

**Ausschussvorlage INA 19/66 – öffentlich –**  
**Ausschussvorlage HHA 19/43 – öffentlich –**

**Stellungnahmen**

zu dem

**Gesetzentwurf**

**der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs  
von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung  
– Drucks. [19/5839](#) –**

und dem

**Gesetzentwurf**

**der Fraktion der DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßen-  
beiträgen in den hessischen Kommunen  
– Drucks. [19/5961](#) –**

10.	Bürgerinitiative „Unter den Linden“ Nentershausen	S. 36
11.	Herr Gerd Hinsberger	S. 49
12.	Gemeinde Hohenroda	S. 72
13.	Prof. Dr. Gramlich, TU Chemnitz	S. 76
14.	Bürgerinitiative „Anliegerschutz“ Hohenroda	S. 86
15.	Hessischer Landkreistag	S. 103
16.	Verband Deutscher Grundstücksnutzer e.V.	S. 106
17.	AG Straßenbeitragsfreies Hessen	S. 109
18.	Magistrat der Stadt Bürstadt	S. 114
19.	Bürgerliste Niederaula e.V.	S. 116
20.	IG Sachsenhausen	S. 122
21.	Bürger für Niederaula e.V.	S. 130
22.	Vereinigung Liberaler Kommunalpolitiker, LV Hessen	S. 135

Der Vorsitzende  
des Innenausschusses  
Hessischer Landtag

Frau Dr. Ute Lindemann  
Herrn Horst Klee

Postfach 3240  
65022 Wiesbaden

Aktenzeichen: I A 2.1

Bürgerinitiative „Unter den Linden“  
Nentershausen

Andrea Müller-Nadjm  
Sprecherin der BI  
Mitglied AG Straßenbeitragsfreies Hessen  
Barbarastraße 8  
36214 Nentershausen

21.03.2018

Sehr geehrte Frau Dr. Lindemann,

haben Sie vielen Dank für die Einladung zur Teilnahme an der mündlichen  
Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtages am 12. April 2018.

Wie gewünscht sende ich ihnen im Vorab meine schriftliche Stellungnahme  
zu dem

Gesetzesentwurf der Fraktionen der FDP zur Aufhebung des Erhebungszwangs von  
Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung, sowie dem

Gesetzesentwurf der Fraktion Die Linke für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen  
in den hessischen Kommunen.

Mit Dank für die Möglichkeit zur Teilhabe  
verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

Andrea Müller-Nadjm

Anlage

Stellungnahme

## Stellungnahme

### Einleitung

Als Sprecherin der Bürgerinitiative „Unter den Linden“, Nentershausen trete ich für Bürger einer Gemeinde ein, die beispielhaft ist für Nord und Mittelhessen und darüber hinaus.

Durch die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft „Straßenbeitragsfreies Hessen“ habe ich nicht nur mit betroffenen Menschen unserer Gemeinde sondern auch in unserem Landkreis, Hersfeld Rotenburg, aber auch in ganz Hessen Gespräche zum Thema geführt und die Stimmung und Betroffenheit erfahren können.

Im Austausch mit Anliegern, Vereinen, diversen Verbänden und politischen Gremien kam der Unmut und die Verzweiflung über dieses bestehende Gesetz zur Erhebung von Straßenbaubeiträgen sehr deutlich zum Ausdruck.

Die einmaligen und wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge nach §§11 und 11a des KAG belasten die Bürgerinnen und Bürger unabhängig von ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit. Sie sind damit ungerecht und stellen ein **unkalkulierbares Risiko für Grundstücks- und Hauseigentümer** dar.

Die Grundstücksanlieger und Anliegerinnen werden beim Ausbau der Straßen, an denen sie leben, zu einer Kostenbeteiligung herangezogen, obwohl sie keinen direkten Einfluss auf die Bauausführung haben.

Ein nicht unerheblicher Anteil der Beitragspflichtigen muss dafür private Kredite in Anspruch nehmen oder konnte nur mittels Stundung der Beitragsforderung nachkommen. Teilweise sind zahlreiche Anwohner dadurch in erhebliche finanzielle Schwierigkeiten geraten.

Straßenausbaubeiträge belasten eine Bevölkerungsgruppe unverhältnismäßig und nachhaltig, so nachhaltig, dass auch die nachfolgende Generation in Mitleidenschaft gezogen wird.

### Die Gemeinde Nentershausen

Nentershausen, im Landkreis Hersfeld-Rotenburg, ist mit seinen knapp 3.000 Einwohnern nur eine Kommune von vielen in ganz Hessen, welche die Auswirkungen der Straßenbeitragssatzungen erleiden müssen. In unserer Gemeinde findet eine Straßenbeitragssatzung mit einmaligen Straßenbeitragsgebühren Anwendung. Die entsprechende Satzung wurde am 29.06.2011 geändert.

So wie Nentershausen als ländliche Kommune nur eine betroffene Gemeinde von vielen ist, so sind einzelne Straßen und deren Anlieger ebenso beispielhaft für andere.

Die Anlieger spiegeln die gesamte Bandbreite der Gesellschaft wieder. Ansässig ist der Kleinunternehmer, das Rentnerhepaar, aber auch alleinstehende Witwen ohne Führerschein und ohne Auto, Witwer, Alleinerziehende, junge Paare, große und kleine Familien, die Gemeinschaft der Mehrgeneration, der (Feierabend-) Landwirt, junge und ältere Menschen mit Behinderung, usw.

**Anders als in den Ballungsgebieten steht hier grundsätzlich weder die Größe des Grundstücks noch die Größe des Hauses in Relation zum Einkommen.**

In unserer Gemeinde können renovierungsbedürftige Häuser bereits ab einem Kaufpreis von 35.000 Euro erworben werden. Die dazugehörige Grundstücksgröße spielt hierbei eine untergeordnete Rolle.

Viele Bürger der Gemeinde Nentershausen haben gerade so ihr Auskommen, um ihre Familie zu unterhalten. Nicht selten fehlen die Mittel, das oftmals alte Fachwerkhaus in Stand zu halten.

Eine nötige Reparatur an Dach oder Fassade wird oft mühsam erspart.

Um die Fixkosten zu bestreiten, bedarf es nicht selten einer knappen Kalkulation der Haushaltskasse.

Ich erlebe, dass Familien überlegen müssen, ob das Kind die Oberstufe des Gymnasiums oder der Gesamtschule besuchen kann, weil eine längere (Schul-) Bildung auch immer mit Kosten verbunden ist, die das Familienbudget schmälern.

Ich erlebe, dass es in unserer Gemeinde Familien gibt, die schon seit Jahren die Grundsteuer schuldig sind, weil das Geld nicht vorhanden ist.

Ich erlebe, dass Familien und auch Rentner es gerade so schaffen von kleinen Einkommen und Renten etwas Geld anzusparen für die Reparatur des Autos, zur eigenen Vorsorge für das Alter, für die Berufsausbildung der Kinder oder die eigene Beerdigung.

Diese Lebenssituationen gibt es landesweit.

**Was es nicht landesweit gibt, sind die Straßenbeitragsgebühren und so wird es schicksalhaft, je nach dem wo eine solche Familie lebt, ob sie zu solchen Straßenbeitragsgebühren herangezogen werden kann oder nicht.**

Wie in vielen ärmeren Kommunen wurde vor Jahrzehnten in Nentershausen eine Straßenbeitragssatzung beschlossen, die über lange Zeit keine Anwendung fand und in der „Büchse der Pandora“ schlummerte.

Mit der Anwendung der 2011 geänderten Satzung und der Versendung der ersten Bescheide nahm die Flut, die sich über die Bürger ergoß, ihren Lauf. Seitdem steht die Welt für nicht wenige Menschen auf dem Kopf.

## Beispiele für Beitragsbescheide

Bei der kritischen Betrachtung der einzelnen Bescheide zur Sanierung der Straße vor der Tür spielt die Höhe der Kosten nicht die ausschließliche Rolle bei dieser ungerechten Gebühr.

Die beeindruckende Summe eines Anliegers in Höhe von knapp 70.000 Euro für eine Kreisstraße im Ortsteil Nentershausen-Weißenhasel oder die ca. 80.000 Euro Anliegeranteil für eine Straße im Ortskern können ebenso existenzbedrohend sein wie der Bescheid über gut 2.000 Euro für eine Straße, die **zufällig** mehr Anlieger hat, auf welche die Summe der Baukosten verteilt wird.

Dies gilt ebenso für die Streuobstwiese welche seit Jahrzehnten als Weidefläche dient, aber theoretisch zweigeschossig bebaut werden könnte und mit 36.000,- Euro veranschlagt ist.

Wie hoch der Anteil ausfällt, hängt derzeit eben von solchen Faktoren wie Größe und Lage des Grundstücks, Anzahl der Anlieger, Einstufung der Straße in Anlieger -oder Durchgangsstraße, Zeitpunkt der Sanierung etc. ab. Keine Berücksichtigung findet die finanzielle Leistungsfähigkeit der Anlieger.

Auch ein Grundstück, **welches gar nicht erschlossen ist, wird beispielsweise mit dem Nutzungsfaktor 1,25 = zweigeschossige Bebaubarkeit berechnet** (siehe Anlage 1).

Fehlt gänzlich der Zugang (Zufahrt/Einfahrt) zur sanierten Straße, wird die Kostenbeteiligung der Anlieger nachvollziehbar als ungerecht empfunden (siehe Anlage 2).

## Kommunale Selbstverwaltung und Zwang durch fehlenden finanziellen Ausgleich

Man kann sich schwerlich des Eindruckes erwehren, dass die Formel gilt, je ärmer die Kommune, desto höher die Gebühren und desto schärfer die Anwendung der Straßenbeitragssatzung.

Ist eine Kommune arm, weil sie nur sehr geringe Gewerbesteuereinnahmen hat und /oder eine ungünstige geographische Lage (**ehemaliges und vergessenes Zonenrandgebiet**), wie bei uns, bedeutet dies folgefalsch, dass sie die Straßenbeitragssatzung aus der Schublade holt und das fehlende Geld zur Sanierung von Straßen nach selbstgeschaffenen, aber leider höchst unsozialen und ungerechten Regeln vom Bürger kassiert.

Für diese Vorgehensweise, so hat es sich in der Vergangenheit gezeigt, spielt es keine Rolle, ob die Kommune so vorgehen **kann oder muss**. Es mag sich auf dem Papier freundlicher anhören, „*dass eine Pflicht zur Erhebung von Straßenbeiträgen nicht besteht*“, als die Aussage, die Kommune „*muss*“ unter Zwang einer Kommunalaufsicht Straßenbaubeiträge erheben.

In der Tat und in der realen Handhabung aber bleibt (so die Aussagen unserer Kommunalpolitiker) so oder so zum Stopfen der Finanzlöcher zur Straßensanierung nur der Anliegeranteil, und zwar je höher desto besser, um die Gemeindekasse zu entlasten.

Durch andere Einsparungen seien die Summen **nicht** aufzubringen und man müsse schließlich die Straßen grundhaft erneuern.

Auch seien überhaupt Kommunen nur dann in der Lage, Geld für Investitionen in die Hand zu nehmen, wenn Fördermittel des Landes winken.

Mögliche Fehlorganisation und schlechte wirtschaftliche Planung der Kommunen geht so immer zu Lasten der angrenzenden Eigentümer.

Das Verwalten entlang der schmalen Grenze der kommunalen Leistungsfähigkeit mache laut Kommune, die Heranziehung der Anliegeranteile auch ohne gesetzlich festgeschriebenen Zwang erforderlich, da die Zuweisungen des Landes in der Regel nicht ausreichend seien.

### Leistungsfähigkeit Gemeinde versus Leistungsfähigkeit Bürger

**Leider keine Berücksichtigung findet die Leistungsfähigkeit der Bürger/Anlieger. Es entsteht eine rechtliche Schieflage, wenn das Leistungsfähigkeitsprinzip nur auf die Kommune angewandt wird, nicht aber auf die Bürger.**

Wie weit die „Kreativität“ der Einteilung der Straßen und der damit einhergehenden prozentualen Anteile der Anlieger durch die Kommune gehen kann, hängt wiederum von der wirtschaftlichen Situation der Gemeinde, aktuell genehmigten oder nicht genehmigten Fördermitteln und dem guten Willen der Kommune ab; und dies bei jeder einzelnen Straßensanierung aufs Neue und somit sehr unterschiedlich.

Es müsste schon ein sehr gewissenloser Bürgermeister sein, der eben solche Beitragsbescheide verschickt, ohne schlaflose Nächte zu haben und im Bewusstsein, was er seinen Bürgern zumutet.

Unser Bürgermeister kennt die Familien in einer solch kleinen Gemeinde, wie der unseren, nahezu alle persönlich.

Eben diesem Bürgermeister wird seinerseits zugemutet, sich stets aufs Neue zu rechtfertigen, warum einige Anlieger gar nichts und andere fünfstellige Summen binnen eines Monats zu zahlen haben.

Dies ist wohl auch der Grund dafür, warum heute Bürgermeister, sobald eine Sanierung ansteht, eine externe Beraterfirma einkaufen, die den Rechtsanwalt gleich mitbringt, der diesen Part übernimmt.

### Zusätzliche Kosten

Auch in der Gemeinde Nentershausen fallen u.a. solche zusätzlichen Kosten durch Rechtsberatung an.

Die letzte sog. „Anliegerversammlung“ zum Thema Straßensanierung am 07.04.2017 wurde weitestgehend von einem Rechtsanwalt moderiert, der auch in anderen Gemeinden durch seine Auftritte bekannt wurde.

Die Überforderung der Gemeinde wurde aus unserer Sicht hier sehr deutlich zum Ausdruck gebracht.

Die Anlieger fühlten sich überfahren und eingeschüchtert, da Fragen und Einwände zum Bauvorhaben durch den Juristen geradezu abgeschmettert wurden.

**Eine solche Beraterfirma verdient an der Durchsetzung einer Straßenbeitragssatzung, sowie an den Berechnungen, wie auch an den Widersprüchen und im Vorfeld an den Beratungen zur Einführung einer Satzung der Kommune.**

Da die Einnahmen der Beraterfirmen um so höher ausfallen, je größer der Aufwand ist, wenn eine Stadt oder Gemeinde eine Straßenbeitragssatzung einführt, beibehält und dem Anlieger gegenüber durchsetzt, kann sie nicht als neutraler Berater gewertet werden.

**Diese Kosten und Folgekosten, welche hier entstehen, ließen sich einsparen und könnten direkt in die Straßensanierung fließen, würde man andere Wege gehen.**

Während die Kommune einen Einfluss auf die Ausgabenseite besitzt, hat der Anlieger keinerlei Handhabe seinen Anteil zu reduzieren, **egal wie wirtschaftlich oder sparsam er gelebt hat und welche Geldmittel ihm überhaupt zur Verfügung stehen.**

Fraglicher Vorteil des Anliegers

**Der angebliche (Sonder-) Vorteil gegenüber anderen, sowie die angebliche Wertsteigerung des Grundstückes oder Hauses bleibt eine unbewiesene Hypothese, die bei genauerer Betrachtung nicht standhält.**

**In unserer Kommune kennen wir kein Beispiel, welches diese Aussagen stützt.**

Das Bestehen einer **Straßenbeitragsatzung selbst ist ein (Standort-) Nachteil** und hat vielmehr umgekehrt eine Wertminderung des Wohneigentums zur Folge.

Der Anliegeranteil muss nämlich von einer möglichen Kaufsumme in Abzug gebracht werden, wenn das Grundstück/Haus zum Verkauf angeboten wird.

Die Bereitschaft, sich in einer Kommune mit Straßenbeitragsgebühren niederzulassen, ist geringer.

Bei der Frage des zukünftigen Wohnsitzes spielt inzwischen auch die Straßenbeitragssatzung eine nicht unerhebliche Rolle.

Der niederlassungswillige Arzt, Apotheker oder Unternehmer wählt den alternativen Standort ohne eine solche Gebühr.

Der zu Unrecht zitierte, angeblich entstandene Vorteil des Anliegers durch Straßensanierung entfällt, denn wenn man von einem Vorteil spricht hätte im Umkehrschluss der Anlieger möglicherweise über Jahrzehnte einen Nachteil und eine Wertminderung erfahren, da die Kommune ihrer Sorgfaltspflicht nicht nachgekommen ist. Das Haus oder Grundstück, welches an einer maroden Straße lag und deshalb nicht oder schwerer oder mit nur mit geringerem Erlös veräußert werden konnte, wäre somit benachteiligt.

Die Anlieger haben bereits bei der Ersterschließung für eine neue Straße bezahlt. Diese Straße wird hernach von allen genutzt.

In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Ausführungen und Veröffentlichungen von Herrn Dr. Ernst Niemeier,

*„Öffentliche Leistungen, die für die Bürger erbracht werden, sind in der finanzwissenschaftlichen Definition in aller Regel „öffentliche Güter“, weil sie allen oder vielen Bürgern gleichzeitig einen Nutzen stiften. Da ihr Vorteil aus diesem Grunde individuell nicht zugerechnet werden kann, werden sie aus dem Steueraufkommen finanziert. Es gibt aber Ausnahmen, wenige Ausnahmen, in denen nur ganz bestimmten Personen ein konkreter Nutzen oder Vorteil zuwächst. In diesen Fällen wäre die Steuerfinanzierung, wenn nicht soziale Gründe sie rechtfertigten, eine Bevorzugung dieser Vorteilsnehmer. Für diese Ausnahmefälle hat die Finanzwissenschaft deshalb das Äquivalenzprinzip – auch Nutzen- oder Vorteilsprinzip genannt – entwickelt, das ein fundamentales Gerechtigkeitsprinzip darstellt. Es besagt, dass bei Vorliegen eines konkreten Vorteils eine Gebühr oder ein Beitrag erhoben werden darf. Die abgabenrechtliche Gleichbehandlung wird dann wegen des erlangten Sondernutzens nicht verletzt. Wichtig ist dabei, dass dem potenziellen Gebühren- oder Beitragszahler der Nutzen oder Vorteil tatsächlich zugerechnet werden kann. Nur dann ist das Äquivalenzprinzip auf diese Fälle auch anwendbar. Da kommunale Straßen gleichzeitig vielen Bürgern einen Nutzen stiften und also öffentliche Güter sind; da die Vorteile der Straßenerneuerung deshalb den Bürgern nicht zugerechnet werden können, ist das Äquivalenzprinzip auf die Straßenerneuerung gar nicht anwendbar.“*

*(aus „Kommunale Straßensanierung: Steuerfinanzierung muss Beitragsfinanzierung ablösen“ in „Wirtschaftsdienst“ Okt.2013 und siehe auch „Ökonomieferne Verwaltungsrechtsprechung im öffentlichen Abgabenrecht beschädigt Rechtsstaat“ in „Der Gemeindehaushalt“ Jan. 2017)*

### Gesetzentwurf der FDP Fraktion und die Folgen

Der vorgelegte Gesetzentwurf der FDP hat ausschließlich die Kommune, sprich die Folgen für die Haushaltslage der Gemeinde, im Blick.

Man will damit verhindern, dass die Kommune „dieses Mittels der Geldbeschaffung“ beraubt werden kann.

Gleichzeitig will man mit diesem Gesetzentwurf die Kommune nicht zwingen, Geld einzutreiben, auch wenn die Mittel zur Sanierung fehlen.

Die Kommune soll selbst bestimmen, wo sie das fehlende Geld beschafft.  
Die Möglichkeiten hierfür sind extrem limitiert.

In dem bestehenden Gesetz, wie auch im Gesetzentwurf der FDP zeigt sich für den Bürger das Bild des Hin -und Herschiebens der Verantwortlichkeit zwischen Land und Kommune.

**Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Gemeinde, solange sie dieses probate Mittel des Geldeintreibens hat, davon Gebrauch machen wird, selbst wenn der Haushalt ausgeglichen ist.**

Völlig außer acht gelassen wird die Not, in welche die Anlieger geraten, wenn ein Bescheid zur Beteiligung an einer Straßensanierung im Briefkasten liegt.

Völlig außer acht gelassen wird die Haushaltslage der Anlieger und deren Verschuldung, sowie die **Folgen auch für die nachfolgende Generation**, die der elterlichen Vorsorge beraubt wird.

**Dieses Geld über die Anlieger, zahlbar binnen eines Monats, einzufordern, ist keine sinnvolle, sondern eine höchst unmoralische Sparmaßnahme, über die man derzeit einen kommunalen Haushalt sanieren darf und mit einem genehmigten Haushalt „belohnt“ wird.**

**Die Belohnung zeigt sich dann darin, in der Landesstatistik eine „gute Figur“ abgeben zu können, von der in der Summe gesagt werden kann, es gebe gar nicht mehr so viele Städte und Gemeinden in Hessen ohne ausgeglichenen Haushalt und dafür klopf man sich auch noch auf die Schultern.**

In den Ohren der Anlieger klingt es da wie blanker Hohn, wenn von „Beschneidung der kommunalen Selbstverwaltung“ die Rede ist.

**Hier sehen wir wiederum eine Schiefelage, da die Selbstbestimmung der Anlieger in keiner Weise Berücksichtigung findet.**

Die Zeche zahlen die Bürger. Von ihnen wird verlangt, mühsam angesammelte Ersparnisse für das Alter, Krankheit, die Ausbildung der Kinder, die Dachreparatur, o.ä. herauszurücken, oder -falls nicht vorhanden- ihr Haus, ihr Grundstück oder ihren Betrieb zu beleihen, um binnen eines Monats eine Straßenerneuerung zu finanzieren.

Die Folgen solchen Vorgehens liegen auf der Hand; die nicht grundsätzlich gestattete Ratenzahlung frisst große Löcher in die private Haushaltskasse, wodurch das Geld an anderer Stelle fehlt. Auch das Geld der Bürger kann nur einmal ausgegeben werden. Die gut durchdachte Zukunftsplanung der Bürger, welche von der Landesregierung stets von Bürgern gefordert wurde, zerbricht.

- Sparverträge der Kinder und Versicherungen müssen aufgelöst werden.
- Schulden werden aufsummiert.
- Sanierungen werden unterlassen und Handwerkern entgehen Aufträge.
- Der ausgereizte Grundbucheintrag führt in den Verlust des Eigenheimes.

Sanierung staatlicher Kassen durch Straßenbeitragsgebühren?

Haben wir das nötig in Zeiten in denen das Statistische Bundesamt am 23. Februar 2018 von einem Überschuss der öffentlichen Haushalte in Höhe von 36,6 Milliarden berichtet?

Oder ist es nur bequem, weil der Widerstand nicht groß genug war?

Das Spiel mit der Scham der Menschen, die unter dem sozialen Druck einer Dorfgemeinschaft nicht in der Lage sind, sich zu wehren, darf nicht als Akzeptanz gewertet werden.

**Auch bei einem Widerspruch steht die Leistungsfähigkeit des Bürgers der Leistungsfähigkeit der Gemeinde ungleich gegenüber.**

**Während die Gemeinde den Rechtsbeistand aus Steuermitteln finanziert, muss der Bürger mangels Leistungsfähigkeit seiner eigenen „Haushaltskasse“ seinen Widerspruch zurückziehen.**

Ebenso ist der Verzicht auf einen Stundungsantrag nicht zu verwechseln mit guter finanzieller Leistungsfähigkeit, vielmehr steht dahinter, sich nicht die Blöße geben zu müssen, einem Offenbarungseid gleich, sich vor Nachbarn, Arbeitskollegen und dem Dorf „nackt auszuziehen“. Lieber verkauft man das sprichwörtlich „letzte Hemd“, um nicht an Ansehen zu verlieren und das Gesicht zu wahren.

**Somit kommen wir zu der unweigerlichen Schlussfolgerung, dass der Gesetzentwurf der Fraktion der FDP leider in keiner Weise das Problem lösen wird. Vielmehr zieht man sich unter der Schutzbehauptung der kommunalen Selbstverwaltung aus der Verantwortung gegenüber den Städten und Gemeinden zurück.**

**Die Ungleichbehandlung der Bürger bliebe bestehen. Die Bürgerinitiative strebt aber eine Gleichbehandlung aller hessischen Bürger und damit eine grundgesetzkonforme Regelung an. Deshalb müssen wir diesen Gesetzentwurf ablehnen.**

Selbstverwaltung kann nur funktionieren, wenn ausreichende finanzielle Mittel bereitgestellt werden, mit denen man verwalten kann.

