



## ARGUMENTE DER ABSCHAFFUNGSGEGNER UND IHRE WIDERLEGUNG

Nachfolgend finden Sie einige vermeintliche Argumente, die gerne von Gegnern und Kritikern der ersatzlosen Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen benutzt werden. Diese vermeintlichen Argumente sind jedoch nicht haltbar und sehr leicht widerlegbar.

### 1. Argument: Eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge wäre "ungerecht" gegenüber denen, die bereits gezahlt haben.

**Antwort:** Ein Argument, das die Befürworter der Zwangsbeiträge immer wieder bringen, ist dass dann die benachteiligt werden, die in der Vergangenheit, jetzt oder bis zur Abschaffung bereits bezahlt haben. Man möchte also mit einer Ungerechtigkeit weitermachen, weil es sonst denen ungerecht gegenüber wäre, die man bereits ungerecht behandelt hat! Nachfolgend ein Beispiel, das es drastisch auf den Punkt bringt: Menschen sind von Natur aus lernfähig und vernunftbegabt, und haben in vielen Ländern aus sehr guten Gründen die Todesstrafe abgeschafft. Das ist sehr gut, nur für die, die bereits ihren Kopf verloren haben, wäre es nach dieser verquerten Ansicht aber "ungerecht". Der offensichtliche Denkfehler bei den Befürwortern der Zwangsbeiträge wird anhand dieses Beispiels deutlich. Gleiches gilt übrigens auch bei der Abschaffung der Kita-Gebühren. Auch bei diesem Beispiel haben in der Vergangenheit - vor der Abschaffung - unzählige Eltern die Gebühren bezahlt. Was man auch nicht vergessen sollte: Bei den Straßenausbaubeiträgen handelt es sich um wiederkehrende Beiträge. Dass heißt, wer bereits gezahlt hat, kann nach 25 Jahren wieder zur Kasse gebeten werden ... und zwar immer dann, wenn eine Erneuerung, Sanierung oder "Verbesserung" der Straße bzw. des Gehweges, der Beleuchtung etc. geplant und durchgeführt wird. Und wenn es nicht den trifft, der bereits gezahlt hat, so trifft es spätestens die nächste Generation, dann sind die Kinder oder Enkelkinder dran. Diese Ungerechtigkeit würde sich immer weiter fortsetzen, von Generation zu Generation. Daher gehören die ungerechten Straßenausbaubeiträge ein für alle Mal ersatzlos abgeschafft. Auch ein Finanzierungsmodell mit wiederkehrenden Beiträgen lehnen wir ab. Das wäre ja in etwa so, als würde man beschließen "'Kopf ab' machen wir nicht mehr, allerdings ab und an einigen Bürgern den Hals ansägen, das ginge ...". Grundsätzlich sei auch erwähnt, dass alle Haus- und Grundbesitzer - selbst wenn ihre Straße über Jahrzehnte nicht saniert wurde - trotzdem einen Beitrag zur Erhaltung der Infrastruktur (und damit auch der Straßen) über die jährliche Zahlung der (leider nicht zweckgebundenen) Grundsteuer geleistet haben. Irgendwann muss man einfach einen Schnitt machen, um diese ungerechten Gebühren abzuschaffen.

... 2/

**2. Argument: Eine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge weckt Begehrlichkeiten. Plötzlich wollen alle Bürger/Innen ihre Straßen auf Staatskosten saniert haben.**

**Antwort:** Diese Behauptung entbehrt jeglicher Grundlage. Wenn alleine die Kommunen - und nicht mehr zum größten Teil die Anlieger/Innen - für die Kosten der Straßensanierung aufkommen müssen, würden sie die Straßen nicht über Jahre bzw. Jahrzehnte vernachlässigen, sondern regelmäßig warten und instand halten, um hohe (Sanierungs-)Kosten zu sparen. Damit würden dann auch keine Begehrlichkeiten mehr aufkommen. Begehrlichkeiten kommen nur dann auf, wenn eine Kommune ihre Straßen über Jahrzehnte verlottern lässt, damit sie anschließend auf Kosten der Anlieger/Innen (grund-)saniert werden kann. Wenn Straßen stattdessen (ständig) durch fortlaufende Wartungsarbeiten in einem guten, gepflegten Zustand sind, entfallen Begehrlichkeiten automatisch.

