bis 4 Prozent ausreichen würde, um sämtliche nach dem Straßenausbaubeitragsgesetz auf Anlieger entfallenden Kosten abzudecken. Dabei ist nicht einmal der bürokratische Aufwand berücksichtigt, der bei diesem Modell gar nicht erst entstünde. Wenn es also nur um Mittelbeschaffung geht, ist dieser Weg mit deutlich weniger Ärger für die Politik verbunden, als der sich abzeichnende Kampf: Straße um Straße.

Herr Prof. Driehaus hat eingangs gesagt, der Berliner Landesgesetzgeber habe vor zwei Jahren das Straßenausbaubeitragsgesetz beschlossen, nun müsse es im Interesse der Glaubwürdigkeit des Gesetzgebers auch exekutiert werden. Herr Prof. Driehaus ist einer der bedeutendsten Juristen unserer Zeit. Er wird deshalb auch seinen ebenso hervorragenden Kollegen Julius von Kirchmann, ein preußischer Staatsanwalt des 19. Jahrhunderts, und dessen Traktat über „die Wertlosigkeit der Jurisprudenz“ kennen und natürlich auch den berühmten Satz daraus:

Drei berichtigende Wort des Gesetzgebers

– oder wie es heute kolportiert wird: ein Federstrich des Gesetzgebers –,
und ganze juristische Bibliotheken werden zur Makulatur.

Trauen Sie sich diesen Schritt. Entscheiden Sie sich für eine dauerhafte und weniger einschneidende und viel unbürokratischere Beschaffung der sicherlich notwendigen Mittel für den Straßenausbau. Kurzum: Greifen Sie zur Feder! – Nur mein Respekt vor diesem Hause hindert mich daran zu sagen: Machen Sie diesem Wahnsinn ein Ende! – Danke!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Beleites, bitte!

Eckhart Beleites (Verband Deutscher Grundstücksnutzer e. V.): Recht herzlichen Dank dafür, dass in der Politik in Berlin die Erkenntnis gewachsen ist, man müsse noch einmal weiter über dieses unsägliches Straßenausbaubeitragsgesetz sprechen, diskutieren usw. Lassen Sie mich eine kurze Bemerkung voranstellen: Ich nehme jetzt an der vierten Anhörung innerhalb von drei Wochen zu dieser Problematik in den unterschiedlichen Ländern teil. Es gärt überall, und das hat gesellschaftliche und andere Gründe. In den anderen Ländern geht es um das Kommunalabgabengesetz. Das spielt letztlich auch hier eine Rolle.

Ein Zweites möchte ich anmerken: Das zitierte Rom hat mehrfach gesprochen. Übriggeblieben ist nichts von diesem zitierten Rom. Rom steht noch, aber dieses Zitierte ist untergegangen. Sie haben sich dieses Anspruches bedient. Auch solche Dinge sollte man sich einmal durch den Kopf gehen lassen, dass man nicht einfach sagt: Nun haben wir das Gesetz und wenden es stur an.

Eine weitere Vorbemerkung: Im Straßenausbaubeitragsgesetz – es wurde ganz besonders herausgestellt, dass es das modernste Straßenausbaubeitragsgesetz Deutschlands sei – ist eine Mitsprache der Bürger eingeräumt. Wir haben etwa 1 600 Bürger angeschrieben und gesagt: Kommt zu der Anhörung! – Ich bin erstaunt, welcher hohe Prozentsatz gesagt hat: Wir gehen dahin. – Das zeigt, wie brennend dieses Thema ist. Angemeldet haben sich 500 oder 600 Bürger. Und dann diese sehr nachdenkliche Verhaltensform des Abgeordnetenhauses. Ich richte diesen Vorwurf nicht an den Ausschuss, sondern an den Ältestenrat und den Präsidenten des Abgeordnetenhauses. Wir haben leerstehende Räume und in Größenordnungen wurden die Menschen davon ausgeschlossen, was sie in Ausübung der Demokratie wahrnehmen wollten, etwas über das zu hören, was sie unmittelbar betrifft. Das finde ich beschämend. Dafür muss ich insbesondere die SPD verantwortlich machen. Erst hieß es: Der Festsaal kann noch genutzt werden. 24 Stunden später, als die Anmeldungen weiter stiegen, wurde mit einem Mal gesagt: Der Festsaal ist für die SPD belegt. – Das ist schon sehr nachdenkenswert.

Nun zu der Sache selbst: Wir sind unmittelbar in diese Auseinandersetzungen um diese neue Straßen involviert. Wir verfolgen sehr genau, was passiert. Wir haben in Neukölln zu einer Straße erreicht, die noch nach dem Erschließungsbeitragsrecht umgelegt werden sollte, dass das Oberverwaltungsgericht gesagt hat: Nein, das geht nicht! – Daraufhin hat der zuständige Stadtrat von Neukölln seine elf Kollegen angeschrieben, sie darüber informiert und gesagt: Das geht nun nicht mehr. – Was passiert? – Da setzt sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hin und bringt ein Papier in Umlauf und sagt: Dann sollen die Bezirke diese Straße nach dem Straßenausbaubeitragsgesetz abrechnen. – Wo leben wir denn eigentlich? Ist das nicht Willkür? Man hat es sehr schnell eingesehen und zurückgezogen. – [Ralf Hillenberg (SPD): Weil es nach dem Gesetz nicht geht!] – Ja, aber wir mussten erst einmal die Stimme dagegen erheben. Jetzt kursiert ein Vorschlag des SPD-Bezirksstadtrats Hölmer von Treptow-Köpenick: Wenn wir nur das eine oder das andere nicht können, dann wenden wir einfach das Gewohnheitsrecht an und kassieren danach ab. – Bisher ist dieser Vorschlag noch nicht aus dem Rennen genommen worden. Das ist der wahre Hintergrund zu versuchen, auf welche Art auch immer, an das Geld der Bürger heranzukommen. Da werden Hilfskrücken als Begründung genommen usw. Es ist sehr schlimm. Der Mensch fühlt sich langsam veralbert. Die Politikverdrossenheit hat auch in solchen Handlungen ihre Ursachen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung möge doch langsam in allen diesen Fragen Ehrlichkeit und Transparenz an den Tag legen. Die Zahlen, die wir genannt haben, für die wir gescholten wurden, basierten auf Materialien, die aus der Senatsverwaltung gekommen sind. Mit den Zahlen, die jetzt von Pankow zur Malchower Straße genannt wurden, fing das an. Wie wurde noch über Ihren Vorgänger, Herrn Federlein, hergezogen. Nun mag die Darstellung, dass man den größten Wert in den Mittelpunkt geschoben hat, nicht gerade sehr glücklich gewesen sein, aber letztlich sind die Werte, die damals genannt wurden, in der Praxis eingetreten. Es ist heute nicht gekommen, dass die 72 000 Euro, die damals die Runde machten, nun nicht zustande kommen. Sie kommen zu Stande.

Herr Blümmel hat darauf hingewiesen: Bei uns läuft das unter dem Erfordernis eines Paradigmenwechsels. Ich möchte noch einmal an das Zitat über Rom anschließen: Wir müssen die Veränderungen von Gesellschaft usw. wahrnehmen und dazu kommen, über bestimmte Dinge, die 100 Jahre funktioniert haben, nachzudenken. Die Anhörung in Dresden, im Innenausschuss, zu dieser Problematik hat mich in meiner Haltung bestärkt. Dort hat man in das Gesetz hineingeschrieben: Wirtschaftliche Vorteile. Selbst bei diesem Wort „wirtschaftlicher Vorteil“ ist eine immense Diskussion entstanden. Wie sieht denn nun der wirtschaftliche Vorteil aus, wenn ein Grundstück erschlossen ist und an den Erschließungsmaßnahmen in irgendeiner Form eine Veränderung oder Verbesserung erfolgt?

Das Herumgeeiere der anderen Rechtsexperten bei der Beantwortung dieser Frage, die noch auf diesem alten Rechtsstand und -gut argumentierten, war beschämend. Das möchte ich uns hier in Berlin ersparen. Es geht darum, den Unterschied zwischen einer Ersterschließung, einer Erstanbindung an die Kanalisation usw. – das spielt in den Kommunalgesetzen eine sehr große Rolle – und Erweiterungs-, Modernisierungs- oder Ausbaumaßnahmen – wie auch immer man sie bezeichnet – deutlich zu machen. Bei den weitergehenden Maßnahmen, wenn ein Grundstück in ein Bauerwartungsgrundstück oder in ein Baugrundstück umgewidmet ist und dann noch eine Straße davor gebaut wird, sodass dieses Grundstück auch von Müll-, Krankenfahrzeug, Feuerwehr usw. erreicht werden kann, hat er wirklich einen Vorteil. Da gibt es gar nichts zu diskutieren. Aber wenn die Straße um 25 cm verbreitert oder verkürzt wird, hat er überhaupt keinen Vorteil. Dann beschließt man aus irgendwelchen gesamtverkehrstechnischen Überlegungen heraus, diese Maßnahme durchzuführen. Ich will es einmal so sagen: Es ist eine willkürliche Auswahl zu sagen: Das bezahlen die Eigentümer der Grundstücke. Ebenso könnte ich sagen: Weil die Ampeln, die dort stehen, eine Toneinrichtung für die Blinden haben, sollen es die Blinden zahlen, denn sie haben den Vorteil, dass sie jetzt besser über die Straße gehen können – oder: Weil ein Radweg gebaut wird, soll ihn der Radfahrer bezahlen, denn jetzt ist er vor dem anderen Verkehr geschützt. Man könnte also auch von der Art der Nutzung etwas ableiten. Bitte sehen Sie mir nach: Das erste Beispiel mag vielleicht ein bisschen makaber sein, aber es verdeutlicht, was dahinter steht. Es wird von der Gesellschaft beschlossen: Die Straße muss umgebaut oder erweitert werden, und dann soll es auch die Gesellschaft tragen. Es geht um den Ausbau, um die Erweiterung, Modernisierung – um das noch einmal deutlich zu machen –, also um das, was wir im Straßenausbaubeitragsgesetz behandeln.

Im Dezember 2005 hat Bezirksbürgermeister Ulbricht hier in diesem Raum, wenn ich mich richtig entsinne, 84 Prozent für den Verwaltungsaufwand genannt, und diese Aufwendungen, die gemacht werden – sicherlich kann man Erfahrungen sammeln und durch Erfahrung den einen oder anderen Rechenweg abkürzen –, sind relativ hoch. Das ist unproduktiv. Das wird letztlich von den Anliegern bezahlt, und ein Großteil des Geldes, das die Anlieger zahlen, wird dahinein gehen.

Dieses Gesetz ist teilweise auf unmögliche Leistungen oder Ergebnisse ausgerichtet. Die Gesellschaft muss – das zeigen diese Widersprüche aus allen 12 Bezirken, mit denen wir ständig brieflich und persönlich in Kontakt stehen, die deutlich zutage getreten sind – die Möglichkeit haben – wenn es notwendig wird, eine Straße zu erweitern, anders zu bauen, einen Bus dort fahren zu lassen o. Ä. Das kann ich nicht von irgendwelchen anderen Abstimmungen abhängig machen. Aber ebenso sagt das Gesetz: Es ist ein BVV-Beschluss. – Nun gibt es einige BVVen, die von vornherein gesagt haben: Wenn die Bürger dagegen sind, bestätigen wir das nicht. – Das kann doch nicht war sein, das kann doch nicht in der Praxis umsetzbar sein. Wo kommen wir dann hin? Dann können wir die Infrastruktur eigentlich nicht mehr bedienen. Die Infrastruktur brauchen wir. Bitte verstehen Sie mich jetzt nicht falsch! Wir sind sehr wohl dafür, diesen Grundsatz umzusetzen: Wer bezahlt, darf auch bestimmen, was gespielt wird! Also muss man auch von dieser Seite zu anderen Schlussfolgerungen kommen, und diese können nur lauten: Weil das aus der Gesellschaft heraus ein Anspruch an den Umbau dieser Straße ist, ein Anspruch, der durchaus gerechtfertigt ist, muss es auch die Allgemeinheit tragen, und dann kann ich nicht willkürlich eine Personengruppe – wie auch immer definiert – auswählen, der ich die Kosten auferlege.

In der Treskowallee wird nun im Zuge der Erneuerung der Gleisanlagen ein großes Kanalrohr mitverlegt. Die Anwohner haben überhaupt nichts damit zu tun. Das ist eine Leitung, die von A nach B geht, und kein Einziger aus der Treskowallee ist daran angeschlossen. Trotzdem zahlen die das mit. Das kann kein Mensch einsehen.

Nach unseren Kenntnissen und Erfahrungen – wir haben inzwischen etwa anderthalbtausend Prozesse mit den Verwaltungsgerichten bestritten, gerade vor 14 Tagen ein sehr hartes Problem vor dem Greifswalder Oberverwaltungsgericht für uns entschieden; wir haben in der gesamten Zeit ein einziges Verfahren verloren – garantiere ich Ihnen, dass jede einzelne Straße, die in Berlin mit Straßenausbaubeiträgen belegt wird, mit Sicherheit vor Gericht landen wird, schon wegen des schlampigen Gesetzes.

Als Letztes möchte ich Folgendes sagen: Wenn der Antrag auf Abschaffung des Gesetzes nicht durchkommt, muss auf jeden Fall über die Drittmittel nachgedacht werden, damit die den Bürgern wesentlich mehr zugu-

tekommen. Die Prozentsätze müssen gesenkt werden. Man muss über die Ablehnung durch die BVV – was ich geschildert habe – nachdenken usw. Es gibt eine ganze Reihe von Dingen. – Schönen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Danke sehr, Herr Beleites! – Herr Ehrenberg!