#### Wiederkehrende Straßenbaubeiträge

In Nentershausen wird die Entscheidung für eine Umstellung auf so genannte „Wiederkehrenden Straßenbaubeiträge“ von vielen Mandatsträgern abgelehnt, und wiederholt vertagt wegen der damit verbundenen hohen Kosten für den erhöhten Verwaltungsaufwand. Dies betrifft insbesondere Erfassung, Einkauf eines IT-Spezialisten für mindestens ein Jahr Laufzeit, Kosten für die notwendige Software und mögliche Rechtsunsicherheit.

**Der erhebliche bürokratische Aufwand** ist nicht außer Acht zu lassen, den die Gemeinden mit Berechnung der Beiträge und Fassung der Satzung haben. Gerade kleinere Gemeinden sind hier die Leidtragenden.

**Auch aus diesem Grund macht eine Abschaffung der Straßenbaubeiträge Sinn, weil sich das Verhältnis zwischen den Einnahmen aus den Ausbaubeiträgen und deren Erhebungsaufwand als unwirtschaftlich erwiesen hat.**

**Da die Vertreter unserer Kommune bei jedem Bescheid, ob einmalig oder wiederkehrend, der „das Haus verlässt“, Rechtsunsicherheit vermuten, wird ein großer finanzieller Aufwand betrieben, diese Unsicherheit so gering wie möglich zu halten.**

Die Dokumentation über die Erfassung von Grundstücken in der Gemeinde sei unvollständig oder möglicherweise nicht korrekt, deshalb müsse jedes Grundstück erneut einer Liegenschaftsvermessung unterzogen werden.

**Hierfür werden Vermessungsbüros und Vermessungsingenieure beauftragt. Eine solche einzelne Maßnahme kann jedes Mal eine fünfstellige Summe kosten. Die Hochrechnung allein dieser Kosten bestätigt die Unverhältnismäßigkeit zum Anliegeranteil.**

**Bei diesen Kosten bleibt es nicht, denn die Gemeinde hat viele solcher Ausgaben, wie Rechtsberatung, externe Berechnungen, Erfassung der Grundstücke, Widersprüche, Widerspruchsbescheide, Stundungen, Klagen etc. aufzuwenden.**

**Diese aufgewendeten Steuergelder müssen bei korrekter Betrachtungsweise als Aufwendung verbucht werden, von der Personalbindung in Euro umgerechnet ganz zu schweigen.**

**Ein solch unwirtschaftliches Vorgehen sollte sich eine Schutzschirmkommune, wie Nentershausen, eigentlich nicht leisten.**

### Wahrnehmung politischer Stellungnahmen

In Gesprächen mit Landtagspolitikern war von breiter Akzeptanz der Bevölkerung die Rede und von einer Leistung, die der Geldforderung gegenüberstünde; sogar von Wertsteigerung war die Rede und davon, dass der Hausbesitzer per se mehr Geld habe und in Wiesbaden das Geld nicht auf den Bäumen wachse.

Solche Argumente sind Zeichen eines „moralischen Entkoppelns“.

Die Folgen politischer Entscheidungen, werden nicht selten erst in der Anwendung sichtbar.

Dies rechtfertigt jedoch nicht das Fortsetzen einer einmal getroffenen (Fehl-) Entscheidung.

Das Leeren der Konten von Anliegern wird als wirtschaftlicher Erfolg gefeiert. Auf diese Weise versucht man die eigene „kognitive Konsistenz“ wiederherzustellen.

Vermeintlich positive Resultate, und dazu gehört für den wirtschaftlich denkenden Politiker auch der Profit, sind hier die Rechtfertigung für das eigene Handeln geworden.

Das Unrechtsbewusstsein ist zu Gunsten der Haushaltssanierung abhanden gekommen.

Ein beschlossenes Gesetz muss nicht unweigerlich richtig sein, nur weil es schon lange besteht, weshalb sich darauf aufbauende Argumente folgerichtig ebenfalls nicht unweigerlich richtig sein müssen.

Finanziell schwächer gestellte Kommunen geraten hier in eine Spirale aus Konflikten und sind erneut gegenüber finanzstärkeren Kommunen benachteiligt.

Wir plädieren dafür, diese so folgenreiche Kette der **Auswirkungen** auf die Anlieger, wie Existenzverlust, kostenintensive Rechtsstreitigkeiten mit der eigenen Kommune, Zerbrechen von Vereinsstrukturen, Verschuldung durch Bescheide usw., zu durchbrechen und das (moralische) Gleichgewicht wiederherzustellen.

Unserer Gemeinde droht diese Zerreißprobe. In einem Dorf dieser Größe kennt jeder jeden, viele sind verwandt.

Es werden Straßen nacheinander mit und ohne Landesmittel saniert, d.h. an einer Strasse zahlen die Anlieger, an einer anderen Straße nicht. Viele Bescheide sind fehlerhaft oder undurchschaubar; ungerecht sind sie allemal und werden auch so empfunden (Anlage 3).

Das Vertrauen in die politischen Gremien ist auf kommunaler Ebene wie auf Landesebene bis ins Mark erschüttert.

Daran können Rechtfertigungen bestehender Gesetze oder das Drehen an wenigen Stellschrauben hier und da nichts ändern.

**Mit neuen Berechnungsgrundlagen und angepassten Gebühren an welche Bemessungen auch immer werden Sie die Situation nicht befrieden!**

Anlieger erleben unsoziale Behandlung von einer „sozial ausgerichteten Partei“ ebenso wie von einer „christlich orientierten Partei“ oder einer „Partei links der Mitte“.

Diese Unzufriedenheit spiegelt sich bedenklich in der Sonntagsfrage im Jahr der Landtagswahl in Hessen!

Aus diesem Grund kann die Lösung nur heißen, die Last dieser ungerechtesten und unsozialsten Gebühr des Landes von den Bürgern zu nehmen und die Erhebung von Straßenbaubeiträgen in jeder Form abzuschaffen.

Gesetzentwurf der Fraktion die Linke

**Da der Gesetzentwurf der Fraktion die Linke auf die Aufhebung von Straßenbeiträgen in hessischen Kommunen zielt, kann ich diesem Gesetzentwurf guten Gewissens und im Sinne aller, die ich vertrete und die mir ihr Vertrauen geschenkt haben, zustimmen.**

**Da diesem Gesetzentwurf der Lösungsweg fehlt, müsste der Gesetzentwurf ergänzt und konkretisiert werden.**

**Die Steuerfinanzierung aus einem Infrastrukturfonds mit einer Deckelung und einem fixen kommunalen Anteil könnte hier eine rechtssichere und finanzierbare Ergänzung zu diesem Gesetzesentwurf darstellen, welcher die Kommunale Selbstverwaltung unberührt lässt und dennoch die Anlieger verschont.**

**Darüber hinaus gewährleistet nur ein Gesetzesentwurf zur Abschaffung des Anliegeranteils zur Straßensanierung die Chancengleichheit von Frauen und Männern sowie von Behinderten und Nichtbehinderten.**

Die geringeren Einkünfte und Renten von Frauen gegenüber Männern sind unstrittig. Aus diesem Grund trifft jeder Gebührenbescheid Frauen härter. Da es sich bei den Straßenbeitragsgebühren um die höchsten Gebühren, zahlbar in kürzester Zeit (ein Monat), handelt, sind Frauen benachteiligt.

Behinderte trifft ebenfalls ein Gebührenbescheid über Straßenbeitragsgebühren härter, als Nichtbehinderte.

Nicht alle Kosten für Behinderung sind erstattungsfähig, weshalb Behinderte beispielsweise von Zuzahlungen betroffen sind.

Jede diesbezügliche Ausgabe muss der eigenen Haushaltslage standhalten.

**Es besteht die Gefahr, mehr noch als bei allen anderen Bürgern, dass dringend benötigte Geldmittel in eine Straßensanierung fließen und den Aufwendungen für Gesundheit und Selbständigkeit entzogen werden.**

## Schlussbemerkungen

An dieser Stelle möchten wir erwähnen, dass zahlreiche Kommunalpolitiker und Landtagsabgeordnete verschiedener Fraktionen sich offen für die Abschaffung des Anliegeranteiles ausgesprochen haben. Dafür danken wir.

**Leider steht nicht selten das tatsächliche Handeln in Bezug auf die Straßenbeiträge dazu im Widerspruch.**

**Der Glaubwürdigkeit wegen sei den politischen Mandatsträgern deshalb empfohlen, den Worten entsprechende Taten folgen zu lassen.**

Unterstützung und Zustimmung zur Abschaffung der Straßenbeiträge erhalten wir dankenswerterweise auch von denjenigen, die bereits Anliegeranteile jedweder Summen bezahlen mussten.

Dieser Zusammenhalt zeugt von großer **Solidarität** unter den Bürgern und wir sind froh über dieses hohe Gut menschlichen Zusammenlebens.

Wir hoffen auf eine ebensolche Solidarität durch die politischen Entscheidungsträger des hessischen Landtages mit den Bürgern des Landes Hessen und werden sehen, ob Anlieger nicht nur angehört, sondern auch gehört und berücksichtigt werden.

gez. A. Müller-Nadjm  
Sprecherin der Bürgerinitiative „Unter den Linden“

## Anlagen



GERD HINSBERGER  
RENTNER + DIPLOM BAUINGENIEUR FH  
MÜNSTERER STRASSE 43  
65719 HOFHEIM-LORSBACH  
TELEFON: 0179 - 8033225  
MAIL: [Ka29Ho@gmx.de](mailto:Ka29Ho@gmx.de)

# Argumente für das Abschaffen der Straßenbeiträge

Gerd Hinsberger  
26.März 2018

Dieser Bericht ist auf Wunsch des parlamentarischen Geschäftsführers der Partei **DIE LINKE**, Herrn Hermann Schaus, zustande gekommen. Mit diesem Erfahrungsbericht will ich den hochlöblichen Gesetzesvorschlag der **LINKE** mit meinen Erkenntnissen aus dem Berechnungsverfahren unterstützen.  
**Das Projekt:** „Grundhafte Straßenerneuerung“ der Münsterer Straße, in Hofheim-Lorsbach. Lt. Stadt, eine „Anliegerstraße“, die aber mehr für die Anlieger der weiterführenden Straßen und Feldwegen benötigt wird.

**Diese Zusammenstellung richtet sich an alle Landtagsabgeordnete, mit der Bitte, gemeinsam an das Wohl der Bürger zu denken und weniger an das Wohl ihrer Partei. Der Verfasser gehört keiner Partei an, fänd aber eine Partei für Entrechtete sehr interessant.**

<b>Inhaltsverzeichnis</b>		2
<b>1. Vorwort</b>		2 bis 3
2. Begründung und meine Qualifikation		3 bis 4
3. Erklärung zu den gesetzlichen Vorgaben		4
4. Kurzbeschreibung der Lage und Bau der Erschließungsstraße		4
5. Grund der Erneuerung		5
6. Hinweis auf die Planungsunterlagen der Stadt, im Internet		5 bis 6
<b>7. Projekt der Erneuerung und Bezug zur Erschließung</b>		6
7.1 Bauabschnitt 1		6 bis 7
7.2 Bauabschnitt 2		7 bis 9
<b>8. Verkehr aus den weiterführenden Straßen/Wegen</b>		9
8.1 Strecke Frankental bis Gundelhard		9 bis 10
8.2 Straße/Wege öüner "Frankental" und "Am Hasenkopf" zum Hahnenkopf		10 bis 11
<b>9. Mängel, Willkür und Übertreibungen</b>		11
9.1 Mangelnde Information zu Beginn		11
9.2 Auswirkung des KAG und den Satzungen		11 bis 12
9.3 Systemfehler, ungeklärte Annahmen und überzogene Straßenbemessung		12 bis 13
9.4 Die Bürgerbeteiligung		13 bis 14
9.5 Gutachten und Bewertung, auch rückblickend auf die Erschließungsausführung		14 bis 15
9.6 Weitere Baufehler in der Erschließung. Wirkung auf die Kosten der Erneuerung		15 bis 16
<b>10. Wehrlosigkeit des Bürgers, Ausführungszeiten und Beitragsberechnung</b>		16 bis 18
<b>11. Liste der beanstandeten Vorgaben</b>		18 bis 20
<b>12. Geforderte Veränderungen und alternative Vorschläge</b>		20 bis 23
<b>i</b>	zusätzlich 14 Anlagen mit gesamt 23 Seiten	

## 1. Vorwort

Wenn die Bundesländer zu wenig Geld vom Bund erhalten, um ihre Infrastrukturaufgaben zu meistern, dann kann der Ersatz doch nicht das Abpressen von „Schutzgeld“ sein. „Schutzgeld“, zum Schutz vor Gemeindeinsolvenzen. Die Form, in der das heute geschieht, kann durchaus mit der Wegelagerei im Mittelalter verglichen werden. Damals geschah das, wie heute auch, nur auf bestimmten Wegen und traf nur einzelne Personen, die durchweg für so reich gehalten wurden, dass der Überfall sich auch lohnen würde.

**Mit dem § 11 des KAG ist das jetzt auch noch gesetzlich erlaubt.**

Die „schwarze Null“ Sparpolitik, zur Verklammerung Austerität genannt, hat nicht nur in Südeuropa stattgefunden, die wurde auch in Deutschland angewendet.

Als Landtagsabgeordnete sind Sie Mitglieder einer Partei, die auch im Bundestag und evtl. auch in der Regierung dafür verantwortlich ist, dass unser Geld andernorts großzügig verteilt wird.

**Sie alle gehören den gleichen Parteien an, die die Politik in der Republik bestimmen. Ich hoffe, dass Sie nicht mit Ihrer Entscheidung die Sparorgie im Inland noch weiter unterstützen.**

Ich bin der Auffassung, dass die Infrastruktur in Deutschland eine Aufgabe der Bundesrepublik ist, denn sie bestimmt - führend - die Gesetze, die Normen des Straßenbaus und die Verkehrsbelastung. Sollte für die eigenen Bürger kein Geld vorhanden sein, dann denken Sie daran, dass Sie von den Bürgern gewählt wurden, um deren Wohl zu fördern und nicht, um sie zu ruinieren. Manche Gemeinde sollte sich gut überlegen - ob sie sich trotz totaler Verschuldung - noch „Denkmäler“ leisten kann.

Demokratischer wäre es, die Kosten für den Straßenbau aus dem Bundeshaushalt zu nehmen, oder aus dem Landeshaushalt zu finanzieren. Ich vermute, dass keine Steuererhöhung dafür notwendig wäre um die angestrebte „schwarze Null“ einzuhalten. Diese Art der Finanzierung entspräche halbwegs dem heutigen Verkehrsaufkommen und wäre eine demokratische Lösung. Straßen, die nur von Anlieger genutzt werden, die gibt es nicht mehr. Unser Straßenteil, der einseitig bebaute Teil, wird mehr vom Durchgangsverkehr benutzt, als von uns Anliegern!

## **2. Begründung und meine Qualifikation**

Als Rentner, aus einem Kriegsjahrgang und Kriegshinterbliebener, kann ich mit Recht behaupten, dass ich „das Land mit aufgebaut“ habe und nicht nur das, ich habe auch aus Überzeugung den Wehrdienst abgeleistet. Schon seit Jahren erlebe ich, wie der Zusammenhalt, der Gemeinsinn, die Sicherheit und die Ideale verfallen.

Ich bin aber nicht gewillt alles - ohne Widerstand - hinzunehmen. Das gilt auch für dieses Machwerk, das als „Straßenbeitrag“ zu einem Gesetz erhoben wurde.

Menschen in meinem Alter waren zumindest an dem „Wirtschaftswunder“ beteiligt, auf dem die nachfolgende Generation aufbauen konnte. Wer konnte, hat Spargroschen zurückgelegt, die z. B. für Gesundheitsvorsorge, Alters- und Witwenrente, usw., gespart wurden. Mit jedem Jahr sorgt aber die EZB dafür, dass diese Groschen weniger werden und jetzt kommt die Gemeinde und will für eine „Straßenerneuerung“, die zu **90 %** schon von den Vorfahren als „Erschließungsmaßnahme“ bezahlt wurde nochmals **75 %** der Neubaukosten einziehen. Dass ein Staat seine Häuslebauer fördert und diese danach bei Bedarf enteignet, das steht im Widerspruch zu seinen Ansprüchen – im Ausland - als ein Vorbild aufzutreten. Im Inland ist er undemokratisch, unsozial und handelt willkürlich.

Mit meiner Sachkenntnis und meiner beruflichen Erfahrung in der Ausführung der anfallenden Straßenbaugewerken und der Tätigkeit im Risiko-„Management“ habe ich die Ermittlung der Beitragssummen (Einmalzahlung) für die **„grundhafte Erneuerung“** unserer Münsterer Straße verfolgt und versuche die wichtigsten Fehler, Übertreibungen und Auswirkungen darzustellen.

### **3. Erklärung zu den gesetzlichen Vorgaben**

Ich bewerte nicht die Gesetzesmäßigkeit. Ich bin kein Jurist und die Stadtverwaltung hat sich vermutlich an die gesetzlichen Vorgaben gehalten, was aber nicht bedeutet, dass die Bürger ein Willkürgesetz und die darauf aufbauenden Willkürsatzungen „per Order de Mufti“ widerspruchslos hinnehmen müssen. Willkür auch, weil der Zahler bis zum Rechnungseingang kein Recht auf Auskünfte und Änderungen hat. Ohnmächtig muss er hinnehmen, was die Verwaltung ausheckt. Hat die Verwaltung nachteilige Erkenntnisse zu erwarten, dann kann die Auskunft verweigert werden. Siehe § 29 – Auskunftsgesetz.

Selbst wenn jemand finanziell so gut betucht ist, dass er in der Lage ist die „Beitragsmittel“ aufzubringen und gleichzeitig die Kosten für eine Klage - mit unsicherem Ausgang - und einem hohen Streitwert verkraften kann, dann wird er wohl nach Urteilen wie in Schlitz auf Prozesse verzichten. So ist das aber ausdrücklich von dem „Beitragssystem“ gewollt.

### **4. Kurzbeschreibung der Lage und der Bau als Erschließungsstraße**

Die Münsterer Straße ist ca. 950 m lang und liegt in einem Taunustal. Sie ist größtenteils (ca. 700 m) quer in einen Hang mit ca. 45 % Steigung eingeschnitten. Pläne und Fotos sind in beiliegenden Anlagen enthalten. **Anlage 1, Lageplan** mit den eingetragenen Bauabschnitten.

Auf die Aufstellung eines Bebauungsplans hat das Dorf Lorsbach - und nach der Eingemeindung - auch die Stadt Hofheim, verzichtet. Lorsbach wurde 1972 eingemeindet und bis dahin wollte die Gemeinde anscheinend dort bauen, wo der Bürgermeister es gerade für richtig hielt. Gebaut wurde aber schon vor dem Krieg, und wie es aussieht, recht willkürlich. Die Erschließung, mit den Versorgung -und Entsorgungsleitungen und dem Straßenbau, fand in der Zeit von ca. 1972 bis 1982 statt.

**Die „Anlieger“ mussten 90 % der Kosten übernehmen !** Das Vorhaben wurde von der Verwaltung in 2 Bauabschnitte unterteilt, was sich aus der Lage und dem daraus notwendigen Bauablauf ergab.

Entsprechend dieser Unterteilung wird auch die jetzige Erneuerung stattfinden. Entsprechend dem vorgesehenen Bauablauf sollte im März 2018 mit dem „Bauabschnitt 1“ angefangen werden. Für die jetzige „Grunderneuerung“ ist an der Lage, an der Straßenbreite und an der Oberflächengestaltung der Straße nichts geändert, **außer auf den Verzicht von Alternativen und kostengünstigeren Ausführungen.**

Verteuert hat sich Z. B. der Aufbau der Straßendecke, die nach den neuen Normen und Richtlinien ausgeführt werden soll, die aber für eine unbedeutende Straße - in der Pampa - völlig überzogen sind.

## **5. Grund der Erneuerung**

Vorrangig sollten die verrotteten Versorgungsleitungen erneuert werden. Die Stadtverwaltung beschloss daraufhin die Straße mit zu erneuern. Vermutlich verlief die Entscheidung aber umgekehrt. Die Kommunen haben wegen ihrer Schulden so lange auf das Land eingewirkt, bis sich dort die Absicht durchsetzte, die fehlenden Mittel von den Bürgern einzufordern. In der Gemeinde wurde mit dieser zu erwartenden „Lösung“ so lange auf eine Erneuerung von Leitungen verzichtet, bis das erforderliche Gesetz, der § 11 , im Kommunalen Abgabegesetz, eingeführt war. Dieser Eindruck entsteht, wenn man weiß, dass man in der Vergangenheit hohe Trinkwasserverluste im Leitungssystem feststellte, dieses Leitungssystem aber nicht sofort ausgetauschte.

**Das KAG neu ermöglicht, wie in diesem Falle, die Kosten des Straßenbaus bis zu 75 % den „Anliegern“ aufzubürden.**

Zusätzliche Gemeindegatzungen erlauben auch noch Kostenanteile des Leitungsbaus mit in den Straßenbau abzuwälzen. Rohrbrüche und andere Schäden gab es in der Vergangenheit zu Hauf, die alle nur punktuell behoben wurden.

Mit den jetzigen Gesetzen und Satzungen werden sogar noch Kosten der Leitungen auf die Anlieger verteilt, die dann mit den Nutzungsgebühren zusätzlich bezahlt werden. Wer das Glück hatte, vor 2013 den Abwasserkanal in der Straße erneuert zu bekommen, bei Erhalt der Straßendecke, der ist jetzt fein raus. Es ist doch auffällig, wie schnell unser Ort, auch spöttisch als „Schlofheim“ bekannt, 2014 in der „Mainzer Straße“ mit der „Grunderneuerung“ anfang. Die ahnungslosen Bürger dort sind schon 2014 von Beitragsforderungen überrascht worden. Das bedeutet, dass die Pläne, die Ausschreibungen und die Auftragsvergaben schon einen entsprechenden Vorlauf hatten, aber die Öffentlichkeit nicht damit „belästigt“ werden sollte.

Die Gemeinde greift auf Satzungen zurück, die sie 1982 (nach der Fertigstellung der Erschließung in Lorsbach) ausdrücklich für Straßenerneuerungen aufgestellt hatte.

**Auf die Qualität der Erschließung, von 1972 bis 1982, hat sie vermutlich weder geachtet noch sie überwacht, was aus den Untersuchungen erst jetzt zu erkennen ist.**

## **6. Hinweis auf die Planungsunterlagen der Stadt**

Die kompletten Planungsunterlagen und Protokolle der Anliegerversammlungen können in dem Bürgerinfo-System der Stadt Hofheim eingesehen werden:

[www.stadt Hofheim ts](http://www.stadt-hofheim-ts)

- >Kopfzeile Rathaus
- >Aktuelle Planungen
- >Aus Liste der Projekte (Fotos)

- >Grundhafte Erneuerung der Münsterer Straße
- > Finale Entwurfsplanung Teil 1
- > Finale Entwurfsplanung Teil 2
- > Finale Entwurfsplanung Teil 3
- > Finale Entwurfsplanung Teil 4
- > Protokoll Anliegerversammlung 22.11.2016
- > Präsentation grundhafte Erneuerung 24.05.2016
- > Protokoll Anliegerversammlung 24.05.2016
- > Straßenbautechnisches Gutachten 22.02.2016
- > Präsentation grundhafte Erneuerung 29.09.2015
- > Bodengutachten

Meine Büroausstattung ist zu sehr begrenzt, um diese Daten hier zu wiederholen, ich muss mich aber gelegentlich auf diese beziehen

## 7. Projekt der Erneuerung und Bezug zur Erschließung

### 7.1 Bauabschnitt 1

Der geht von der Landstraße „Im Lorsbachtal“ bis zu dem Abzweig „Am Hasenberg“, der früher einmal „Am Rosenberg“ hieß. Siehe Anlage 1. Der Abschnitt ist ca. 250 m lang und zweiseitig bebaut. Die Straße wurde in den 1970 er Jahren, als Erschließung, 2 spurig, mit Bordsteinen und bituminöser Straßendecke ausgebaut. Die Eigentümer mussten 90 % der Kosten übernehmen.

