

Interview mit Moritz Petry über die Zukunft der wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge in Rheinland-Pfalz

Herr Petry, die Straßenausbaubeiträge bedeuten für die Bürger eine erhebliche finanzielle Belastung und erzeugen in den Verwaltungen und auch in den Gemeinderäten einen erheblichen Verwaltungsaufwand. Warum hält der Gemeinde- und Städtebund dennoch hieran fest?

Aus Sicht der Gemeinden und Städte geht es darum, für die notwendige Refinanzierung des gemeindlichen Straßenausbaus eine verlässliche Einnahmequelle zu erhalten. Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass es nicht gut ist, sich auf Zuwendungen des Landes zu verlassen, die am Ende dann doch nicht so ausfallen, wie man es sich erhofft hat und wie es für die Erfüllung der Aufgabe auskömmlich wäre.

Den entstehenden Verwaltungsaufwand gilt es dabei ein Stück weit in Kauf zu nehmen, wie es beispielsweise auch bei der Erhebung von Friedhofsgebühren, Kostenersätzen für Feuerwehreinsätze und der Erhebung von Tourismusbeiträgen der Fall ist. Um den Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollten die Chancen der Digitalisierung weiter genutzt werden, Datenbanken, z.B. auch der Verbandsgemeindewerke, müssen aufeinander abgestimmt werden. Auch sollte die Beitragserhebung selbst mit Augenmaß erfolgen, was für mich z.B. bedeutet, dass die jährliche Erhebung von Kleinstbeiträgen vermieden wird. Hier kann es sich anbieten, mehrere Beitragsjahre in einem Bescheid mit der notwendigen Transparenz zusammenzufassen. Besitzt ein Eigentümer mehrere Grundstücke, so ist es auch nicht unbedingt notwendig, ihm jedes Jahr und für jedes Grundstück einen eigenen Brief mit Beitragsbescheid zuzusenden. Hier sehe ich durchaus Optimierungsmöglichkeiten. Auch deutet die technische Entwicklung darauf hin, dass die Kommunikation künftig immer mehr auf elektronischem Wege stattfinden wird, was eine weitere Reduzierung des Verwaltungsaufwands erwarten lässt.

Aus Sicht des Bürgers gilt es zu beachten, dass auch bei einer Abschaffung der Straßenausbaubeiträge er derjenige ist, der den Straßenausbau letztlich zahlt. Das Geld wird nicht vom Himmel fallen. Vielmehr würden die notwendigen Ausgaben über Steuern auf die Bürger umgelegt werden, sei es über erhöhte gemeindliche Steuern, wie z.B. die Grundsteuer, oder aber Steuern, die an das Land zu entrichten sind. Es ist schlichtweg Augenwischerei, wenn man dem Bürger weismachen möchte, er müsse nun weniger bezahlen. Der Straßenausbau wird nicht dadurch billiger, dass er aus einem anderen Topf, nämlich dem Steuertopf, bezahlt wird.



Moritz Petry,
*Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des
Gemeinde- und Städtebundes*

Ist es in der heutigen Zeit, in der die Grundstückseigentümer einer steigenden Kostenlast ausgeliefert sind (z.B. Heizkosten, Grundsteuer) noch zeitgemäß, den Bürger zusätzlich mit Straßenausbaubeiträgen zu belasten?

Nochmal: Der Bürger zahlt sowieso, sei es über die Beiträge oder aber über Steuern. Es wäre schlichtweg unredlich, den Menschen hier etwas anderes vormachen zu wollen. Auch wenn die Straßenausbaubeiträge abgeschafft würden, müssten künftig alle (!) Bürger über ihre Steuern die Baumaßnahmen an den Straßen finanzieren.

Mit der landesweiten Umstellung auf die wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge wurde es ermöglicht, die hohe Einmalbelastung der Anlieger zu vermeiden und stattdessen eine eher regelmäßige und moderate Anliegerbeteiligung zu gewährleisten.