Peter Ehrenberg (Landesverband der Gartenfreunde Berlin e. V.): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Liebe Frau Senatorin! Liebe Parlamentarier! Vieles ist schon gesagt worden, aber eines hat mich ein bisschen aufgeregt, nämlich, dass Herr Prof. Driehaus gleich am Anfang sagte, dass wir dieses Gesetz im Interesse der Glaubwürdigkeit durchziehen sollten, also auf Gedeih und Verderb, ohne auf den Bürger zu hören. Das Gesetz ist verabschiedet, und wir sollen uns an die Tat machen. So habe ich das verstanden. Aber ich denke, wenn wir in einem Rechtsstaat sind, muss man auch die Möglichkeit, wie Sie sie praktizieren, indem Sie uns einladen und anhören, wahrnehmen und auf gewisse Dinge aufmerksam machen.

Der Landesverband der Gartenfreunde schließt sich in verschiedenen Passagen dem Antrag der CDU-Fraktion an und ist mit den Grundsatzfragen, die von der FDP und den Grünen gestellt worden sind, einverstanden. Allerdings ist der Kleingartenbeteiligungspachtzins von der FDP wieder einmal in den Vordergrund gestellt worden. Offensichtlich weiß man dort nicht, dass wir den Höchstpachtzins in Berlin bezahlen und nach dem Bundesbaugesetzbuch § 35 Außengebiet sind und nach § 21 dieses Gesetzes eine Stundung erhalten haben. Nun kann man nicht auf dem zweiten Weg die Kleingärtner doch mit heranziehen. Das finde ich etwas ungehörig, aber so verhält sich derzeit Ihr Vorsitzender auch. Ich will nicht weiter darauf eingehen, aber wie er mit uns öffentlich und gegenüber der CDU-Fraktion umgegangen ist, fand ich ungehörig.

Wir vertreten unsere Siedler und Eigenheimer und letztlich auch unsere Mieter, die auf den Mietzins keine direkte Erhöhung bekommen, aber die indirekte Erhöhung des Mietzins erfahren könnten, und überwiegend unsere Kleingärtner. Die Erschließungskosten und die Grundsteuereinnahmen, die bisher eingefahren worden sind – das wurde von Herrn Blümmel schon erläutert – betragen 700 Millionen Euro, aber offensichtlich sind nur 400 Millionen Euro ausgegeben worden. Ich denke, dass da noch Handlungsspielraum ist, den man nutzen sollte.

Die Doppelbelastung, die sich seit dem 3. Oktober 1990 stellt, müsste ausgeschlossen werden, und die Bürger – das wurde schon sehr oft angeregt – müssen beteiligt werden. Die Verwaltung ist meines Erachtens viel mehr auf Vordermann zu bringen, wenn dieses Gesetz bestehen bleiben sollte, damit die Bürger mehr Sicherheit bekommen. Ich habe hier ein Schreiben von einer Bezirksverwaltung erhalten, die sich anmaßt, uns einen Bescheid zu geben, wonach wir vorsorglich Geld sammeln sollen, offensichtlich in Unkenntnis des Gesetzes. Ich zitiere einmal aus dem Brief:

Hinsichtlich einer zinslosen Stundung ist für die Flächen der bestimmten Kleingartenanlagen noch zu überprüfen, ob eine ausschließliche kleingärtnerische Nutzung stattfindet. Mehrheitlich vorliegende Baugenehmigungen aufgrund Fehlens von übergroßen Lauben werden wohl eher entbehrlich sein. Sofern sich dabei eine nicht ausschließliche kleingärtnerische Nutzung herausstellen sollte, beispielsweise durch illegale Dauerwohner, wären bei einer etwaigen Stundung für diese Flächen gegebenenfalls Zinsen zu erheben. Ansonsten hat mein Schreiben den Sinn, den Bezirksverband rechtzeitig auf eine etwaige auf ihn zu kommende Zahlungsverpflichtung vorzubereiten.

Ich denke, eine Kleingartenanlage, die als solche festgesetzt ist, ist eine solche, und dann darf man nicht derart aufschreckenden Briefe verschicken. Das irritiert und verunsichert ungemein.

Über die Hauptstraßen, die der Allgemeinheit dienen und nicht zulasten der Anrainer gehen sollten, haben wir schon gesprochen. Härtefallregelungen müssen eingeplant werden, Ausführungsvorschriften müssen so gestaltet werden, dass der Bürger und die Verwaltung nachvollziehen können, was sie dort praktizieren.

Kurzum: Das Gesetz ist bürgernah und sozial zu gestalten, wenn es sich nicht regeln lässt, dass wir komplett auf dieses Gesetz verzichten können. Ich kann mir das vorstellen, denn die öffentliche Hand hat für die Infrastruktur zu sorgen, die der Allgemeinheit dient und es nicht auf die Anlieger abzuwälzen. Für die schlechte Finanzsituation in der Stadt sind nicht allein die Bürger verantwortlich. – Mein Beitrag sollte darin schließen, dass wir als Kleingärtner mit der Stundung ganz gut leben können, aber unsere Siedler haben die gleichen

Probleme, die heute hier vorgetragen sind, und wir unterstützen sie in vollem Umfang und werden uns auch bestimmten Dingen anschließen, um erfolgreich dagegenzusteuern. – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Ich danke Ihnen für Ihren kurzen Beitrag. – Frau Senatorin! Sie hatten um das Wort gebeten. – Bitte!

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer (SenStadt): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Das Berliner Straßenausbaubeitragsgesetz ist ein außerordentlich modernes und faires Gesetz. Es beteiligt die Bürgerinnen und Bürger wie in vielen anderen Ländern auch an der Verbesserung und Erneuerung von Straßenanlagen. Das Berliner Gesetz tut dies in wesentlich geringerem Umfang, als es in anderen Bundesländern der Fall ist. Hinzu kommt, dass Berliner Gesetz eine Art des Verfahrens gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern formuliert, die einzigartig ist. Es ist richtig, wie es der Kollege Kirchner geschildert hat, dass in einem außerordentlich komplizierten – zugegebenermaßen die Verwaltungen in den Bezirken durchaus belastenden Verfahren – bisher fremden Verfahren eine Neuerung eingeführt worden ist, die wichtig und richtig ist und auf die wir gemeinsam stolz sein können, wenn es um die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an Entscheidungen geht. Wenn – wie hier geschildert wurde – bevor eine Maßnahme begonnen wird, denjenigen, die betroffen sind, mitgeteilt wird, wie sie gegebenenfalls und in etwa beteiligt werden, und wenn sie aufgefordert werden, sich auf eine solche schriftliche Mitteilung hin zu melden, Einwände, Vorbehalte, auch Kritik zu äußern, um konkret Einfluss auf die Gestaltung dieser Ausbaumaßnahme nehmen zu können, dann führt dies dazu, dass sich die Bezirksverordnetenversammlung, das Bezirksamt im Bezirk – auch jetzt schon – mit den Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger auseinandersetzen wird. Darauf kann reagiert und Einfluss genommen werden.

Ich glaube, dass wir es hier – wenn gesagt wird, das Verfahren dauere lange – mit Demokratiekosten zu tun haben, in vielen Fällen möglicherweise mit dem Warten auf eine solche Maßnahme. Dieses Warten ist allerdings gerechtfertigt, weil es ermöglicht, Einwände und Befürchtungen der Bürgerinnen und Bürger entgegen zu treten, sie ernst zu nehmen und sie in die Entscheidungen einzubeziehen.

Wenn hier bereits Horrorszenarien in der Welt sind oder verbreitet werden, die von immensen Kosten ausgehen, dann will ich Sie darauf verweisen, dass wir anlässlich der Beratung des Gesetzes auf Aufforderung dieses Hauses Beispiele berechnet haben. Zu diesen Beispielen und dem Ergebnis dieser Beispiele stehe ich. Wir wissen, dass man sich bei der Ermittlung der Mitteilung an die Betroffenen, welcher Betrag für sie bei einer konkreten Maßnahme infrage kommt, sich mit dem Umfang, mit den Baukosten, mit der Finanzierung durch Fördergelder – wie das hier schon geschildert worden ist –, mit der Kategorie der Straße – Anlieger- oder Hauptverkehrsstraße –, mit der Größe des beitragspflichtigen Grundstücks, mit der Bebaubarkeit und der Nutzung des beitragspflichtigen Grundstücks auseinandersetzen muss. Viele Kriterien fließen in eine solche Berechnung ein, die für die Bezirksämter nicht einfach ist – das gebe ich zu –, die es aber erforderlich macht, dass ein solches Verfahren mit der gebotenen Sorgfalt durchgeführt wird.

Einige Themenstellungen, die hier genannt wurden, sind von besonderer Bedeutung. Zum Beispiel spielt die Beleuchtung eine wesentliche Rolle. Für die Beleuchtung gilt auf der einen Seite vom Grundsatz her das, was im Straßenausbaubeitragsgesetz definiert ist. Auf der anderen Seite haben wir deutlich gemacht, dass zum Beispiel mit der Umstellung von Gas- auf elektrische Beleuchtung keine Beitragspflichten verbunden sind. Da, wo wir zur Energieeinsparung, zur Umstellung zur CO₂-Reduzierung einen erheblichen Beitrag wollen, entsteht keine Beitragspflicht.

Herr Ehrenberg! Sie haben geschildert, dass die Kleingärten durch die Stundung im Ergebnis nicht herangezogen werden. Wir müssen aber berücksichtigen, dass es sich bei Siedlungsgebieten nicht um die Kleingartenanlagen handelt. Das heißt, bei normalen Siedlungen – große, kleine oder von welcher Art auch immer – gilt selbstverständlich das Straßenausbaubeitragsgesetz wie in anderen Bereichen auch. Ich finde die Lösung, so wie sie hier an einem Beispiel geschildert wurde, dass Fremdmittel, Drittmittel angerechnet werden, was zur Verringerung der Beiträge der Anlieger führt, richtig. Damit machen wir deutlich, dass nicht allein die öffentliche Hand von solchen Drittmitteln, z. B. GA-Förderung profitieren wird. Deshalb ist es mir wichtig zu sagen, dass wir die Ausführungsvorschriften, die den Bezirken in einem Entwurf zur Verfügung gestellt worden sind, sehr intensiv mit den Tiefbauamtsleitungen durchgesprochen und an praktischen Beispielfällen diskutiert haben. Seit dem Beschluss des Abgeordnetenhauses hat es für die Kolleginnen und Kollegen in

den Tiefbauämtern Fortbildungen gegeben und regelmäßige Erörterungen an praktischen Fällen, die den Bezirken dazu vorlagen. Im Übrigen gibt es eine ständige Arbeitsgruppe, an der die Tiefbauamtsleitungen teilnehmen, und ich bin froh darüber und dankbar dafür, dass sich die Fachleute in den Bezirken an der Klärung möglicherweise offener Fragen beteiligt haben, die es bei einer neuen Gesetzgebung immer gibt.

Wir haben – wenn Sie vielleicht das eine oder andere Verhalten in den Bezirken beklagen – als Senatsverwaltung keine Fachaufsicht. Wir haben uns aber in vielen Runden – übrigens auch mit den Kolleginnen und Kollegen Bezirksstadträten – und immer dann, wenn sich Bürgerinnen und Bürger an uns gewandt haben und dies heute noch tun oder wenn grundsätzliche Fragen aus den Bezirken an uns herangetragen werden, nicht hinter der Tatsache versteckt, dass wir für die Berechnung nicht zuständig sind. Wir haben auf die Bezirke eingewirkt, und wir tun dies weiter. Wir tun dies in kollegialer Weise in gemeinsamer Verantwortung für die Umsetzung des Gesetzes, und ich bitte Sie, noch einmal zur Kenntnis zu nehmen, dass wir es mit einem Straßenausbaubeitragsgesetz zu tun haben, das hinsichtlich der Bürgerfreundlichkeit und der Fairness in der Bundesrepublik Deutschland seinesgleichen sucht.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Herr Hillenberg!

Ralf Hillenberg (SPD): Frau Senatorin! Zu Ihrem Schlusssatz: Das sehe ich genauso, auch wenn es nicht von allen hier im Raum so gesehen wird. Wir haben das bürgerfreundlichste Gesetz gemacht, wohl wissend, dass es kein schönes Gesetz ist, weil wir den Leuten in die Tasche greifen. Das wissen wir, aber wir halten es für notwendig und wichtig, gerade im Hinblick darauf, dass Bayern und Hessen die Summen in den Länderfinanzausgleich geben, die wir einnehmen. Wenn diese Bundesländer ein Straßenausbaubeitragsgesetz haben, das schlechter ist und in vielen Ländern mit den Stimmen der CDU und FDP beschlossen wurde, brauchen wir uns für unser Gesetz nicht zu schämen.

Herr Ehrenberg! Wir als Sozialdemokraten kämpfen für die Kleingärtner, und deshalb war ich von Ihrem Beitrag etwas enttäuscht. Wir haben für die Kleingärtner eine Schutzfrist, eine zinslose Stundung. Solange wie Sie Kleingärtner sind, brauchen Sie nichts zu bezahlen. Wenn Sie aber einmal die Idee haben – weil Sie den Antrag der Opposition unterstützen –, aus Kleingärten Siedlungsgebiete zu machen, dann muss man das deutlich sagen, aber dann gibt es keine Schutzfrist mehr. Das sollten Sie wissen. Deshalb: Kämpfen Sie wie wir für den Erhalt der Kleingärten, und dann brauchen Sie auch nichts zu befürchten.