**Die ersten 140 m**, von der Landstraße bis zur Abfahrt an der „Gundelhardstraße“ ist dieser Teil zweiseitig bebaut. Die Fahrbahnbreiten sind zwischen 5,0 m an der Landstraße = „Im Lorsbachtal“ und 7,50 m an der Steigungsstrecke. An der engsten Stelle, am Haus Nr. 10 , an der Landstraße, ist die Durchfahrtsbreite auf die 5,0 m begrenzt. Die restliche Fahrbahnbreite beträgt 6,0 m und verbreitert sich bis zur „Gundelhardstraße“ auf die genannten 7,50 m. Auf beiden Straßenseiten wird geparkt. **Anlage 2. 4 Fotos in Anlage 3.**

An der Zufahrt, von der Landstraße („Im Lorsbachtal“) stehen folgende Hinweisschilder: 1 Hinweis für LKW, dass die MüStr. eine Sackgasse ist und keine Wendmöglichkeit für LKW bietet. 1 Hinweis auf die „Waldgaststätte Gundelhard“.

### **Der Rest vom Bauabschnitt 1.**

Die Bergstrecke mit einer Länge von ca. 110 m bis zur Abfahrt „Am Hasenberg“. Dieser Teil ist von 7,0 m bis auf 14,0 m verbreitert, einschl. einem einseitigen Gehweg, auf der linken Seite. **Anlage 2, Fotos wie vor.**

In diesen Fotos sieht man den „Burgenbau“ auf der Anhöhe „Am Hasenberg“ der erst in den letzten Jahren entstanden ist.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Straße vor 43 Jahren an dieser Strecke verbreitert wurde, denn die Häuser rechts gab es 1975 noch nicht. Sollte die Verbreiterung kostenmäßig in die damaligen Erschließungskosten eingeflossen sein, dann war das nicht korrekt. An diesem Straßenteil sind auf beiden Seiten der Straße große Grundstücke, die damals von den Lederfabrikanten mit Villen bebaut wurden und die, benötigten keine Parkplätze an der Straße. Auch in der anstehenden Erneuerung soll diese Verbreiterung, wegen der „Parkplatznot“ beibehalten werden, obwohl für die gesamte Straße, Bauabschnitte 1 und 2 zusammen, eine Straßenbreite von 6,0 m vorgesehen ist. Wer ist für die Mehrkosten verantwortlich?

### **Abzweig „Am Hasenberg“**

Der Teil wird nicht erneuert, muss aber wegen zu geringer Parkplätze, mit betrachtet werden. Diese schmale und steile Seitenstraße mit einer 90° Wende, die mit schweren LKWs von unten nicht anzufahren ist und auch von den Landwirten zwangsläufig gemieden wird. Für schwere Lastwagen ist an dieser Stelle keine Durchfahrt möglich, die erfolgt dann über den kompletten Bauabschnitt 2 mit der Umfahrung über das „Frankental“. Dieser Verkehr, der für uns ein Durchgangsverkehr ist, wird von der Verwaltung nicht beachtet. Ungünstige Wetterverhältnisse sind ein weiterer Grund für diesen unerwünschten Umleitungsbetrieb und die fehlenden Garagen + Stellplätze. Das sind alle Gründe für die „Parkplatznot“. **Anlage 2, Foto 1 aus Anlage 6.**

Eine Nachfrage zu Parkplatz – Ablösesummen, die die Stadt in dem gesamten Bereich der MüStr. eingenommen hat, **wurde nicht beantwortet.** Solche Summen, die in den vergangenen 43 Jahren eingenommen wurden, müssten eigentlich den damaligen Zahlern der Erschließung noch nachträglich gutgeschrieben werden, denn sie haben die fehlenden Parkplätze bezahlt und nicht die Gemeinde.

## **7.2 Bauabschnitt 2**

Das ist die Strecke vom Abzweig „Am Hasenberg“ bis zum Frankental. Der Abschnitt ist ca. 700 m lang und die Fahrbahn durchgehend 6,0 m breit. Die breite soll durchgängig bleiben. Dieser Bauabschnitt wurde von 1975 bis 1982 mit dem Straßenbau und den Leitungsarbeiten „erschlossen“. Der Baubeginn Neu kann erst nach Fertigstellung des Bauabschnittes 1 beginnen.

**Der erste Teil des Bauabschnittes 2**, ist ca. 250 m lang und beidseitig bebaut. Auf beiden Seiten befinden sich Gehwege. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6,0 m. Geparkt wird einseitig, an den talseitig stehenden Gebäuden entlang, bei denen es sich zum Teil um ältere Mehrfamilienhäuser handelt, die vermutlich der Stadt gehörten, aber schon vor 1960 gebaut wurden und seit Jahrzehnten privatisiert sind.

**Anlage 2. In Anlage 4 sind 3 Fotos (Foto 2 + 3 sind gegenläufig aufgenommen).**

In diesem Straßenteil wurde in der Erschließung kein Abwasserkanal in der Straße verlegt, sondern am tiefsten Punkt in der Talsohle, in den jetzigen Privatgärten. Nun soll in diesem Straßenstück der Kanal ergänzt werden unter Beibehaltung des Kanals in den Privatgrundstücken. Die Beitragszahler müssen vermutlich diesen Fehler der Stadt bezahlen. Die Kosten dieser Teilstrecke müsste die Stadt komplett übernehmen.

**Anlage 12 aus der Planung der Stadtwerke.**

**Der zweite Teil des Bauabschnittes 2**, ist der einseitig bebaute Bereich von ca. 450 m Länge. Die Ausbaubreite soll wieder 6,0 betragen, obwohl 5,0 m ausreichend für die Anlieger wären.

Letzteres hatte der Straßenplaner für eine Erneuerungsvariante „angeboten“. Das kann in der Notiz aus der Anliegerversammlung vom 22.11.2016. entnommen werden. Diese 5,0 m Breite wurde von den „Anliegern“ aus den beidseitig bebauten Bereichen abgelehnt, Seite 4/4. **Damit stellt sich die Frage, wer diese Mehrkosten bezahlen muss?** Kann eine zweifelhaftete „Anliegermehrheit“ ihre Eigeninteressen einer Minderheit kostenmäßig aufzwingen? Das darf so nicht sein.

Dieser Abschnitt ist besonders interessant, denn meine Vorfahren haben 1975, eine Straßenbreite von 5,0 m eingefordert, was mit unrealistischen Argumenten abgelehnt wurde. Heute werden die 5 m, als möglich vom Planer bestätigt, was 1975 erst recht ausreichend gewesen wäre. Von meinen Vorfahren verlangte die Gemeinde den Verkauf eines Grundstücksteils von 3,0 m Breite, um die 6,0 m Straßenbreite verwirklichen zu können. Die Stadt argumentierte damit, dass eine 5,0 m breite Straße zu gering sei für die Garageneinfahrten auf der Bergseite ! Vergessen wurde dabei, dass auf diese Seite noch 1,50 m Gehwegfläche zur Verfügung standen. Auch damals verfolgte die Stadtverwaltung nicht die Interessen der „Anlieger“, sondern sie hat ihre Vorstellungen durchgesetzt, vermutlich für gedachte, zukünftige Baugebiete, die außerhalb der damaligen Erschließung lagen. Die Landwirtschaft, die damals noch mehr einer Einwohnerversorgung diene, hat sicher auch eine erfolgreiche Lobbyarbeit dazu betrieben.

Heute versucht man, durch Mitgliedschaft in einer Partei, frühzeitig an Informationen zu kommen, um diese für Eigeninteressen nutzen zu können.

**Schon zu dieser Zeit ist es der Gemeinde gelungen, aus einem Feldweg eine - für die damaligen Verkehrsverhältnisse - überbreite Straße durchzusetzen und diese Dann mit den „Erschließungsbeiträgen“ von 90 % von den Eigentümern bezahlen lassen.**

Auf der Bergseite der Straße befindet sich ein Gehweg. Auf der Talseite sind Böschungen von sehr unterschiedlicher Höhe, die bis in den Talgrund reichen. Geparkt wird an der Gehwegseite. **Anlage 2, Fotos 4 bis 7 aus Anlage 5**. Das **Foto 7** zeigt den Abzweig zum Frankental und das Ende der „Grunderneuerung“. Von Anfang an wurde aus den 2 „Fahrspuren“ eine durchgängige Parkspur und auf der Talseite eine durchgehende Fahrspur. Der ganze Verkehr verläuft auf dieser Außenspur, im ehemaligen Auffüllbereich der Verbreiterung. Hier sieht man auch die Folgen der mangelhaften Ausführung der Erschließung an der Straßenoberfläche. Dort befinden sich die meisten Risse in der Fahrbahn. **Anlage 2, Skizze Anlage 9 und Foto 1 bis 4 aus Anlage 8**.

Zur Erläuterung der Straßenbausituation habe ich die vorgenannte Skizze angefertigt, **Anlage 9**, die den Dammquerschnitt mit dem ehemaligen 4 m breiten Feldweg und der entsprechenden Böschung - vor der Erschließung - zeigt. Darunter ist der Querschnitt des jetzigen Zustandes - nach der Erschließung - mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m dargestellt. Erkennbar ist, dass der angedeutete Auffüllbereich für die Straßenverbreiterung unter der Fahrspur liegt und vermutlich der Grund ist, für das stellenweise Absacken der Straße und die Risse.

Am Ende der Erneuerungsstrecke führen weitere „Erschließungsstraßen“ in bebaute Gebiete, die ohne die Münsterer Straße, nicht zu erreichen wären. Hieraus ergibt sich, dass zumindest in unserem einseitig bebauten Bereich, ein größerer Durchgangsverkehr aus den weiteren „Erschließungsstraßen“ und Wegen verursacht wird.

**Die Stadtverwaltung stuft unsere Straße falsch ein, wenn sie vorgibt, dass diese eine Verkehrsanlage sei, die überwiegend aus dem Verkehr unserer Anlieger entsteht.**

Dies kann zumindest nicht für den einseitig bebauten Bereich gelten und die Radar-Messung der Stadt konnte sowieso nicht in Durchfahrt und Anlieger trennen, damit ist sie eigentlich unbrauchbar. An der Stelle, wo der meiste Verkehr anfällt, in der beidseitigen Bebauung, wurde nicht gemessen!

## **8. Verkehrsbelastung aus weiterführenden Straßen/Wegen**

**8.1 Die Strecke von der Abzweigung „Frankental“ bis zur „Gundelhard“** ist ein wesentlicher Faktor in unserem Durchgangsverkehr. Über diese Teilstrecke, von der Ausbaustrecke Münsterer Str. kommend, läuft der gesamte landwirtschaftliche Verkehr zu den Feldern oberhalb der „Gundelhard“. **Anlage 1a**.

Ein gepflasterter Weg, der als Münsterer „Straße“ bezeichnet wird, führt vom Frankental zu den Häusern 57, 57 a, 59, 59a bis Haus 63. Diese Strecke ist ca. 250 m lang. Hier ist ein Heizungsbaubetrieb ansässig, der mit umfangreichen Fuhrpark ein Teil unseres Durchgangsverkehrs erzeugt. Das gleiche gilt für den Gartenbaubetrieb im Frankental. Beide Betriebe nutzen unseren Straßenteil nicht nur „vorübergehend“

sie nutzen ihn auf Dauer, denn es gibt keine sonstige, **offizielle** Zufahrt. Das gilt auch für die Gundelhard Immobilien und die Landwirtschaft, die ihre „Arbeitsstätten“ dort hat. **Anlage 1a. Fotos 2 bis 4 aus Anlage A.**

Die Beschilderung, an der Zufahrt zeigt, wie Hofheim sich mit einem Schild „**Anlieger frei**“, (das allen eine Durchfahrt gewährt) vor lästigen Beschwerden und Durchfahrtsverboten abschirmt. Schließlich bringt die Gaststätte dort Gewerbesteuer ein. Ein beliebtes Verfahren in den Kommunen.

**Anlage 11, Fotos 3 + 4.**

Von Haus 63 bis zur überregional bekannten Gaststätte „Gundelhard“ gibt es dann einen ca. 700 m langen Feldweg, der einmal gepflastert wurde und der vor ca. 10 Jahren zu einem bituminierten Weg ausgebaut wurde, um die Zufahrt für PKWs zu erleichtern. **Anlage 1a, Fotos 4 aus Anlage A.**

### **Gaststätte „Gundelhard“**

Verkehr auf der „Gundelhard“ **Anlage 1a, Fotos 5 bis 8 aus Anlage B.** Von der Gaststätte, die auf Hofheimer Grund steht, führt die Straße nach Kelkheim. Kelkheim hat eine „so da“ Schranke vor der „Gundelhard“ stehen, die in den letzten Jahren selten geschlossen ist, so dass ein **inoffizieller** Durchgangsverkehr von und nach Kelkheim entstanden ist, der von beiden Gemeinden nicht verhindert wird. Eine Abriegelung durch die Schranke - auf dem Kelkheimer Gebiet - wird weder von Kelkheim noch von Hofheim kontrolliert und der Gastwirt hat den Schlüssel zur Schranke.

## **8.2 Straße über Frankental zum oberen und unteren „Am Hasenberg“**

**Straße im Frankental**, ca. 250 m lang, Breite ca.3- 4 m, hälftig ohne Fahrbahnbefestigung, ist einseitig bebaut. Ein Anlieger führt einen Gartenbaubetrieb, der ebenfalls mit LKWs, Anhänger, Kastenwagen und mehreren PKWs unterwegs ist. Diese Straße stellt die Verbindung zu der Bebauung „Am Hasenberg“ oben, und zu dem unteren Teil davon dar. (Abzweig vom Bauabschnitt 1) Für die Landwirtschaft ist dies auch die Verbindung zu den **Ackerflächen** auf dem „Hahnenkopf“

**Anlage 1a , Foto 2 aus Anlage 6 ist die Einfahrt in das Frankental**

### **Hasenbergbebauung**

Dort stehen 4 bis 5 Familienhäuser, mit bis zu 4 Wohnungen. Der Verkehr aus diesem Bereich ist ebenfalls unser Durchgangsverkehr. Wie geschildert läuft der LKW Verkehr für den unteren Hasenbergabzweig, auch über das Frankental.

Wir wissen, dass im Jahr 2013 die Eigentümer auf dem „Hasenberg“ eine Bauvoranfrage für größeres Bauvorhaben gestellt haben, das nur mit dem Hinweis auf

den Neubau unserer Straße zeitlich aufgeschoben wurde. Eine strikte Ablehnung erfolgte nicht von allen Behörden.

**Das bedeutet, die Stadt hat natürlich das größte Interesse daran, dass unsere Fahrbahn 6,0 m breit bleibt und wir das bezahlen.**

## 9. Mängel, Willkür und Übertreibungen

### 9.1 Mangelnde Information zu Beginn

Das erste Erneuerungsprojekt war die „Mainzer Straße“, dort wurde schon 2014 mit den Arbeiten begonnen.

Ich beanstandete, dass die Münsterer Straße an der 2. Stelle in der „Zehnjahresliste“ vom 18.11.2014 stand. Die Planung sollte Anfang 2015 begonnen werden und die Ausführung in 2016 beginnen. Die „Beitragszahler“ der Mainzer Straße bekamen schon 2014 eine Teilrechnung zugestellt. Ich erfuhr, dass für ein Eckgrundstück eine Summe von 70.000 € gefordert wurde. Das war der Grund, weshalb ich frühzeitig versucht habe Näheres zu erfahren. Meine Berufserfahrung ließ mich Schlimmes befürchten, was sich ja auch bestätigt hat. Dass Baukosten aus Ausschreibungsergebnissen selten die Endkosten darstellen, ist eine der wichtigsten Erfahrungen. Dazu kam noch die alte Weisheit: im Straßenbau wie im Tunnelbau gilt:

**„ Vor der Hacke ist es dunkel“.**

Der „Beitragszahler“ hat während der Beitragsermittlung weder einen Einblick in die Gestaltung der Ausschreibung noch auf Vergabeverfahren und Preise. Er muss aber **75 %** der Kosten bezahlen. Für die Vergabe der Bauleistungen liegt die Vermutung nahe, dass damit vordringlich die örtliche Baufirmen beauftragt werden sollen, was ich zwar für legitim halte, was aber keine Gewähr dafür ist, dass die Vorschriften eingehalten werden und zügig gearbeitet wird. (von 1972 bis 1982 war das nicht so).

### 9.2 Auswirkung des KAG und den Satzungen

Die Rechtsgrundlagen der KAG und die zusätzlichen Satzungen der Gemeinden, sind für die Bürger so etwas wie Knebelverträge, denen sie nichts entgegensetzen können. Sie werden enteignet und von den Sorgen um ihre Vorsorgeersparnisse für Rente und Gesundheit „befreit“. Die Beitragssummen sind ruinierend und sie setzen die Lebensplanungen ganzer Familien außer Kraft. Wer dann noch erfährt, dass einer Neunzigjährigen von der Verwaltung geraten wird ihr Haus zu verkaufen, der zweifelt an dem politischen System.

Man sollte die beabsichtigte gemeinsame Bankenhaftung in der EU auch mit der gemeinsamen Haftung für den Straßenbau verbinden! Jedenfalls wäre das Thema Haftung dann schnell erledigt.

### 9.3 Systemfehler, ungeklärte Annahmen und überzogene Straßenbemessung

Das entscheidende Grundübel des Beitragssystems ist, dass die Gemeinden keinen Anreiz haben Ausgaben zu sparen, wenn **die „Anlieger“ 75 % der Kosten** übernehmen müssen, das wird überdeutlich. Sie sind auch nicht zum Sparen verpflichtet!

Es beginnt schon mit der Einstufung als Anliegerstraße, die in der Bemessung von Straßen nach RStO 12 nicht vorkommt. Die Stadt kann die Straße benennen wie sie will, bemessen muss sie nach der RStO 12! Der Bodengutachter stuft sie nach dieser Norm als eine Wohnstraße ein und vermutet, dass sie in der Belastungsklasse BK 0,3 oder BK 1,0 einzustufen ist.

Vermutungen sind in dieser Berechnung nicht zulässig. Hier liegt wahrscheinlich schon der Einfluss der Bauverwaltung vor, denn die Norm verlangt eine Berechnung, die aber fehlt.

Für den Bereich der einseitigen Bebauung ist schon die Einstufung in eine Wohnstraße fraglich, denn hier wurde ein Verkehrsaufkommen von 258 Fahrzeugen in 24 Stunden gemessen, das wären ca. 11 Fahrzeuge in der Stunde. Was aber schon irreführend ist, denn nachts ist es in ländlicher Gegend ruhiger, wenn uns nicht der Flugverkehr aufgehalst worden wäre. In Trockenwetterzeiten, an Wochenenden, Ferienzeiten und in den Abendstunden, macht sich dann der Ausflugsverkehr der Autowanderer bemerkbar, die zur und von der Gaststätte „Gundelhard“ unterwegs sind.

Maßgebend für die Straßenbemessung ist die Verkehrsbelastung in Kfz und ausschlaggebend die Anzahl des Schwerverkehrs in 30 Jahren. Das aber konnte mit der Art der Messung nicht festgestellt werden. Es entbehrt jeder Logik eine Verkehrsmessung an der einseitigen Bebauung durchzuführen, die dann auch für die beidseitige Bebauung gelten soll.

Mit den gemessenen Werten wäre das eine Belastung, die nach RAST 06 weit unter dem kleinsten Verkehrsaufkommen eines Wohnweges liegt, mit < 400 Fahrzeugen je Stunde. Deswegen ist die Messung des Schwerverkehrs und die Hochrechnung auf 30 Jahre maßgebend, ansonsten würde uns ein Fußweg reichen.

Eine Verkehrsmessung im Bereich der doppelten Bebauung fand nicht statt, dort ist naturgemäß mehr Verkehr, als in dem Bereich der einseitigen Bebauung. Ideal wäre eine Messung an der Einmündung zur Landstraße gewesen.

Wenn man allerdings davon ausgeht, dass der Beitragszahler für die Überbreiten des Landwirtschaftsverkehrs, Personenverkehr und Wirtschaftsverkehrs aus den Außenbereichen aufkommen muss, so wie die Stadtverwaltung es offensichtlich sieht, dann erscheint das alles plausibel.

Die Bauverwaltung beeinflusst die Gutachter und Planer, ob absichtlich, oder nicht, denn sie erteilt die Aufträge an die Gutachter und diese werden sich hüten den Verwaltungsbeamten zu widersprechen. Wenn andere zahlen, dann wird geklotzt, so wie hier in der Straßenbreite und dem Aufbau der Straßendecke. So wird auch deutlich, warum Baudezernenten sich fragen, was kann ich als Verwalter noch vorschreiben, damit sich mein Wunsch: „unser Dorf soll schöner werden“ auch erfüllt.

Dann gibt es auch einmal weiße Bordsteine, buntes Pflaster, neue Beleuchtungen und vieles mehr. Auch eine ungünstigere Qualitätseinschätzung der bestehenden Kanäle, und/oder einer neuen Straßendecke, die mit 65 cm Materialaufbau völlig übermessen ist. Sie ist für einen zukünftigen Schwerstverkehr in einer Anliegerstraße ausgelegt und gleicht damit eher einer Landstraße. Der Verdacht liegt nahe, dass an eine Durchgangsstraße nach Kelkheim gedacht wird, obwohl das bisher immer verneint wurde.

**Auch der Straßenplaner schreibt in seinen Notizen, zu der Anliegerversammlung vom 22.11.2016, dass in einer Straßenvariante eine Straßenbreite von 5,0 m möglich wäre.**

Der ehemalige Amtsleiter schreibt dazu (14.03.2017), dass eine gesetzliche Durchfahrtsbreite von mindestens 3,05 m für „Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr, Landwirtschaft und Müllfahrzeuge“ einzuhalten wäre. Nur im Bauabschnitt 1 wird das nicht eingehalten und in anderen Straßen ebenfalls nicht. Das Maß ist für die Hofheimer Landwirtschaft gedacht und für alle anderen ist es ein Scheinargument.

**Ersichtlich ist, dass das „immer breiter, immer schwerer“ im Straßenverkehr, der Staat zu verantworten hat und nicht einzelne Straßenanlieger. Deshalb gehören die Straßenbaukosten auch dort hin!**

Damit ist eine Erklärung meinerseits, zu der Bemessungsart der Fahrbahnbreite, nicht mehr erforderlich. Nur kurz dazu: Auch die Breite wird durch die Verkehrsbelastung bestimmt, genau wie der Schichtenaufbau der Straßendecke.

Unberücksichtigt bleibt, dass der Bau der Erschließungsstraße schon zu **90 %** von den Anliegern bezahlt wurde und jahrzehntelang - von den in der Streckenbeschreibungen erwähnten Benutzern – kostenlos befahren wurde. Hervorzuheben ist hier immer die Landwirtschaft, die mit ihren größer und schwerer werdenden Fahrzeugen, die Straße mehr belastet als die Anlieger. Eine Landwirtschaft, die ihre einzigen Ackerflächen oberhalb der „Gundelhard“ - und am „Hahnenkopfgebiet“ hat und nur über die „MüStr.“ zu erreichen ist. Eine Landwirtschaft, die nur zum geringeren Teil noch zur Versorgung der Bevölkerung beiträgt, dafür aber mehr für die Versorgung von Reitställen.

#### **9.4 Die „Bürgerbeteiligung“**

Diese Einrichtung mag eine gute Absicht haben, kann aber auch missbraucht werden. Für die „MüStr.“ war sie aus folgenden Gründen in maßgeblichen Teilen nachteilig und die Abstimmungsergebnisse der „Anliegerversammlungen“ halte ich für rechtlich unwirksam.

Alle einberufenen „Anliegerversammlungen“ (lt. Protokoll) waren öffentlich, es konnte jeder teilnehmen und abstimmen, ohne eine Begrenzung auf die zahlenden Eigentümer.

Es nahmen auch Personen abzweigender Straßen teil, Geschäftsleute mit Fuhrpark, Landwirte, alle mit wenig Interesse an einer schmalen Straße. Die Abstimmungen wurden nicht auf die Anlieger/Eigentümer begrenzt und abgestimmt wurde per Handzeichen. Damit konnten Paare auch zwei „Stimmen“ abgeben.

Eine weitere, negative Auswirkung hat die Tatsache, dass die Anwesenden aus der beidseitigen Bebauung (theor. 40 Eigentümer) immer die Mehrheit der Anwesenden haben mussten und damit z. B. in der Abstimmung zur Straßenbreite die „Mehrheit“ hatten. Letztlich ist zu hinterfragen, ob Eigentümer aus einem Bereich mit Interesse an einer möglichst breiten Straße, einer Minderheit, die dies Interesse nicht teilt, die entstehenden Mehrkosten aufzwingen darf.

