

Quelle: Neue Westfälische



Bielefeld. Für viele [Bürger sind sie ein großes Ärgernis](#), für manche gar eine Bedrohung der privaten Existenz: Straßenausbaugebühren. Jüngst hat die CSU für das Bundesland Bayern die Abschaffung dieser kommunalen Abgabe angekündigt. „Wir sind der Meinung, dass die Beiträge abgeschafft werden müssten“, sagt Hagen Ludwig, Sprecher des Verbandes deutscher Grundstücksnutzer (VDGN) auf Anfrage dieser Zeitung.

Seinen Angaben zufolge haben bisher die Bundesländer Berlin, Hamburg und Baden-Württemberg die Straßenausbaubeiträge komplett gekippt. Ludwig bezeichnet die Abgabe als „ein Relikt der Vergangenheit“. Denn eine Grundvoraussetzung für die Erhebung der Abgabe von den jeweiligen Anliegern der erneuerten Straße sei es, dass die Anwohner aus der Baumaßnahme einen wirtschaftlichen Vorteil ziehen müssten.

Komplett aus Steuern finanzieren

„Manchmal geht der Grundstückswert sogar zurück, wenn der Verkehr zunimmt“, sagt Ludwig. Bei Harald Schledorn, Gebührenreferent des Steuerzahlerbundes NRW, gehen „fast jeden Tag“ Beschwerden über zu hohe Beiträge ein, so aus Bottrop, wo es um 100.000 Euro für den Betreiber einer Tennishalle geht. In Bad Laasphe soll ein Hartz-IV-Bezieher und Rentner 5.250 Euro zahlen.

Ludwigs Meinung nach müsse der Straßenausbau komplett aus der Steuer finanziert werden. „Wichtig ist eine auskömmliche Finanzausstattung der Kommunen.“ Viele Bescheide hätten einen Mangel; es gebe Klagen vor den Verwaltungsgerichten.

Die Sprecherin des für Ostwestfalen-Lippe zuständigen Verwaltungsgerichts in Minden, Vivienne Bock, sagt: „Im Jahr 2017 hatten wir dazu 41 Hauptsacheverfahren.“ Es gehe zumeist um die Höhe des Bescheides oder eine fehlende Anhörung des Bürgers.

„Werden in einer Straße zum Beispiel die Fahrbahn, der Gehweg, die Parkflächen, die Beleuchtung oder die Straßenentwässerung von Grund auf erneuert oder verbessert, muss die Kommune die Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer durch Straßenbaubeiträge an den Kosten beteiligen“ umreißt das NRW-Kommunalministerium die aktuelle Rechtslage. Die Entwicklung in den anderen Bundesländern beobachte man.

Laut Schledorn können Kommunen für eine Anliegerstraße laut einer Mustersatzung zwischen 50 und 80 Prozent umlegen. Das sei eine enorme Spannweite. Auch die Gerichte seien oft überfordert. „Darauf muss die Politik reagieren“, meint Schledorn. Sein Argument: „Der Staat muss erstmal mit

den Steuern auskommen. Die Kassen sind nicht leer."

Kommentar

Noch erheben die Städte und Gemeinden in den meisten Bundesländern von Anliegern einen anteiligen Beitrag, wenn sie marode Straßen erneuern, Gehwege großzügiger gestalten und neue Straßenlampen aufstellen. Doch nicht zuletzt der politische Streit in Bayern hat gezeigt, dass der Zug immer mehr in eine andere Richtung fährt. Und das ist richtig so.

Erstens: Der wirtschaftliche Nutzen, den ein Anlieger aus der Erneuerung einer Straße zieht, ist oft nicht nachvollziehbar. Genau dieser ist entscheidende Voraussetzung dafür, dass ein solcher Beitrag erhoben werden darf.

Zweitens: Nach Beobachtungen des Steuerzahlerbundes neigen gerade die Kommunen mit angespannten Haushalten dazu, den Rahmen ihrer jeweiligen Satzung möglichst weit auszuschöpfen, wenn sie die Bürgerinnen und Bürger zur Kasse bitten. Doch was kann ein Häuslebauer dafür, dass er in einer Stadt oder Gemeinde wohnt, die solche Etatprobleme hat? Ergo: Dieser Weg ist aus Sicht des Bürgers und Steuerzahlers ungerecht.

Drittens: Straßenbau und -erneuerung ist ein zentraler Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Für all diese Dinge ist zu allererst der Staat zuständig. Die Steuereinnahmen sind seit Jahren gut. Es sollte einen Weg geben, die Straßenerneuerungsmaßnahmen aus dem allgemeinen öffentlichen Haushalt zu bezahlen. Denn Straßen sind auch für jedermann nutzbar, nicht nur für die Anlieger.