Natürlich gibt es hierzu Ausnahmefälle. Wenn es in einem kleinen Abrechnungsgebiet mit nur wenigen Straßen und wenigen beitragspflichtigen Grundstücken zu einem Straßenausbau kommt, werden die Anlieger, die vorher vielleicht *viele* Jahre gar nichts gezahlt haben, wenn auch nicht auf einen Schlag, so doch über zwei bis drei Jahre, mehrere Tausend Euro zu entrichten haben. Hier gilt es dann, die gesetzlichen Billigkeitsregelungen, wie etwa Ratenzahlungen und Stundungen, zu prüfen und gegebenenfalls anzuwenden. Derartiges dürfte sich allerdings, wie gesagt, auf wenige Ausnahmefälle beschränken.

Meist liegt der wiederkehrende Straßenausbaubeitrag für ein normales Wohngrundstück im zwei- bis unteren dreistelligen Euro-Bereich und damit in einer zumutbaren Größenordnung. Dass auch dies in der heutigen Zeit eine Belastung darstellt, steht außer Frage. Doch der Bürger bekommt auch was dafür. Es ist Geld, das im Dorf bleibt, für eine sinnvolle Aufgabe verwandt wird und den Anliegern im Ort zugutekommt. Ein jeder Grundstückseigentümer im Ort ist auf ein adäquates Straßennetz angewiesen, um sein Grundstück entsprechend nutzen zu können.

Warum möchte einzig Rheinland-Pfalz an der zwingenden Beitragserhebung festhalten, wo doch andere Länder zeigen, dass es auch ohne geht?

Zunächst gilt es das Missverständnis auszuräumen, Rheinland-Pfalz sei das einzige Land, in dem wiederkehrende Straßenausbaubeiträge erhoben werden. Diese gibt es auch in Hessen, dem Saarland, in Nieder-

sachsen und in Schleswig-Holstein. Im benachbarten Saarland gilt die Beitragserhebungspflicht zwar einzig für die Nebenanlagen, also für die Gehwege und Straßenbeleuchtung, nicht aber für die Fahrbahnen. Aufgrund der angespannten Finanzlage und daraus auch resultierenden Forderungen der Kommunalaufsicht werden aber auch im Saarland zunehmend Straßenausbaubeiträge für die Fahrbahnen der Gemeindestraßen erhoben.

In Hessen hat sich der Landesgesetzgeber einen eher schlanken Fuß gemacht und überlässt es den Gemeinden, ob sie den Straßenausbau über einmalige oder wiederkehrende Straßenbeiträge oder aber über eine erhöhte Grundsteuer refinanzieren. Dort liegen die Grundsteuerhebesätze in manchen Städten sogar bei über 1000%. Dies sollten wir in Rheinland-Pfalz unbedingt vermeiden. Aufgrund der Umlegbarkeit der Grundsteuer auf den Mieter wären Mietsteigerungen zudem die zwingende Folge.

Aus den Ländern, welche kürzlich die Straßenausbaubeiträge abgeschafft haben, wie z.B. Bayern, wird mir zunehmend berichtet, dass sich bereits jetzt schon abzeichnet, dass die staatlichen Ausgleichszahlungen bei weitem nicht ausreichen, um den entstandenen Beitragsausfall zu kompensieren. Auch finden vielerorts die an sich notwendigen Ausbaumaßnahmen nicht mehr statt, weil schlichtweg kein Geld mehr hierfür da ist. Die plakative Aussage, andere Bundesländer hätten gezeigt, dass es auch ohne Straßenbeiträge gehe, kann also durchaus mit einem Fragezeichen versehen werden. Da in den meisten Bundesländern die Abschaffung erst kürzlich erfolgte, braucht es mindestens zehn Jahre, um bewerten zu können, ob es funktioniert.

Sie sprechen die Umlegbarkeit auf den Mieter an: Während die Grundsteuer auf die Miete umgelegt werden kann, ist dies bei den wiederkehrenden Straßenbeiträgen wohl nicht der Fall. Ist dies aus Ihrer Sicht gerecht? Sind es doch die Mieter und nicht die Vermieter, welche tatsächlich die Straßen nutzen.