Ich halte diese Art der Abstimmungen für nicht zulässig.

## **9.5 Gutachten und Bewertung, auch rückblickend auf die Erschließungsausführung**

Auswirkungen der Erkenntnisse aus der Baugrunduntersuchung und dem Straßenbautechnischen Gutachten auf die Erneuerung und auf die Erschließung.

Mit den Erkenntnissen dieser Untersuchungen und deren Bewertungen wurde der Untergrund und die Straßendecke in Gänze als untauglich für die Erneuerung eingestuft. In der Anlage 9 sind Auszüge, aus dem Baugrundgutachten und in der Anlage 10 aus dem Straßenbautechnischen Gutachten beigelegt, jeweils 5 Seiten. Die wichtigsten Aussagen sind markiert. Bei weitergehendem Interesse ist eine komplette Einsicht, über die im Punkt 1. Vorwort, Unterpunkt 6. genannten Adresse, möglich.

**Auch zu Beginn der „Erschließung“ 1972 gab es eindeutige Regeln für den Straßenbau und die Ergebnisse der Gutachten zeigen, dass weder die damaligen Normen, noch die Ausführungen im Erschließungsbau überwacht und kontrolliert wurden. Die nach der damaligen ZTVE-StB 65 geforderte Verdichtungswerte für Erdarbeiten sind die gleichen, wie in der heutigen RStO 12 und ZTVE- StB 06, nur dass sie in den damals üblichen Maßeinheiten angegeben wurden.**

Für die Oberkante der Frostschutzschicht mussten 1972 ein Tragfähigkeitswert von 1.200 kp/cm eingehalten werden, was identisch ist mit den jetzt geforderten 120 MN/m<sup>2</sup>. Die Lagerung unter der Fahrbahn musste im Dammbereich, das ist auf der Talseite - im einseitig bebauten Bereich - der Fall, eine Verdichtung von 450 kp/cm<sup>2</sup> haben, was wiederum den geforderten 45 MN/m<sup>2</sup> der RStO 12 entspricht. Im Straßenbautechnischen Gutachten wird die Unzulänglichkeit des bestehenden Straßenunterbaus und der Fahrbahndecke beschrieben, **Anlage 10.**

Zur Frostsicherung und Filterstabilität hätten die Schichten unter der Frostschutzschicht, nach den Kornkurven von „Terzaghi“ (nicht Draghi) abgestuft sein müssen. Das war aber nach den Untersuchungsergebnissen nicht der Fall. Mit der bituminösen Straßendecke und dem Schotter verhält es sich nicht anders, sie sind von

unregelmäßiger Dicke nicht kornabgestuft und von minderer Qualität. Selbst, wenn die Stadt in vergangenen 43 Jahren die Verschleißschicht hätte erneuern wollen, was sie eigentlich hätte machen müssen, es wäre nicht überall möglich gewesen. Es liegt die Vermutung nahe, dass damals keine Bodenuntersuchungen stattfanden und die Bauarbeiten nicht überwacht und überprüft wurden.

Der Straßenaufbau der Erschließung kann nicht durch die Benutzung dermaßen heruntergekommen sein, und wenn, dann trägt die Stadt die Verantwortung, denn sie hätte die Straßenbefahrung mit einer Höchstlast –Einschränkung versehen müssen. Hier liegt aber ein Totalschaden vor, der seinen Ursprung in der damals fehlerhaften Herstellung hat und für den die Stadt Hofheim jetzt die Verantwortung zu tragen hat, sprich die Kosten.

Nur wer klagt das ein?

## **9.6 Weitere Baufehler der Erschließung. Wirkung auf die Kosten der Erneuerung.**

Die Wahl des Schichtenaufbaues und die Bemessung der neuen Straßendecke wird durch die erforderlichem Belastungsaufnahme des Planums bestimmt. Das Planum liegt aber bei den angegebenen Straßendicken in den Gutachten entweder 50 cm oder 65 cm unter der OK Fahrbahndecke.

Beide Gutachten halten aber die Auffüllungen nicht für den erforderlichen Verdichtungswert von  $45 \text{ MN/m}^2$  geeignet. In der Folge wird von dem gesamten Unterbau nichts für die Erneuerung zu verwenden sein, im Gegenteil, die mangelhafte Verdichtung des Untergrundes, in dem Böschungsbereich (Skizze 7 in der Anlage) und der ungeeignete Auffüllbereich muss ersetzt werden, in einem Umfang, der erst bei der Herstellung ersichtlich sein wird.

Der neue Straßenoberbau, der im Baugrundgutachten für die Belastungsklasse BK 0,3 einen Deckenaufbau von 14 cm Asphalt und 36 cm Frostschutz vorsieht, hat dementsprechend eine Gesamtdicke von 50 cm.

In dem Straßenbautechnischen Gutachten wird, wie in dem Baugrundgutachten auch, von einer Belastungsklasse BK 0,3 ausgegangen. Dieser Gutachter will aber 14 cm Bitumen und 51 cm Frostschutz aus Mineralbeton, das sind 65 cm Gesamtdicke. Anlage 10, 5 Seiten. Er schreibt dazu, **dass das etwas „mächtig erscheine“**. Dem kann ich mich nur anschließen, aber ohne die Begründungen des Gutachters zu akzeptieren!

### **Meine Begründung dazu:**

Der Auffüllbereich aus dem Baugrundgutachten ist bis 1,0 m unter der Straßenoberkante erkundet. In beiden Gutachten wird das angetroffene Material als nicht geeignet bezeichnet und es wird darin bezweifelt, dass die Norm-Verdichtungswerte erreicht werden könnten.

Wenn ich also davon ausgehe, dass die Oberkante des jetzigen Asphalts sich nicht groß von der neuen OK unterscheiden kann, dann bedeutet das für die Ausführung nach dem Bodengutachten: 1,0 m Auffüllung – 0,50 m Straßendecke = ca. 0,50 m Restmaterial von unbrauchbarer Qualität.

Bei Ausführung nach Straßenbautechnischem Gutachten:

1,0 m Auffüllung – 0,65 m Straßendecke = 0,35 m Restmaterial, von unbrauchbarer Qualität.

In beiden Fällen würde Restauffüllmaterial stehen bleiben, oder ersetzt werden müssen, zudem ist nicht auszuschließen, dass die unbrauchbaren Auffüllungen noch tiefer anstehen. Ist das „Restmaterial“ aber verwertbar und die Werte  $E_{v2} > 45 \text{ MN/m}^2$  sind dort zu erreichen, dann ist auch die dünnere Frostschuttschicht, die schon für das Verkehrsaufkommen - im einseitig bebauten Bereich - „etwas viel mächtig“ erscheint, ausreichend. Die Bauverwaltung hat aber die 65 cm dicke Straßendecke vorgeschrieben.

**Auf so etwas freuen sich alle Baufirmen ; die Nachträge und Massenveränderungen im Leistungsverzeichnis werden kein Ende haben.**

## **10. Wehrlosigkeit des Bürgers, Ausführungszeiten und die Beitragsberechnung**

Die Vorgaben der Hessischen Landesgesetze, das Kommunale Abgabengesetz, das Hessische Verwaltungsverfahrensgesetz und die zusätzlichen diversen Beschlüsse und Satzungen, sind so gestaltet, dass der betroffene Bürger von der Planungs- und Kostengestaltung möglichst ferngehalten wird.

**Die Vorgaben sind für den Bürger strangulierend verfasst.** Strangulierend, um Klagen im Vorfeld zu verhindern und nach dem die Beitragsforderung zugestellt ist, sollen die hohen Streitwerte die Prozesse verhindern. Ich hoffe, dass die Juristenlobby keinen Einfluss auf den Gesetzesantrag hat, denn für sie ist das Ganze eine Art Arbeitsbeschaffungsprogramm.

Sollte eine Kommune **jemals** eine Klage verlieren, dann zahlt der Straßenbeitragszahler mit seinen Steuer- und Gebührenrechnungen die Kosten der Verwaltung hinterher noch mit. Der Bürger klagt also gegen sich selbst.

**Ein Irrsinn!**

In dem Zehnjahresprogramm der Stadt Hofheim, das für die „Grundhaften Erneuerungen“ 2014 veröffentlicht wurde, sollte mit der Planung für die Münsterer Straße schon 2015 begonnen werden und 2016 war die Ausführung des 1. Bauabschnitts vorgesehen. Das hat sich alles verschoben. Es ist abzusehen, dass die gesamte Fertigstellung sich über 2020 hinziehen wird und damit immer teurer wird.

Neuesten Angaben zur Folge sollen im Handwerk und Bau von 2016 bis 2017 eine Inflation von **4,50 %** entstanden sein!

Unsere Straßenbaukosten wurden 2016 von dem Straßenplanungsbüro insgesamt auf **ca. 1.400.000 € geschätzt**, die ich für zu gering halte. Schon bei min. 2 % Steigerung pro Jahr, sind die Kosten bei ca. **1,60 Mio**, die auf die wenigen Eigentümern verteilt werden sollen, mit einem Verteilungssystem, das nichts mit der Straßennutzung zu tun hat.

### **Verteilungssystem der Straßenbeitragskosten- Schätzung**

Was hat die Grundstücksgröße mit der Straßennutzung zu tun? Für ein kleines Grundstück, mit maximaler Ausnutzung zahlt der Eigentümer weniger, als ein Eigentümer mit einem größeren Grundstück, das nicht maximal, aber in gleicher Größe bebaut ist.

Z. B. ist unser Grundstück seit 1937 ein „soda“ Grundstück, was baulich nicht maximal ausgenutzt werden kann, und darf. Der Eigentümer des kleineren Grundstückes hat keine Garage und keine eigenen Stellplätze, dafür aber 5 PKWs in Betrieb, die mangels Garage, oder privatem Abstellplatz, alle auf der Straße parken. Unser einziges Auto steht in der Garage.

Warum müssen wir, die wir die Straße nicht als Parkplatz nutzen, die durchgehende 950 m lange Parkspur für alle anderen mit bezahlen?

Wo ist unser Vorteil von Dauer, von dem im Gesetz gesprochen wird?

Unsere gesamte Grundstücksfläche (steiler Hang bis zu 45 % Steigung, felsiger Untergrund) wird mit einem „**Veredelungs**“-Zuschlag (**Verwaltungsgesäusel**), von 1,25 multipliziert. Im Ergebnis wird der Eigentümer mit dem etwas größeren Grundstück höher belastet, als der Nachbar mit dem kleineren Grundstück.

Völlig absurd ist die Tatsache, dass ein Grundstück dann aber nicht entsprechend der Größe genutzt (bebaut) werden darf, obwohl für die Beitragsberechnung das gesamte Grundstück mit diesem „**Veredelungsfaktor**“ von 1,25 multipliziert wurde. Es geht offensichtlich nicht um eine Gleichbehandlung, sondern nur um höhere Zahlungen.

Preisfrage: Welcher Eigentümer wird benachteiligt?

Wo ist die Logik, wo das Gleichbehandlungsgebot in diesem System?

Genauso verhält es sich mit der Begründung, warum die Anlieger überhaupt bezahlen sollen. Mit welchem „nicht vorübergehenden Vorteil“ kann der Eigentümer eigentlich rechnen, wenn er eine Straße zu 75 % bezahlen muss, die völlig an seinen Bedürfnissen vorbei geht? Zumal wenn sie von der Familie schon einmal zu 90 % bezahlt wurde? Zahlt ein Käufer mehr für diese Immobilie?

Wer denkt sich so etwas aus?

Das Berechnungssystem kann in den städt. Unterlagen zu der Eigentümerversammlung, vom 24.05.2016, Seite 7 bis 17, eingesehen werden. Zugang im Internet, wie unter Vorwort, Punkt 6. beschrieben.

## 11. Liste der Beanstandungen

**1. Das größte Übel ist, dass die Interessen aller Beteiligten gegensätzlich sind, so zumindest in den größeren Gemeinden, die total verschuldet sind.**

Diese Gemeinden wollen jetzt ihre jahrelang vernachlässigten Versorgungssysteme und Straßen erneuern und **mit aller Macht** versuchen sie die vorgegebene **Geldquelle maximal auszunutzen**. Mit dem Begriff „Anliegerstraße“ wollte unser ehemaliger Bauverwaltungsleiter suggerieren, dass die Straße vorwiegend dem Verkehr der Anlieger dient. Das ist zumindest für den Bereich der einseitigen Bebauung falsch und für alle anderen Bauabschnitte auch nicht belegt. Auch aus der Herstellung der Erschließungsstraße kann das nicht abgeleitet werden. Unser Teil der Straße dient **vorwiegend dem Durchgangsverkehr** und das hätte festgestellt werden müssen. Es stellt sich auch die Frage, ob der Hinweis des Bodengutachters, dass es sich um eine „Wohnstraße“ handelt, richtig ist. Mit dieser Festlegung, wurde eine Straßenbreite von 6,0 m und einer Straßendecke, inkl. Unterbau, von insgesamt 65 cm gewählt.

Das ist aber für eine Wohnstraße, oder einen Wohnweg maßlos übertrieben!  
Letztlich will die Stadtverwaltung nur 25 % der Kosten tragen, aber so etwas wie eine 100 % Landstraße bekommen und die Mehrkosten den Eigentümern aufhalsen!

Im Unterschied zu kleineren, selbständigen Gemeinden, in denen sich die Bewohner untereinander noch kennen und ein gewisser Zusammenhalt besteht, gibt es das in den Kreisstädten mit ihren Eingemeindungen nicht mehr. Ab einer gewissen Größe und der Aufteilung der Stadtverwaltung in Fachdezernate ist das nicht mehr möglich und auch nicht erwünscht. Die Bürgermeisterin, die offensichtlich nichts mit diesem unpopulären Geschäft zu tun haben will, kann Ihnen in der nächsten Landtagssaison erklären, warum sie sich nicht dazu geäußert hat.

**2. Zitat der Verwaltungsbeamten: Ihnen steht dann der Rechtsweg offen!** Zu jedem Änderungsverlangen meiner Kritikpunkte müsste ich nach Erhalt der Rechnung eine Klage einreichen. Gleichzeitig muss ich aber geschätzte 30 bis 35.000 Euro sammeln, die ich innerhalb eines Monats zahlen muss. Man darf aber auch in 5 Jahresraten bezahlen, mit 3 % Verzinsung auf den Libor-Zinssatz. Ich vermute, dass hierin noch 2 % für die Stadtkasse enthalten sind, die dann die 25 % Stadtanteil auf 23 % reduzieren.

**3. Die Gemeinde sucht Gutachter und Planer aus, die in dem Umkreis der Kommune tätig sind. Wenn die dem Willen der Verwaltung nicht nachkommen, dann werden sie zukünftig nicht mehr berücksichtigt. Das sind Abhängigkeiten, über die niemand Spricht. Um nicht in den Verdacht zu kommen, sollte eine Vergabe an Gutachter Pflicht sein, die auch nicht im Entferntesten am Tropf einer Kommune hängen.**

4. Eine Berechnung der Zwangsbeiträge mit Grundstücksgrößen und „Veredlungsfaktoren“ müsste wenigstens Faktoren enthalten, die einen wirklichen Bezug zur Straßennutzung herstellen. Die Verwaltungsbürokraten, die das bestehende Verfahren erfunden haben, sind sicher auch in der Lage einige „**Verschlimmverbesserungsfaktoren**“ zu erfinden.

5. In der Formulierung zur Beitragspflicht schreibt die Stadt, am 24. September 2015: Der Erschließungsbeitrag war für „den Sondervorteil der baulichen Nutzung oder gewerblichen Nutzung“

Wenn es nicht so ernst wäre, könnte man herzlich lachen.

Der damalige Erschließungs-Straßenbau wurde zu **90 %** von den Häuslebesitzer bezahlt, wo ist da der Sondervorteil, wenn er die von ihm finanzierte Straße nutzt? Und was ist mit den Gewerbenutzern, die die ganzen 43 Jahre die Erschließungsstraße genutzt, aber noch nie etwas bezahlt haben?

Der Straßenbeitrag ist von Eigentümern zu erheben, „denen die Möglichkeit der Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtung (hier die Straße) nicht nur vorübergehende Vorteile bietet“

Man geht eigentlich davon aus, dass öffentliche Einrichtungen, also z. B. Toiletten, auch aus öffentlichen Kassen bezahlt werden. Wir zahlen **75 %** der öffentlichen Einrichtung, weil diese „nicht nur vorübergehend Vorteile“ für uns hat?

Da schaue ich einmal den Durchgangsverkehr an, z. B. „Anlieger“ außerhalb unserer Straße, die haben auch keinen vorübergehenden Vorteil, sie haben einen ständigen Vorteil, denn sie können nur über unsere Straße ihr Anwesen, Gaststätte, Wochenendhaus und die Ackerflächen erreichen!

Der Durchgangsverkehr und unser „Anliegerverkehr“ stellt die gesamte Verkehrsbelastung dar, die in einem ordentlichen Verfahren, in unserem Fall, über einen längeren Zeitraum hätte getrennt festgestellt werden müssen. Das war aber nicht der Fall. Diese Zahlen wären die richtige Grundlage für eine Bemessung der Straße gewesen.

6. Der städt. Bauverwaltung wird mit den einseitigen Gesetzen, Satzungen und Vorschriften die Möglichkeit gegeben ihre Fehler von 1972 bis 1982 zu übergehen und vergessen zu machen. Lesen Sie dazu mindestens die Punkte 9.5 und 9.6 Hier müsste die Kommune gezwungen werden, die alte Erschließung durch einen vereidigten Sachverständigen begutachten zu lassen, der dann auch die Ansätze für die Erneuerung überprüfen sollte. Auf keinen Fall genügt es die bisherigen Gutachter damit zu beauftragen.

Die Gemeinde, als Verantwortliche für die fehlerhafte Bauweise, muss die Folgekosten tragen und die Erschließungsbeiträge zurückerstatten, oder mit den Neuen Kosten verrechnen, denn hier handelt es sich um verdeckte Mängel, die von den „Beitragszahler“ auch nicht erkennbar waren. Die Auswahl des Gutachters ist mit den „Beitragszahlern“ abzustimmen. Die Kosten trägt die Verwaltung:

**7. Das Auskunftsgesetz, insbesondere der § 29, muss geändert werden.** Es dürfen zu keiner Zeit sachbezogene Auskünfte und Einblicke verweigert werden. Siehe Vorwort, Pkt. 3. Heimlichtuerei der Verwaltung lässt immer auf Verwaltungsfehler schließen.

**8. Die „Bürgerbeteiligung“** muss sich auf die Beitragszahler beschränken und darf nicht so, wie unter Punkt 9.4 geschildert gehandhabt werden. Zu jeder Stimmabgabe, falls dieser Vorgang überhaupt rechtlich bindend ist, muss festgestellt werden, welche Eigeninteressen Betreffende verfolgen. Es kann doch nicht sein, dass ein Fuhrunternehmer, der seine Fahrzeuge im Außenbereich abstellt, die Breite einer Straße bestimmt, die er nur durchgängig nutzt, zumal es sich bei unserer Straße ja um eine „Wohnstraße“ handeln soll.

**9.** Es genügt nicht, plötzlich eine Liste für die Bauvorhaben aufzustellen, die innerhalb von 10 Jahren bearbeitet werden soll und sofort schon mit Bauarbeiten des ersten Projektes zu beginnen. Die ersten Betroffenen kann der „Schlag“ treffen, bei den Summen, die verlangt werden.

**12. Geforderte Veränderungen und alternative Vorschläge** Meine Vermutung geht dahin, dass der Gesetzesvorschlag der Partei DIE LINKE schon allein deswegen abgelehnt wird, weil er nicht von den gerne „großen“ Volksparteien kommt. Eine Änderung der Gesetze würde, wenn es überhaupt zustande kommt, Monate dauern. Ich bin in diesem Fall für einen Stop - aller noch nicht angefangen, oder beauftragten Straßenbauarbeiten - denn bis zu einer Änderung werden weiter tausende Bürger belastet. Die Vorstellung, dass die Eigentümer für abgeschlossene Projekte in den nächsten Jahren dann verschont bleiben, halte ich für schwierig. Die Lösung ginge nur über eine Abgabe, die alle bezahlen. Dann muss der „Beitragszahler“, eines ehemaligen Projektes, nach dem ein „Verfahren“ eingeführt ist, sein Geld zurück - oder verrechnet- bekommen.

- 1. Die beste Lösung ist der Gesetzesvorschlag der Partei DIE LINKE, oder eine gleichwertige Veränderung des Systems aus einer anderen Partei!**
- 2.** Die zweitbeste Lösung sind die wiederkehrende Beiträge, aber nur bei Abstellung der Missbräuche in dem System. Auch in diesem Fall dürfen die Planungen und die Kosten nicht nach dem jetzigen „Straßenbeitragsverfahren“ ermittelt werden. Ich habe aufgezeigt, dass das jetzige System der Verwaltung gestattet eigene Fehler zu verbergen und den Bürgern die Folgen nochmals in Rechnung zu stellen.
- 3.** Ganz wichtig ist, dass den betroffenen Bürgern erklärt wird, dass sie alles, was sie über das erforderliche hinaus verlangen, oder die Verwaltung dies verlangt, bezahlen müssen.

**Sollte die Verwaltung über den kostengünstigsten Ausbau hinausschießen, dann hat sie diese Kosten voll zu übernehmen.**

Unmöglich ist es, von den betroffenen Bürgern zu verlangen, dass sie die Anwalts- Gutachter - und Klagekosten - zusätzlich zu den „Beitragskosten“- übernehmen müssen, wenn die undurchschaubaren, geschwurbelten Gesetzestexte und örtlichen Satzungen von gleicher Qualität von Verwaltungsgerichten als rechters befunden werden.

Damit ist der Verwaltung ein diktatorisches Machtinstrument an die Hand gegeben, von dem sie nur allzu gerne Gebrauch macht und mit dem sie alles durchsetzt. Gelegentlich glaubt man auch so etwas wie Schadenfreude im Amt zu erkennen. Im Moment macht die Verwaltung was sie will und die Aussicht auf eine ruinöse Klagemöglichkeit ist eine Willkür!

Die strittigen Themen sollten ohne Gerichte und kostenfrei für die Bürger gelöst werden können.

4. Schon die Erneuerungsliste mit den Projekten, die in zehn Jahren ausgeführt werden sollen, müssen etliche Jahre im Voraus den betroffenen Bürgern angekündigt und evtl. besprochen werden, **damit der Bürger rechtzeitig die Flucht vor der „Wegelagerei“ ergreifen kann.** Es genügt offensichtlich nicht, nur die Stadtverordneten über so etwas abstimmen zu lassen. Da stimmen Leute ab, die weder die Straßen, noch das Verfahren und die rigore Vorgehensweise der Bauverwaltungen kennen.

Ich hatte den Eindruck, dass nicht das Wohl aller Bürger im Vordergrund stand sondern die Parteidisziplin. Mancher wird wohl aufgeatmet haben, dass seine Straße nicht erwähnt wurde. Unsere unbedeutende Straße, noch halbwegs in freier Natur, soll zu einer Vorzeigestraße werden, wie die Pflasterwüste in der Stadt Hofheim.

Es muss doch eine Möglichkeit geben, schon in der Planungsphase, bei unterschiedlichen Auffassungen zwischen Bürger und Verwaltung, eine Klärung **ohne teure Anwalts- und Gerichtskosten**, zu erreichen. Dass die Verwaltung einfach diktatorisch bestimmt und über die Gesetze und Satzungen einen Widerspruch betroffenen Bürger so teuer macht, dass ein Einzelner sich das nicht mehr leisten kann. Die unregelmäßige Bebauung in unserem Taunustal hat in der Folge auch unter den Eigentümern an der Straße unterschiedliche Interessen verursacht, die keinen Gemeinsinn fördern.

Ich stelle mir eine landesweite, oder in den Kreisen tätige Schlichtungseinrichtung vor, die aus Fachbereichen und Anwohnern, paritätisch zusammengesetzt sein müsste, die im Streitfall entscheidet. Die Geheimniskrämerei, in der Ausschreibungs- und Planungsphase um Gutachter und Planer, muss geändert werden. So wie es jetzt gehandhabt wird bleibt immer ein Zweifel, dass alles mit rechten Dingen zugeht.

