

## **Straßenausbaubeiträge – Zusammenfassung vom 06.03.2019 (Braunkohlessen)**

In diesem Bericht werden die Ergebnisse des Vortrags von Tibor Herczeg, Geschäftsführer Verband Wohneigentum Niedersachsen bzw. der dazugestellten Fragen einschl. ergänzender Informationen während des Braunkohlessens des CDU-Gemeindevorband Vechelde zusammengefasst.

Straßenausbaubeiträge wurden erstmalig 1875 im sog. Preußischen Fluchtliniengesetz geregelt. Diese Festlegungen wurden dann unabhängig von der Staatsform regelmäßig in viele kommunale Bestimmungen übernommen.

Straßenausbaubeiträge sind allerdings kein Naturgesetz. So wurden in Baden-Württemberg zu keinem Zeitpunkt solche Beiträge erhoben. Hamburg und Berlin verzichteten (trotz vorhandener Möglichkeit) auf die Erhebung solcher Abgaben. In Bayern wurden die Beiträge zu 2018 abgeschafft. Mecklenburg-Vorpommern folgt 2020.

Nach § 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) gibt es keine Verpflichtung für eine Kommune, Straßenausbaubeiträge zu erheben. Wenn die Verwaltung dies jedoch für erforderlich hält gilt §6 (klassische anliegerbezogene Beiträge) bzw. § 6b (Option für wiederkehrende gebietsbezogene Beiträge).

Die klassische Belastung von Anliegern sorgt regelmäßig für Unmut:

- Je nach Maßnahme beträgt der Anliegerbeitrag häufig über 10.000€; bis zu 50.000 € und mehr sind möglich und auch vorgekommen
- Straßen halten 30 Jahre oder mehr; es sind daher viele Rentner betroffen, die solche Beträge jetzt nicht mehr finanzieren können
- Anwohner an übergeordneten Straßen (Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen) werden nicht mit Kosten für die Fahrbahnerneuerung belastet
- Zuschüsse von Versorgern zum Straßenbau werden nicht auf den Anteil der Anlieger angerechnet
- Die Rechtsprechung schützt Verwaltungen weitgehend:
  - Ein konkreter wirtschaftlicher Vorteil durch die Maßnahme für einen Anlieger ist nicht erforderlich; es reicht quasi ein verbesserter Komfort
  - Sobald eine Straße abgeschrieben ist (in Niedersachsen 25 Jahre) kann eine kostenpflichtige Sanierung erfolgen. Anlieger haben kein Mitspracherecht
  - Der Aufwand für eine Sanierung (und somit die Höhe der Kosten) liegt weitestgehend im Ermessen der Verwaltung

Einzig der umzulegende Kostenanteil kann gelegentlich erfolgreich angefochten werden: Anliegerstraße Kostenanteil 75% oder Straße mit starkem Durchgangsverkehr Kostenanteil 50-60%.

Eigentlich sollte über §6b NKomVG die Möglichkeit geschaffen werden, durch Festlegung von Abrechnungsgebiete hohe Forderungen an einzelne Anlieger zu vermeiden. Allerdings haben Gerichte nach Klagen inzwischen sehr hohe Hürden aufgebaut, um Benachteiligungen Einzelner zu vermeiden. Diese Regelung ist inzwischen nicht mehr handhabbar.

### **Straßen als Allgemeingut**

Unsere Gesellschaft und die Stärke unserer Wirtschaft beruht auf Mobilität und somit auf ein gut ausgebautes Straßennetz. Selbst Gemeindestraßen sind häufig integraler Teil des allgemeinen Verkehrsnetzes. Es ist daher auch weitgehend Konsens, dass bestehende Gemeindestraßen aus allgemeinen Steuermitteln unterhalten und ggf. auch umfassend saniert werden sollten.

Damit dies bewerkstelligt werden kann, ist eine nachhaltige Unterstützung der Kommunen durch Landeszuschüsse erforderlich. Im Augenblick fehlt aber auf Ebene der Landesregierung der politische Wille zu Veränderungen, da der Landeshaushalt derzeit durch Ausgleichszahlungen für kostenfreie Kindergärten bzw. die Sanierung der Nord/LB hoch belastet ist.



## **Straßenausbaubeiträge – Zusammenfassung vom 06.03.2019 (Braunkohlessen)**

### **Straßenausbaubeiträge: Stress für Betroffene und Verwaltungen**

Das vielerorts Straßenausbaubeiträge abgeschafft wurden bzw. eine Abschaffung geprüft wird, hängt mit dem zunehmenden öffentlichen Druck zusammen. Immer mehr Einwohner wehren sich gegen Gebührenbescheide. Bürgerinitiativen gehen vehement an die Öffentlichkeit. Landesweite Proteste in Mecklenburg-Vorpommern haben z.B. dazu geführt, dass das Land kurzfristig reagiert hat und hier ab 2020 keine Beiträge mehr erhoben werden. Vechelde ist meist einen Sonderweg gegangen; indem es statt der Abrechnung nach Satzung Ablöseverträge angeboten hat.

Für den Anlieger bedeutet dies deutlich günstigere Kosten und ggf. Zahlungsmöglichkeiten, allerdings gibt er damit die Möglichkeit von Rechtsmitteln auf.

Für die Gemeinde entstehen zwar deutlich höhere Kosten, allerdings besteht Rechtssicherheit.

Ob allerdings solche Ablöseverträge auch bei Beträgen von 40.000 – 50.000€ hilfreich sind sei dahingestellt.

### **Übergangslösung: Zweckgebundene Grundsteuererhöhung**

Eine Übergangslösung mit dem Ziel, Härten für einzelne Anlieger zu vermeiden kann die Finanzierung von Sanierungsmaßnahmen über eine erhöhte Grundsteuer sein. Meist ist ein Erhöhungsbetrag von 5% teilweise bis 10% ausreichend.

Zwar gibt es auch hierzu Einwände wie

- Es würden durch die Umlage der Kosten auf die Grundsteuer auch Mieter belastet:
  - ja, aber auch Mieter nutzen die Straße um zu ihrer Wohnung zu kommen.
- Die kommende Grundsteuerreform wird ohnehin zu deutlich höheren Grundsteuern führen:
  - nein, der Grundsteuermessbetrag ändert sich (wird wohl meist höher). Allerdings liegt es an der Gemeinde, wie diese den Hebesatz anpasst. Dieser entscheidet am Ende über die Höhe der künftigen Grundsteuer.

Zwar muss bis Ende 2019 eine neue gesetzliche Grundlage für die Grundsteuerberechnung vorliegen, die Umsetzung muss aber erst bis 2024 erfolgen. Bis dahin haben wir in Niedersachsen Landtagswahlen (2022) gehabt.

Eine Neuregelung zur Finanzierung von Straßensanierungen über Teile der Grundsteuer kann vom Gemeinderat jederzeit eingeführt werden (Einigkeit vorausgesetzt).

Um dies zu erreichen wird allerdings ein deutlicher öffentlicher Druck nötig sein, z.B. über ein Bürgerbegehren.