Der wiederkehrende Straßenbeitrag ist ebenso wie der Erschließungsbei-

trag eine grundstücksbezogene Abgabe, die dem Eigentümer des Grundstücks zugutekommt. Die bauliche Ausnutzbarkeit seines Grundstücks und damit die Baulandqualität werden durch das Straßennetz gewährleistet. Dem Vermieter kommt es zugute, dass die Gemeinde die Erschließung seines Grundstücks herbeigeführt hat und diese aufrecht erhält. Insoweit liegt der wirtschaftliche Vorteil bei ihm. Er kann die Gewinne aus dem Mietobjekt nur ziehen, weil die Gemeinde für die Erschließung desselben gesorgt hat. Vereinfacht gesagt: Ohne Straße keine Miete.

Ist es nicht so, dass kommunale Straßenausbauprojekte durch die Beitragserhebung eher ausgebremst werden, sich also die Beitragserhebung als Investitionshemmnis darstellt?

Nein. Denn ohne Geld wird erst gar nicht gebaut werden können. Wartet man auf das Geld des Landes, etwa in Form von Zuweisungen, so erweist sich dies oft als kompliziert und man wartet lange. Doch selbst wenn das Geld des Landes bei den Gemeinden ankommt, wird es nicht auskömmlich sein, um die notwendigen Straßenausbaumaßnahmen zu bewerkstelligen.

Auch wurde gerade mit den wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen ein Instrumentarium geschaffen, das es ermöglicht, mit einer moderaten jährlichen Belastung der Anlieger die kontinuierliche Unterhaltung eines Straßennetzes zu gewährleisten. Von einem Investitionshemmnis kann also meist nicht die Rede sein.

Das Beitragsrecht mit seiner Komplexität ist für den Bürger kaum nachvollziehbar und wird im Einzelfall oft als ungerecht empfunden. Fehlt es hier nicht an der notwendigen Akzeptanz in der Bevölkerung?

Nein. Meine langjährigen Erfahrungen auch als Bürgermeister haben mir gezeigt, dass gerade der wiederkehrende Straßenbeitrag grundsätzliche Akzeptanz in der Bevölkerung findet. Dies setzt jedoch voraus, dass nicht nur die Beitragserhebung, sondern insbesondere auch die Bauaktivitäten in der Gemeinde oder Stadt

mit Augenmaß betrieben werden. Würden beispielsweise über Jahre oder gar Jahrzehnte keine Straßen im Ort ausgebaut, so fühlen sich die Bürger schnell überfordert, wenn nun auf einen Schlag diese Versäumnisse nachgeholt werden sollen und mehrere teure Straßen gleichzeitig ausgebaut werden.

So lebt die Akzeptanz des wiederkehrenden Beitrags gerade davon, dass der Straßenausbau kontinuierlich und in überschaubaren Schritten erfolgt, um so die Beitragsbelastung für den Einzelnen im Rahmen zu halten.

Eine abschließende Frage, Herr Petry: Wie wird es aus Ihrer Sicht nach der Landtagswahl im März mit den wiederkehrenden Straßenbeiträgen weitergehen?

Nun ja, egal welche Parteien nach der Wahl die Regierungsverantwortung antreten werden, es gilt zu erwarten, dass sie diese Verantwortung auch gegenüber den Gemeinden und Städten im Land wahrnehmen und – endlich – eine angemessene und auskömmliche Finanzausstattung gewährleisten. Hierzu zählt für mich auch, dass bewährte Finanzierungsinstrumente nicht leichtfertig aufgegeben werden.

Die Abschaffung der wiederkehrenden Straßenbeiträge wäre für mich ein Schritt in die falsche Richtung und würde zu einer weiteren Destabilisierung der gemeindlichen Finanzen beitragen. Die ohnehin schon bestehende Abhängigkeit vieler Kommunen von Zuweisungen würde sich noch erhöhen. Die kommunale Selbstverwaltung würde weiter ausgehöhlt werden. Es wäre außerdem zu befürchten, dass nicht mehr der preiswerteste Ausbau im Vordergrund stünde, wenn das Geld von anderer Stelle erstattet würde.

Das Interview führte Till Röcke.



Till Röcke,
Redakteur
Gemeinde und Stadt