Herr Beleites! Wir kennen uns schon seit vielen Jahren, sind befreundet und kämpfen auch mal gegeneinander und haben nicht immer eine Meinung. Aber in einem waren wir uns beide einig, und da habe ich von Ihnen gelernt: Dieses Erschließungsbeitragsrecht war für diese Stadt unsäglich, und zwar aus zwei Gründen: Es war in Ostberlin unrechtens, und in Westberlin, wo alle Fördermittel immer aus Bonn kamen und niemand auf die Idee kam, etwas umzulegen, und nun bei der Schulendorfer Straße nach 70 Jahren das Erschließungsrecht anzuwenden wurde, war es ein Skandal. Da habe ich von Ihnen gelernt, und aus dem Grund haben wir gesagt: Wenn wir ein neues Gesetz machen – das Straßenausbaubeitragsgesetz –, dann nur unter der Maßgabe, dass wir das Erschließungsrecht faktisch außer Kraft setzen. Da müssten Sie doch mit uns einer Meinung sein. Es gibt überhaupt nichts dagegen zu sagen. Ich finde das Erschließungsrecht für diese Stadt falsch. Abgeschafft! Es gilt nur noch das Neue, es sei denn, die Straße ist jünger als 15 Jahre oder es wird etwas Neues erschlossen. Das ist eine andere Geschichte, aber für bestehende Straßen gilt das nicht mehr.

Sie haben den Kollegen Federlein erwähnt, den ehemaligen zuständigen Stadtrat aus dem Bezirk Pankow. Ich frage mich, was den Mann geritten haben muss, im Prozess der Erarbeitung des Straßenausbaubeitragsgesetzes, kurz vor der Wahl, den Leuten aus dem Hubertusdamm die Beitragsbescheide in den Briefkasten zu stecken – wohl wissend, dass ein neues Gesetz mit der Maßgabe der Außerkraftsetzung des alten in Arbeit ist –, wonach die Leute bezahlen müssen und keine Chance haben, darum herumzukommen. Diese Frage muss mir einmal jemand beantworten. Ich verstehe das nicht. Dass es falsch war, diese Maßnahmen vor Inkrafttreten des Straßenausbaubeitragsgesetzes noch nach Erschließungsrecht umzulegen, haben wir am Beispiel der Streckfußstraße gesehen. Wir haben lange darüber geredet, und die Leute haben das Geld wieder bekommen. Das ist auch richtig.

Herr Prof. Driehaus! Sie haben uns schon bei der damaligen Anhörung unterstützt. Das Fazit war: Es ist eine Unverschämtheit, wie lange Berlin ohne solch ein Gesetz gearbeitet hat. Das haben wir damals aufgenommen, und Sie haben mit Ihrem Statement völlig recht: Man muss einem Gesetz die Chance geben, zu schauen, ob es sich bewährt hat und wo es Probleme gibt. Wir hatten noch gar keine Zeit, so etwas zu machen. Es gibt in anderen Bundesländern genügend Erfahrungen. Zu Ihrem Beispiel: Warum die 5 000 Einwohner-Gemeinde in der Lage ist, ihr Straßenausbaubeitragsgesetz anzuwenden, es umzusetzen und mit den Leuten zu reden, und das aber in Berlin nicht der Fall ist, entzieht sich meiner Kenntnis.

Wir haben zwei Baustadträte, die in dieser Stadt Verantwortung haben, und Sie alle konnten sich davon überzeugen, wie unterschiedlich es gehandhabt wurde. Ich habe gar kein Problem damit zu sagen, dass der Kollege Kirchner nicht meiner Partei angehört. Aber der Mann macht eine fantastische Arbeit – davon konnten sich alle überzeugen –, obwohl es so ein chaotisches Gesetz ist, wo keiner durchblickt und keiner eine Ahnung hat, was wie umgelegt wird. Haben Sie sich den Vortrag angehört, wie er das mit seiner Verwaltung macht? – Er führt öffentliche Bürgerversammlungen durch. Er gibt den Leuten vorher Bescheid, was sie zu zahlen haben. Er ist transparent in der Maßnahme, nicht immer jedem zum Vorteil und nicht jeder ist damit einverstanden, dass er 2 000 Euro bis 4 000 Euro bezahlen muss. Aber er macht es, und das war vom Gesetzgeber gewollt.

Und dann haben wir Herrn Röding aus Spandau. Ich zitiere einmal aus einem Brief – Sie haben Herrn Kirchner noch alle im Ohr: So wird es gemacht, und mitgeteilt, was der umlagefähige Beitrag nach dem Straßenausbaubeitragsgesetz ist –: Na ja, so richtig wissen wir gar nicht, was wir da machen sollen. Es gibt das Erschließungsrecht, und es gibt das Straßenausbaubeitragsgesetz, und die Gerichte haben noch nicht endgültig entschieden. Vorsichtshalber teilen wir Ihnen beide Summen mit. Nach Erschließungsrecht müssen Sie 12 000 Euro zahlen, und nach Straßenausbaurecht brauchen Sie nur 7 000 Euro zu bezahlen. – Damit ist doch Ihr Antrag ad absurdum geführt worden, dass wir mit einem Straßenausbaubeitragsgesetz die Leute abzocken. Im Gegenteil! Wir wollen das Erschließungsrecht für bestehende Straßen nicht mehr haben, sondern generell nach dem Straßenausbaubeitragsgesetz arbeiten. Das ist der Kern, wenn wir Straßen ausbauen müssen, und das werden wir tun müssen. Das wissen wir.

Herr Röding! Ein Tipp von mir, den ich vielen anderen auch geben kann: Gehen Sie mit Ihrer Verwaltung bei Herrn Kirchner in die Schule. Schauen Sie sich an, wie die das machen, und nehmen Sie die öffentliche Bürgerversammlung ernst. Es ist wichtig, den Leuten nicht nur während einer Sprechstunde von 17.00 Uhr bis 18.00 Uhr im Zimmer 27 die Möglichkeit zu geben. Nein! Man muss sich den Leuten auch einmal stellen und die Varianten und auch die Notwendigkeit darlegen. Ich habe in Ihrem Bezirk folgendes erlebt: Es wird eine Schule gebaut, und die Leute haben verstanden, dass dann eine Straße, ein Gehweg, ein Radweg gebraucht wird. Dann ist das so, aber kein Luxus oder Schickimicki. Es geht noch darum, ob Parkbuchen gebraucht werden und wie die Entwässerung vorgenommen werden soll. Darüber kann man streiten. Inhaltlich will ich mich da nicht einmischen, aber die Leute wollen gefragt werden, und das halte ich für wichtig.

Herr Blümmel! Einen Satz zu Ihnen: Sie hatten Ihre Rede fertig. Sie hätten den Bericht von Herrn Kirchner hören müssen. Ihre Rede war leider überflüssig, denn wir haben uns alle davon überzeugen können, wie es gemacht wird. – Schönen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Ich weise daraufhin, dass wir heute nicht über die Anträge diskutieren, sondern noch in der Phase der Anhörung sind. Über die Anträge diskutieren wir erst, wenn das Wortprotokoll vorliegt. – Herr Stadtkewitz!

René Stadtkewitz (CDU): Man merkt die Dünnhäutigkeit von Herrn Hillenberg, und ich glaube, sie ist im Wesentlichen darin begründet, dass er Urheber dieses Gesetzes ist und genau weiß, dass er Mist gebaut hat. – [Ralf Hillenberg (SPD): Überhaupt nicht!] – Sie vermischen das so sehr. Wir reden heute über das Straßenausbaubeitragsgesetz und über das Chaos, das dieses Gesetz verursacht hat. Ein Teil der Anzuhörenden hat deutlich gemacht, dass das, was wir vorgetragen und befürchtet haben, zum großen Teil eingetreten ist.

Ich will jetzt gar nicht auf jeden einzelnen Redebeitrag eingehen, aber Herr Blümmel! Wenn das Protokoll vorliegt, müsste man sich Ihren Beitrag wirklich ausschneiden und einrahmen. Das war ein hervorragender

Beitrag, wobei ich die anderen Beiträge überhaupt nicht schlechter machen will. Das war ein hervorragender Beitrag, der den Kern trifft.

Herr Prof. Driehaus! Wenn Sie sagen, dass das Parlament das beschlossen hat – das ist formal richtig –, dann vergessen Sie dabei, dass dies mit außerordentlich knapper Mehrheit geschehen ist. Es war schon damals so, dass ein Teil der Regierungskoalition Bedenken hatte, diesem Gesetzesvorhaben zuzustimmen. Herr Doehring weiß es. Wir alle wissen, dass es eine außerordentlich knappe Mehrheit gab. Und das gehört auch zum Parlamentswesen – das wurde schon gesagt –: Wenn der Gesetzgeber zu dem Ergebnis kommt, dass das ein Fehler war, dann kann man so einen Fehler korrigieren und man bringt ein neues Gesetz ein und hebt das alte wieder auf, und das geht und gilt auch. Da gibt es überhaupt keinen Widerspruch.

Auf die einzelnen Zahlen will ich gar nicht weiter eingehen. Herr Kirchner! Was Sie dargestellt haben, ist nicht ganz richtig. Die 150 000 Euro beziehen sich auf ein Gewerbegebiet in der Pasewalker Straße und die zahlt der Eigentümer auch. Ob er es kann, weiß ich nicht. Das kann ich nicht einschätzen. Aber bei dem, was Sie meinen, wo durch 50 Einzeleigentümer geteilt wird, geht es um 250 000 Euro. Das muss man dazu sagen.

Ich habe noch ein paar Fragen an den Senat: Haben Sie einmal gerechnet – denken Sie an die Kosten-Leistungs-Rechnung –, was das alles die Bezirke und den Senat kostet? Was kostet uns der bürokratische Aufwand dieses Gesetzes? Ich habe vorhin in der Eingangsrede gesagt: Ich glaube, wenn uns die Zahlen vorliegen, werden wir feststellen, dass nicht viel übrig bleiben wird. Wir wollen den unheimlichen Sanierungsstau abbauen, und dann muss man sich Gedanken machen – Vorschläge gab es –, wie man das erreichen kann. 750 Millionen Euro Einnahmen aus der Grundsteuer müssen eigentlich reichen. Sie sagen, dass das nicht reicht. Lange Rede, kurzer Sinn: Wie viel bleibt aus den Einnahmen, wenn sie irgendwann einmal kommen, nach Abzug der Bürokratiekosten wirklich übrig?

Was passiert, wenn eine BVV nicht zustimmt? Gibt es dann die Maßnahme oder nicht? Ist sie dann beitragspflichtig oder nicht? Oder wird gar gebaut, allerdings ohne Beitragspflicht, weil die gesetzlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind? Wie werden Sie das in den Ausführungsvorschriften darstellen?

Ein ganz wichtiger Punkt ist die Abgrenzung zwischen Instandhaltung und Erneuerung bzw. Modernisierung. Erstens: Wie wird diese Abgrenzung vorgenommen? Zweitens: Wird bei einem Ausbau, bei einer Vergrößerung, der Instandhaltungsrückstand, der in Zeiten knapper Kassen – oder warum auch immer – entstanden ist, von den Gesamtkosten abgezogen? Das steht so nicht im Gesetz, also trägt doch der Anlieger durch dieses Gesetz all das, was über Jahrzehnte liegen geblieben ist und in den letzten Jahren immer weiter zurückgefahren wurden. Wenn wir uns die Zahlen der letzten Jahre ansehen, stellen wir fest, dass es in jedem einzelnen Bezirk, aber auch durch das, was im Senat passiert ist, immer weiter zurückgefahren worden ist. Das holen Sie sich jetzt von den Anliegern oder nicht? Klären Sie mich auf!

Vorhin wurde schon darüber gesprochen, dass es unterschiedliche Fördermöglichkeiten gibt, also unterschiedliche Quellen, von denen man sich Drittmittel holen kann. Mich interessiert, wie der Senat das machen wird. Wir haben über die GA-Mittel gesprochen, über die anderen nicht. Herr Röding hat darauf hingewiesen, und mich interessiert, wie mit anderen Drittmitteln verfahren wird.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Doering!

Uwe Doering (Linksfraktion): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Werte Gäste! Zunächst bedanke ich mich ausdrücklich bei den Anzuhörenden für ihre Vorträge, die ich sehr interessant fand, obwohl ich nicht alle Auffassungen teile, aber das ist auch Sinn einer Anhörung. Allerdings habe ich mir bei den Redebeiträgen aus den Fraktionen die Frage gestellt, was eigentlich eine Anhörung ist. Hat eine Anhörung den Zweck, sich seine eigene Meinung bestätigen zu lassen, oder gibt eine Anhörung die Gelegenheit, noch einmal Fragen zu stellen, sie uns von Sachverständigen beantworten zu lassen und zu schauen, welche Schlussfolgerungen wir daraus ziehen? – [Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Eine nicht unberechtigte Frage, Herr Kollege!] – Warum machen wir denn diese Anhörung, wenn unsere Meinung von vornherein feststeht?

Ich sehe es genauso, wie es ein Teil der Anzuhörenden gesagt hat: Wir haben ein junges Gesetz, das erst seit einigen Monaten in den Bezirken zur Anwendung kommt und mit dem nun überall Erfahrungen gesammelt werden. Wir – die Linke – haben auch festgestellt, dass die Umsetzung des Straßenausbaubeitragsgesetzes in den Bezirken äußerst unterschiedlich ist. Wir haben auf diese Anhörung gedrängt und waren für eine Ausführungsvorschrift, damit eine einheitliche Umsetzung des Gesetzes in den Bezirken gewährleistet ist. Ich habe positiv festgestellt, dass sich offensichtlich im Bezirk Pankow das Bezirksamt und die BVV – weil der BVV in der Tat im Gesetz eine wichtige Rolle zukommt – auf ein Verfahren zur Umsetzung des Straßenausbaubeitragsgesetzes verständigt haben. Auch im Bezirk Treptow-Köpenick hat die BVV in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt beschlossen, wie das Straßenausbaubeitragsgesetz umgesetzt wird. Da spielt der Gedanke der Bürgerbeteiligung und der BVV eine wichtige Rolle. Das möchte ich betonen.