Wenn z. B. - wie im bayerischen Rednitzhembach als Musterbeispiel - jeder Schaden sofort behoben wird, entfallen auf Dauer teure (Grund-)Sanierungen und die Kommunen können auf Straßenausbaubeiträge gänzlich verzichten und sparen dabei auch noch erhebliche Beträge.

Sicherlich wird es in Einzelfällen auch Anlieger/Innen geben, die eine Sanierung ihrer Straße fordern, so wie es jetzt Anlieger/Innen gibt, die einen Aufschub einer Sanierungsmaßnahme für ihre Straße fordern. Letztendlich entscheiden aber in beiden Fällen immer die Verwaltungen bzw. die Ratsmitglieder des Bauausschusses mit ihren zu erstellenden Prioritätenlisten, welche Straßen wann zu sanieren sind. Daher können sie - sofern vereinzelte Begehrlichkeiten auftreten sollten - diese auch durchaus ablehnen, wenn sie unbegründet sind. Daher ist das Argument der Begehrlichkeiten nicht haltbar.

**3. Argument: Grundstückseigentümer/Innen haben einen "wirtschaftlichen Vorteil" durch die Straßensanierung. Der Straßenausbau sorgt für eine Wertsteigerung der Grundstücke. Das rechtfertigt die Anliegerbeteiligung.**

**Antwort:** Der sogenannte wirtschaftliche Vorteil ist nicht messbar. Die Aussage "*Der Straßenausbau sorgt für eine Wertsteigerung der Grundstücke*" ist schlicht und ergreifend falsch!

Das Gesetz geht von der unzeitgemäßen Annahme aus, dass der Grundstückseigentümer durch seine Möglichkeit der Nutzung der Anlage besondere Vorteile hat, und belastet ihn daher mit dem Großteil der Beitragslast. Der abstrakte Vorteilsbegriff geht am Kern des Problems vorbei.

Allenfalls für Erschließungsbeiträge lässt sich ein solcher Vorteil (jedoch auch nur extrem beschränkt, da die Straßen heutzutage i.d.R. von der Allgemeinheit genutzt werden) noch herleiten. Doch für die Erneuerung, die unterbliebene Instandhaltungsmaßnahmen ausgleicht, und die Verbesserung, die veränderten Zielsetzungen der Gemeinde Rechnung trägt, gibt es keinen wie auch immer gearteten Sondervorteil mehr.

Zum einen ist die Nutzung der Straßen nicht auf die Anlieger beschränkt. Zum anderen ziehen die Gemeinden aus dieser unbeschränkten Nutzung erhebliche Vorteile, etwa durch Mieter und Gewerbetreibende oder Lieferanten, die alle die Straßen nutzen und zu nicht unerheblichen Steuereinnahmen der Gemeinden beitragen.

Daher ist es schlichtweg falsch, den Grundstückseigentümern einen besonderen Vorteil zusprechen zu wollen.

Allenfalls die Kommune hat einen wirtschaftlichen Vorteil, da durch die Widmung der Straße ihr Anlagevermögen wächst. Zudem kann sie - im Gegensatz zu den Grundstückseigentümern - die Kosten absetzen.

Grundstücksbesitzer/Innen haben keinen wirtschaftlichen Vorteil. Der Wert ihrer Grundstücke und Häuser steigt durch die Sanierung einer Straße um keinen einzigen Cent. Die Grundstückseigentümer/Innen erwerben schließlich keine Anteile an den Straßen. Die öffentliche Straße gehört ihnen nicht, sie sind nicht Eigentümer der Straße und dementsprechend nicht im Grundbuch dafür eingetragen. Folglich kann der Wert der Straße auch nicht einem Grundstück/Haus zugeschlagen werden und somit erfahren sie definitiv keine Wertsteigerung ihrer Grundstücke und Häuser! Daher gibt es definitiv auch keinen wirtschaftlichen Vorteil für die Grundstückseigentümer/Innen.

