

# Mehr Gerechtigkeit ist das Ziel

Brachtaler Bürgerversammlung zur Zukunft der Straßenausbaubeiträge

**Brachtal** (erd). Der Vorsitzende der Brachtaler Gemeindevertretung, Lutz Heer, hatte zu einer Bürgerversammlung in die Mehrzweckhalle nach Neuenschmidten eingeladen. Dort ging es darum, wie künftig die Straßenausbaubeiträge erhoben werden sollen. Dass Land oder Bund diese übernehmen, ist derzeit nicht in Sicht. Daher sind aus vier Varianten inzwischen zwei geworden, aus denen sich nun in den Gremien und mit Beteiligung der Bürger, die bessere herauskristallisieren soll.

In der Versammlung stellten Bürgermeister Wolfram Zimmer und Rathausmitarbeiter Maximilian Frank die Modelle vor. Die Problematik in Brachtal ist dadurch verschärft, weil über einen langen Zeitraum zu wenig in die Straßen investiert wurde und auch die unter der Straße liegenden Kanäle teilweise in desolatem Zustand sein könnten, wie eine Kamerabefahrung mit digitaler Datenerhebung ergeben wird.

Zwar fordert die Gemeinde Brachtal eine Finanzierung der Straßensanierung durch das Land Hessen, doch erscheint diese sehr unwahrscheinlich, weil dies das Land im Jahr etwa 1 Milliarde Euro kosten würde. In der Folge bleibt die Finanzierung an den Kommunen hängen. Die Gemeinde kann die Kosten nicht tragen, sondern muss diese auf die Bürger umlegen.

Zwar wäre es auch denkbar, die Straßenausbaubeiträge über die Grundsteuer zu finanzieren, doch zöge dies eine Reihe von Folgeproblemen nach sich, etwa bei der Anpassung des Nivellierungshebesatzes. Die Kosten würden zwar von der Allgemeinheit getragen, und könnten auf die Mieter umgelegt werden, doch fehlt andererseits die Zweckbindung. Ebenso sei keine Verschonung jener Anlieger möglich, die bereits ihren Beitrag zum Straßenausbau geleistet haben.

Die einmaligen Straßenbeiträge decken die Nutzung der Straße und die Wertsteigerung des Grundstücks ab. Dann sind nur die Anlieger der ausgebauten Straße beitragspflichtig, was oft einen so hohen Beitrag zur Folge habe, dass dieser für die Zahler existenzbedrohend sein kann. Andererseits ist eine Stundung des Beitrags auf 20 Jahre möglich, was wiederum die Kommune belastet, weil das investierte Geld nur sehr zögerlich zurückfließt. Dabei liegt der Eigenanteil der Gemeinde bei Anliegerverkehr bei 25 Prozent, bei innerörtlichem Durchgangsverkehr bei 50 Prozent und überörtlichem Durchgangsverkehr bei 75 Prozent. Fällig werden die Beiträge nur bei Um- und Ausbau der Straße, und umgelegt werden nur die reinen Investitionskosten. Vorteile sind die Zweckbindung und die Stundungsmöglichkeit, Nachteil hingegen, dass die Kosten auf nur wenige Anlieger umgelegt werden, die Gemeinde Probleme mit dem Haushalt bekommen kann, wenn wegen der Stundungen der Mittelrückfluss stagniert, und vor allem die geringe Akzeptanz in der Bevölkerung, was oft dazu führt, dass sich die Anlieger gegen den Ausbau aussprechen, weil sie die Kosten scheuen.

Das ist bei den wiederkehrenden Straßenbeiträgen anders. Das Abrechnungsgebiet ist erheblich größer, etwa ein Ortsteil, in dem sämtliche Anlieger beitragspflichtig sind. Ausnahmen sind jene Beitragszahler, die bereits ihren einmaligen Beitrag geleistet haben, auf einen Zeitraum von bis zu 25 Jahren. Im Abrechnungsgebiet wird der Eigenanteil der Kommunen ermittelt, der im Schnitt bei 30 Prozent liegt. Umgelegt wird nur der reine Investitionsaufwand, was keinen Unterschied zur einmaligen Zahlung macht. Der Unterschied kommt erst dann zum Tragen, wenn Straßen ausgebaut werden. Dann sind die Anlieger öfters mit ein paar hundert Euro beteiligt. Es ist eine gerechtere Verteilung der Kosten, auch wenn der Aufwand durch die Erstellung der vielen Bescheide aufwendiger ist. Die Bürger empfinden dieses System als gerechter, weil es die Kosten auf mehr Schultern verteilt, obwohl die Gesamtsumme gleich bleibt. Auf der Pro-Seite stehen Fördermittel in Höhe von 20000 Euro für die Einführung dieses Systems, dem entgegen der hohe Aufwand der Einführung.

Die Gemeinde hat nach einem Berechnungsschlüssel für jeden Ortsteil den Aufwand und die Beiträge ermittelt. So liegen die durchschnitt-

lichen einmaligen Beiträge bei 12410 Euro mit einer Stundung über 20 Jahre bei 620 Euro im Jahr. Und die wiederkehrenden Beiträge bei einer Projektlaufzeit von drei Jahren bei 210 Euro im Jahr, wobei dann eventuell das nächste Projekt direkt folgt.

Vorgestellt wurde auch das System „Rednitzhembach“, bei dem idealerweise keine Straßenausbaubeiträge mehr anfallen. Dabei werden die Straßen durch regelmäßige Instandsetzung permanent in einem guten Zustand gehalten. Das funktioniert aber nur dann, wenn die Straßen bereits in einem guten Zustand sind. Die Brachtaler Realität sieht aber anders aus. Die Gemeinde hat über Jahrzehnte zu wenig in seine Straßen investiert und muss nun den Investitionsstau abarbeiten. Außerdem muss auch der Unterbau mit Wasser- und Kanalleitungen intakt sein. Das bedeutet: In Brachtal funktioniert das System Rednitzhembach nicht.

Nach angeregter Diskussion mit vielen Fragen, die alle beantwortet wurden, bleibt in Brachtal die Wahl zwischen einmaligen und wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen, worüber weiter beraten und schließlich für das bessere Modell entschieden werden soll.



Maximilian Frank referiert zu den Straßenausbaubeiträgen.

FOTO: RE