Warum haben wir der Beteiligung der BVV in unserem Fragenkatalog einen so wichtigen Stellenwert eingeräumt? – Ich habe festgestellt, dass in den Bezirken die Beteiligung der BVV und die Frage, ob die BVV beschließt, ob eine Straßenbaumaßnahme durchgeführt wird oder nicht, sehr unterschiedlich gewertet wurde, obwohl die Formulierung im Gesetz für meine Begriffe sehr eindeutig ist: Die BVV beschließt das Ob und Wie. Nun stellten wir fest, dass in einigen Bezirken Baustadträte der Auffassung waren, dass die Beteiligung im Investverfahren – die BVV beteiligt sich bei der Investplanung – schon vollkommen ausreicht, um dem

Gesetz genüge zu tun. Ich bin der Senatorin sehr dankbar, dass im Entwurf für eine Ausführungsvorschrift eine klare Regelung getroffen wurde.

Kommen wir zur Beteiligung der Anrainer: Da bin ich schon fast in der Nähe der CDU. Nach den Vorträgen der Bezirksvertreter, stellt sich die Frage, wie tatsächlich die Einsprüche und Vorschläge der Anrainer im Verfahren berücksichtigt werden, und vor allem nach dem Vortrag des Kollegen aus Pankow: Welche Spielräume haben sie tatsächlich, Vorschläge zu machen, und inwieweit können sie im Verfahren des Bezirksamtes berücksichtigt werden? Das ist die Frage nach der Variantenbildung, der Abwägung und der Kostenreduzierung. In der schriftlichen Vorlage des Bezirksamtes wird darauf hingewiesen – das wurde auch im Vortrag deutlich –, dass es bei der Hauptverkehrsstraße kaum Möglichkeiten gibt, Einfluss zu nehmen. Meine Frage in dem Zusammenhang ist: Wie sieht es mit den Anliegerstraßen aus?

Dann möchte ich einen sehr wichtigen Punkt ansprechen, der immer wieder eine Rolle spielt, nämlich die Kosten: Machen sprechen auch von Abzocke. Ich formuliere es einmal so: die gefühlte Abzocke. Erst einmal möchte ich festhalten – das habe ich schon im Plenum gemacht, und da unterstütze ich unsere Senatorin ausdrücklich –: Die Zahlen, die im Gesetzgebungsverfahren genannt wurden, sind alle im Internet nachzulesen. Die Zahlen, die jetzt vom Bezirksamt Pankow für mögliche Straßenausbaubeiträge vorgelegt wurden, decken sich in etwa mit den Zahlen, die die Senatorin schon vor zwei Jahren auf den Tisch gelegt hat. – [René Stadtkewitz (CDU): Einschließlich GA?] – Von GA haben wir damals noch gar nicht gesprochen. Insofern konnte es von der Senatorin gar keine Vorstellung dazu geben. Aber die Beispiele: 500 bis 600 Quadratmeter Grundstück mit einem Einfamilienhaus, kann man alle nachlesen, und dann schauen wir uns mal die Preise an, die jetzt in Pankow und woanders erhoben werden. Dann werden wir feststellen, dass die Zahlen, die damals vorgestellt wurden, sehr realistisch waren. Insofern bitte ich in der Debatte um Redlichkeit. Aber – und deswegen spreche ich von der gefühlten Abzocke – ich weiß auch, dass es für manch einen ein Problem ist, 3 000 Euro, 5 000 Euro oder 8 000 Euro – das ist bei den Anzuhörenden deutlich geworden – aufzubringen. Deswegen bin ich dafür, dass man in diesem Verfahren Transparenz zeigt und die Bürger beteiligt, so wie es Herr Beleites so schön formuliert hat: Wer bezahlt, soll auch bei der Bestellung mitwirken können.

Ich möchte ein paar Punkte ansprechen, die wir in der Auswertung dieser Anhörung diskutieren müssen. Einen Punkt hat Herr Stadtkewitz schon genannt. Wie ist es mit der Abgrenzung zwischen der Instandhaltung und dem Ausbau? Bei vielen Bürgern entsteht der Eindruck, dass nicht instand gehaltene Straßen jetzt mit dem Straßenausbaubeitragsgesetz tatsächlich wieder instand gehalten werden sollen. Wie ist es beispielsweise bei Straßen, die eindeutig im Interesse der Allgemeinheit ausgebaut werden, z. B. um Verkehrsprobleme zu lösen? Herr Prof. Driehaus! Ich zitiere Sie aus Ihrer schriftlichen Vorlage:

Je mehr die Allgemeinheit nach den Regeln der Wahrscheinlichkeit die Straßen in Anspruch nimmt, desto höher ist der Anteil der Allgemeinheit am beitragsfähigen Aufwand und desto geringer ist der Anteil der Anlieger.

Vor diesem Hintergrund stelle ich mir die Frage: Wie sind jetzt die entsprechenden Einstufungen, die wir im Gesetz vorgenommen haben, zu betrachten? Müssen wir an dieser Stelle noch einmal korrigieren? Man kann – wenn man eine Straße ausbaut – darüber philosophieren, dass der Grundstückswert steigt, weil die Anbindung besser ist usw. Aber darüber, ob das gefühlt so ist, wenn man sich mit 5 000 Euro beteiligen muss und vor seinem Haus – weil die Straße ausgebaut wurde, um den Verkehrsfluss zu verbessern – mehr Verkehr und dementsprechend mehr Lärm und Staub entsteht, und eigentlich die Allgemeinheit den Nutzen hat und nicht der Anrainer, der eine Belästigung hat, würde ich gern noch einmal nachdenken. Herr Prof. Driehaus, Sie haben in Ihrer Stellungnahme und eben noch einmal darauf hingewiesen, dass nach Ihrer Ansicht der Beitrag nach § 21 Abs. 3 Straßenausbaubeitragsgesetz entfallen kann, wenn dies im öffentlichen Interesse ist. An welche Beispiele denken Sie dabei?

Wenn Straßen ausgebaut werden oder es beabsichtigt ist und die Bürgerinnen, Bürger und Anrainer stellen fest, dass zur gleichen Zeit am Ende der Straße eine neues Wohngebiet, eine Siedlung oder ein Gewerbegebiet geplant oder eine Schule gebaut wird, dann entsteht ein komisches Gefühl. Kann man dann bei einer Anliegerstraße noch von einer solchen reden, obwohl man schon weiß, dass sie irgendwann ihren Charakter verlieren wird, weil entsprechende Veränderungen vorgenommen werden, die einen stärkeren Verkehr hervorrufen?

Es wurde als Begründung dafür, dass das Straßenausbaubeitragsgesetz abgeschafft werden soll, dargestellt, dass die Straßen, die gebaut werden, für alle von Nutzen sind. Dieser These wage ich zu widersprechen. Bei Hauptverkehrsstraßen sehe ich das auch, aber es gibt diverse Anliegerstraßen, die nicht von der Allgemeinheit, sondern tatsächlich nur durch Anlieger genutzt werden.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank, Herr Doering! – Herr Otto!

Andreas Otto (Grüne): Ich bin insgesamt von der Veranstaltung etwas enttäuscht. Wir haben auf der einen Seite die Verbandsvertreter, die uns sagen, dass das Gesetz schlecht sei und die CDU recht habe. Auf der anderen Seite haben wir die Senatorin, die uns sagt, dass das Gesetz gut sei und wir recht hätten. Das wusste ich beides vorher. Wir waren eigentlich – deswegen habe ich diese Anhörung beantragt – auf dem Weg zu sagen: Lassen Sie uns gemeinsam schauen, was man verbessern kann. Was hat sich bewährt? Was hat sich nicht bewährt? Was ist noch offen und ungeregelt, und wie kommt man da zu einem Verfahren? – Das war unser Anliegen, und da nutzt es mir wenig, wenn der eine sagt, das Gesetz sei schlecht, und der andere sagt, es sei gut.

In dem Zusammenhang – das habe ich vorhin bereits erwähnt – bin ich nicht davon begeistert, dass die Senatsverwaltung überhaupt nicht auf unsere Fragen reagiert hat. Die Senatorin hat das auch jetzt nicht getan. Das ist kein guter Stil. Ich will noch einmal aus den Fragen, die wir eingereicht hatten, drei benennen. Erste Frage: Wie wird verfahren, wenn die BVV in einem Bezirk einer Maßnahme nicht zustimmt? Ist das für Sie ein Problem? Man könnte sich auf den Standpunkt stellen: Dann wird nicht gebaut. Das ist auch nicht schlimm. Es müssen nicht alle Straßen frisch asphaltiert werden. – Aber was macht man in solchen Fällen, wo es um Einrichtungen der Wasserbetriebe geht, die möglicherweise nicht verzichtbar sind? Frau Senatorin, bitte sagen Sie uns dazu etwas!

Die zweite Frage: Was ist, wenn eine BVV nach Diskussionen mit Bürgern zu der Überzeugung kommt, dass einzelne Teileinrichtungen verzichtbar sind? – Ein konstruierter Fall – Die BVV sagt: Uns reicht der Gehweg. Die Fahrbahn brauchen wir nicht – oder umgekehrt. Wie ist zu verfahren, wenn eine BVV so etwas beschließt? Ist dann das Vorhaben erledigt, weil es bestimmten, in Berlin geltenden Normen und Gesetzen nicht entspricht, greift dann die Senatsverwaltung ein, oder wird das gerichtlich geklärt? Das sind Fragen, die im Raum stehen. Dazu haben Sie uns bisher überhaupt nichts gesagt. Das ist bedauerlich.

Die dritte Frage: Ist es so, dass in der Tat schon grundsätzlich auf Straßenausbaumaßnahmen verzichtet wurde, weil die Einwendungen der Bürger in diese Richtung gingen und sie vielleicht gesagt haben: Das ist unnötig. Wir brauchen das nicht. Wir wollen es auch nicht bezahlen. – Sind solche Fälle bekannt? Die CDU-Fraktion hat uns gesagt, wonach es eine Vereinbarung aller CDU-Stadträte gebe, dass grundsätzlich keine Straßen gebaut werden. Ist das ein Problem? Herr Beleites hat vorhin sinngemäß in seinem Vortrag gesagt, es könne nicht sein, dass nichts passiert, wenn einfach beschlossen wird: Wir bauen nicht. Ich finde durchaus, dass es so sein kann. Das ist für mich auch nicht schlimm, denn machen wir uns nichts vor: Wenn Leute sagen: Ich möchte oder kann die 2 000 Euro, 3 000 Euro, 4 000 Euro nicht bezahlen –, dann kann das ja nicht folgenlos bleiben. Dann können wir ja nicht sagen: Das bezahlt Herr Beleites, ich oder die Frau Senatorin –, sondern dann muss das eine Folge haben und die heißt, dass man entweder sparsamer bauen oder auf den Bau verzichten muss. Das wäre konsequent zu Ende gedacht. Aber vielleicht gibt es dazu in der Senatsverwaltung andere Überlegungen. Das würde mich interessieren.

Als Nächstes möchte ich die Straßenbeleuchtung ansprechen. Wir haben dazu die Drucksache 16/1191 – Klimaschutz beschleunigen – Öffentliche Beleuchtung energieeffizient und kostengünstig gestalten – geschrieben: Energie sparen geht vor – vor langwierigen Verfahren, vor hohem Verwaltungsaufwand –, und wenn Sie das nicht gewährleisten können, muss man in der Tat – da finde ich interessant, was uns Herr Prof. Driehaus gesagt hat – überlegen, ob man die Straßenbeleuchtung vielleicht ganz herausnimmt und im Interesse des Energiesparens, mit der Aussicht, dass sich sehr viele Maßnahmen durch eingesparte Energiekosten amortisieren, sagt: Energiesparen ist uns wichtiger. Wir wollen das nicht so aufwendig gestalten. Das wollen wir schnell machen. – Ich bitte, dass in den Wortbeiträgen zu beleuchten. – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr von Lüdeke!

Klaus-Peter von Lüdeke (FDP): Ich bedanke mich zunächst auch bei den Vortragenden, würde dann gern auf die einzelnen Redner eingehen und daraus Fragen ableiten.

Zu Herrn Prof. Driehaus: Ich fand es – als ich Ihren Vortrag gehört habe – etwas überraschend, dass man nun den Eindruck hat, die Bezirke seien schuld. Sie regen die Schaffung eines Landesabgabnamtes an, eine Zwangsbeglückungsstelle des Landes Berlin, damit die armen Bürger, die geschröpft werden, nicht die Bezirke in die Enge treiben, sondern ein Amt vorfinden, das mit einigen besonders ausgebildeten Mitarbeitern zentral geleitet wird. Ich glaube, bürgerferner kann man das gar nicht gestalten, wenn man das so machen will. Das macht den Leuten eigentlich noch mehr Angst. Es sollte darum gehen, auf die Leute zuzugehen und ihnen zu sagen, was wir eigentlich wollen. Bei Herrn Hillenberg hatte ich den Eindruck, dass die Bürger in Pankow jubeln, wenn sie hören, dass sie Gebühren nach dem Straßenausbaubeitragsgesetz zahlen sollen. Sie können mir doch nicht erzählen, dass die Pankower jubeln, nur weil man mit ihnen spricht. Meinen Sie, die anderen sprechen nicht?