Oftmals ist sogar das Gegenteil der Fall: Durch den Ausbau bzw. die Sanierung einer Straße nimmt oftmals der Durchgangsverkehr zu, da es sich auf sanierten Straße natürlich besser fährt und diese dann oftmals als Ausweichstrecke für marode Straßen genutzt werden. Dadurch erhöht sich natürlich für die Anlieger/Innen nicht nur der Verkehr, sondern auch die Lärmbelästigung, der Schadstoffausstoß und die Gefahr für Fußgänger, wenn plötzlich mit hoher Geschwindigkeit die ausgebaute Straße vom Durchgangsverkehr genutzt wird. Das alles ist sicherlich definitiv kein Vorteil für die Anlieger/Innen. Oft werden dann von den Kommunen, um die hohe Durchfahrtsgeschwindigkeit zu drosseln, sogenannte "verkehrsberuhigende Maßnahmen", sprich Parkbuchten und Pflanzinseln gegen den Willen der Anlieger/Innen installiert. Das bedeutet oftmals, dass sie in vielen Fällen nicht mehr vor ihrer Haustür parken können, da sich dort eine Pflanzinsel befindet. Nicht nur dass oftmals dadurch wertvoller und dringender benötigter Parkraum verloren geht, die Pflanzinseln bedeuten zudem noch zusätzliche Kosten und einen erheblichen zusätzlichen Aufwand für die Anlieger/Innen. Im Sommer müssen die Pflanzen und Bäume in den Pflanzinseln gegossen und gepflegt werden, damit sie nicht auf Kosten der Anlieger erneuert werden müssen. Die Pflege und Bewässerung hat natürlich auf Kosten der Anlieger zu erfolgen. Im Herbst fällt das Laub von den Bäumen der Pflanzinseln, was wiederum von den Anliegern entfernt und auf deren eigene Kosten entsorgt werden muss. Hier entstehen wieder erhebliche Zusatzkosten. Vor allem auch dann, wenn die Anlieger/Innen im Rentenalter sind und die Pflege und Reinigung der Pflanzinseln nicht mehr selbst durchführen können und dafür stattdessen auf ihre Kosten einen Gartenbaubetrieb beauftragen müssen, da die Kommunen sich um die Pflege der Pflanzinseln nicht kümmern. Auch hier wird deutlich, dass die Anlieger/Innen definitiv keinen wirtschaftlichen Vorteil durch die Straßensanierung genießen, sondern messbar das Gegenteil der Fall ist. Daher ist auch dieses Argument nicht haltbar.

#### **4. Argument: Eigentum verpflichtet!**

**Antwort:** Wer dieses Argument verwendet, sollte bedenken, dass eben *nicht* die Anlieger/Innen Eigentümer der Straße sind, sondern die Kommunen! Somit wären die Kommunen in der Verantwortung hinsichtlich Pflege, Erhalt und Sanierung der Straßen ... und nicht die Anlieger/Innen.

**5. Argument: Wenn Straßensanierungen zukünftig aus den allgemeinen Steuermitteln finanziert werden, so zahlen das letztendlich auch die Bürger/Innen.**

**Antwort:** Das stimmt. Und das ist richtig so, schließlich zahlen dann aber **ALLE** Bürger/Innen, die die Straßen nutzen ... und eben nicht nur zum größten Teil die Anlieger/Innen. Das wäre dann gerecht. Straßen gehören, neben Kindergärten, Schulen etc. - die übrigens ohne die öffentlichen Straßen nicht erreichbar wären - der Allgemeinheit und dementsprechend zur allgemeinen Daseinsvorsorge, so dass sie auch von der Allgemeinheit finanziert gehören.

Niemand käme schließlich auf die Idee bei einer Schule, die saniert und unterhalten werden muss, diese Kosten ausschließlich den Eltern der Kinder, die diese Schule besuchen, in Rechnung zu stellen, weil diese ja einen "wirtschaftlichen Vorteil" daraus genießen. Das wäre absurd. Bei Straßen macht man es aber und stellt die Kosten den Anliegern in Rechnung, was eben auch absurd ist, da die Straßen genauso von der Allgemeinheit genutzt werden und zur allgemeinen Daseinsvorsorge gehören.