5. Die MüStr., als eine Stadtstraße zu bezeichnen, ist hochtrabend und soll bedeuten, dass die Straße wie eine Straße in der Stadt hergestellt und aussehen soll. Gepflasterte Gehwege im ländlichem Raum sind eine unsinnige Lösung der Verwaltung, denn damit erspart sie sich eine Festlegung zu Einbauten im Gehweg. An die Anlieger, die die Gehwege kehren müssen und im Winter den Schnee beseitigen, wird nicht gedacht. Lorsbach bleibt ein Dorf, das zwar in eine Stadt eingemeindet wurde, was aber nicht bedeuten kann, dass die städtische Verwaltung aus einem ehemaligen Feldweg eine „Stadtstraße“ machen kann. Die Straße war ein Feldweg und bleibt ein Straße zu den Feldern der Landwirtschaft, mit geringfügigem Anwohnerverkehr, der seit Jahrzehnten mehr durch Gewerbeverkehr, Fremdenverkehr und dem Ausflugsverkehr in den Außenbereich genutzt wird.
6. Das oberste Ziel einer Gemeindeverwaltung muss eigentlich das Gemeinwohl aller Bewohner sein. Die Infrastruktur einer Gemeinde durch einzelne Bürger bezahlen zu lassen entspricht diesem Ziel nicht, denn hier ist eine Gleichbehandlung unmöglich zu erreichen. Die Einführung des jetzigen Systems, für einen großen Bestand an Straßen, in unterschiedlichem Alter und Zustand, wird es immer so sein, dass es Menschen gibt, die in Ihrem Leben nie von einer Erneuerung betroffen sein werden und andere mehrmals.  
**Das Beitragsverfahren ist also ein Zufallsverfahren!**

Gemeindeverwaltungen müssten gezwungen werden, den Aufwand für eine Erneuerung von dem Aufwand zu trennen, der der Allgemeinheit dient und dem Aufwand der nur den Anwohnern dient.

Sie müssen strikt trennen, zwischen dem, was für die Anlieger der Mindestbedarf ist und nicht was ehrgeizige Verwaltungsvertreter für ein ländliches Gebiet für erforderlich halten. Selbstverständlich darf eine Kommune eine Straße nach ihren Wünschen ausbauen, aber dann sind das Kosten für alle Bürger und nicht nur für einzelne Betroffene.

Besonders wichtig ist: Schon am Anfang des Verfahrens müssen die Bürger ein Mitspracherecht haben, auch vor der Verhandlung und Vergabe an die Bau-firmen. Das kann durchaus mit einer kleinen Zahl an Bürger erfolgen. Aber es ist wichtig, die Berechnung der Zwangsbeiträge so aufzuteilen, dass in Kosten unterschieden wird, die von den Verwaltungsvorstellungen abhängig sind und die Kosten, die von den Vorstellungen der Bürger abhängig sind. Damit lassen sich falsche prozentuale Beteiligungsvorgaben vermeiden.

Es ist ein Unding, dass die Bürger nur über **geschätzte Kosten** informiert werden, die auch manipulativ entstanden sein können und dann am Tag X, von der „Beitragssumme“ überrascht werden. **Wer steht denn für die Richtigkeit der Zahlen ein?** Keiner gibt dafür eine Gewähr! Weder Planer noch Verwaltung werden etwas zusagen und können sich darauf berufen, dass es doch alles nur

Schätzungen waren! Dazu kommt noch, dass Mehrkosten im Bau auch die Gebühren der Gutachter und Planer steigen lassen können. Die Baufirmen verfolgen das gleiche Ziel !

**Meine Damen und Herren Landtagsabgeordnete,  
machen Sie diesem diktatorischen Verfahren bitte ein Ende. Befreien Sie uns von  
diesem unwürdigen, ungerechten und unsozialen Verfahren!**

**Anlagen:**

- 1 Lageplan Münsterer Straße, mit Eintrag der Bauabschnitte.
- 1.a Ergänzung bis Gundelhard - Gaststätte, mit Landwirtschaftsflächen und Fotos zu dieser Strecke.
- 2 Lageplan mit Bauabschnitten 1 und 2 mit Eintrag der Fotoansichten.
- 3 Bauabschnitt 1, zweiseitig bebaut, 4 Fotos.
- 4 Bauabschnitt 2, zweiseitig bebaut, 3 Fotos.
- 5 Bauabschnitt 2, einseitig bebaut, 4 Fotos.
- 6 Abzweigungen „Am Hasenberg“ links 1 Foto, Abzweig Frankental 1 Foto.
- 7 Querprofil durch Straße und Böschung vor 1970 und nach 1982.
- 8 Straßenbelastung über Auffüllbereich und Verkehrsbelastung.
- 9 Auszug aus Baugrundgutachten, 5 Seiten.
- 10 Auszug aus Straßenbautechnischem Gutachten, 5 Seiten.
- 11 Verkehrsbeschilderung
- 12 Kanalgängung
- A Strecke Frankental bis Gundelhard, 4 Fotos.
- B Gundelhard, bei gutem Wetter, 4 Fotos.

26. März 2018.

Gerd Hirsberger



Der Gemeindevorstand der  
**GEMEINDE HOHENRODA**  
 Landkreis Hersfeld-Rotenburg



**Ortsteile:** Ausbach, Glaam, Mansbach, Oberbreitzbach, Ransbach, Soislieden

Gemeindevorstand Hohenroda, Schloßstraße 45, 36284 Hohenroda

Hessischer Landtag  
 Frau Dr. Ute Lindemann

- Zustellung per E-Mail -

Amt/Abteilung

**Bürgermeister**

Auskunft erteilt

**Herr Stenda**

Telefon (06676) 9200-18

Telefax (06676) 9200-40

Internet: <http://www.hohenroda.de>

E-Mail: [bgm.stenda@hoehenroda.de](mailto:bgm.stenda@hoehenroda.de)

Zeichen/Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen/Unsere Nachricht vom:

St

Datum:

20.03.2018

### Mündliche Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtages

Sehr geehrte Frau Lindemann,

vielen Dank für die Möglichkeit am 12.04.2018 im Rahmen einer mündlichen Anhörung vor dem Innenausschuss des Hessischen Landtages zum derzeit auch in der Öffentlichkeit stark diskutierten Thema der Erhebung von Straßenbeiträgen vorsprechen zu dürfen.

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Hohenroda hat in der Sitzung am 05.03.2018 diese Thematik bereits ausführlich diskutiert und **einstimmig** eine Resolution zur Befreiung der Anlieger von den Straßenbeiträgen in Hessen verabschiedet. Diese habe ich Ihnen bereits mit Schreiben vom 08.03.2018 zugeschickt.

Die finanzschwachen Städte und Gemeinden sind zur Erhebung von Straßenbeiträgen nach den § 11 (einmalige Straßenverbeitragung) und § 11a (wiederkehrende Straßenverbeitragung) KAG verpflichtet. Beide Systeme bieten für die Kommunen keine Ideallösung und führen in der Bevölkerung zurecht zu hohem Widerstand.

Die §§ 11 und 11a KAG gilt es gänzlich aus den Gesetztestexten der KAG zu streichen. Im Rahmen der Daseinsvorsorge sollten sich Land und ggf. Bund erklären, die Anliegerbeiträge aus eigenen Mitteln zu übernehmen. Darüber hinaus gilt es eine entgegenkommende Regelung für die bereits abgerechneten und in Bau befindlichen Straßen zu erarbeiten. Alle weiteren Ausführungen sind der beigefügten Resolution der Gemeinde Hohenroda zu entnehmen.

Bei Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

  
 Andre Stenda  
 Bürgermeister

**Allgemeine Sprechzeiten:**

Mo. - Fr. 09.00 - 12.00 Uhr  
 Di. 14.00 - 16.00 Uhr  
 Do. 14.00 - 17.00 Uhr

**Konten der Gemeindekasse:**

Sparkasse Bad Hersfeld-Rotenburg ♦ IBAN DE4153250000036000050 ♦ BIC HELADEF1HER  
 Raiffeisenbank Werratal-Landeck e.G. ♦ IBAN DE38532613420004030702 ♦ BIC GENODEF1RAW  
 VR-Bank Nord-Rhön e.G. ♦ IBAN DE74530612300001711997 ♦ BIC GENODEF1HUE

# Beglaubigter Auszug

aus der Niederschrift über die Sitzung der Gemeindevertretung  
der Gemeinde Hohenroda vom 05.03.2018

**Punkt. 10** der Tagesordnung betr.:

**Resolution „Straßenbeiträge Hessen“**

**Beschluss:**

Die Gemeindevertretung beschließt folgende Resolution:

Das Land Hessen wird aufgefordert, die §§ 11 und 11a KAG gänzlich aus den Gesetzesgrundlagen zu entfernen und die im Sachverhaltstext niedergeschriebenen Anforderungen zu erfüllen. Insbesondere hat das Land im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Kommunen mit zusätzlichen finanziellen Mitteln für die Straßenunterhaltung auszustatten. Der Betrag soll den bisherigen Anliegerbeitrag eines grundhaften Ausbaus in den Kommunen deckeln. Es ist darüber hinaus gehend eine entgegenkommende Regelung für die bereits abgerechneten und in Bau befindlichen Straßen zu erarbeiten.

Beschlussfähigkeit		Abstimmung		
Gesetzliche Mitgliederzahl	davon anwesend	dafür	dagegen	Stimmenthaltung
23	19	19	0	0

Die Richtigkeit des Auszuges und der Angaben über Beschlussfähigkeit und Abstimmung werden beglaubigt. Gleichzeitig wird bescheinigt, dass zur Sitzung unter Mitteilung der Tagesordnung rechtzeitig und ordnungsgemäß eingeladen worden ist, und zu dem vorstehenden Tagesordnungspunkt kein weiterer Beschluss gefasst wurde, als der oben aufgeführte.

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Hohenroda war beschlussfähig.

Hohenroda, 06.03.2018

Der Gemeindevorstand  
der Gemeinde Hohenroda  
Im Auftrag

*Wahl Mausehund*  
(Wahl-Mausehund)  
Verw. Angest.



**Erläuterungen zur  
Gemeindevertreterversammlung am 05.03.2018**

**TOP 10**

**Bezeichnung:**

**Resolution „Straßenbeiträge Hessen“**

**Sachverhalt:**

Der Unmut der Bevölkerung über die Erhebung von Anliegergebühren bei grundhafter Erneuerung von Straßen nimmt zu. Viele Bürgerinitiativen haben sich formiert, auch die Landesregierung hat sich dem Thema bereits angenommen.

In Hessen liegt die Beitragserhebung im Ermessen der Kommunen. Während Bürger in finanzstarken Kommunen nichts zahlen, werden andere Kommunen von der Kommunalaufsicht gezwungen, solche Beiträge zu erheben. Die Kommunalaufsichten verpflichten die finanzschwachen Kommunen, ein System zur Straßenverbeitragung einzuführen. Ohne Straßenbeitragssatzung ist dann keine Haushaltsgenehmigung möglich. Dies ist als ungerecht zu bewerten. Entweder die Regelung muss für alle gelten, oder komplett abgeschafft werden.

Die Gesetzesgrundlagen für die Erhebung von Straßenbeiträgen sind dabei in den §§ 11 und 11a KAG (Gesetz über kommunale Abgaben) geregelt.

Um den Anlieger zu entlasten und die Kommunen in ihrer kommunalen Selbstverwaltung zu stärken, sollten die §§ 11 und 11a KAG gänzlich aus den Gesetzesgrundlagen entfernt werden.

Entgegen den Regelungen des grundhaften Ausbaus entscheidet die Kommune dann eigenständig über die Stärke des Unter- und Aufbaus der Straße (Normierung). Hier könnten enorme Kosten eingespart werden.

Im gleichen Zuge hat das Land Hessen im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Kommunen mit zusätzlichen finanziellen Mitteln für die Straßenunterhaltung auszustatten. Der Betrag soll den bisherigen Anliegerbeitrag eines grundhaften Ausbaus in den Kommunen deckeln.

Die finanziellen Mittel sind auf die Kommunen nach der Länge der jeweiligen Gemeindestraßen aufzuteilen, um den ländlichen Raum hier nicht weiter ausbluten zu lassen. Die Gelder sollten aus dauerhaften Einsparungen der Landesregierung realisiert werden. Die den Kommunen zur Verfügung stehenden Mittel, wie dem kommunalen Finanzausgleich, müssen dabei unangetastet bleiben.

Somit würden Anlieger künftig nur im Rahmen der Straßenerschließung (Erschließungsbeitragssatzung) an dem Straßenbau finanziell beteiligt. Jedweder danach folgender Straßenbau wird durch einen für den Straßenbau zweckgebundenen Zuschuss (der den derzeitigen hohen Anliegerbeiträgen gleicht) vom Land finanziert. Aus den Landesmitteln sowie Eigenmitteln der Kommune baut diese die Straßen nach eigenen

Datum 12.02.2018	Datum	Datum	Datum	Datum
Bgm. Stenda				
Abt. I	Schriftführerin	Vorsitzende	Zieldatum	Erledigt

Vorstellungen (Instandhaltung, Tragdeckschicht...) aus, was die kommunale Selbstverwaltung nachhaltig stärken würde.

Darüber hinaus gilt es eine entgegenkommende Regelung für die bereits abgerechneten und in Bau befindlichen Straßen zu erarbeiten.

**Beschlussvorschlag:**

Die Gemeindevertretung beschließt folgende Resolution:

Das Land Hessen wird aufgefordert, die §§ 11 und 11a KAG gänzlich aus den Gesetzesgrundlagen zu entfernen und die im Sachverhaltstext niedergeschriebenen Anforderungen zu erfüllen. Insbesondere hat das Land im Rahmen ihrer Daseinsvorsorge die Kommunen mit zusätzlichen finanziellen Mitteln für die Straßenunterhaltung auszustatten. Der Betrag soll den bisherigen Anliegerbeitrag eines grundhaften Ausbaus in den Kommunen deckeln. Es ist darüber hinaus gehend eine entgegenkommende Regelung für die bereits abgerechneten und in Bau befindlichen Straßen zu erarbeiten.

Datum 12.02.2018	Datum	Datum	Datum	Datum
Bgm. Stenda				
Abt. I	Schriefführerin	Vorsitzende	Zieldatum	Erledigt

## Stellungnahme zu den Gesetzesentwürfen zu Straßenbeiträgen (LT-Drs. 19/5839 und 19/5961)

### I.

Kommunale Selbstverwaltung auch und speziell für Gemeinden im Hinblick auf alle (örtlichen) öffentlichen Aufgaben wird bundes- und landesverfassungsrechtlich gewährleistet durch Art. 28 II GG und Art. 137 (I 1, II 1) HessVerf.. Diese grundrechtsähnliche Garantie gilt aber lediglich im Rahmen der ihrerseits verfassungsgemäßen, d.h. einem legitimen Ziel dienenden und die Selbstverwaltung nicht in ihrem Kern verkürzenden (Landes-)Gesetze (s. Art. 137 II 2, II 2 HessVerf.). Angesichts der zur Erfüllung von obligatorischen wie fakultativen öffentlichen Aufgaben erforderlichen (Finanz-)Mittel wird als Teil der kommunalen Selbstverwaltung auch „Finanzhoheit“ verbürgt, so explizit Art. 28 II 3 GG und Art. 137 IV HessVerf.; diese umfasst sowohl die Ausgaben- als auch die Einnahmenseite. Zu Einnahmen zählen nicht zuletzt die aufgrund von (Steuern oder anderen) Abgaben erhaltenen Zahlungen. Insoweit bedarf es für die Festlegung von öffentlich-rechtlichen Geldleistungspflichten und deren Durchsetzung aber immer einer Ermächtigung durch gesetzliche Vorschriften (des Bundes oder des Landes), § 93 I HGO, § 1 KAG, in denen zugleich Art und Ausmaß näher bestimmt werden, ferner der konkreten Mitwirkung kommunaler Organe in Form von Vorgaben für spezielle Abgabensatzungen (s. § 5 HGO, § 2 KAG). Eine umfassende kommunale Abgabehoheit (im Sinne eines eigenen Erfindungsrechts) sieht das geltende (Verfassungs-)Recht jedoch nicht vor.



Das jeweilige Bundesland ist dafür verantwortlich, wie die verschiedenen Pflicht- und freiwilligen Aufgaben ausgestaltet und abgegrenzt werden; aufgrund der (allgemeinen) Sicherstellungspflicht des Landes Hessen nach Art. 137 IV HessVerf. muss zur Konkretisierung des Aufgabenkreises auch eine gesetzliche Ausgestaltung der hierzu zulässigerweise zu tätigen Ausgaben und zudem der für deren Finanzierung erforderlichen Einnahmen allgemein normativ vorgegeben werden. Als zweite „finanzielle Säule“ sieht für den Fall der Übertragung neuer staatlicher Aufgaben auf die kommunale Ebene Art. 137 V HessVerf. eine gegenüber der allgemeinen Finanzierungsverantwortung striktere Konnexität von Aufgaben und Ausgaben vor. Dazu komplementär gelten für den kommunalen Haushalt die allgemeinen Grundsätze des § 92 HGO und werden die generellen Vorgaben für die Erzielung von Erträgen und Einzahlungen (Einnahmen) durch § 93 II HGO aufgestellt. Dort werden (zusammen mit Abs. 1 und 3) zugleich die rechtlich vorgesehenen, zulässigen Einnahmequellen abschließend normiert.

Aus § 93 II i.V.m. I HGO sowie den näheren Bestimmungen des KAG (§ 1 I, §§ 11, 11a, 13) ergibt sich auch die grundsätzliche Rechtmäßigkeit von „Beiträgen“ als zulässigen nicht-steuerlichen Abgaben. Nicht eindeutig ist die in § 93 II, III HGO vorgenommene Reihung der Einnahmen zum einen insoweit, als vor- bzw. erstrangige „sonstige Erträge und Einzahlungen“ (§ 93 II Hs. 2) auch Zuweisungen nach dem FAG erfassen (auch § 1 I, II FAG trifft insoweit keine klare Festlegung), und zum anderen und vor allem, ob bei (öffentlich-rechtlichen) „Entgelten“ für gemeindliche Leistungen nach § 93 II Nr. 1 HGO (Nutzungs-), „Gebühren“ und „Beiträge“ nebeneinander stehen oder zunächst eine konkrete kommunale Leistung abgeltende Gebühren erhoben werden müssen, hingegen nur auf abstrakte Vorteile (Nutzungsmöglichkeiten) anknüpfende Beiträge demgegenüber lediglich nachrangig zulässig sind. Von der Entscheidung, ob und ggf. wie weit hier Gemeinden Spielräume eröffnet (bzw. belassen) werden, hängt aber maßgeblich sowohl



die persönliche als auch die sachliche Abgabepflicht bezüglich einzelner kommunaler „Leistungen“ ab. Aus der vorangestellten Relativierung „soweit vertretbar und geboten“ lässt sich ein genereller Vorrang von konkreten (Nutzungs- und Nutzer-)Gebühren rechtfertigen, wenn und soweit eine Ermittlung und Abrechnung praktisch möglich ist, weil damit eine stärkere und der Belastungsgleichheit in größerem Umfang Rechnung tragende Durchsetzung des Verursacherprinzips einhergehen würde.

Im Hinblick auf die Garantie der „Finanzhoheit“ sind gesetzliche Vorgaben für die Ausgestaltung der Einnahmenerzielung jedenfalls dann nicht nur eine allgemeine Rahmensetzung, sondern ein Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung, wenn hierdurch Gemeinden zu bestimmten Maßnahmen (wie dem Erlass einer Abgaben-/Beitragssatzung) absolut („Muss“-Regelung) oder zumindest in bestimmten Fällen („Soll“-Regelung) verpflichtet werden – und diese Vorgabe dann im Wege der Rechtsaufsicht auch durchgesetzt werden kann. Solche Eingriffe gestattende (Landes-)Gesetze müssen daher zur Erreichung eines legitimen Ziels (etwa eines soliden kommunalen Haushalts) geeignet, erforderlich und angemessen sein. Da jedoch staatliche Aufsicht über Kommunen immer auch der Förderung kommunaler Selbstverwaltung dienen soll (s. § 135 HGO) und nicht nur einseitig-restriktiv ausgerichtet ist, müssen die Regelungen für kommunale Abgaben (des KAG) auch hinreichend klar und eindeutig mit den allgemeinen Vorschriften der HGO (insbes. §§ 92, 93) abgestimmt sein. Eine solche explizite Verknüpfung fehlt bislang<sup>1</sup>. Der Umstand allein, dass staatliche Aufsicht über Kommunen ebenfalls verfassungsrechtlich vorgesehen ist (s. Art. 137 II 2 HessVerf.), rechtfertigt noch nicht den Einsatz bestimmter Zwangsmaßnahmen bzw. die Anordnung an Kommunen, in bestimmter Weise zu handeln, wenn und soweit dadurch

---

<sup>1</sup> Dazu auch unten, V.



notwendige kommunale Entscheidungsspielräume unangemessen verkürzt oder gar völlig beseitigt werden.

Die aktuelle gesetzliche Regelung in § 11 KAG bezieht die Befugnis („kann“) von Gemeinden (und Landkreisen), „Beiträge“ zu erheben, zunächst allein auf (gemeindliche) „öffentliche Einrichtungen“ (i.A. §§ 19 f. HGO), § 11 I 1 KAG. Begrenzt wird diese Refinanzierungsbefugnis durch die Höhe des Aufwands (§ 11 II), der damit gedeckt werden soll, also insgesamt eine Obergrenze für den auf Beitragspflichtige insgesamt umzulegenden Betrag darstellt. Auf solche Weise abgegolten werden können vier Arten von durch die Gemeinde vorgenommenen bzw. veranlassten Maßnahmen, nämlich „Herstellung“, „Anschaffung“, „Erweiterung“, „Erneuerung“ (§ 11 I 1 KAG). Systematisch als Sonderfall hierzu wertet § 11 I 2 KAG gemeindliche Maßnahmen in Bezug auf „Verkehrsanlagen“ (öffentliche Straßen, Wege und Plätze). Hier werden jedoch allgemein nur Umbau und Ausbau, d.h. Erweiterungsmaßnahmen erfasst, einzig im Hinblick auf den Außenbereich (s. § 35 BauGB) auch Herstellung (§ 11 I 3 KAG). Für Innen- und Außenbereich gleichermaßen klargelegt wird in § 11 I 2 KAG, dass „laufende Unterhaltung und Instandsetzung“ nicht einbezogen sind, d.h. weder Erweiterung noch Erneuerung darstellen. Während für den Außenbereich die Beitragserhebung als „Kann“-Bestimmung ausgestaltet ist, trifft § 11 I 2 KAG demgegenüber eine „Soll“-Regelung, so dass das Gesetz nach der üblichen Auslegung einer solchen Formulierung die Auferlegung einer Beitragspflicht als Regelfall ansieht.

Die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen – sei es, den Gemeinden insgesamt ein Ermessen einzuräumen, ob (Straßenbau-)Beiträge erhoben werden („Entscheidungs-Ermessen“), sei es, die Ermächtigung zur Beitragserhebung für den Straßen(um- oder -aus)bau aufzuheben, bewirken an sich eine Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung, da die örtlich



zuständigen Organe damit einer geringeren Bindung als bisher unterliegen und damit auch insoweit die Reichweite der Rechtsaufsicht beschränkt wird. Freilich ist damit ein genereller oder doch möglicher Wegfall einer Einnahmequelle verbunden, so dass gleichzeitig eine Kompensation vorgesehen oder doch ermöglicht werden muss, denn es ist weder geplant noch besteht ein triftiger Grund, die gemeindliche Straßenbaulast nach §§ 43, 9, 3 I Nr. 3 HStrG im Hinblick auf Art oder Umfang zu modifizieren. Der als Ersatz für wegfallende Einnahmen bei fortbestehender Pflichtaufgabe nötige Ausgleich könnte entweder über andere (öffentlich-rechtliche) Nutzungsentgelte - kommunale „Maut“ bzw. Straßennutzungsgebühren - erfolgen oder über erhöhte Finanz-Zuweisungen (damit letztlich aus aufgrund von anderen Hoheitsträgern, vor allem dem Bund, normierter Finanz-Gesetzgebung und daran anknüpfenden Finanzausgleichsregelungen vereinnahmten Steuererträgen). Der Pflichtaufgabe örtlicher Straßenbau kann aber nur dann ausreichend genügt werden, wenn Gemeinden ein Anspruch auf oder zumindest ein maßgebliches Mitspracherecht bei solchen Zuweisungen gesetzlich eingeräumt wird<sup>2</sup>.