In Steglitz wird auch sehr lange gesprochen. Ich kann Ihnen einmal ein Beispiel nennen: Hildburghäuser Straße. Herr Dr. Arndt kennt das bestens. Bei der Hildburghäuser Straße gibt es inzwischen eine Bürgerinitiative, die durchgesetzt hat – oder auf dem besten Weg ist durchzusetzen –, dass alle Modernisierungsmaßnahmen, die Sie anregen wollten, nicht zum Tragen kommen. Es kommen nicht die Parktaschen der Frau Junge-Reyer zum Tragen. Es kommen nicht die Fahrradstreifen zum Tragen. Es wird im Prinzip eine einfache Instandsetzung. Jetzt möchte ich von den Anwesenden wissen, ob das überhaupt noch umlagefähig ist. Wenn ein Bezirk unter dem Druck von Bürgerinitiativen sagt: Das wollen wir nicht. Das machen wir nicht. Wir setzen nur die Straßen instand. – Da sind wir wieder bei den verloderten Straßen, die Herr Blümmel schon angesprochen hat. Können Sie das noch umlegen oder nicht? Aus meiner Sicht geht das nicht. Das können Sie vergessen.

Zum Vortrag über Pankow möchte ich nur sagen: Man hat den Eindruck als wenn Gewerbegrundstücke etwas anderes wären. Bei Gewerbegrundstücken hat man offensichtlich die Einstellung: Wer so ein Grundstück besitzt, kann per se dieses Geld aufbringen. Wer ein Gewerbegrundstück in der Größe von 8 000 Quadratmetern hat, kann locker 82 000 Euro stemmen. Die Realität ist sicherlich eine andere. Ich finde es ein bisschen eigenartig, dass das so dargestellt wird.

Zu Herrn Prof. Driehaus: Die Straßenbeleuchtung – das wurde vorhin schon erwähnt – steht natürlich im Gesetz. Sie muss raus.

Zur Mitbestimmung der Anlieger: Wer zahlt, möchte auch etwas zu sagen haben. Nur die Information reicht nicht aus. Sie müssen die Mitbestimmung im Gesetz vorsehen, sonst funktioniert die ganze Sache nicht. Ich muss mich als Betroffener gegebenenfalls der Mehrheit beugen. Wenn alle – wie in Pankow – der Meinung sind, das sei alles ganz toll, dann muss ich wenigstens darüber einen Beschluss fassen können. Sie können das doch nicht völlig anonymisieren und sagen: Der Information sind wir nachgekommen und haben allen etwas in den Briefkasten gesteckt. Alle wissen jetzt bescheid, also kann eigentlich keiner klagen.

Die Instandhaltungsmaßnahmen – die IHK hat in ihrer Vorlage zum Straßenausbaubeitragsgesetz bestätigt, was Herr Blümmel gesagt hat – müssen in irgendeiner Form herausgerechnet werden. Das verärgert die Leute, wenn Sie eine komplett verrottete Straße modernisieren, die Sie über Jahre vernachlässigt haben und die Kosten komplett auf die Anlieger abwälzen. Das geht nicht. Ob der Vorschlag von Herrn Blümmel, die Grundsteuer zu erhöhen, der richtige Ansatz ist, weiß ich nicht. Sicher kommen Sie damit aus dem Dilemma der Umlagefähigkeit heraus, weil Sie die Grundsteuer umlegen können und das Straßenausbaubeitragsgesetz nicht. Aber letztlich wollen wir sie nicht erhöhen, sondern das, was in Berlin ohnehin schon an Grundsteuer über den vergleichbaren Stadtstaaten liegt, soll dafür verwendet werden.

Zum wirtschaftlichen Vorteil, den Herr Beleites angesprochen hat: Ich bitte die Anwesenden – bevor wir darüber abstimmen – nachzuverfolgen, worüber wir hier immer geredet haben. Der wirtschaftliche Vorteil wurde ständig umdefiniert. Wir haben das im Ausschuss und auch in den Plenarsitzungen gemerkt. Zum Schluss hat die Senatorin gesagt: Die Modernisierung ist per se in Ordnung, wenn sie der Allgemeinheit nutzt, und das ist dann umlagefähig. Wir haben immer gefragt, wo für den einzelnen Grundstückseigentümer der Vorteil liegt. Was passiert denn, wenn der einen Nachteil hat, wenn z. B. die vermeintliche Modernisie-

zung dazu führt, dass die Hauseigentümer Verluste bei der Miete erleiden, weil die Straße eben nicht mehr attraktiv für das Gewerbe ist, die Leute ausziehen und die Hauseigentümer mit leeren Läden dastehen? Was machen Sie dann? Rechnen Sie das an?

Zu der Billigkeitsentscheidung von Herrn Driehaus, die z. B. den Sportverein betreffen: Es kann nicht sein, dass das eine Billigkeitsentscheidung wäre. Wenn, dann muss das ein grundsätzlicher Anspruch sein. Wir müssen über gemeinnützige Vereine und alles Mögliche reden. Werden die ausgeklammert? Wer übernimmt das? Übernimmt das der Bezirk, oder übernimmt das das Land? Man kann sie alle ausklammern, aber es muss von vornherein klar sein, wer das zahlt.

Im Umweltausschuss wird z. B. über Lärminderungspläne gesprochen. Da wird festgestellt: Wenn eine Kopfsteinpflasterstraße umgebaut wird, dann darf sie nicht mehr mit Kopfsteinpflaster gemacht werden? Warum nicht? Ist den Leuten klar, dass z. B. über Lärminderungspläne Kosten auf sie zukommen? Schauen Sie sich an, wie viele Kopfsteinpflasterstraßen wir in Berlin haben. Wenn die alle modernisiert und die Kosten auf die Anwohner umgelegt werden – Sie schütteln den Kopf, aber im Umweltausschuss sprechen Sie mit Ihrer Umweltsenatorin ganz klar darüber, dass Kopfsteinpflasterstraßen Lärm verursachen und beseitigt werden müssen. Der Lärm wird beseitigt, aber auf Kosten der Anlieger. – Es gibt viele Fragen, die noch beantwortet werden müssen.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Czaja!

Mario Czaja (CDU): Meine Damen und Herren! Liebe Anzuhörende! Herzlichen Dank für Ihre Beiträge! Ich denke, wichtig bei dieser Anhörung ist, dass es nicht zum Klamauk verkommt, wie man bei dem Kollegen Hillenberg den Eindruck hatten, sondern dass wir auch ein bisschen auf die Zwischentöne achten. Wichtig für die Allgemeinheit ist, dass man auch – zumindest bei der Linkspartei, einer Regierungsfraktion – Zwischentöne zu diesem Thema vernimmt, und dass man sich Gedanken darüber macht, ob die Ausführungen, die derzeit das Straßenausbaubeitragsgesetz nach sich zieht, so sind, wie es der Gesetzgeber wollte.

Als wir von 72 000 Euro in der Malchower Straße sprachen, wurden wir als die großen Lügner hingestellt. Die Senatorin sagte: Es kommen höchstens Beiträge zwischen 2 000 Euro und 3 000 Euro auf einen Anwohner zu. Richtig ist, dass wir heute in der Malchower Straße durchschnittliche Beiträge von 12 000 Euro haben, und das ist kein Spitzen-, sondern der Durchschnittswert. In der Straße Alt-Rudow liegt der Durchschnittswert zwischen 10 000 Euro und 15 000 Euro, in der Friedrich-Engels-Straße liegt der Durchschnittswert zwischen 8 000 Euro und 27 000 Euro, und im Weidenweg in West-Staaken liegt er zwischen 12 000 Euro und 18 000 Euro. Das sind nur fünf der 80 Straßen, in denen Straßenausbaubeiträge erhoben werden. Damals wurde auch gesagt, dass nur ganz wenige Straßen davon betroffen sein werden.

Herr Doering! Ich will gleich auf das Thema der Anteiligkeit eingehen. Wie viel Anteil kommt der Allgemeinheit zugute? Wie viel kommt dem Anlieger zugute? Auf dieser Karte – [Redner hält ein Papier hoch.] – sind alle wesentlichen Straßen aufgeführt, die in Berlin derzeit nach dem Straßenausbaubeitragsgesetz umgelegt werden. – [Ralf Hillenberg (SPD): Umgelegt werden oder werden sollen?] – Umgelegt werden sollen! Diese Straßen sind fast alle Hauptverkehrs- oder Durchgangsstraßen. Die Hildburghäuser Straße, der Kirchhainer Damm, die Treskowallee, die Karl-Marx-Straße in Neukölln, die Pasewalker Straße, die Rhinstraße in Marzahn – fast alle sind Durchgangs- und Hauptverkehrsstraßen. Ist es bei einer Hauptverkehrsstraße grundsätzlich richtig, dass laut Gesetz der Anliegeranteil für die Fahrbahn 25 Prozent beträgt, und bei dem Gehweg 50 Prozent? Ist es so, dass 50 Prozent derer, die über die Karl-Marx-Straße in Neukölln gehen, Anlieger sind, und die restlichen 50 Prozent sind Leute, die von woanders her kommen? – Ich bezweifle, dass dies so ist. Meine Frage an die Verbände ist: Wie wird dies in anderen Bundesländern gelöst, dort, wo es kommunale Gebühren- und Abgabengesetze gibt und durch Ortssatzungen sehr viel mehr Freiheit bei der Differenzierbarkeit der jeweiligen Umlagesätze besteht, als dies in Berlin der Fall ist?

Ein weiteres Thema ist die Bürgerbeteiligung. Wir haben lange auf die Ausführungsvorschriften gewartet. Gestern haben die Tiefbaustadträte mit großer Mehrheit – im Übrigen aus fast allen Parteien – diese Ausführungsvorschriften an den Senat zurückgegeben, weil sie sie als unzulänglich betrachteten. Aber wir werden über die Ausführungsvorschriften diskutieren müssen.

Die Bürgerbeteiligung wird in einigen Bezirken mündlich, also auf Versammlungen, durchgeführt. In anderen Bezirken wird sie schriftlich durchgeführt. Es finden also keine Versammlungen statt, sondern man bittet die Anwohner nur um eine schriftliche Stellungnahme. Welches Verfahren ist aus Sicht der Verbände das richtige? Herr Kirchner hat angesprochen, dass es auch Grundstückseigentümer gibt, die ganz woanders wohnen als auf dem jeweiligen Grundstück, und man deshalb die Frage differenzierter betrachten muss.

Eine weiterer Punkt ist der Vergleich zwischen Stadt und Land. Hier wurde häufig das Argument gebracht, es gebe in allen Ländern Straßenausbaubeitragsgesetze. Kommunale Gebühren- und Abgabengesetze gibt es wohl überall außer in Baden-Württemberg, aber die Auslegbarkeit ist völlig unterschiedlich. Vielleicht können Sie, Herr Beleites, noch einmal anhand des Bundeslandes Hessen darauf eingehen, welcher Unterschied zwischen der Stadt Frankfurt am Main oder der Stadt Wiesbaden und dem umliegenden Land besteht, wie die jeweiligen Städte damit umgehen, ob eine solch differenzierte Herangehensweise in Berlin überhaupt möglich ist oder ob sich das hier ausschließt.

Dann konnte man in der letzten Zeit in der Fachpresse lesen, dass in einzelnen Bundesländern Straßenausbaubeiträge zurückgezahlt werden. In Sachsen haben Kommunen, Gemeindevertreter und Stadtverordnetenversammlungen beschlossen, Straßenausbaubeiträge rückwirkend zurückzuzahlen. – [Ralf Hillenberg (SPD): In Berlin auch, Streckfußstraße!] – Herr Beleites, vielleicht können Sie darauf eingehen. Sie haben von der Anhörung in Dresden gesprochen, wo es ebenfalls eine umfängliche Debatte über dieses Gesetz gibt, was die Grundlage dafür ist und wie ggf. in Berlin damit umgegangen werden könnte.

Herr Prof. Driehaus! Sie haben in einer Nebenbemerkung das Thema Straßenbeleuchtung angesprochen. Die CDU-Fraktion hatte vor ein paar Tagen hier im Haus ein Expertengespräch zu diesem Thema. Dabei waren auch Unternehmen anwesend, die sich mit Straßenbeleuchtung in Berlin beschäftigen. Sie berichteten, dass sie von einzelnen Tiefbauämtern aufgefordert werden, die nunmehr mögliche Luxzahl der Beleuchtung und den weiteren Abstand von Beleuchtungskörpern nicht einzurichten, weil diese Maßnahme dann straßenausbaubeitragspflichtig wäre. Sie sind vielmehr gezwungen, nach der Sanierung wieder eine schlechtere und umweltpolitisch viel nachteiligere Beleuchtung einzubauen, damit es nicht zu dem hohen Aufwand des Straßenausbaubeitrags kommt. Nun sind Sie jemand, der – wie die Fachleute wissen – hinter den Senatstüren an dem Gesetz ein bisschen mitgeschrieben hat. Warum ist die Straßenbeleuchtung in Berlin aus Ihrer Sicht überhaupt Bestandteil des Straßenausbaubeitragsgesetzes? Sind Sie mit uns der Auffassung, dass, wenn schon nicht die anderen Ausbaubestandteile, dann zumindest dieser Ausbaubestandteil aus dem Straßenausbaubeitragsgesetz entfernt werden müsste? – Vielen Dank, dass Sie heute gekommen sind!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Doering, bitte!

Uwe Doering (Linksfraktion): Ich habe etwas vergessen, was mir sehr wichtig ist. Es geht um eine Frage, von der ich nicht weiß, ob sie in dieser Runde kurz beantwortet werden kann. Vielleicht kann der eine oder andere uns das auch schriftlich mitteilen. Der Kollege Kirchner aus Pankow hat in der schriftlichen Vorlage seines Vortrags auf einen kleinen Punkt hingewiesen, der mir sehr wichtig erscheint. Er fragte nach der Umlagefähigkeit von Baustelleneinrichtungen und Honoraren für Planungskosten. Diese Punkte könnte man noch um Baustellensicherung usw. ergänzen. Mich interessiert, wie es da mit der Umlagefähigkeit aussieht. Ein besonderer Aspekt sind die Wasserbetriebe und die Modernisierung von Abwassernetzen usw. Ich bin der Ansicht, dass die Erneuerung des Wassernetzes durch meine Wassergebühren bezahlt wird. Inwieweit kann das im Straßenausbaubeitragsgesetz verbucht werden?