**6. Argument: Wenn die Straßenausbaubeiträge abgeschafft werden, muss die Grundsteuer B über die Maßen erhöht werden.**

**Antwort:** Abgesehen davon, dass es durchaus andere bzw. bessere Finanzierungsalternativen gibt, so dass eine Finanzierung über die Grundsteuer nicht erforderlich ist, lässt sich aber auch für den Fall, dass eine Finanzierung über die Grundsteuer angestrebt würde, auch das o. g. Argument nicht halten.

Oft werden wir von Abschaffungsgegnern mit dem Argument konfrontiert, dass eine Erhöhung der Grundsteuer B über die Maßen hoch ausfallen muss, weil ja ein großer Teil der Einnahmen aus dieser Steuer an den Landkreis abgeführt werden muss. Es werden dann so Zahlenspiele angeführt, dass man die Grundsteuer B um 280 € erhöhen müsste, damit 100 € davon bei der Gemeinde verbleiben. Das ist so nicht ganz richtig: Abhilfe schafft die sogenannte Kappungsgrenze: Diese bezieht sich auf einen landesweiten Durchschnittswert für eine Abgabenart, z. B. die Grundsteuer. Aktuell liegt dieser Wert in NRW bei der Abgabe Grundsteuer B bei einem Hebesatz von **432** Punkten. Bis zu diesem Wert muss eine Stadt bzw. Gemeinde tatsächlich hohe Anteile der jeweiligen Erträge aus dieser Abgabe an den Landkreis abführen.

**Aber: Alle Anteile oberhalb dieser Kappungsgrenze verbleiben vollständig bei der Kommune!**

Beispiel: Aktueller Grundsteuerhebesatz in Herford **440** Punkte: der Gegenwert von 8 Punkten daraus verbleibt komplett bei der Stadt.

Das Zahlenspiel von oben geht also völlig an der Realität vorbei.

Der nicht zu unterschlagende Haken an dieser Berechnungsmethode: Natürlich erhöht sich bei Erhöhungen in vielen Kommunen mit der Zeit auch der landesweite Durchschnittswert, also die Kappungsgrenze. Aber: Das dauert und erfolgt auch nicht in sprunghafter Dimension, ganz abgesehen davon, dass einige Kommunen von Zeit zu Zeit sogar ihren Hebesatz senken.

Übrigens: In den Kommunen, in denen die Straßenausbaubeiträge über die Grundsteuer finanziert werden, wurde die Grundsteuer i. d. R.

lediglich um bis zu 100,00 EURO angehoben. Ein - im Vergleich zu den hohen Straßenausbaubeiträgen - durchaus humaner, sozialverträglicher und nicht existenzbedrohender Betrag.

- 7. Argument: Eine Zweckbindung von Anteilen der Grundsteuer ist nicht möglich, da dann die zweckgebundene Erhöhung von der Kreisumlage betroffen ist und kaum etwas von der Kommune übrig bleibt.**

**Antwort:** Zweckgebundene Steuern sind nicht von der Kreisumlage betroffen!

- 8. Argument: Mieter sollen durch die Grundsteuererhöhung nicht noch mehr belastet werden.**

**Antwort:** Mieter sind ebenso Nutzer wie die Anlieger. Straßen sind Allgemeingut, gehören zur allgemeinen Daseinsvorsorge und werden von der Allgemeinheit - also auch von Mietern - genutzt. Die anteilige Erhöhung, die durch eine Umlage der Grundsteuer als Betriebskosten erfolgen kann, ist so minimal, dass die Belastung im Vergleich zu den Eigentümern fast zu vernachlässigen ist.

- 9. Argument: Eine Grundsteuererhöhung ist nicht möglich, da die Kommune schon eine relativ hohe Grundsteuer hat.**

**Antwort:** Die Grundsteuern sind in Deutschland in den letzten 8 Jahren um durchschnittlich 23 % gestiegen. Eine moderate und zweckgebundene Erhöhung ist wesentlich schonender für die Bürgerinnen und Bürger als die einmaligen hohen Belastungen.