## II.

Das geltende Recht der Straßenbaubeiträge in § 11 KAG (aber nicht nur im hessischen Landesrecht) leidet an einem grundlegenden konzeptionellen Mangel, der auch (weil damit ein Verstoß gegen Gleichheitsgrundsatz und Handlungsfreiheit verbunden ist) ohnehin eine Revision der einschlägigen Bestimmungen erfordert<sup>3</sup>. Sowohl bei einmaligen als letztlich auch bei wiederkehrenden, nur in den Fällen des § 11 I 2 vorgesehenen, § 11a I 1 KAG) Straßenbaubeiträgen soll eine „qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit“ (s. § 11 I 4 KAG) die Grundlage und sachliche Rechtfertigung (und zugleich

<sup>2</sup> Dazu auch unten, IV.2.

<sup>3</sup> Zu II. ausführlich Gramlich, Bayerische Verwaltungsblätter 2018 H. 8.



auch die Grenze) einer daran anknüpfenden Beitragspflicht bilden, indem nur Anliegergrundstücke bzw. deren Eigentümer oder Erbbauberechtigte damit belastet werden, § 11 I 4, VII KAG (bei wiederkehrenden Beiträgen ändert bzw. erweitert sich allein der davon erfasste, aber ebenfalls wieder durch Grundstücksbezug abgegrenzte Teil der Einwohner in Abrechnungsgebieten, § 11a II - IIb KAG). Dieser Ansatz ist einseitig bzw. verkürzt, denn es bleiben unberücksichtigt die mit der jeweiligen örtlichen Lage (Straßenanlieger) notwendig einhergehenden (und durch die betr. Personen nicht vermeidbaren) Nachteile, die für die jeweiligen Grundstücke durch Verkehrsimmissionen entstehen, so dass auch das in der Folge erforderliche Abstellen auf einen Saldo des Straßen-„Nutzens“ als einer Bilanz von Vor- und Nachteilen durch die jeweilige „Lage“ nicht geschieht. Dieses Defizit lässt sich weder durch das generelle Schonungsgebot in § 10 S. 2 HGO vermeiden oder verringern noch wird ihm konzeptionell durch den Abzug nach § 11 IV KAG Rechnung getragen (da dort der Immissionsaspekt ebenfalls nicht einbezogen wird) noch bildet das in § 11 V 1 KAG normierte (durch § 11 V 2, 3 relativierte) Differenzierungsgebot bei „Vorteilen“ für einzelne Beitragspflichtige eine Lösung, weil es erst auf der Ebene der Verteilung zwischen den Beitragspflichtigen ansetzt, jedoch die „Nachteile“ als solche nicht erfasst.

Zu der verfehlten Konzeption kommt hinzu, dass der Gesetzgeber bisher versäumt hat, die im Hinblick auf den Parlamentsvorbehalt für Grundrechtseingriffe notwendige (allgemeine) Regelung zur Ermittlung eines bezogen auf durch einen Beitrag abschöpfbaren „Gebrauchswerts“ zu treffen, d.h. den durch die „qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeit“ erwachsenden Nutzen genauer zu bestimmen. Es fehlt an Vorschriften zu Verfahren und Vorgang der Bewertung (und zudem der Abgrenzung gegenüber anderen gesetzlich z.B. im BauGB oder BewG definierten „Werten“). In der Praxis bzw. von Gerichten verwendete herkömmliche



Maßstäbe für den Wert(zuwachs) haben keine konkrete normative Verankerung und beruhen allenfalls auf Wahrscheinlichkeit oder Erfahrungswerten. So setzen die „Verteilungsmaßstäbe“ (§ 11 VI KAG) letztlich erst darauf auf, dass zuvor eine Bemessung der Begünstigung im Rahmen einer exakten und transparenten „Kalkulation“ (s. § 11 IX) erfolgt ist, selbst wenn bejaht werden könnte, dass die dort genannten Kriterien den „Nutzen“ (als Basis und Grenze der Beitragspflicht und der Beitragspflichtigen) hinreichend (differenzierend) abbilden. Die „Kalkulations“-Basis selbst bleibt normativ im Dunkeln.

Der Vorbehalt landesgesetzlicher Vorgaben für (Straßenbau-)Beiträge beinhaltet auch, dass eine hinreichend klare Kompetenzverteilung für Abgaben-, speziell Beitragsregelungen im Verhältnis landesgesetzlicher (Rahmen-) und kommunaler (Konkretisierungs-/Ausführungs-)Vorschriften (Abgaben-Satzung, § 5 I HGO, § 2 KAG) getroffen wird, vor allem im Hinblick auf die notwendige Berücksichtigung von Ortsnähe/lokalen Besonderheiten durch die örtlichen Organe, etwa wann ein Aus-/Umbau ansteht, was dabei angemessen ist, wie örtlich passend abgegrenzt und zugeordnet wird (hingegen ist die definatorische Konkretisierung von Erweiterung/Erneuerung im Unterschied zur Unterhaltung/Instandsetzung keine lokale Angelegenheit, sondern grundrechtsrelevant und damit Sache des Landesparlaments).

### III.

Das Problem der Landesgesetzgebungskompetenz speziell und nur für wiederkehrende Beiträge (im Hinblick auf deren hybride Gestaltung an der Schnittstelle zwischen der Sache nach nicht zulässiger Ortssteuer nach § 7 KAG und für Beiträge nötigem, aber „schwachem“ Gegenleistungsbezug, der hier nur, aber immerhin noch aus relativ qualifizierter Lage/Begünstigung folgt) würde sich bei Streichung des § 11 I 2 KAG nicht mehr stellen.



Eine Neuregelung des Rechts gemeindlicher Straßenbeiträge sollte, wenn nur eine Modifizierung, keine völlige Aufhebung angestrebt wird, weitere Aspekte erfassen: Zum einen ist zu untersuchen, welche unterschiedlichen Auswirkungen von Ausbau- im Unterschied zu (bauplanerisch motivierten und hinsichtlich des Aufwands nicht deckungsgleichen) Erschließungsbeiträgen auf örtliche Strukturen ausgehen (können) – solange letztere nicht explizit aufgehoben oder neu geregelt, daher nach §§ 127 ff. BauGB weiterhin zulässig sind, d.h. falsche oder negative Anreize gesetzt werden bzw. entstehen. Zum andern wäre die weiterreichende Sonderregelung für (im Hinblick auf den Benutzerkreis) beschränkt öffentliche Straßen (Gemeindewege) nach § 39 HStrG, die sich auch auf „Unterhaltung“ (II 1) bezieht, auf ihre Konsistenz und Notwendigkeit hin zu hinterfragen. Dass die Abgaben nur nach Maßgabe des KAG (so § 39 II 2 HStrG) erhoben werden (dürfen), wirft neue Probleme auf, denn dort findet sich keine spezifische Regelung, außer §§ 11, 11a KAG betr. Beiträge, wobei jedoch hier „laufende Unterhaltung und Instandsetzung“ für Verkehrsanlagen explizit in § 11 I 2 ausgeklammert sind. Gleichwohl wäre dann immer noch § 2 KAG (i.V.m. § 5 HGO) als Ermächtigungsgrundlage denkbar.

#### IV.

1. Eine ersatzlose Aufhebung des § 11 I (2, 3) KAG ist nicht sinnvoll, da hier eine gemeindliche Pflichtaufgabe gegeben ist, deren generelle Wahrnehmung gewährleistet werden muss (Art. 137 I, IV HessVerf). Angezeigt ist auch eine Bereinigung des Verhältnisses von Erschließungs- und Ausbaubeiträgen, im Hinblick auf die (begrenzte) Lebensdauer von Straßen und die danach erforderliche „Erneuerung“ (und deren Finanzierung).
2. Eine Novellierung des KAG sollte jedenfalls in einem größeren Kontext erfolgen, zusammen mit Änderungen/Anpassungen in der HGO (insbes. § 19, § 93), und im FAG (insbes. § 43, §§ 45 ff.). Die im FAG normierte Pflicht des



Landes sollte künftig nicht nur über einen allgemeinen Hinweis auf den jeweiligen Etat umgesetzt, sondern durch „echte“ außenwirksame gesetzliche Regeln näher abgesteckt werden - und dem sollte ein Rechtsanspruch der Gemeinden auf Mittel-Zuweisung entsprechen. Dieser sollte also nicht nur bei spezifischer Konnexität gegeben sein, sondern Art. 137 IV, V HessVerf. insgesamt angemessen umsetzen, durch explizite Aufnahme in FAG und HGO.

3. Die formal-systematische Verknüpfung von öffentlichen Gemeinde-Straßen und (sonstigen) kommunalen öffentlichen Einrichtungen (§§ 19 f. HGO) führt dazu, dass die reale Einbindung lokaler Verkehrswege in das größere, überörtliche, regionale und bundesweite Straßennetz im Hinblick auf Finanzierung nicht angemessen erfasst wird, weil die örtliche Abgrenzung von Vorteilen (Nutzen)/Begünstigten zwar angesichts der Gebietshoheiten unumgänglich ist, aber immer relativ bleibt und zudem der mit einer Abgabenerhebung einhergehende Aufwand letztlich nur im Rahmen einer Verbundverwaltung überschau- und handhabbar bleibt. Bereits nach geltendem Recht wird dieser Zusammenhang in § 11 IV KAG aufgegriffen und werden Zweck bzw. letztlich tatsächliche Nutzung von Straßen für anderen als Anliegerverkehr als Beitrags(abzugs)posten einbezogen.

4. Typisierung und Standardisierung bei Massenvorgängen wie der Abgabeneinschl. der Beitragserhebung sind nicht per se eine Verletzung der Belastungsgleichheit. Jedoch gilt das nur dann, wenn die aktuellen Möglichkeiten und (rechtlichen) Grenzen im Hinblick auf verbesserte (technische) Datenerhebung und -zuordnung berücksichtigt werden. Eine verursachergerechte Gestaltung der Straßenbaurefinanzierung muss daher auch auf lokaler Ebene zumindest als ernsthafte alternative Regelung zur grundstücksbezogenen Beitragslast erwogen werden.

V.



1. Im Entwurf der FDP-Fraktion ist Art. 1 systematisch richtig, auch wenn hier nur eine Klarstellung i.V.z. Art. 2 Nr. 1 erfolgt (dies gilt ebenso für die gleichartige Konzeption des Art. 1 der Linken-Fraktion). Jedoch bleibt in beiden Entwürfen unklar, wie sich in § 93 II HGO „Beiträge“ zu „Entgelten“ verhalten. Art. 2 Nr. 2 des FDP-Entwurfs bringt nicht die angekündigte Klarstellung, weil dort systematisch auf den „Bürger“ i.S.v. § 8 II HGO Bezug genommen wird, während es in § 11 IV (1) KAG bisher und weiterhin um die örtlichen und außerörtlichen Verkehrsteilnehmer (und mittelbar um die Abgrenzung grundbesitzende und andere „Einwohner“ i.S.v. § 8 I HGO geht).

2. Der Entwurf der Linken-Fraktion ist isoliert betrachtet konsistent. Das nicht gelöste Problem wird lediglich in der Begründung unter „Allgemeines“ vermerkt, dass nämlich die „Beitragserhebung für die Herstellung öffentlicher Verkehrsanlagen ... den Kommunen durch die Änderungen weiterhin möglich“ bleibe“ (LT-Drs. 19/5961, 2). Offenbar soll dies auf der Basis von a) § 11 I 3 KAG, b) §§ 127 ff. BauGB, und c) § 11 I 1 KAG erfolgen (wobei in der letztgenannten Vorschrift aber auch „Erweiterung“ und „Erneuerung“ erfasst werden). Unklar bleibt, was für den Bereich des § 34 BauGB gilt. Auch hier sollen „die Bürger(innen)“ entlastet werden, was den Kreis der nicht mehr Beitragspflichtigen nicht korrekt abgrenzt. § 11 IV KAG insgesamt zu streichen (so Art. 2 Nr. 3) geht schließlich über das Ziel hinaus, da sich § 11 IV 2 nicht nur auf Verkehrsanlagen bezieht.



# Anliegerschutz statt Gebührenkatastrophe

Mitglied in der AG Straßenbeitragsfreies Hessen

36284 Hohenroda, Zum Strauch 6

[www.strassenbeitragsfrei.de](http://www.strassenbeitragsfrei.de)

**An den Vorsitzenden  
des Innenausschusses des Hessischen Landtags  
zu Hd. Frau Dr. Ute Lindemann  
U.Lindemann@ltg.hessen.de**

## Gesetzentwürfe

- 1. der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung - Drucks. 19/5839 und**
- 2. der Fraktion der DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen - Drucks. 19/5961**

**Mündliche Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtags am 12. April 2018**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Klee,  
sehr geehrte Damen und Herrn Abgeordnete

Sie stehen vor einer weitreichenden Entscheidung, mit der Sie die Möglichkeit haben, die ungerechteste, unsozialste Abgabe des Landes Hessen abzuschaffen, die im Einzelfällen existenzbedrohende Ausmaße für die Betroffenen annehmen können.

Zur Diskussion stehen die beiden o.a. Gesetzesentwürfe, die gegenwärtig im Innenausschuss behandelt werden. Zur Anhörung am 12.04.2018 haben Sie unter anderem unsere Initiative „**Anliegerschutz statt Gebührenkatastrophe**“ eingeladen, eine schriftliche Stellungnahme zu den beiden Gesetzesentwürfen abzugeben und an der mündlichen Anhörung selbst teilzunehmen.

Hierfür dürfen wir uns bedanken und kommen sehr gerne dieser Einladung nach.

Die detaillierte Stellungnahme finden Sie anbei.

Das Gesetzgebungsverfahren und das Einbringen von Gesetzesentwürfen ist ureigenste Aufgabe des jeweiligen Gesetzgebers.

Aus den vielen Gesprächen, die wir auch im Rahmen der „**AG Straßenbeitragsfreies Hessen**“ mit Kommunal- und Landespolitikern geführt haben, wird zwar unisono die Ungerechtigkeit der derzeitigen Gesetzeslage gesehen, jedoch wird von uns immer wieder gefordert, Alternativen zur derzeitigen Regelung aufzuzeigen.

Insbesondere wird immer wieder die Frage der Finanzierbarkeit einer Abschaffung der Straßenausbaugebühren für die Anlieger gestellt.

Da aus unserer Sicht der einzig akzeptable Vorschlag in Sachen Finanzierung zu kurz greift und deshalb in diesem Gesetzgebungsverfahren zu scheitern droht, haben wir uns erlaubt, diesen etwas weiter zu denken und geben diese Gedanken als Anregung/Denkanstoß dieser Stellungnahme anbei.

Keinesfalls soll hier der Anschein erweckt werden, dass wir uns Rechte und Aufgaben anmaßen wollen, die nur den Mitgliedern des Hessischen Landtages zustehen.

Mit freundlichen Grüßen



Uwe Metz  
Diplomverwaltungswirt

Vorsitzender  
Anliegerschutz statt Gebührenkatastrophe

Anlagen:

- Stellungnahme
- Anregung für einen Gesetzesentwurf
- Aufsatz Dr. Ernst Niemeier in Wirtschaftsdienst Zeitschrift für Wirtschaftspolitik  
<https://archiv.wirtschaftsdienst.eu/jahr/2013/10/kommunalestrassensanierung-steuerfinanzierung-muss-beitragsfinanzierung-abloesen/>

## **Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtages**

### **Drucksache 19/5961**

**Gesetzentwurf der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung**

### **Drucksache 19/5961**

**Gesetzentwurf der Fraktion der DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen.**

#### **Vorbemerkungen:**

Die Erhebung von Straßenbeiträgen gegenüber den Anliegern von sanierungsbedürftigen Kommunalstraßen führt zu einem erheblichen Gerechtigkeitsgefälle innerhalb Hessens.

„Reiche“ Kommunen, die aufgrund ihrer Lage erhebliche Standortvorteile genießen, verfügen über erhebliche Einnahmen, unter anderem durch Gewerbesteuer. Sie können ihren Bürgern Leistungen bieten, zu denen andere Gemeinden mit erheblichen Standortnachteilen – insbesondere auf dem „flachen Land“ - und ohne entsprechende Möglichkeiten zur Generierung von Gewerbesteuereinnahmen, nicht einmal annähernd in der Lage sind.

Auch das System des kommunalen Finanzausgleichs in Hessen gleicht dieses Gefälle in den Lebensverhältnissen nicht aus. Deswegen sind die finanzschwachen Kommunen durch diese Situation bei der Finanzierung des kommunalen Straßenausbaus gezwungen, ihre Bürger mit hohen Straßenausbaubeiträgen zu belasten.

Die Höhe der Belastung der Anlieger mit diesen Straßenausbaubeiträgen wird im Wesentlichen auf die Grundstücksgröße berechnet. Dabei unterstellt das Abrechnungsprinzip „je größer das Anliegergrundstück umso höher ist der wirtschaftliche Vorteil für den Eigentümer und damit der zu bezahlende Straßenausbaubeitrag“. Diese in der Regel vier-, vielfach fünf-, in Einzelfällen sogar sechststelligen Straßenausbaubeiträge, die den Anliegern abverlangt werden, stehen in strukturschwachen Gebieten keine adäquaten Immobilienwerte gegenüber. Darüber hinaus sind die Grundstücksgrößen in den ländlich geprägten Gebieten durch ihre Vornutzung als landwirtschaftliche Nebenerwerbsbetriebe stark unterschiedlich zugeschnitten, so dass für die gleiche Straßennutzung unter Nachbarn erheblich unterschiedliche Belastungen gegenüberstehen.

Durch die Einführung des § 11a - wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge - in das Kommunalabgabengesetz (KAG) wurde die bis dahin eher ungebräuchliche Erhebung von solchen Straßenbeiträgen für die Kommunen scheinbar erheblich vereinfacht. Gleichzeitig wurden die finanzschwachen Kommunen zum Zwecke des Haushaltsausgleiches gezwungen, diese Straßenausbaubeiträge zu erheben. Viele Gemeinden, die bisher bereits einmalige Straßenausbaubeiträge erhoben haben, scheuen allerdings die enormen Kosten der Einführung und die laufenden Mehrkosten der Betreuung dieses Abrechnungssystems. Der Glaube, durch geringere wiederkehrende Beiträge eine größere Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung zu erhalten, erwies sich jedoch als Trugschluss.

Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuss am 12.04.2018 zu den Gesetzesentwürfen zur Abschaffung der Straßenausbaugebühren

### **Verfassungsrechtliche Aspekte / Verstoß gegen das Äquivalenzprinzip**

Während die Verwaltungsgerichtsbarkeit von dem Konstrukt des besonderen Vorteils der Anlieger von grundhaft erneuerten Straßen überzeugt ist, unterliegen es jedoch erheblichen verfassungsmäßigen Bedenken. Gemäß dem Äquivalenzprinzip müssen Beiträge einem konkret individualisierbaren, konkreten Vorteil gegenüberstehen, den sie abschöpfen sollen.

Dies ist jedoch weder bei den einmaligen, noch bei den wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen der Fall.

Zur genaueren Auseinandersetzung mit diesem Aspekt sei auf die Ausführungen von Prof. Dr. Gramlich in dieser Anhörung verwiesen, der diese Problematik juristisch interpretiert hat.

Ferner sei auf den Aufsatz von Dr. Ernst Niemeier zum Thema in „der Wirtschaftsdienst“ verwiesen, in dem die Bedenken sehr anschaulich dargelegt sind. (in der Anlage)

### **Völlig falscher Adressat**

Bereits bei der erstmaligen Herstellung von Straßen werden die Anlieger mit 90 % der umlagefähigen Kosten zur Kasse gebeten. Dies wird bereits mit dem „besonderen Vorteil“ begründet, den der Eigentümer eines nunmehr an das öffentliche Straßenverkehrsnetz angeschlossenen Grundstückes erlangt hat. Die ist insofern nachvollziehbar und auch gerechtfertigt, denn der Grund, warum die Allgemeinheit hier investiert hat, ist hier fast ausschließlich zum Wohle der damit ans Straßennetz angeschlossenen Anlieger.

Hier hat die Allgemeinheit für einzelne bestimmte Anlieger eine Leistung bereitgestellt und damit einen tatsächlichen besonderen Vorteil geschaffen, der mit einer Gebühr belegt und abgegolten werden kann.

Nachdem hier der Anlieger bereits fast die vollständigen Kosten für die Erstherstellung getragen hat, erwirbt er dennoch kein Eigentum an der Straße. Diese bleibt Eigentum der Kommune, der Allgemeinheit. Eigentum verpflichtet, sie verpflichtet den Eigentümer, das so erworbene Gut auch zu unterhalten und notwendigerweise auch Instandsetzungen zu veranlassen und zu tragen.

Dies haben viele Kommunen in der Vergangenheit unterlassen, die wenigsten davon allerdings ohne „bösen“ Willen, sondern weil für diese Maßnahmen schlicht kein Geld da war. Die Zeche soll nunmehr wieder der direkte Anlieger zahlen, wiederum wird der besondere Vorteil des Anliegers als Rechtfertigungsgrundlage herangezogen.

Dieser ist allerdings aufgebraucht, da er bereits mit der Erschließungsgebühr abgegolten ist.

Verantwortlich für die Abnutzung/den Verschleiß der Straße ist der Nutzer, der Verkehrsteilnehmer. Diesem wird hier die tatsächlich staatliche Leistung zur Verfügung gestellt, sie wird mit keinerlei Gebühr abgegolten. Dies ist auch nur schwer möglich, da dem einzelnen Verkehrsteilnehmer kaum ein quantifizierbarer Vorteil zugerechnet werden kann.

Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuss am 12.04.2018 zu den Gesetzesentwürfen zur Abschaffung der Straßenausbaugebühren

Jeder Verkehrsteilnehmer in Deutschland kann grundsätzlich frei alle öffentlichen Straßen nutzen, insofern ist diese staatliche Leistung auch grundsätzlich über Steuern zu finanzieren.

Den überwiegenden Vorteil der kommunalen Straßen haben die jeweiligen Einwohner der Kommunen selbst. Insofern ist es nur recht und billig, dass die Kommunen einen Anteil an den Kosten tragen. Dies geschieht über den kommunalsteuerfinanzierten Gemeindeanteil und dies ist auch gerechtfertigt.

Der Anteil, der bisher allerdings dem direkten Anlieger - oder im System der weitaus verwaltungsaufwendigeren „wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen“ allen Eigentümern eines Abrechnungsgebietes - abverlangt wird, kann nur aus allgemeinen Steuermitteln bestritten werden, denn die öffentliche Verkehrsinfrastruktur ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Zur Bestreitung dieser Kosten muss der hessische Gesetzgeber einen Infrastrukturfonds einrichten, der sich aus dem allgemeinen Steueraufkommen finanziert. Dieser ist mit entsprechenden Regelungen zu versehen, damit der bisherige Anliegeranteil kompensiert werden kann, ohne dass einzelne Kommunen nunmehr Luxussanierungen planen.

Siehe beiliegender Vorschlag für einen Gesetzesentwurf.

Der tatsächlich durch die Verkehrsinfrastruktur Bevorteilte ist der Nutzer der Verkehrsanlagen. Dieser zahlt auf die Mittel der Nutzung bereits Steuern, auf jedes zugelassene Kfz, die Mineralölsteuer und die auf die Fahrzeuge und Betriebsmittel entfallende Mehrwertsteuer.

Diese werden aber als allgemeine Einnahme ohne Zweckbindung für den Bundeshaushalt eingenommen.

In fast allen europäischen Ländern werden vom Verkehrsteilnehmer Nutzungsentgelte verlangt, die Maut. Deutschland hat hier, obschon sie allen (deutschen wie europäischen) Verkehrsteilnehmern die bestausgebaute Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellt, fast schon ein Alleinstellungsmerkmal in Europa, indem es hierfür keine entsprechenden Nutzungsentgelte erhebt.

Zwar sind die bisherigen Vorstöße der richtige Weg, die wahlkampfinduzierten handwerklichen Fehler überwindbar.

Es kann aber nicht sein, dass der Bund hier die Einnahmen vollständig einstreicht, ohne den Ländern einen entsprechenden Anteil einzuräumen.

Es bleibt dem hessischen Gesetzgeber unbenommen, aus diesem Steueraufkommen des Bundes das notwendige Aufkommen für den Infrastrukturfonds einzufordern.

