



Teures Pflaster:
Bis zu 60 000 Euro Einzelbeitrag müssen Anwohner im bayerischen Rottach bezahlen, nachdem ihre Straße saniert wurde

STRASSENBAU GEBÜHREN

Die Kostenwalze

Wenn Ortsstraßen erneuert werden, müssen Anwohner oft viel Geld zahlen. Der ADAC fordert bürgerfreundliche Lösungen

Wenn Briefe vom Amt im Kasten liegen, dann gibt es in der Regel nichts zu gewinnen. Schon gar nicht, wenn gerade erst Bagger und Planiermaschinen die Straße vor dem Haus umgepflügt und neu geteert haben. Dann kommt jene Post, die immer mehr Haus- und Grundstückseigner blass werden lässt – Bescheide über „Straßenbaubeiträge“ oder „Erschließungsbeiträge“. Ihr bundesweites Erkennungsmerkmal: Sie hinterlassen ein tiefes Loch im Geldbeutel der Bürger.

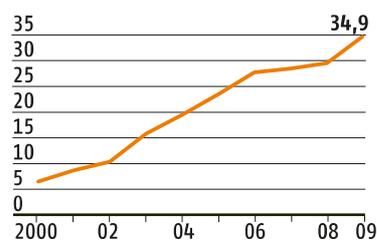
Beispiel Fulda: Rund 20 000 Euro Kosten pro Haus erwarten Anlieger dort für die geplante Grundsaniierung einer Wohnstraße. Beispiel Rottach: Am idyllischen Tegernsee müssen Anwohner demnächst jeweils zwischen 30 000 und 60 000 Euro für eine erneuerte Straße überweisen. „Wahnsinn“, klagt ein Hausbesitzer.

„Bitte glauben Sie, keine deutsche Kommune will ihre Bürger ausnehmen. Aber wir stehen mit dem Rücken zur Wand.“ Helmut Zech, Bürgermeister im oberbayerischen Pfaffenhofen, beschrieb unlängst auf einem großen ADAC-Symposium die

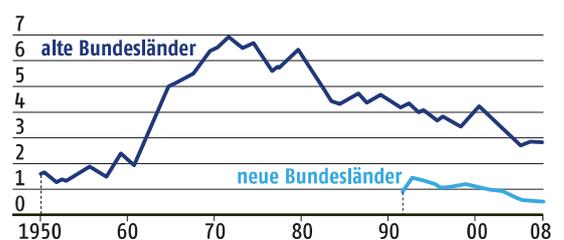
Kommunen in der Finanzklemme

Die Haushalte der Gemeinden geraten immer mehr in Schieflage, die Ausgaben für innerörtliche Straßen werden derweil kontinuierlich zurückgefahren

Kassenkredite der Kommunen
in Mrd. Euro



Kommunale Straßenbau-Investitionen
in Mrd. Euro (preisbereinigt)



Quellen: Statistisches Bundesamt, Deutsches Institut für Urbanistik

Not der Gemeinden. Und die anwesenden Juristen, Stadtoberhäupter, Straßenbaubeamten stimmten ihm zu. Tenor: Es ist keine böswillige Bürgerquälerei, wenn Kommunen Straßenausbaubeiträge erheben und den Einwohnern bis zu 80 Prozent der Sanierungskosten aufbürden. Sie tun dies, auch wenn reichlich Zank programmiert ist, unter rechtllichem Zwang.

Wieso? Alle Bundesländer außer Baden-Württemberg haben Kommunalabgabengesetze, die den Gemeinden das Recht zur Bürgerbeteiligung an umfassenden („grundhaften“) Straßensanierungen ein- →



„Unsere Bürger können das Geld in ihre eigenen Häuser stecken“

Wiesbaden: Verkehrsdezernent Joachim Pös



„Stadt und Bürger sind mit wiederkehrenden Beiträgen glücklich“

Pirmasens: Oberbürgermeister Bernhard Matheis

räumen. Nur in sechs dieser 15 Länder (Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Thüringen) dürfen Kommunen auf solche Beiträge verzichten – vorausgesetzt, sie können gegenüber dem Land ein entsprechend pralles Stadtsäckel nachweisen. Anders ist die Sache, wenn Straßenarbeiten als „Erschließung“ definiert werden können. Dann sind laut Baugesetzbuch bundesweit bis zu 90 Prozent der Kosten umlagefähig. Und das, siehe Rottach, kann extrem teuer werden.