- 10. Argument: Wiederkehrende Beiträge sind eine bessere Alternative und erhöhen die Flexibilität der Kommune.**

**Antwort:** Der Verwaltungsaufwand und die zu tragenden Kosten würden durch wiederkehrende Beiträge deutlich erhöht. Bei der Einrichtung der notwendigen Abrechnungsgebiete bestehen noch erhebliche juristische Zweifel bzgl. Gleichbehandlung von ungleichen Tatsachen (unterschiedliche Straßen in einem Abrechnungsgebiet). Mit Ärger, teuren und zeitaufwändigen Klagen seitens der Anlieger/Innen ist zu rechnen.

Außerdem würden wieder nur die Anlieger/Innen belastet und nicht die Allgemeinheit, die die Straßen nutzt. Damit sind wiederkehrende Beiträge genauso ungerecht wie Einmalbeiträge.

- 11. Argument: Das KAG (Kommunalabgabengesetz) hinsichtlich Straßenausbaubeiträgen ist Ländersache, das BauGB (Baugesetzbuch) hinsichtlich Erschließungskosten ist Bundes-sache ... Kommunalpolitiker sind der falsche Ansprechpartner.**

**Antwort:** § 8 KAG NRW sowie das BauGB verpflichten die Kommunen zwar, Straßenbaubeiträge bzw. Erschließungsbeiträge zu erheben, die

Stellschrauben für die Beitragslast liegen aber in kommunaler Verantwortung.

Kommunalpolitiker haben die Möglichkeit, die Straßenbaubeiträge sowie Erschließungskosten an den untersten zulässigen Grenzen festzulegen und zu prüfen, inwieweit Entlastungen für die Bürger/Innen möglich sind. Hierzu können sie jederzeit die kommunalen Straßenausbaubeitragsatzungen sowie Erschließungsbeitragsatzungen ändern bzw. anpassen. Ebenso können Kommunalpolitiker eine sozialverträgliche und vor allem unbürokratische Stundung mit einer Laufzeit von z. B. 20 Jahren den Anlieger/Innen anbieten. Dabei sollten sie zudem den Zinssatz von derzeit 6 % auf den Prüfstand stellen und - wenn möglich - im Hinblick auf die momentane Nullprozent Zinspolitik entsprechend reduzieren.

Wir wollen gemeinsam nach sozialverträglichen und gerechten Lösungen suchen. Ebenso stellt sich eben in vielen Fällen die Frage, ob eine geplante Baumaßnahme tatsächlich in dem geplanten Umfang erfolgen muss.

## **Fazit: Finanzierung ist Gemeinschaftsaufgabe**

Aus unserer Sicht sind Straßenbeiträge in jedem Fall zutiefst ungerecht. Besser wäre daher eine Finanzierung durch das Land aus allgemeinen Steuermitteln. An den Kosten der Straßenerneuerung oder -verbesserung müssen alle gesellschaftlichen Gruppen beteiligt werden.

Die Kosten halten sich im verträglichen Rahmen, wenn die Anlagen regelmäßig instandgehalten werden. Die verbleibenden Kosten müssen über den allgemeinen kommunalen Haushalt abgedeckt werden. Dazu kann die Landesregierung den Gemeinden wie auch immer geartete Zuschüsse zur Verfügung stellen.

Wir fordern daher ein Umdenken bei den Straßenausbaubeiträgen und den fiktiven Erschließungskosten.

Straßenausbaubeiträge und fiktive Erschließungsbeiträge bringen Eigentümer an den Rand der Existenz und müssen daher abgeschafft werden! Stattdessen sollen die Gemeinden selbst ihre Pflicht zur Instandhaltung der Straßen erfüllen.

Die Straßenausbaubeiträge sind ungerecht, politisch verfehlt und selbst aus Sicht vieler Kommunen unwirtschaftlich. Die Politiker in anderen Bundesländern lenken deshalb schon ein. NRW ist das einzige ehemals alte Bundesland, das noch Straßenausbaubeiträge fordert. Daher fordern wir die **ersatzlose** Abschaffung der Straßenausbaubeiträge nach KAG und eine Reform der Erschließungsbeitragsatzungen nach BauGB.