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: So, meine Herren! In der Kürze liegt die Würze, sage ich mit Blick auf die Uhr. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie die Fragen, die an Sie gerichtet worden sind, möglichst knapp beantworten könnten. – Herr Röding, bitte!

Bezirksstadtrat Carsten-Michael Röding (BA Spandau): Viel wurde ich nicht gefragt. Ich habe nur ein bisschen Demokratiefortbildung von Herrn Hillenberg bekommen, der heute gut in Form war. Mich interessiert vielmehr – deswegen halte ich meinen Beitrag sehr kurz – eine Stellungnahme der Senatsverwaltung zu den Themen Beleuchtung und Wasserbetriebe und vor allem zu der Frage: Was ist, wenn die BVV dem Bauprogramm nicht zustimmt? – Das sind die Fragen, die uns – nicht nur theoretisch – fast täglich bewegen.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Die Senatorin hat fleißig mitgeschrieben, sodass ich davon ausgehe, dass Ihre Fragen beantwortet werden. – Herr Kirchner, bitte!

Bezirksstadtrat Jens-Holger Kirchner (BA Pankow): Sehr geehrte Damen und Herren! Hier ist der Eindruck entstanden, als ob die Bürger in Pankow jubelten. Das tun sie nicht. Ich möchte ausdrücklich darauf hinweisen, dass wir Bürgerversammlungen in Kirchen stattfinden lassen – aus dem einfachen Grund, dass dort nicht herumgebrüllt wird. Es ist ein emotionales Thema, wie wir heute auch sehen. Hier ist gesagt worden, dass dies Investitionen verzögere. Das kann ich so nicht bestätigen, weil wir das Verfahren in die sowie so stattfindenden Bauvorbereitungen implementiert haben. Es ist aber richtig, dass in der Zeit zwischen März 2006 und der Wahl in Berlin keine einzige Straßenbaumaßnahme mehr angefasst wurde. Dies führt u. a. zu diesem Stau.

Es ist hier das Bild gezeichnet worden, als ob wir Gewerbetreibende anders behandeln würden. Ich sage Ihnen eins: Am Hubertusdamm – Erschließungsbeitragsgesetz – müssen die Gewerbetreibenden 200 000 Euro bezahlen. In anderen Gebieten kommen durch das Straßenausbaubeitragsgesetz wesentlich geringere Summen zustande. Ich habe über die Anwendung eines Gesetzes berichtet, und ich lasse mir an der Stelle nicht vorwerfen, dass wir hier plötzlich Gesetze nicht anwenden bzw. diese beugen wollen. Ich hatte lediglich aus unserer Praxis geschildert: Schauen Sie, das sind Sachen, die auf die Bürger und die Gewerbetreibenden zukommen! – Machen Sie die Meinungsbildung dazu bitte nicht auf meinem Rücken!

Hier ist gesagt worden, dass es ein Chaos in Berlin gebe. Das, was ich hier vorgestellt habe, war ein ausgesprochen sortiertes Verfahren, das der Kompliziertheit der Situation angemessen ist und Anliegern die Möglichkeit gibt, schriftlich, mündlich und durch die Auslegung Stellung zu nehmen. Das als Chaos zu bezeichnen, ist ein Affront. Das muss ich zurückweisen.

Es ist nach den Spielräumen gefragt worden. Ich habe Ihnen zwei Vorlagen zur Kenntnis gegeben. Wenn Sie sie genau lesen, ist auf Seite 8 ff. deutlich gemacht worden, wie bei der Kastanienallee eine Variantenbildung entstanden ist, und zwar mit Bürgerinnen und Bürgern zusammen – zugegebenermaßen vor drei Jahren und nicht unter der Folie Straßenausbaubeitrag. Aber da, wo es möglich ist, ist es durchaus anwendbar. Ich hatte Ihnen in der Vorlage aber auch anhand der Pasewalker Straße deutlich gemacht, dass der Variantenvielfalt enge Grenzen gesetzt sind, wenn es schon eine Straßenbahntrasse gibt und der Straßenraum begrenzt ist. Im Text steht auch, dass ich eigentlich mit Bürgerinnen und Bürgern nicht über einen Radweg oder über entsprechende Standards im Straßenbau diskutieren will. Wir müssen es aber machen. Sie können in den Anlagen sehen, was als Argument gelegentlich erhalten muss. Um das deutlich zu machen: Eine Parktasche kostet ungefähr 1 500 Euro. Wenn ich 50 Prozent davon umlege, dann habe ich 750 Euro – so kleinteilig ist das, dass wir mit den Bürgerinnen und Bürgern über Parktaschen diskutieren – auf 100 Anlieger umzulegen. Was kommt da heraus? – Das meinte ich mit engerem Spielraum und engeren Möglichkeiten.

Das Verfahren bei uns dauert sechs Monate, und die Verwaltung in Pankow – und den anderen Bezirken, davon gehe ich aus – ist nicht überfordert. Wir haben vier Kolleginnen, die sich schon mit Erschließungsbeiträgen beschäftigt haben und sich jetzt mit Straßenausbaubeiträgen beschäftigen. Eine völlige Überlastung war in der Tat dieser große Stau am Anfang. Aber wenn man den erst einmal abgearbeitet und die Straßen im normalen Planungsverfahren hat, kann ich hier nicht von einer Verzögerung der Investitionen reden. Aus meiner Sicht ist es eher umgekehrt. Ich bin für den Bezirk Pankow froh, dass wir Straßen sanieren können, weil der Zustand der Straßen mehr als bedenklich ist. Die Pasewalker Straße wurde wahrscheinlich 1950 das letzte Mal gemacht. Bei der Friedrich-Engels-Straße – dritter Bauabschnitt – frage ich mich immer, ob sie noch den Namen „Straße“ verdient. Der Zustand der Straßen ist unter dem Gesichtspunkt der Sanierung ein ganz anderer Aspekt. Das Straßenausbaubeitragsgesetz ist ein zusätzliches Element.

Die AV Straßenausbaubeitragsgesetz – jetzt zum dritten Mal – ist nicht von den Amtsleitern oder den Stadträten zurückgewiesen, sondern – so bin ich informiert – in der Amtsleiterrunde jüngst zurückgestellt worden, um u. a. auch die Anhörung hier abzuwarten. Das finde ich mehr als redlich. Deswegen sollte die öffentliche Debatte auch redlich weitergehen und nicht immer so hochschäumend. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank für Ihre Ausführungen! – Herr Ehrenberg!

Peter Ehrenberg (Landesverband der Gartenfreunde Berlin e. V.): Herr Hillenberg hat mich vorhin angesprochen. – Für den Teil der Kleingärtner bin ich zufrieden. Ich habe gesagt, dass § 21, die Billigkeitsmaßnahme, dass wir mit Parkanlagen, Friedhöfen und Grünflächen dieser Stadt gleichgestellt sind, okay ist. Ich habe nur ein Beispiel vorgetragen, dass jemand offensichtlich über die Ausführungsvorschriften oder die Ausführung des Gesetzes nicht Bescheid weiß, ein Wolkenkuckucksheim aufgebaut hat und uns und die Kleingärtner verunsichert. Im Prinzip sind wir mit der derzeitigen Lösung einverstanden. Im Übrigen gibt es in den anderen Bundesländern bisher keine Erhebungen für Kleingärtner. So soll es auch bleiben. Das ist schließlich ein Sozialgesetz.

Aber für den Teil der Siedler sind einige Probleme aufgetreten, insbesondere in Pankow-Heinersdorf. Sie sagten, dass es in Pankow besonders gut laufe. Ich zitiere aus einer Versammlung:

Obwohl in unserem Vereinsbereich noch keine Straßenbaumaßnahmen öffentlich geworden sind, stellen wir in unseren Mitgliederversammlungen zunehmend Unmut, Verunsicherung und z. T. direkte Ängste für den Fall geplanter Straßenbaumaßnahmen fest, insbesondere bei älteren Menschen. Das Vertrauen zu den Politikern geht gegen Null, weil das Gezerre der verschiedenen Parteien im Stadtbezirk Pankow in einer Protestversammlung im ehemaligen Bergmann-Borsig-Komplex vor kurzem erneut deutlich wurde und letztlich vom Bürger nur als vorgezogener Wahlkampf verstanden wird.

Die Aufklärung ist nicht deutlich genug, und dann kommen die ganzen Forderungen bis dahin, dass das Gesetz abgeschafft werden sollte. Von den Infrastrukturmaßnahmen der Ver- und Entsorgung, also Wasserbetriebe, Beleuchtung und Ähnliches, bis hin zur Instandhaltung der neuen Straßen müssen die Anlieger entlastet werden, und die Durchfahrtstrassen müssten wir auch herausnehmen. Die Bürgerbeteiligung sollte auf jeden Fall stattfinden. Die Ausführungsvorschriften sollte man in der Form überdenken, dass man sie dem Bürger und dem Anwender nahebringt. Dann kommen nicht solche Verunsicherungen zustande und nicht solche Bescheide aus einem Bezirksamt, von dem man ganz anderes erwarten sollte – hypothetische Forderungen, die keine Grundlage haben. Daher ist meine Bitte, diese Ausführungsvorschriften zu überarbeiten und die Forderungen zu dezimieren. – Danke!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Blümmel!

Dieter Blümmel (Haus & Grund): Zunächst zu Herrn von Lüdeke, der ein bisschen Probleme mit den Begriffen Erneuerung, Instandsetzung usw. hat. Instandsetzung ist grundsätzlich nicht umlagefähig. Erneuerung ist nach der Definition des Gesetzes die Erneuerung einer Straße im Ausmaß und Umfang der bisherigen Art. Das ist beitragsfähig, und beitragsfähig sind auch Verbesserungen, Erweiterungen etc. Wenn man Driehaus liest, dann wird man dort irgendwo einen Satz finden, dass jede Straße, die älter als 50 Jahre ist, grundsätzlich erneuerungsbedürftig ist. Das ist eine Vermutung, die im Raum steht. Sie können sich ausrechnen, wie viele Straßen in Berlin nach dieser Definition grundsätzlich erneuerungsbedürftig sind und dass man dann keine weitere Erklärung braucht.

Es wurde gefragt, wie andere Bundesländer das machen: Ähnlich wie Berlin. Die Sätze unterscheiden sich in dem einen oder anderen Punkt, aber Berlin hat keine gravierenden Ausreißer nach unten oder nach oben gegenüber den Gesetzen anderer Bundesländer. Wir haben das damals verglichen. Wir haben hier aber einen grundsätzlichen Unterschied: Berlin ist Land und Gemeinde. Das ist anders als in den Flächenländern. In den Flächenländern existieren Kommunalabgabengesetze, die den Gemeinden die Möglichkeit geben, durch Satzung Beitragspflichten zu regeln. Das funktioniert dort – ich wohne in Hohen Neuendorf, das liegt bekanntlich in Brandenburg – wesentlich besser, als es hier in der Stadt Berlin funktionieren kann, weil sich die betroffenen Anlieger und ihre Stadt- und Gemeinderäte alle kennen. Sie arbeiten eher mit- als gegeneinander. Die Stadträte wissen auch, dass sie, wenn sie Mist bauen, das nächste Mal nicht gewählt werden oder dass sie – weil sie meistens Handwerker sind – keine Aufträge mehr bekommen. Das funktioniert da alles ein

bisschen anders und entspannter. In Hohen Neuendorf ist es so: Dort wird alle Naselang eine Straße per Satzung erneuert. Ich habe noch nie erlebt, dass es richtig Krach gab, weil man dort die Bürger ernst nimmt. Deren Zahl ist allerdings auch überschaubar. Das ist wesentlich einfacher. Wenn man Herrn Kirchner zugehört hat – ich habe ihm sehr gut zugehört; ich weiß nicht, ob Sie mir genauso gut zugehört haben, Herr Hillenberg! –, weiß man, dass es geht. Aber das hat nichts mit der Frage zu tun, ob man dieses Gesetz beibehalten sollte oder nicht.

Herr Doering! Was Ihre Frage zur Regenentwässerung im Rahmen des Straßenausbaubeitragsgesetzes betrifft: Ich habe es noch nicht herausbekommen, habe aber die Vermutung, dass wir dort doppelt zur Kasse gebeten werden, einmal dadurch, dass diese Einrichtungen, die die Berliner Wasserbetriebe schaffen, zum betriebsnotwendigen Kapital gehören. Das heißt, sie werden derzeit mit 7,77 Prozent verzinst und gehen damit in die Tarife ein. Darin ist möglicherweise z. T. das Geld enthalten, das wir als Anlieger über diese Straßenausbaubeitragsmaßnahmen hineingeben. Herr Hillenberg, vielleicht versuchen Sie sich an einer Aufklärung! Sie scheinen ein recht engagierter Mann auf diesem Gebiet zu sein.

Herr Otto! Es tut mir leid, dass die Anhörung Sie enttäuscht hat. Ich werde darüber nachdenken, ob ich mich beim nächsten Mal bemühe, die Interesse meiner Klientel schlechter zu vertreten, um Ihr Wohlbefinden zu steigern. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Beleites!

Eckhart Beleites (Verband Deutscher Grundstückseigentümer e. V.): Ich möchte erst einmal die scheinbare Euphorie, wie gut alles in Pankow läuft, relativieren. Wir haben in der letzten Zeit vier Pankower Straßen vor Gericht behandelt. Eine, der Hubertusdamm, steht noch aus. Bei der Streckfußstraße wurde das Geld zu 100 Prozent, bei der Othellostraße zu 60 Prozent zurückgezahlt – mit den Zinsen, die dort anfielen, 80 Prozent, weil die Bürger nach Eingang des Bescheides gezahlt hatten. An die Othellostraße schließt sich eine kleinere Straße – ich weiß momentan den Namen nicht – an; dort wurden vom Gericht die Beitragsbescheide aufgehoben. Ich wäre bei den Berechnungen oder Darstellungen skeptisch. Auch den Hubertusdamm werden wir wahrscheinlich aus den nassen Tüchern herausholen. – So viel dazu.