Jedoch sind die Kommunen zunächst einmal verpflichtet, ihre Straßen kontinuierlich zu pflegen und instand zu halten. Das gebietet die Verkehrssicherungspflicht. Für diese normalen Ausbesserungsarbeiten müssen die Gemeinden selbst aufkommen, doch das tun sie angesichts eines kommunalen Rekorddefizits immer seltener. „Es häufen sich gerichtliche Klagen von Bürgern, die die Städte für unterlassene Straßenerhaltung in die Verantwortung nehmen wollen“, stellte Ulrich

Klaus Becker, ADAC-Vizepräsident für Verkehr, beim Symposium des Clubs fest. Schlendrian bei der Straßenpflege und dann Komplettsanierung auf Kosten der Einwohner? „Eine solche Taktik wäre für die Verkehrssicherheit fatal und wirtschaftlich für alle nachteilig“, so Becker.

Finanziell gebeutelte Kommunen, finanziell überforderte Bürger – geht es nicht auch anders? Doch, glaubt der ADAC. Gemeinden sollten grundsätzlich auf Straßenausbaubeiträge verzichten dürfen, wenn ihr Haushalt das erlaubt. Wiesbaden etwa hat nach Angaben von Stadtentwicklungsdezernent Joachim Pös damit gute Erfahrungen gemacht: „Natürlich verzichten wir so auf Einnahmen, aber wir geben den Bürgern auch die Möglichkeit, mehr Geld in die Verschönerung und Modernisierung ihrer eigenen Häuser zu stecken. Und das tun sie reihenweise, wenn wir eine Straße saniert haben. Niemand will in einem schönen Umfeld ein graumäusiges Haus besitzen.“

Eine andere Möglichkeit: Sanierungslasten solidarisch auf mehr Schultern verteilen. Die Losung heißt „wiederkehrende Beiträge“. Dabei zahlen alle Haus- und Grundstückseigner einer Gemeinde oder eines Gemeindegebiets fortwährend einen überschaubaren Jahresbeitrag und sind damit vor unliebsamen Überraschungen sicher. „Wenn früher ein Hauseigner 8000 Euro Einmalzahlung zu leisten hatte, so zahlt er jetzt knapp 80 Euro im Jahr“, rechnete der Pirmasenser OB Bernhard Matheis beim ADAC-Symposium vor. Die Einführung der Regelung vor zehn Jahren war politisch nicht leicht; heute sind „Bürger und Stadt glücklich, weil sie gleichermaßen Planungssicherheit haben“, sagt Matheis.

Ohne hemmendes juristisches Gezänk kann die 40 000-Einwohner-Stadt jetzt 3,5 Millionen Euro jährlich in die Straßensanierung stecken – gut zehn Mal so viel wie früher. Positiver Nebeneffekt: Die Bürger entschließen sich leichter dazu, ihren Häusern parallel zur Straße eine Frischzellenkur zu spendieren. Matheis: „Ein Konjunkturpaket erster Güte.“

Text: Claus Christoph Eicher

→ Eine neue ADAC-Infobroschüre zum Thema Straßenausbaubeiträge steht zum Download bereit unter www.adac.de/info-ausbaubeitrag
→ Informationen aus dem ADAC-Fachsymposium unter www.adac.de/symposium-ausbaubeitrag

Solidarisch handeln statt Einzelne belasten

ADAC-Vizepräsident Ulrich Klaus Becker fordert neue Modelle, nach denen kommunale Straßen finanziert werden



Ulrich Klaus Becker, ADAC-Vizepräsident für Verkehr

Deutschlands Kommunen investieren Jahr für Jahr drei Milliarden Euro zu wenig in ihre Straßen. Dort, wo sie ausbauen und sanieren, formiert sich meist heftiger Bürgerprotest, weil die Haus- und Grundstücksbesitzer mit oftmals **fünfstelligen Eurobeträgen** zur Kasse gebeten werden. Angesichts einer immer maroderen Infrastruktur kann es so nicht weitergehen. Die kommunale Straßenfinanzierung braucht **mehr Flexibilität und neue Ansätze**.

Eine Möglichkeit ist es, den Zwang zur Erhebung von Straßenausbaubeiträgen zu beseitigen. Der ADAC fordert, dass die Länder den Gemeinden grundsätzlich freistellen, ob sie per Beitragssatzung Gelder eintreiben oder nicht. Wo sie darauf nicht verzichten können, funktioniert nach bisherigen Erfahrungen das System der **wiederkehrenden Beiträge** besonders gut. Dabei wird die Bürgerschaft zu einer Solidargemeinschaft, in der alle von guten Straßen in gleicher Weise profitieren. Die Vorteile liegen auf der Hand: Sanierungskosten werden für den Einzelnen minimiert, die Zahlungen über einen langen Zeitraum gestreckt. Rathäuser und Bürger können solide planen – ganz ohne juristische Scharmützel.