Aber auch ohne diese weit in der Zukunft liegende Finanzierungsquelle zu erschließen, kann sich der Landesgesetzgeber nicht aus seiner Verantwortung für diesen Teil der Daseinsvorsorge für seine Bürger stellen.

Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuss am 12.04.2018 zu den Gesetzesentwürfen zur Abschaffung der Straßenausbaubehörden

### **Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz**

Unsere Verfassung verpflichtet das Land als Gesetzgeber, die Rahmenbedingungen für gleiche Lebensverhältnisse zu schaffen. Diese Verpflichtung wird durch die Ungleichbehandlung bei den Straßenausbaubeiträgen mit Füßen getreten. Der vielfache Verweis auch aus den Reihen der Politik auf die unterschiedliche Höhe anderer Gebühren wie bei Kindergärten oder anderen kommunale Leistungen geht hier fehl, denn keine dieser Gebühren erreicht diese astronomischen Höhen mit zuweilen fünf- und sogar sechsstelligen Beiträgen.

### **Landesinternes Gerechtigkeitsgefälle**

Durch die extremen Unterschiede in der Handhabung dieser Belastungen ist ein erhebliches Gerechtigkeitsgefälle entstanden. Die betroffenen Bürger sind zunehmend nicht mehr bereit, diese nicht mehr nachzuvollziehenden, dem verfassungsmäßig garantierten Gleichheitsgrundsatz widersprechenden Unterschiede hinzunehmen. Die kommunalen Gemeinschaftsstrukturen drohen an diesem Zustand zu zerbrechen, da auch innerhalb der Kommunen es zu erheblichen Unterschieden in der Behandlung der Bürger kommt.

Unnötige Ressourcen bei den Anliegern, den mit den Abrechnungen belasteten Kommunen sowie in der Konsequenz damit befassten Gerichten werden verschwendet, die besser in den tatsächlichen Straßenausbau fließen sollten.

Die so den Anliegern entzogenen liquiden Mittel stehen auch nicht mehr für die Nachfrage in den ohnehin strukturschwachen Gebieten zur Verfügung und schwächen die ohnehin schwache lokale Wirtschaft.

### **Wachsender Widerstand**

Vielerorts sind Bürgerinitiativen wie die unsere entstanden, die sich berechtigt gegen die in ihren Kommunen bestehenden Straßenbeitragsatzungen zur Wehr setzen. Auch bei den kommunalen Entscheidungsträgern hat sich inzwischen Ernüchterung breitgemacht, da sie sich unter dem Druck von ausgeglichenen Haushalten oder "Entschuldungsprogrammen", wie dem sogenannten kommunalen "Schutzschirm" von den Kommunalaufsichten, zum Erlass solcher Satzungen gezwungen sehen.

Viele Lokalpolitiker sind nicht in der Lage, diese Ungerechtigkeiten Ihren Bürgern zu erklären und haben die Kommunikation mit ihnen eingestellt, sie agieren und „regieren“ an ihrem Volk vorbei.

Dies verstärkt die ohnehin grassierende Politikverdrossenheit und immer größere Teile der Bevölkerung wenden von den etablierten Parteien ab.

Gegenwärtig richten sich die Blicke auf Sie, den hessischen Gesetzgeber, der hier mit einer weit-sichtigen, weisen Entscheidung eine Befriedung herbeiführen kann. Ohne Ihrer Entscheidung keinesfalls vorgreifen zu wollen: Sie kann nur in einer kompletten Abschaffung der Straßenbeitragsgebühren und der Kompensation wegfallenden Mittel aus dem Landeshaushalt bestehen.

Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuss am 12.04.2018 zu den Gesetzesentwürfen zur Abschaffung der Straßenausbaugeschulden

Bleiben die ungerechten, unsozialen Straßenausbaubeiträge bestehen oder wird die Entscheidung darüber bis zur Wahl verschleppt, wird das Thema definitiv Gegenstand des kommenden Wahlkampfes.

Etwa die Hälfte der knapp 4,4 Mio. hessischen Wahlberechtigten im Herbst sind direkt oder indirekt als Angehörige von Besitzern selbst genutzter Immobilien potentielle Betroffene der Straßenausbaubehörden. Die allermeisten von Ihnen sind auch Wahlberechtigte. Es liegt an Ihnen, diesen Wählern ein klares Signal zu vermitteln, wie die Politik mit ihnen und ihren finanziellen Ressourcen umzugehen gedenkt.

Sollte eine tiefgreifende, die Anlieger von dieser unsozialen Abgabe befreiende Gesetzesänderung scheitern und die Anlieger weiter für die Finanzierung herangezogen werden, wird der Widerstand weiterwachsen.

Die bisher überparteilich agierenden Initiativen werden dann im Wahlkampf „Partei“ ergreifen und den potentiell Betroffenen klar machen, welche Politiker/Parteien daran festhalten will oder wer andere, sozial ausgewogenere Wege für ihre Bürger beschreiten wollen.

## **Zu den Gesetzesentwürfen im Einzelnen:**

### **Drucksache 19/5961**

#### **Gesetzesentwurf der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung**

**Die von der FDP-Fraktion eingebrachte Gesetzesentwurf ist keinesfalls geeignet, auch nur eines der aufgezeigten Probleme zu beheben.**

Der Austausch von Vokabeln von „soll“ zurück zum „kann“ wird lediglich das Ungerechtigkeitsgefälle zwischen den „reichen“ Kommunen insbesondere am Rande der Ballungsgebiete und den finanzschwachen Kommunen in den strukturärmeren Gebieten, vornehmlich den ehemaligen „Zonenrandgebieten“ aber auch den nahezu „gewerbelosen“ ländlichen Gebieten mit erheblichen Infrastrukturdefiziten verstärken und auf Dauer festschreiben.

Viele Landespolitiker, die sich dieser Tage zum Thema „Straßenausbaubeiträge“ äußern, heben darauf ab, dass man durch die Entschuldungsprogramme des Schutzschirmes und der Hessenkasse die große Mehrheit Kommunen „entschuldet“ zu haben. Sie hätten nunmehr die Voraussetzungen, wieder selbst darüber zu entscheiden, ob man die Anlieger mit Straßenausbaubeiträgen belastet oder darauf verzichtet, in dem man „andere“ Finanzierungsquellen wie etwa die Erhöhung der Grundsteuer heranzieht.

Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuss am 12.04.2018 zu den Gesetzesentwürfen zur Abschaffung der Straßenausbaubehörden

**Anliegerschutz statt Gebührenkatastrophe, 36284 Hohenroda, Zum Strauch 6**

Die Wahrheit ist, dass viele verschuldete Kommunen aus ihrer Not heraus diese „Gebührenschaube“ bereits bis an die Grenze der Erträglichkeit angezogen haben. Sie werden auf dieses Finanzierungsinstrument auch in Zukunft nicht verzichten können, um ihre Haushalte ausgeglichen zu gestalten.

Auch in Zukunft wird trotz des Vokabelaustausches daher die Kommunalaufsicht über kurz oder lang die Kommunen zur Ausschöpfung ihrer Einnahmemöglichkeiten zwingen (müssen), die Bürger wieder mit dieser Abgabe zu belasten.

Am Beispiel meiner Heimatgemeinde Hohenroda kann man das sehr gut nachvollziehen. Aufgrund eines eisernen Sparkurses (auch wieder zu Lasten der eigenen Bürger), der Teilentschuldung durch den Rettungsschirm, einer Gewebesteuerneuerlegung des K+S Konzerns, die den Rest der Schulden auf einen Schlag abdeckte und noch ein „Restgutgaben“ von mehreren Millionen auf dem kommunalen Konto hinterließ, ist der Haushalt nunmehr das vierte Jahr hintereinander ausgeglichen.

Trotzdem sahen sich unsere Gemeindeväter und -mütter außerstande, auf diese Finanzquelle künftig zu verzichten, obwohl die Bedingungen ja nach Ansicht vieler Landespolitiker dazu vorlagen.

Aufgrund der hohen Einführungskosten sowie des externen Beratungs- und Betreuungsbedarfs hat man von einem Wechsel zu den „wiederkehrenden Straßenausbaugebühren“ e i n s t i m i g Abstand genommen und zudem jüngst trotz der bereits laufenden öffentlichen Debatte und den hier zur Diskussion stehenden Gesetzesentwürfen eine neue, überarbeitete Satzung nach § 11 KAG beschlossen, die weiterhin zum Abkassieren der Bürger in existenzgefährdender Höhe dienen soll.

Aufgrund der langjährigen negativen Erfahrungen mit Schulden im nicht mehr tolerablen Bereich und regelmäßig drohenden Gewerbesteuerausfällen durch die unsichere Lage von K+S im Werratal will man keinesfalls Gefahr laufen, wieder in diese Situation zu kommen. Trotz des mittlerweile erheblichen Widerstandes der Bevölkerung hat sich nicht ein Gemeindevertreter gefunden, dagegen zu stimmen. Die Fronten zwischen weiten Teilen der Bevölkerung und den politisch Verantwortlichen sind mittlerweile verhärtet.

Kaum eine andere Kommune im Kreis Hersfeld-Rotenburg ist in dieser „komfortablen“ finanziellen Lage, insofern ist kaum zu erwarten, dass eine Kommune ohne Kompensation von anderer Seite auf diese Finanzierungsmöglichkeit verzichten wird, sie kann es gar nicht, selbst wenn sie es wollte.

Jüngst wurde eine Statistik veröffentlicht, die dem Kreis Hersfeld-Rotenburg den drittletzten Platz landesweit bei den Gewerbesteuereinnahmen zuweist. Eine erhebliche Verbesserung dieser Lage ist aufgrund der geostrategischen Lage des Kreises kaum zu erwarten.

## **Fazit:**

**Der Gesetzentwurf unter Drucksache 19/5961 ist aus unserer Sicht abzulehnen, da er keines der Probleme zu lösen vermag.**

---

Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuss am 12.04.2018 zu den Gesetzesentwürfen zur Abschaffung der Straßenausbaugebühren

**Anliegerschutz statt Gebührenkatastrophe, 36284 Hohenroda, Zum Strauch 6**

**Drucksache 19/5961****Gesetzentwurf der Fraktion der DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen.****Grundsätzlich ist es aus unserer Sicht das richtige Weg, da der Gesetzesentwurf dauerhaft die aufgeworfenen Probleme löst.**

Leider dürfte er in der parlamentarischen Auseinandersetzung mit dem Thema nicht den Hauch einer Chance haben, da ihm zwei grundlegende Probleme anhaften:

Es ist ein Vorschlag der Opposition, der eine vernünftige Problemlösung aufzeigt. Schon aus diesem Grund, wird man der Opposition nicht zustimmen können, erst recht nicht in einem Wahljahr.

Hoffnungsvoll stimmt hier die Historie der Einführung des § 11a KAG, bei dem der erste Gesetzesentwurf der Opposition von der damaligen Regierungsmehrheit abgelehnt und später durch diese jedoch in abgewandelter Form die Gesetzesrealität annahm, die bis heute besteht. Sie hat sich aber leider nicht bewährt, da sie mangels Attraktivität und ob ihrer Kompliziertheit, nicht durch die Kommunen angenommen wird.

Der zweite gravierende Mangel, der die Ablehnung vorprogrammiert, ist die Frage der konkreten Finanzierung, die im Gesetzesentwurf lediglich mit „aus dem Landeshaushalt“ unbestimmt umschrieben wird.

**Ausweg:**

Das Einbringen von konkreten Gesetzesentwürfen ist grundsätzlich Aufgabe der Parlamentarier, dem Gesetzgeber, sprich den Abgeordneten, hier des hessischen Landtages.

In allen bisher geführten Gesprächen der Initiativen mit Vertretern der Politik wurde immer wieder der Vorwurf laut, dass unserer Forderung nach Abschaffung der Straßenbeitragsgebühren immer ein konkretes „Wie“ und eine Finanzierung fehle.

Da der an sich gute, aber nicht zu Ende gedachte Gesetzesentwurf unter Drucksache 19/5961 im parlamentarischen Diskurs aus den vorgenannten Gründen zu scheitern droht und möglicherweise mangels Alternativen eine keinesfalls problemlösende Abschwächung der derzeitigen Gesetzeslage mit der Konsequenz der weiterbestehenden unsozialen Belastung der Bürger herauskommt, sei dennoch der Versuch unternommen, den vorstehenden guten Ansatz weiter zu denken und zu konkretisieren. Hierzu sei der in der Anlage beigefügte Vorschlag eines Gesetzesentwurfes in die Diskussion eingebracht, der bei Gefallen gerne parteiübergreifend übernommen werden darf.

**Für den Vorstand**


**Uwe Metz**  
**Diplomverwaltungswirt**

Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuss am 12.04.2018 zu den Gesetzesentwürfen zur Abschaffung der Straßenausbaugesbühren

## **Anregung für einen Gesetzesentwurf zur Abschaffung der Bürgerbeteiligung am kommunalen Straßenausbau durch Straßenausbaubeiträge in den hessischen Kommunen**

### **A. Problem**

Die Erhebung von Straßenbeiträgen durch die Anlieger von sanierungsbedürftigen Kommunalstraßen führt zu einem erheblichen Gerechtigkeitsgefälle innerhalb Hessens.

„Reiche“ Kommunen, die aufgrund ihrer Lage erhebliche Standortvorteile genießen, erzielen durch zum Teil erhebliche Einnahmen unter anderem durch Gewerbesteuer. Sie können ihren Bürgern Leistungen bieten, zu denen andere Gemeinden mit erheblichen Standortnachteilen ohne entsprechende Möglichkeiten zur Generierung von Gewerbesteuerereinnahmen nicht einmal annähernd in der Lage sind. Auch das System des kommunalen Finanzausgleichs in Hessen ist nicht in der Lage, diese unterschiedlichen Lebensverhältnisse auszugleichen. Darüber hinaus werden diese finanzschwachen Kommunen durch das gegenwärtige System der Finanzierung des kommunalen Straßenausbaus gezwungen, ihre Bürger mit Straßenausbaubeiträgen zu belasten.

Die Erhebungsgrundlage für diese Straßenausbaubeiträge wird im Wesentlichen auf die Grundstücksgröße gestützt, die unterschiedliche große „besondere Vorteile“ für die Grundeigentümer unterstellen. Diesen in der Regel vierstelligen, vielfach fünfstelligen, in Einzelfällen sechsstelligen Straßenausbaubeiträge, die den Anliegern abverlangt werden, stehen in der Regel keine adäquaten Immobilienwerte gegenüber.

Darüber hinaus sind die Grundstücksgrößen in den strukturschwachen, ländlich geprägten Gebieten durch ihre Vornutzung als landwirtschaftliche Nebenerwerbsbetriebe stark unterschiedlich, so dass der gleichen „Leistung“ unter Nachbarn erheblich unterschiedliche Belastungen gegenüberstehen.

Durch die Einführung des § 11a in das Kommunalabgabengesetz (KAG) wurde die bis dahin eher ungebräuchliche Erhebung von solchen Straßenbeiträgen für die Kommunen scheinbar erheblich vereinfacht. Gleichzeitig wurden die finanzschwachen Kommunen zum Zwecke des Haushaltsausgleiches gezwungen, diese Straßenausbaubeiträge zu erheben. Viele Gemeinden, die bisher bereits einmalige Straßenausbaubeiträge erhoben haben, scheuen allerdings die enormen Kosten der Einführung und die laufenden Mehrkosten der Betreuung dieses Abrechnungssystems. Der Glaube, durch geringere wiederkehrende Beiträge eine größere Akzeptanz in der betroffenen Bevölkerung zu erhalten, erwies sich jedoch als Trugschluss.

Während die Verwaltungsgerichtsbarkeit von dem Konstrukt des besonderen Vorteils der Anlieger von grundhaft erneuerten Straßen überzeugt sind, unterliegen sie jedoch erheblichen verfassungsmäßigen Bedenken. Gemäß dem Äquivalenzprinzip müssen Beiträge einem konkret individualisierbaren, konkreten Vorteil gegenüberstehen, den sie abschöpfen sollen.

Dies ist jedoch weder bei den einmaligen, noch bei den wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen der Fall. Durch die extremen Gefälle in der Handhabung dieser Belastungen ist ein nicht unerhebliches Gerechtigkeitsgefälle entstanden, die betroffenen Bürger sind zunehmend nicht mehr bereit, diese nicht mehr nachzuvollziehenden, dem verfassungsmäßig garantierten Gleichheitsgrundsatzes widersprechenden Unterschiede hinzunehmen.

Die kommunalen Gemeinschaftsstrukturen drohen an diesem Zustand zu zerbrechen, unnötige Ressourcen bei den Anliegern, den mit den Abrechnungen belasteten Kommunen sowie in der Konsequenz damit befassten Gerichten werden verschwendet, die besser in den tatsächlichen Straßenausbau fließen sollten.

Die so den Anliegern entzogenen liquiden Mittel stehen auch nicht mehr für die Nachfrage in den ohnehin strukturschwachen Gebieten zur Verfügung.

Vielerorts entstehen Bürgerinitiativen, die sich berechtigt gegen die in ihren Kommunen bestehenden Straßenbeitragsatzungen zur Wehr setzen. Auch bei den kommunalen Entscheidungsträgern hat sich inzwischen Ernüchterung breitgemacht, da sie sich unter dem Druck von ausgeglichenen Haushalten oder "Entschuldungsprogrammen", wie dem sogenannten kommunalen "Schutzschirm" von den Kommunalaufsichten, zum Erlass solcher Satzungen gezwungen sehen.

## **B. Lösung**

Die Soll-Vorschriften der §§ 11 und 11a KAG zur Erhebung von Beiträgen zum Umbau und Ausbau von Verkehrsanlagen werden ersatzlos gestrichen. Nachdem Anwohnerinnen und Anwohner über Erschließungsbeiträge zum Bau von innerörtlichen Straßen beigetragen haben, sollen sie nicht erneut für die Mitfinanzierung von Grundsanierungen herangezogen werden.

Die neue Regelung trägt dazu bei, die Menschen vor Ort zu entlasten und stattdessen den bisher über Straßenausbaubeiträgen erhobenen Anteil am Aus- und Ausbau der Verkehrsanlagen aus allgemeinen Steuermitteln des Landes zu begleichen.

Das Land stellt hierfür die Mittel in einem Infrastrukturfonds zur Verfügung, die den Kommunen aus dem Wegfall der Straßenbeitragsatzung entfallenden Anteile kompensiert. Dieser wird mit einem Anteil von maximal 3 Promille des Gesamthaushaltes gedeckelt.

Gleichzeitig wird der Anspruch der Kommunen auf Mittel an diesem Infrastrukturfonds daran gebunden, dass die Kommunen den gleichen Anteil in ein modernes Straßenmanagement investieren, um zu gewährleisten, dass die Lebensdauer der kommunalen Verkehrsinfrastruktur durch rechtzeitige und nachhaltige Unterhaltsmaßnahmen ausgeschöpft werden und grundlegende Sanierungen erst so spät wie möglich erforderlich werden.

Zudem ist bei einer durchschnittlichen Lebenserwartung von 25 Jahren der kommunalen Straßen eine Deckelung von maximal 4 % der Straßen einer Kommune vorzunehmen. Darüber hinausgehende Straßensanierungen sind durch die Kommunen selbst zu tragen.

## **C. Befristung**

Keine.

## **D. Alternativen**

Die bestehende Regelung wird beibehalten.

**E. Finanzielle Mehraufwendungen**

Das Land gleicht den Kommunen die aus dem Wegfall der Straßenbeitragssatzung entstehenden Ausfälle bis zu einer maximalen Höhe von 50 % der Gesamtkosten aus einem zu schaffenden Infrastrukturfond aus

**F. Unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern**

Keine.

**G. Besondere Auswirkungen auf behinderte Menschen Keine.****Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:**

Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen

Vom \_\_\_\_\_

**Artikel 1 Änderung der Hessischen Gemeindeordnung**

Die Hessische Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 2005 (GVBl. S. 134), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. September 2016 (GVBl. S. 167), wird wie folgt geändert:

**In § 93 Abs. 2 wird folgender Satz 2 angefügt:**

"Die Erhebung von Straßenbeiträgen für den Umbau und Ausbau von Verkehrsanlagen ist nicht zulässig."

## **Artikel 2 Änderung des Kommunalabgabengesetzes**

Das Kommunalabgabengesetz (KAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. März 2013 (GVBl. S. 134), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Dezember 2015 (GVBl. S. 618), wird wie folgt geändert:

1. § 11 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

(1) Die Gemeinden und Landkreise können zur Deckung ihres Aufwands für die erstmalige Herstellung und Anschaffung ihrer öffentlichen Einrichtungen Beiträge erheben.

Die Gemeinden sollen für den Umbau und Ausbau der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen), der über die laufende Unterhaltung und Instandsetzung hinausgeht, einen Anteil von 50 % aus eigenen Mitteln bestreiten. Für den darüber hinaus gehenden Anteil dürfen keine Beiträge erhoben werden, sie sind beim Infrastrukturfonds des Landes Hessen anzufordern.

Anspruch auf Auszahlungen aus dem Infrastrukturfond besteht für die Gemeinde unter folgenden Voraussetzungen:

- Der Aufwand, der im Haushaltsjahr der geplanten Maßnahme aus dem Infrastrukturfond beansprucht werden soll, ist mindestens in gleicher Höhe durch eigene Haushaltsmittel in den Straßenunterhalt der bestehenden kommunalen Verkehrsinfrastruktur zu investieren
- Die maximale Höhe der aus dem Infrastrukturfond geförderten des Landes Hessen wird auf 4 % der Gesamtfläche der jeweiligen kommunalen Verkehrsinfrastruktur begrenzt.
- Darüber hinaus gehende Umbau- und Ausbaumaßnahmen sind durch die Kommune selbst zu bestreiten, es sei denn, sie werden durch andere Fördermaßnahmen des Landes abgedeckt.

2. § 11 Abs.4 wird aufgehoben und die Abs. 5 bis 13 werden zu den Abs. 4 bis 12.

3. Im neuen § 11 Abs. 11 wird als neuer Satz 2 folgendes eingefügt:

Vom berechtigten Interesse ist bereits dann auszugehen, wenn der zu leistende Beitrag die Höhe des Haushaltseinkommens für einen Monat überschreitet

4. § 11a wird aufgehoben.

## **Artikel 3**

### **Gesetz zur Einrichtung eines hessischen Infrastrukturfonds**

#### **§ 1**

Das Land richtet einen Infrastrukturfonds ein, der zweckgerichtet den Ausfall des bisher über Straßenausbaubeiträgen erhobenen Anteils an den Gesamtkosten der Kommunen für den Um- und Ausbau an kommunalen Verkehrsanlagen kompensiert.

#### **§ 2**

Anspruch haben die Gemeinden auf Zahlung von bis zu 50 % der Gesamtkosten für den Um- und Ausbau ihrer Verkehrsanlagen, wenn sie in gleicher Höhe Investitionen in den Unterhalt ihrer Verkehrsanlagen investieren und die von der Um- und Ausbaumaßnahme betroffene Fläche 4 % des Gesamtumfangs ihrer Verkehrsanlagen nicht überschreitet.

Anliegerschutz statt Gebührenkatastrophe

Anregung eines weitergehenden Gesetzesentwurfes zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge

### § 3

Der Infrastrukturfonds des Landes Hessen wird mit jährlich 3 Promille des Gesamthaushaltes aufgelegt. Nicht abgerufene Mittel werden zur Finanzierung des Infrastrukturfonds des nächsten Haushaltsjahres übertragen.

## Artikel 4

### Übergangsvorschriften

Die rückwirkend bis zum 01.01.2014 durch die Gemeinden erhobenen Beiträge werden aus dem Landeshaushalt rückerstattet, hierzu werden Mittel aus dem für 2017 und 2018 aufgelegten KIP umgeschichtet.

## 5. Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A Allgemeines

Um die Straßenbeiträge abzuschaffen, sind Änderungen an § 93 HGO sowie den §§ 11 und 11a KAG notwendig. Durch die Streichung aller Passagen, die sich mit dem Um- und Ausbau von Verkehrsanlagen in diesen Paragrafen beschäftigen, kann dieses Ziel erreicht werden.

Die Beitragserhebung für die Herstellung öffentlicher Verkehrsanlagen bleibt den Kommunen durch die Änderungen weiterhin möglich.