Ich habe gesagt, dass ich in den letzten drei Wochen in vier verschiedenen Ländern zu dieser Problematik angehört wurde. Das hat eine Ursache: Wir haben alle 16 Bundesländer bezüglich der Kommunalabgabengesetze verglichen. Das ist eine ziemlich umfangreiche Arbeit gewesen. Sie ist auf CD dargestellt und den Ländern zur Verfügung gestellt worden. Wir haben von neun Ländern sofort eine sehr positive Rückmeldung bekommen, die sich sehr dafür interessierten. Von Berlin habe ich überhaupt nichts gehört, obwohl wir das auch in Berlin an die entsprechenden Stellen geschickt haben. Das hat dazu geführt, dass die Länder, die in dieser Frage etwas regeln oder verändern wollen, mich als Experten zu den Anhörungen geladen haben.

Wie sieht es in den anderen Ländern aus? – Wenn hier so gesponnen wird, das sei das modernste Gesetz usw. – Hier steht „muss“ drin. Der Verwaltungsmensch kann gar nicht anders. Für ihn ist das Gesetz allenfalls unklar, aber eigentlich ist es eine klare Anweisung: Du musst erheben usw. – Erhebt er nicht, entscheidet er mal anders – wie bei der Schackelsterstraße, wo auch zu 100 Prozent zurückgezahlt wurde und wir ganz schön Druck ausgeübt haben –, kommt dann fast postwendend eine Missbilligung an das Bezirksamt. Auch das ist interessant. In Sachsen beispielsweise – das ist noch ganz frisch, dort war ich als Letztes zur Anhörung im Innenausschuss – sieht es so aus, dass erstens der Vorteil in Form eines wirtschaftlichen Vorteils vorhanden sein muss. Es muss also eine Erhöhung des Grundstückswerts durch diese Maßnahme eintreten. Selbst darüber wurde diskutiert. Zweitens: In vielen Ortschaften des Landes Sachsen sind die Ausbaubeiträge – also genau das, worüber wir hier diskutieren – zurückgezahlt worden. Auch das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen. Die Straßenbreiten, die in die Berechnung eingehen, sind schmaler als in Berlin. In Berlin wird gesagt: Bei Gehwegen müssen es zweiseitig 2,5 m sein. – All solche Dinge und Hindernisse gibt es beispielsweise in Sachsen nicht. Ich spreche bewusst Sachsen an und nicht Baden-Württemberg oder ein anderes Land. Ich möchte jetzt nicht über Wiesbaden und Frankfurt sprechen. Frankfurt erhebt überhaupt keine Beiträge. Vielleicht haben sie jetzt nach dem Bankenskandal eine andere Meinung. Aber in den meisten Altbundesländern steht in der Regelung der Kommunalgesetzgebung immer „kann“. Die Verwaltungsgerichte interpretieren es auch so. „Können“ heißt nicht „müssen“. Aber das Verwaltungsgericht Berlin-Brandenburg und das Verwaltungsgericht Greifswald haben aus „können“ „sollen“ und „müssen“ gemacht.

Es gab dann die unseligen Urteile, gegen die jetzt landauf, landab, in Mecklenburg und im Land Brandenburg, Demonstrationen stattfinden.

Es wurde gefragt, ob wir die schriftliche oder die mündliche Information und Beteiligung für richtig halten. Eindeutige Antwort: Die mündliche! Den meisten Menschen ist es verwehrt, dieses komplizierte Gesetz zu lesen und zu begreifen. Sie brauchen eine Versammlung, wo Ihnen überhaupt erst einmal klar wird: Was passiert da mit mir? – Es kann nicht so sein wie z. B. beim Askanerring: Da werden die Einzelnen angeschrieben. Hier habe ich einen kalkulierten Aufwand von 7.993,64 Euro für das betroffene Grundstück, und da steht:

Das vorliegende Bauprogramm bietet keine Ausbaualternativen, weil nur für die Funktionsfähigkeit und Leistungsfähigkeit der Straße entsprechend ihrer künftigen Verkehrsfunktion als [...] erforderlichen Ausbaumaßnahmen in der entsprechenden Ausführung [...]

Jeder Einzelne, der das Gesetz überhaupt nicht kennt, muss sich damit auseinandersetzen. Man kann viel Zustimmung dadurch erreichen, dass sich die Menschen zurückziehen und gar nichts sagen. – So viel zu dieser Frage.

Zum differenzierten Umgang mit Beiträgen: Das Bautzener Obergericht in Sachsen hat eindeutig die Selbstverwaltung der Kommunen bestätigt. Wo „kann“ steht, heißt es „kann“. Die Kommune hat die Möglichkeit, zu erheben oder nicht zu erheben, mit 30 oder 20 Prozent zu erheben usw. Das ist sicherlich in Berlin nicht möglich, weil die Bezirke nicht die politische Entscheidungskompetenz haben. Das ist zentral geregelt. Trotzdem gibt es auch Möglichkeiten einer Differenzierung. – Schönen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Driehaus, bitte!

Dr. Hans-Joachim Driehaus (Rechtsanwalt): Herzlichen Dank! – Ich muss mich jetzt etwas kürzer fassen. Leider ist jetzt Herr Blümmel nicht da, der mich sehr gelobt und auf den großen Rechtslehrer Kirschmann hingewiesen hat: Drei berichtigende Worte des Gesetzgebers lassen ganze Bibliotheken Makulatur werden. – Es geht um berichtigende Worte, sie müssen also richtiger sein. Genau daran fehlt es hier. Alles, was ich hier gehört habe, war nicht neu. Herr Blümmel hat auch wieder von „Vorteil“ gesprochen. Das ist der zentrale Begriff, und niemand wird darum herumkommen, sich Klarheit zu verschaffen: Was ist eigentlich der Vorteil? – Deswegen habe ich es Ihnen noch einmal aufgeschrieben. Vorteil hat überhaupt nichts mit Vermögenszuwachs zu tun. Ich habe versucht, Ihnen das deutlich zu machen. Es geht um die Inanspruchnahmemöglichkeit. Warum werden in dem Zusammenhang Gewerbegrundstücke höher belastet? – Nicht etwa, weil man sagt, die Gewerbetreibenden verdienen so viel Geld. Darum geht es nicht, sondern es geht darum, dass von Gewerbegrundstücken typischerweise die Straße in einem höheren Maße in Anspruch genommen wird als von einem Wohngrundstück aus, denkt man allein an Kunden- und Lieferantenverkehr. Sie werden in diesem Straßenbaubeitragsrecht wie auch im Erschließungsbeitragsrecht immer wieder über den Begriff des Vorteils stolpern. Wenn Sie sich nicht Klarheit darüber verschaffen, dass es hier um einen spezifischen beitragsrechtlichen Vorteil geht, wird man das nie in den Griff bekommen.

Die Geschichte mit dem wirtschaftlichen Vorteil ändert überhaupt nichts – das steht auch in verschiedenen Gesetzen, z. B. in Nordrhein Westfalen, ausdrücklich drin. Der Gesetzgeber wollte damit nichts anderes bewirken, als deutlich zu machen, dass es nicht um Vorteile emotionaler Art oder dergleichen geht. Was jemand schöner findet oder nicht, soll keine Rolle spielen. Das ist das einzige Kriterium, das den Begriff „Wirtschaft“ hier ausmacht.

Herr Blümmel ist wieder da. Überall in Deutschland verstehen die Bürger das Gesetz. Ich glaube nicht, dass die Bürger in Berlin dümmer sind – im Gegenteil! – [Mario Czaja (CDU): Aber noch nicht einmal Ihre Frau versteht das!] – Ich habe Sie nicht nach privaten Dingen gefragt, bitte lassen Sie meine privaten Angelegenheiten auch aus dem Spiel!

Es geht um Gewerbegrundstücke, es geht immer wieder um den Begriff des Vorteils, auch des wirtschaftlichen Vorteils und die Inanspruchnahmemöglichkeit. Gemessen und bewertet wird nur nach dem Ausmaß der wahrscheinlichen Inanspruchnahme. Wer die Straße mehr in Anspruch nimmt, ob das die Allgemeinheit ist oder die Anlieger sind, der soll höhere Beiträge zahlen. Häufig ist bei mir, wenn ich mir das angehört habe,

der Eindruck entstanden, die Anlieger sollten alles bezahlen. Darum geht es gar nicht. Es geht doch nicht darum, dass ich eine Straße baue und die Anlieger bezahlen sollen, sondern darum, dass den überwiegenden Teil – gerade bei diesen auch von Ihnen, Herr Czaja, angesprochenen Hauptverkehrsstraßen – die Allgemeinheit trägt. Die Anlieger sind doch nur mit einem kleinen Teil beteiligt. Das muss man doch einmal zur Kenntnis nehmen.

Das über die Grundsteuer zu regeln, wäre das Ungerechteste, was man nur machen kann, denn damit wird eben nicht nach dem Ausmaß der wahrscheinlichen Inanspruchnahme differenziert, sondern im Gießkannenprinzip dieser Vorteil heruntergebügelt.

Wenn Herr Blümmel von dem alten Rentner und der jungen Familie spricht, die das nicht bezahlen können: Genau dafür haben wir die Billigkeitsregelung. Es gibt zwei verschiedene Arten von Billigkeitsgründen, die persönlichen und die sachlichen. Die persönlichen sind genau solche, wenn jemand wegen knapper Rente oder Ähnlichem nicht bezahlen kann. Das wird dann hinreichend berücksichtigt.

Herr Otto hat gesagt, er sei enttäuscht, dass hier nicht darüber gesprochen worden sei, ob und wie sich das Gesetz bewährt hat.– Es hat sich gar nicht bewähren können; es ist ja noch gar nicht zur Anwendung gekommen. Wenn wir vom Straßenbaubeitragsrecht sprechen, dann sprechen wir von einem Beitragsgesetz. Beiträge sind aber noch nicht erhoben worden; es ist noch kein müder Euro und Cent vereinnahmt worden. Das Gesetz hat sich nicht bewähren können, und genau darum habe ich eingangs mit meinem Statement gebeten: „Lass doch mal – – Lieber Gesetzgeber, wenn du ernst genommen werden willst, dann kannst du doch nicht ein Gesetz beschließen und es wieder aufheben, bevor es überhaupt angewandt worden ist.“ – Das ist doch keine Glaubwürdigkeit. Es geht keineswegs darum, dass man nicht Fehler korrigieren kann, aber man muss dem Gesetz doch erst einmal die Chance geben, sich in der Anwendung zu bewähren – und so weit sind wir hier noch nicht.

Der Vergleich mit anderen Ländern ist natürlich außerordentlich schwierig, ob man nun gerade Frankfurt oder Wiesbaden nimmt. Warum nehmen Sie nicht Hamburg oder Bremen? Das sind die beiden anderen großen Stadtstaaten. In diesen beiden Stadtstaaten werden seit fünfzig Jahren, also gleich nach dem Krieg, Straßenbaubeiträge erhoben, und die Bürger von Bremen und Hamburg haben sehr wohl verstanden, was der Vorteilsbegriff und was Gerechtigkeit ist. Jetzt ist gesagt worden, in Sachsen würden Straßenbaubeiträge zurückgezahlt. Das ist richtig, aber das hat einen ganz anderen Grund. Es hat in der Tat den Grund, dass das OVG Bautzen in einer Entscheidung – begeben Sie sich bitte nicht auf das Glatteis der Juristerei –, die gar nicht erheblich war, es gab gar keinen tragenden Grund, als *orbis dictum* gesagt hat: „Ihr müsst keine Beiträge erheben, ihr könnt.“ – Jetzt ist eben gesagt worden, in vielen Gesetzen stehe drin, „kann“. In vielen Gesetzen steht: „... sollen Beiträge erheben“, aber wenn „kann“ darin steht, dann ist es erst einmal bezogen auf – – Z. B. Nordrhein-Westfalen, da steht „kann“ im Gesetz. In Nordrhein-Westfalen bezieht sich das Gesetz aber sowohl auf den Kanalanschlussbeitrag als auch auf den Straßenbaubeitrag. Und die Entwässerungskosten, jedenfalls die Grundstücksentwässerung – ich komme gleich noch auf die Entwässerung – können die Kommunen entweder über Beiträge oder Gebühren umlegen. Deswegen musste darin stehen: „kann“, um nicht den Weg über die Gebührenfinanzierung abzuschneiden. Das ist der Grund, warum „kann“ darin steht.

Warum wird „kann“ von den meisten Gerichten – Sie haben das eben angesprochen – als „soll“ oder „muss“ ausgelegt? – Das hängt einfach mit den Einnahmebeschaffungsgrundsätzen zusammen. Die Einnahmebeschaffungsgrundsätze, die in allen Ländern der Bundesrepublik gelten, sagen, dass man über Steuern nur finanzieren darf, wenn alle anderen Möglichkeiten, nämlich die Beitrags- und Gebührenerhebung ins Leere gehen, ausgeschöpft sind. Das sind die Einnahmebeschaffungsgrundsätze. Deswegen, wenn im Gesetz steht – in Nordrhein-Westfalen zum Beispiel – „kann“, dann heißt das unter dem Blickwinkel der Einnahmebeschaffungsgrundsätze, sie müssen Beiträge erheben, bevor Sie über Steuern finanzieren dürfen.

Es wurde die Entwässerung und eine mögliche Doppelbelastung angesprochen: Die Entwässerungsgebühr bezieht sich nach meiner Kenntnis auf die Grundstücksentwässerung, das ist Wasserver- und -entsorgung, aber nicht auf die Straßenentwässerung. Regenwasser fällt auch auf der Straße an, darum geht es hier. Bei der Straßenentwässerung über Straßenbaubeitrag geht es ausschließlich um das Regenwasser, das auf der Straße anfällt, und sonst nichts. Die Entwässerungskosten für die Grundstücksentwässerung und Schmutzwasserableitung ist etwas ganz anderes. – [Dieter Blümmel: Nein, nein!] – Herr Blümmel, Sie können so viel darüber reden, wie Sie wollen. Sie wissen, ich schätze Sie hoch, und Sie wissen auch viel mehr als ich, aber nicht im Beitragsrecht. – Das ist der Grund, Entwässerung im Straßenbaubeitragsrecht bezieht sich auf das Straßenregenwasser – und nur auf das! Ob das nun richtig auseinandergerechnet worden ist oder nicht, das müsste im Rahmen der Anwendung dieses Gesetzes geprüft werden. Das ist richtig, das weiß ich nicht, da mag Herr Blümmel recht haben.

Mitbestimmung der BVV: Es wird immer so getan, als sei das nur eine politische Frage. Das ist aber wohl nicht richtig. Man muss zumindest auch überlegen: Wie ist es eigentlich mit der Verkehrssicherungspflicht? Können die Anlieger sagen: Wir wollen das nicht. – Sagen wir jetzt einmal, weil das vorher anklang, man könnte über Anliegerstraßen ein Vetorecht der Anlieger begründen. Wenn die Anlieger nein sagen und das fünfzig Jahre lang sagen, und die Straße hat ein Loch neben dem anderen, und es bricht sich da jemand die Knochen, wer ist dafür verantwortlich? Nicht die Anlieger! – Also, der Straßenbauasträger, der Bezirk oder wer auch immer – und deswegen muss auch die letzte Entscheidungsbefugnis bei denen liegen, die rechtlich dafür verantwortlich sind.

Was ist, wenn die BVV gleichsam willkürlich nein sagt oder aus politischen Gründen sich nicht an rechtliche Dinge halten will? – Das Gesetz sieht vor, was dann zu passieren hat – § 18 des Bezirksverwaltungsgesetzes:

Verstößt ein Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung gegen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften oder gegen eine Eingriffsentscheidung, so hat das Bezirksamt binnen zweier Wochen den Beschluss unter Angabe der Gründe mit aufschiebender Wirkung zu beanstanden.

Also, das ist ein Beanstandungsrecht! – Wenn die BVV aus rein politischen Gründen – die also sachlich nicht zu rechtfertigen sind, weil die Straße schlecht war, wie wir hier beispielsweise gehört haben – einen Beschluss fasst, dann ist ein solcher Beschluss zu beanstanden.

Im Übrigen ergibt sich dann auch aus § 12 des Bezirksverwaltungsgesetzes die Zuständigkeit der Bezirksverordnetenversammlung – darin steht:

Die Bezirksverordnetenversammlung bestimmt die Richtlinien der Verwaltungspolitik des Bezirks

– jetzt kommt es –

im Rahmen der Rechtsvorschriften und der vom Senat oder den einzelnen Mitgliedern des Senats erlassenen Verwaltungsvorschriften.

Nur in diesem Rahmen darf die Bezirksverordnetenversammlung überhaupt tätig werden. Und wenn es Vorschriften gibt, wie Straßen gebaut werden sollen – so etwas gibt es ja wahrscheinlich vom Senat, ich kenne mich da nicht aus –, dann ist die Bezirksverordnetenversammlung daran gebunden. Jeder dagegen verstößende Beschluss wäre rechtswidrig und wäre deswegen zu beanstanden.

Es sind noch eine ganze Reihe anderer Fragen an mich gestellt worden. Ich kann sie nicht alle beantworten, erlaube mir aber, nur noch eine Sache aufzugreifen – die mit dem Landesabgabensamt: Das Landesabgabensamt ist auch in Hamburg nur zuständig für die Anwendung des Abgabengesetzes. Das hat überhaupt nichts mit diesen Beteiligungsrechten zu tun. Die Senatorin hat darauf hingewiesen: Beteiligungsrechte dieser Art gibt es überhaupt nicht in den Kommunalabgabengesetzen – auch nicht in Hamburg und in Bremen. Beteiligungsrechte sind in reduzierter Form – nicht so weitgehend wie hier in Berlin – in den neuen Bundesländern eingeführt worden. Sachsen-Anhalt hat damit angefangen. Also: Das Landesabgabensamt ist, wie das Wort sagt, für die Erhebung, für die Anwendung des Abgabenrechts zuständig und sollte gerade – so hat es Hamburg vorgemacht – in einer größeren Kommune – Stadt und Land –, wo es eben nicht so zugeht wie in Hohen Neuendorf, eine Vereinheitlichung und Rechtssicherheit zu produzieren. Das hat überhaupt nichts zu tun mit der Beteiligung. Die kann völlig unabhängig davon bleiben, wie immer Sie das entscheiden. – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Zum guten Abschluss – Frau Senatorin mit der Beantwortung der Fragen.

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer (SenStadt): Herr Vorsitzender! Ich folge Ihrer Bitte, nur die Fragen zu beantworten, die mir gestellt worden sind, und mich dabei kurz zu fassen. – Herr Stadtkewitz! Die Verwaltungskosten werden von den Bezirksämtern im Rahmen der Kosten- und Leistungsrechnung erfasst. Ich kenne sie nicht, und sie sind uns auch nicht zuzuleiten. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung befasst sich als Ministerium mit dem Gesetz und mit der Begleitung der Einführung, wie schon hier geschildert, und zwar in ganz unterschiedlichem, von Zeit zu Zeit wechselndem Umfang und wechselndem Aufwand. Natürlich ist es richtig, dass zum Beispiel die vielen Fragen – die wir in den Tiefbauamtsleitungssitzungen hinsichtlich der Ausführungsvorschrift klären – zu Beginn umfangreicher, auch zeitlich umfassender gewesen sind, als das jetzt noch der Fall ist.

Darüber hinaus haben Sie nach der Abgrenzung der Definitionen gefragt. Selbstverständlich ist die Straßenunterhaltung, wie Sie wissen, auch insbesondere die Sonderprogramme, die wir mit den Bezirken gemeinsam gestaltet und wo wir ihnen Geld zur Verfügung gestellt haben, nicht straßenausbaubeitragspflichtig. Das Gesetz definiert in § 3 ganz wesentlich bereits die Begriffe. Und deshalb ist mir wichtig, dass ein Blick ins Gesetz hier auch schon ganz wesentlich erläutert, wann es sich um eine Erneuerung, eine Erweiterung usw.

handelt. Da ist ein Blick ins Gesetz und sehr gern auch in den Kommentar von Herrn Driehaus außerordentlich hilfreich.

Bei den Drittmitteln haben wir die Situation zur Anrechnungsweise der GA-Mittel schon erläutert. Ansonsten gilt, was im Gesetz steht, nämlich dass Drittmittel vorrangig für den Beitrag der Allgemeinheit einzusetzen sind. Dies bedeutet auf der anderen Seite, dass es zum Beispiel dort, wo bereits Ausgleichsbeträge – wie in Entwicklungsgebieten oder an anderen Stellen – erhoben worden sind, nicht neben den Ausgleichsbeträgen noch einmal eine Erhebung eines Straßenausbaubeitrages gibt. Die sich daraus ergebende Berechnung wird selbstverständlich, wenn es darum geht, bei den GA-Mitteln zum Beispiel ganz genau darzustellen, was übrig bleibt, von Fall zu Fall ganz unterschiedlich sein, weil die verschiedenen Kriterien, nach denen sich wiederum der beitragsfähige Aufwand und darauf aufbauend jeweils für den einzelnen Anlieger sich der tatsächliche Ausbaubeitrag ergibt, immer wieder neu, scharf bezogen auf ein Grundstück zu ermitteln sein. Deshalb kann man hier nicht im Voraus sagen, mit welcher Prozentzahl, mit welchem Anteil und in welcher Weise eine solche Anwendung und Anrechnung der Drittmittel zu vollziehen ist.

Sie, Herr Otto, haben nach der Rolle der Bezirksverordnetenversammlung gefragt. Gestatten Sie mir die Nebenbemerkung: Sie haben gesagt, wenn es da nur um Straßenpflasterung geht. – Wenn es nur um Straßenpflasterung geht, dann ist das nicht eine Angelegenheit der Straßenausbaubeitragspflichtigkeit der Anlieger. Es geht um Erneuerung und alles das, was in § 3 des Gesetzes definiert worden ist. Wenn sich eine Bezirksverordnetenversammlung entschließen sollte, auf eine vom Bezirksamt vorgeschlagene Teileinrichtung zu verzichten, weil Bürgerinnen und Bürger gesagt haben, sie möchten diese Teileinrichtung nicht, dann möge dies bitte so sein. Das Bezirksamt wird, wie Herr Prof. Driehaus das gerade geschildert hat, gegebenenfalls von seinem Beanstandungsrecht Gebrauch machen, wenn das Bezirksamt sagt, dies ist erforderlich. Wenn das Bezirksamt sich rechtswidrig verhält, wenn ein Bezirksamt ein Recht oder ein Gesetz nicht beachtet, dann gibt es darüber hinaus die Rechtsaufsicht der Senatsverwaltung für Inneres. Ich bin der festen Überzeugung, dass es zu keiner solchen Inanspruchnahme der Rechtsaufsicht der Senatsverwaltung für Inneres anlässlich des Straßenausbaubeitragsgesetzes kommen wird.

Unter rechtlichen Gesichtspunkten ist schon zutreffend ausgeführt worden, dass die Wasserbetriebe praktisch der Straßenbaulastträger sind. In dem Rahmenvertrag mit den Wasserbetrieben sind die jeweiligen Rollen festgeschrieben worden, und die Berechnung finden Sie in den Ausführungsvorschriften – ich gestehe, dass dies außerordentlich kompliziert ist. Ich will jetzt nicht in die Ausführungsvorschriften hineingehen, aber nicht nur die Ausbaugrundsätze, sondern auch die Frage, was sind beitragspflichtige Ausbaumaßnahmen, und die Frage, was geschieht, wenn eine Erneuerung der Straßenentwässerung nach § 2 Abs. 3 Straßenausbaubeitragsgesetz gegeben ist, geklärt werden. Wir befassen uns ausdrücklich mit solchen komplizierten Fragen wie der, ob die Trennweite der Kanäle so geblieben ist, wie sie vorher war. Und wir befassen uns mit der Frage, welche Kostenmassen in Anspruch zu nehmen sind, wenn ein Beitrag festzusetzen ist. Die nennweiten, die übernennweiten Faktoren spielen eine wesentliche Rolle, und ersparen Sie mir, Ihnen heute noch einmal darzustellen, was dies für die Berechnung im Einzelnen bedeutet. Das steht alles in den Ausführungsvorschriften. Auch ob es sich um einen sogenannten Mischwasserkanal oder um ein Zweikanalsystem handelt, wird Berücksichtigung bei der Festsetzung der Beiträge finden. Das ist mit den Wasserbetrieben so abgestimmt, sodass es da mit Sicherheit keine Probleme zwischen den Behörden geben wird, also zwischen den Wasserbetrieben und den Bezirksämtern, weil wir klargestellt haben, wie sich die Wasserbetriebe zu verhalten haben.

Zur Beleuchtung – weil hier auf die Tatsache hingewiesen worden ist, dass Energiesparen natürlich ein wesentlicher Faktor bei der Gestaltung der Beleuchtung der Stadt ist –: Das pure Auswechseln von Beleuchtungsanlagen zum Zwecke der Energieeinsparung ist für das Land Berlin kein Gegenstand einer Berechnung eines Straßenausbaubeitrags. Und das Ersetzen von Gaslampen durch Elektrolampen aus einem ähnlichen Grund und zur CO₂-Einsparung ist ebenfalls nicht Gegenstand einer Straßenausbaubeitragspflicht. Dies haben wir bereits mehrfach erklärt. Gelegentlich habe ich den Eindruck, dass, wenn wir die Regelungen des Straßenausbaubeitragsgesetzes schildern, manche nicht glauben wollen, was wir da Faires und Gutes verkünden. Deshalb sage ich noch einmal: Wir haben keine Fachaufsicht, aber ich habe hohes Vertrauen in die politische Kompetenz der Bezirksverordnetenversammlungen und Bezirksämter – mag sie zurzeit auch noch unterschiedlich ausgestattet sein und sich mit einem unterschiedlichen Willen zur Umsetzung des Gesetzes ausdrücken.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Danke, Frau Senatorin, für dieses abschließende Wort und die Beantwortung der Fragen! Wir haben das Thema Straßenbeleuchtung ja jetzt im Protokoll, sodass wir wohl alle dann vom gleichen Kenntnisstand ausgehen.

Unsere Verfahrensweise ist nunmehr wie folgt: Wir werden das Wortprotokoll abwarten. Wenn wir dieses haben, werden wir den Fraktionen einen angemessenen Zeitraum zur Auswertung dieses Wortprotokolls geben. Abschließend werden wir hier über dieses Gesetz debattieren. Ich darf mich sowohl bei meinen Kollegen als auch insbesondere bei den Angehörten ganz herzlich für Ihre Geduld und Ihre Ausführungen bedanken und wünsche Ihnen und den noch anwesenden Bürgern einen guten Heimweg!

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion der FDP

[0075](#)

Mehr Wohlstand durch Wettbewerb (IX):

Berlin setzt sich für die Auflösung des Monopols der Schornsteinfeger ein

Drs 16/1386

Vertagt.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.