Die Verantwortung der Kommunen im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wird gewahrt, sie bleiben insofern völlig frei in Art und Umfang der Unterhaltung und Wiederherstellung ihrer kommunalen Verkehrsanlagen.

### B Zu den einzelnen Vorschriften

#### Zu Artikel 1

Die Aufnahme eines Verbotes von Straßenbeiträgen für den Um- und Ausbau von Verkehrsanlagen in die Kommunalverfassung entlastet die Bürgerinnen und Bürger. Sie können die hierfür nicht mehr benötigten Mittel in die Modernisierung ihrer Immobilien investieren und fördern damit neben einer energetischen Verbesserung auch die lokale Bauwirtschaft.

## Zu Artikel 2

### Zu Nr. 1

Mit Neufassung des § 11 Absatz 1 werden die einmaligen Straßenbeiträge für den Umbau und Ausbau von Verkehrsanlagen aus dem Gesetz gestrichen.

Die kommunalen Verkehrseinrichtungen stehen im Eigentum der Kommunen, der Allgemeinheit. Sie können und werden von allen Verkehrsteilnehmern aus der Gemeinde und auch durch überregionale Verkehrsteilnehmer genutzt. Gemäß dem Äquivalenzprinzip müssen Beiträge einem konkret individualisierbaren, konkreten Vorteil gegenüberstehen, den sie abschöpfen sollen.

Ein solcher individueller Vorteil für den direkten Anlieger, der bei allen anderen eben nicht vorliegt, ist nicht messbar, insofern müssen derartige Investitionen als allgemeine Daseinsvorsorge aus allgemeinen Steuermitteln und nicht aus individuellen Beiträgen bestritten werden.

Die bisherige Art der Finanzierung aus höchst unterschiedlich hohen, teilweise für die Anlieger ruinösen Straßenausbaubeiträgen verletzen das Gleichheitsprinzip, laufen dem Ziel der Schaffung gleicher Lebensverhältnisse innerhalb Hessen zwischen dem urbanen und dem ländlichen Raum zuwider. Sie sind nicht den Betroffenen nicht mehr vermittelbar. Daher ist die Finanzierung der dieser notwendigen kommunalen Infrastruktur grundlegend umzustellen.

Marginale Veränderungen der bisherigen Gesetzesmaterie helfen hier nicht weiter, die Beibehaltung der Möglichkeit der Finanzierung aus der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen würde den Flickenteppich unterschiedlich kommunaler beibehalten. Die Schere zwischen „reichen“ Kommunen, die auf die Erhebung solcher Beiträge verzichten können und „armen“ Kommunen, die zur Finanzierung ihrer Verkehrsanlagen auf solche Beiträge angewiesen wären, würde weiter auseinandergehen. Weiterer Wegzug in Gemeinden ohne solche Beiträge und weitere „Landflucht“ mit den damit verbundenen negativen Folgen für diese strukturschwachen Gebiete wäre die Folge.

Die bisherigen Auseinandersetzungen über die Höhe und die Rechtmäßigkeit von Anliegerbeiträgen entfallen, zugleich findet eine deutliche Entlastung der Kommunalverwaltungen statt, die bisher mit den Beitragserhebungen und den damit verbundenen Auseinandersetzungen mit den bisher beitragspflichtigen Bürgern befasst waren, zudem findet eine deutliche Entlastung der Verwaltungsgerichte statt, die sich nicht mehr mit Auseinandersetzungen über die Zulässigkeit der Beitragsbescheide sowie über deren Höhe befassen müssen. Freiwerdende Ressourcen können sinnvoller eingesetzt werden.

Mit dem Wegfall der regional sehr unterschiedlichen Belastungen werden die bestehenden Ungerechtigkeiten beseitigt und die sich aufdrängenden Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der bisherigen Beitragserhebung vermieden. Dauerhaft wird hier die Grundlage für die Schaffung gleicher Lebensverhältnisse in Hessen gelegt.

Die Bürger werden vor horrenden Beitragsforderungen bewahrt und eine Befriedung der in der Zwischenzeit aufgekommenen Auseinandersetzung herbeigeführt.

Die Koppelung an eine Obergrenze von 4 % der Verkehrsanlagen einer Kommune/Jahr führt zu einer vernünftigen Drosselung und trägt der durchschnittlichen Lebenserwartung der Straßen im örtlichen Bereich von etwa 25 Jahren Rechnung. Unter Beachtung dieses Faktos würde eine komplette Erneuerung innerhalb von 25 Jahren stattfinden, was wiederum den Unterhaltsaufwand reduzieren würde.

In die kommunale Selbstverwaltung wird insofern nicht eingeschränkt, denn es bleibt finanzstarken Kommunen unbenommen, die über dieses über den Infrastrukturfonds finanzierbaren Grades von 4 % der Gesamtverkehrsanlagen hinausgehende Investitionen selbst zu tragen.

Die vorgesehene Koppelung an die Anspruchsvoraussetzung eines gleichhohen Anteils der Kommunen für den Straßenunterhalt führt zu einer Verstetigung der notwendigen Investitionen in die Verlängerung der Lebensdauer der kommunalen Straßen und reduziert die Notwendigkeit der tatsächlich aufgrund Verfalls notwendigen grundhaften Straßenerneuerungen.

## **zu Nr. 2**

Bei Wegfall der Straßenbeiträge als solches ist die im alten § 11 Abs. 4 vorgenommene Klassifizierung obsolet und kann daher gestrichen werden.

## **Zu Nr. 4**

Die wiederkehrenden Straßenbeiträge, wie sie im Jahr 2013 mit der Einfügung des § 11a KAG eingeführt wurden, werden in Konsequenz dieses Gesetzentwurfes ersatzlos aus dem Kommunalabgabengesetz gestrichen.

Selbst wenn eine gravierende Verwaltungsvereinfachung bei dieser Form der Beitragserhebung gerichtsfest erreicht werden könnte, bliebe immer noch der kaum zu vermittelnde Fakt, dass hier nur die Immobilienbesitzer zur Finanzierung dieses Teils der staatlichen Daseinsvorsorge herangezogen würden und alle anderen Nutzer quasi freigestellt würden, denn auch über den bisher durch die Gemeinden bezahlten Anteil wird der zur Straßenausbaubeiträgen herangezogene Immobilienbesitzer erneut mitbelastet.

Insofern ist auch die Streichung der Möglichkeit der Erhebung von wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen nur konsequent und erforderlich.

## **Zu Artikel 3**

### **Einrichten eines Infrastrukturfonds**

Durch den Wegfall der bisherigen Finanzierungsmöglichkeit über Straßenausbaubeiträge würde ohne eine adäquate Kompensation die kommunale Selbstverwaltung in strukturschwachen Gebieten gefährdet.

Aufgrund der Forderung aus dem Gleichheitsgrundsatz als auch daraus abgeleitet der Forderung nach annähernd gleichen Lebensverhältnissen in Hessen bleibt nur eine Kompensation aus allgemeinen Steuermitteln, wie nun einmal alle der allgemeinen Daseinsvorsorge dienenden staatlichen Bemühungen zu finanzieren sind.

Der Gesetzgeber hat hierfür durch eine einheitliche, landesweit gleiche Regelung die Voraussetzung zu schaffen.

Die Finanzierung aus dem allgemeinen Steueraufkommen ist angesichts eines zu erwartenden Aufwandes im einstelligen Promillebereich ist für das Land leistbar. Andere Bundesländer geben hierfür entsprechende Beispiele, auch hier lohnt ein Blick über die europäischen Grenzen, wo es eine solche Finanzierungsform über Anliegerbeiträge in der Regel nicht gibt.

#### **Zu Artikel 4**

##### **Übergangsvorschriften**

Spätestens mit dem sogenannten Herbstlerlass 2013 wurden die Kommunen, die bisher noch keine Gebühren ihren Bürgern für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur abverlangt haben, aber über keine ausgeglichenen Haushalte verfügten, zum Erlass solcher Satzungen gezwungen. Trotz des Urteils des Verwaltungsgerichtshofes gegen die Stadt Schlitz stellt dies einen gravierenden Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung dar und dies muss retrograd korrigiert werden.

Im Sinne der Abgabengerechtigkeit muss daher allen Betroffenen seit dem 01.01.2014 die abverlangten Straßenausbaubeiträge zurückerstattet werden. Hierzu haben die Gemeinden, die derartige Beiträge ab dem 01.01.2014 verlangt haben, diese beim Infrastrukturfonds anzumelden und die Erstattung der Beiträge zu organisieren.

Das Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündigung in Kraft.



Hessischer  
Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag  
Herrn Horst Klee  
Vorsitzender des Innenausschusses  
Schlossplatz 1-3  
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2  
65189 Wiesbaden  
Telefon (0611) 17 06 - 0  
Durchwahl (0611) 17 06- 14  
Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27  
PC-Fax-Zentrale (0611) 900 297-70  
PC-Fax-direkt (0611) 900 297-80  
e-mail-Zentrale: info@hlt.de  
e-mail-direkt: ruehl@hlt.de  
www.HLT.de  
Datum: 27.03.2018  
Az. : Rü/Ke/969.64

**Mündliche Anhörung im Innenausschuss zu den Gesetzentwürfen der Fraktionen der FDP und DIE LINKE betreffend „Straßenbeiträge“  
Stellungnahme des Hessischen Landkreistages  
Ihr Schreiben vom 21. Februar 2018**

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,

mit Schreiben vom 21. Februar d.J. haben Sie den Hessischen Landkreistag als Anzuhörenden für die Sitzung des Innenausschusses am Donnerstag, den 12. April d.J. zu dem

Gesetzentwurf  
der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung  
- Drucks. 19/5839 -

und zu dem

Gesetzentwurf  
der Fraktion der DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen  
- Drucks. 19/5961 -

eingeladen und gleichzeitig um eine entsprechende schriftliche Stellungnahme bis zum 29. März d.J. gebeten.

In diesem Zusammenhang teilen wir Ihnen mit, dass unser Verband zu der vorgenannten Anhörung im Innenausschuss durch den Geschäftsführenden Direktor, Herrn Matthias Drexelius, und Herrn Referatsleiter Daniel Rühl vertreten wird.

Zu den beiden vorgenannten Gesetzentwürfen möchten wir für den Hessischen Landkreistag wie folgt Stellung beziehen:

Im Hessischen Gesetz über kommunale Abgaben (KAG) ist derzeit in § 11 Abs. 1 Satz 2 vorgesehen, dass die Gemeinden für den Umbau und Ausbau der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen), der über die laufende Unterhaltung und Instandsetzung hinausgeht, Beiträge erheben **sollen**.

Im Jahr 2013 wurde durch die Einführung des § 11a in das KAG unter bestimmten Voraussetzungen die Erhebung sogenannter „wiederkehrender Straßenbeiträge“ ermöglicht. Hiernach können Gemeinden durch Satzung bestimmen, dass anstelle der vorgenannten einmaligen Beiträge die jährlichen Investitionsaufwendungen für den Umbau und Ausbau ihrer öffentlichen Verkehrsanlagen als wiederkehrende Beiträge auf die in bestimmten Abrechnungsgebieten gelegenen Grundstücke verteilt werden. Die Bildung eines solchen Abrechnungsgebietes, in welchem die Verkehrsanlagen in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen müssen, kann insbesondere deshalb gegeben sein, weil die Verkehrsanlagen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile der Gemeinden, innerhalb selbständiger städtebaulicher Einheiten oder innerhalb einzelner Baugebiete liegen (§ 11 a Abs. 2 KAG). Alternativ können auch sämtliche Verkehrsanlagen eines Ortsteils oder eines Ortsbezirks als Abrechnungsgebiet im Sinne einer einheitlichen kommunalen Einrichtung bestimmt werden (§ 11a Abs. 2b KAG).

Im Wege des so genannten „Herbsterlasses“ vom 3. März 2014 wurde seither die Soll-Vorschrift des § 11 Abs. 1 KAG dahingehend ausgelegt, dass die Haushalte defizitärer Städte und Gemeinden, welche keine Straßenbeiträge erheben, grundsätzlich nicht genehmigungsfähig waren bzw. sind. Von der Durchsetzung dieser Pflicht zur Erhebung von Straßenbeiträgen kann jedoch dann abgesehen werden, wenn die betroffenen Kommunen den Haushaltsausgleich nur kurzfristig oder geringfügig nicht erreichen. Hierdurch kommt es im Ergebnis nach Kenntnisstand der Geschäftsstelle zwar nicht regelmäßig, jedoch in Einzelfällen zur aufsichtlichen Durchsetzung der Erhebung von Straßenbeiträgen im Falle nicht ausgeglichener Haushalte.

Mit dem Gesetzentwurf der FDP vom 16.1.2018 für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung (Landtags-Dr. 19/5839) soll die bisherige Soll-Regelung in § 11 KAG durch eine Kann-Regelung ersetzt werden und damit die Möglichkeit geschaffen werden, „von den starren Vorgaben des Beteiligungsanteils abzuweichen“.

Mit dem weitergehenden Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen (Landtags-Drs. 19/5961 vom 23.1.2018) soll die vorgenannte Soll-Vorschriften der §§ 11 und 11a KAG hingegen ersatzlos gestrichen werden.

Unsere Mitgliedskreise dürften durch einen landesweiten Verzicht auf die Erhebung von Straßenbeiträgen, so wie beispielsweise in Bayern derzeit ernsthaft diskutiert, zumindest dann mittelbar betroffen sein, wenn das Land den Kommunen keine monetären Ausgleich in identischer Höhe leisten würde. In diesem Fall würde sich der Finanzbedarf der betroffenen Städte und Gemeinden im Kommunalen Finanzausgleich (KFA) zu Lasten der auf die Mitgliedskreise entfallenden Mittel erhöhen.

Im neuen, bedarfsorientierten System des Kommunalen Finanzausgleichs (KFA) wird zwischen unmittelbar zurechenbaren Einnahmen und so genannten allgemeinen Deckungsmitteln unterschieden. Unmittelbare zurechenbare Einnahmen sind insbesondere Gebühren und Beiträge, darunter auch die hier in Rede stehenden Straßenbeiträge, welche unmittelbar bei den entsprechenden Ausgaben im Rahmen der Bedarfsermittlung im KFA direkt in Abzug gebracht werden und den Finanzbedarf der jeweiligen kommunalen Gruppe unmittelbar mindern.<sup>1</sup>

Insofern würden geringere Einzahlungen bzw. Erträge aus der Erhebung von Straßenbeiträgen bzw. ein vollständiger Verzicht hierauf für die kommunalen Gruppen der Städte und kreisangehörigen Gemeinden zu höheren Defiziten aus Pflichtaufgaben im Produktbereich 12 (Verkehrsflächen, Anlagen, ÖPNV) und mithin zu einem höheren Finanzbedarf führen. Dieser höhere Finanzbedarf der beiden vorgenannten Gruppen ginge mutmaßlich zu Lasten der durch die aktuell diskutierten Änderungen im KAG nicht unmittelbar betroffenen Landkreise, deren Teilschlüsselmasse sich durch diesen Effekt reduzieren würde.

Bei einem vollständigen oder teilweisen Wegfall der Erhebung von Straßenbeiträgen, wie durch die hier in Rede stehenden Gesetzentwürfe beabsichtigt, wird überdies der Nachteil gesehen, dass ein für die Erhaltung der kommunalen Infrastruktur bislang verlässlich genutzter Finanzierungsbaustein ohne adäquate Kompensation dauerhaft verloren ginge. Dies wiederum dürfte nicht ohne Folgen für den Zustand der kommunalen Infrastruktur bleiben. Auch das vielfach geäußerte „soziale Argument“ kann unsererseits nicht geteilt werden, da nach hiesiger Einschätzung ein hinreichendes Instrumentarium im Hessischen Gesetz über kommunale Abgaben (KAG), namentlich wiederkehrende Straßenbeiträge oder die Möglichkeit von Ratenzahlungen, und in der Abgabenordnung (AO), namentlich die Möglichkeit zu Stundung, Niederschlagung und Erlass, zur Verfügung steht, um soziale Härten abzumildern. Darüber hinaus würde durch einen vollständigen oder teilweisen Verzicht auf die Beitragserhebung ein neues „Gerechtigkeits-thema“ dergestalt statuiert, wie mit „Rückforderungsansprüchen“ hinsichtlich unmittelbar vor Geltung der dann neuen Rechtslage gezahlten Beiträgen umgegangen werden soll.

**Vor dem Hintergrund der vorgenannten Überlegungen lehnt der Hessische Landkreistag den Wegfall der Möglichkeit zur Erhebung von Straßenbeiträgen ab.**

**Für den Fall, dass die Möglichkeit zur Erhebung von Straßenbeiträgen nach den §§ 11 und 11a KAG verboten werden bzw. wegfallen würde, hat das Land den betroffenen Kommunen einen vollständigen finanziellen Ausgleich außerhalb des KFA zu leisten.**

Mit freundlichen Grüßen



Daniel Rühl  
Referatsleiter

<sup>1</sup> Vergl. Landtags-Drucks. 19/1853, Seite 61

VDGN e.V. • Irmastraße 16 • 12683 Berlin

**Hessischer Landtag**  
**Postfach 3240**  
**65022 Wiesbaden**

per E-Mail: U.Lindemann@ltg.hessen.de

Hauptgeschäftsstelle  
 Postanschrift  
 Irmastraße 16  
 12683 Berlin  
 Tel.: 030 / 514 888-0  
 Fax: 030 / 514 888-78  
 E-Mail: info@vdgn.de  
 Internet: www.vdgn.de

Steuernummer: 27 / 628 / 50912

Berlin, 28. März 2018

### Mündliche Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtages

**Beratungsgegenstand:**            **Gesetzentwurf**  
**der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungs-**  
**zwangs von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstver-**  
**waltung – Drucks. 19/5839 –**

**Gesetzentwurf**  
**der Fraktion DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßen-**  
**beiträgen in den hessischen Kommunen – Drucks. 19/5961 –**

### Stellungnahme des Verbandes Deutscher Grundstücksnutzer (VDGN)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Verband Deutscher Grundstücksnutzer (VDGN) bedankt sich für die Möglichkeit, zu den eingebrachten Gesetzesentwürfen Stellung nehmen zu können. Die mündliche Anhörung werden wir gerne wahrnehmen.

Die vorgelegten Gesetzesentwürfe betreffen im wesentlichen eine Frage der Gerechtigkeit und des gemeinschaftlichen Zusammenlebens der Bürgerinnen und Bürger: Ist es vertretbar, dass Anlieger völlig unabhängig von ihre Einkommens- und Vermögenslage zu Beiträgen herangezogen werden, die einen Aufwand des Staates zugunsten der Allgemeinheit abdecken sollen? Der Verband Deutscher Grundstücksnutzer hat dazu von jeher eine klare Haltung: nein!

1. Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen, wie sie aufgrund des derzeit gültigen Hessischen Kommunalabgabengesetzes erfolgt, ist verfassungswidrig und muss - wie in Berlin, Hamburg und wohl bald Bayern - durch die Landesgesetzgeber abgeschafft werden. Die verfassungsrechtlichen Vorgaben für die Erhebung von Sonderbeiträgen bedürfen des Vorhandenseins eines konkreten wirtschaftlichen Vorteils beim Beitragspflichtigen. Die gesetzlichen Voraussetzungen im Hessischen Kommunalabgabengesetz für die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen sind zu unbestimmt und  
 Interessenvertreter der Eigentümer von Eigenheimen, Wohnungen und Grundstücken  
 sowie der Pächter von Wochenend-, Kleingarten- und Garagengrundstücken

verstoßen daher gegen das Grundgesetz. Die Gemeinden sollen aufgrund des Kommunalabgabengesetzes den Anliegern Beiträge auferlegen. Die gesetzliche Ermächtigungsgrundlage muss daher so gefasst werden, dass sichergestellt wird, dass eine Erhebung allein bei Vorliegen konkreter wirtschaftlicher Vorteile erfolgt. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Die wesentlichen Grundlagen des gemeinschaftlichen Zusammenlebens sind Teil der öffentlichen Daseinsfürsorge und müssen durch den Staat gewährleistet werden. Dazu gehört auch der Erhalt der Infrastruktur und damit eines funktionsfähigen Straßennetzes. Dieses ist keine innergemeindliche Angelegenheit oder gar die der betroffenen Anlieger, sondern eine der zentralen Aufgaben übergeordneter politischer Einheiten. Dem liegt die Notwendigkeit der Gewährleistung eines funktionierenden Personen- und Warenverkehrs über Gemeindegrenzen hinaus zugrunde. Der Erhalt dieser Infrastruktur ist Aufgabe des Staates und daher von sämtlichen Bürgern nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit zu finanzieren. Die Anknüpfung an der Art und Lage des Grundstücks verbietet sich. Es ist nicht nachvollziehbar, dass Einzelne die maßgeblichen Lasten tragen sollen, obwohl sie durch die Maßnahmen gegenüber der Allgemeinheit nicht bevorteilt werden.

Das aus dem in Art. 20 Abs. 3 Grundgesetz verankerten Rechtsstaatsprinzip abgeleitete Erfordernis der Normenklarheit und Normenverständlichkeit gebietet es, Tatbestandsmerkmale zu benennen, die den Kreis der Beitragspflichtigen von dem der Nicht-Beitragspflichtigen abgrenzen. Die Tatbestandsmerkmale müssen so gefasst werden, dass sie für sich klar und verständlich sind und im Einzelfall eine Subsumtion des Sachverhalts zulassen. Die Jahrzehnte währende Rechtspraxis zeigt, dass ein angeblich vorliegender Sondervorteil stets ungeprüft angenommen und fingiert wird, sobald ein Grundstück an der ausgebauten Straße anliegt. Die Gerichte machen sich nicht die zu fordernde Mühe, zu untersuchen, ob tatsächlich ein Sondervorteil, der im konkreten wirtschaftlichen Nutzen liegen muss, vorliegt. Der mit hohen Beitragszahlungen belastete Bürger wird selbst mit der Widerlegung etwaiger Sondervorteile nicht angehört. Stets wird sich auf überkommene Ansichten zurückgezogen, wonach der Ausbau der Straße einen Sondervorteil des Anliegers intendiere. Dieser die Belange der betroffenen Menschen verachtenden Gerichtspraxis muss durch den Gesetzgeber Einhalt geboten werden. Die Betroffenen müssen die Möglichkeit haben, dass die Tatbestandsmerkmale für das Sonderopfer tatsächlich vor Gericht geprüft werden können.

Der VdGN lehnt das Hessische Kommunalabgabengesetz in seiner derzeitigen Form ab, da es die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen auch bei Nichtvorliegen wirtschaftlicher Vorteile zulässt.

## 2. Zu den Gesetzesentwürfen

a) Selbst wenn den Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt wird, von der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen abzusehen, geht der gesetzgeberische Ansatz der Fraktion FDP an der Realität vorbei. Abgesehen davon, dass die Voraussetzungen für die Nichterhebung nicht unerheblich sind, gehen sie an den gesellschaftlichen Bedürfnissen vorbei. Die finanzielle Lage der Kommunen kann nicht entscheidungserheblich darüber sein, ob dem einzelnen Anlieger ein wirtschaftlicher Sondervorteil zugutekommt oder nicht. Die Gemeinde wird weiterhin gezwungen – liegen die finanziellen Voraussetzungen nicht vor – Straßenausbaubeiträge zu erheben. Andernfalls würde die Kommunalaufsicht einen Haushalt nicht genehmigen. Sie werden weiterhin gezwungen von Anliegern Beiträge zu kassieren, obwohl diese überhaupt keinen Sondervorteil haben. Dasselbe gilt für die Möglichkeit der Gemeinde, ihren Eigenanteil zu erhöhen. Auf beides haben die nach dem Hessischen Kommunalabgabengesetz beitragspflichtigen Bürgerinnen und Bürger keinen Einfluss. Daher kann eine kausal untrennbar vom wirtschaftlichen Sondervorteil abhängige Beitragspflicht nicht in einen Zusammen-

hang mit der Finanzkraft der Gemeinde gestellt werden. Daran ändert auch die Festlegung in § 93 Abs. 2 S. 3 (Entwurf HGO) nichts. Solange die grundsätzliche Möglichkeit der Beitragserhebung besteht, sind diese vorrangig zur Finanzierung zu verwenden.

Abgesehen davon ist es nicht einzusehen, dass Anlieger von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich behandelt werden können. Die Finanzierung des Allgemeinguts Straße kann nicht von Gemeindegrenzen abhängen.

b) Der Gesetzesentwurf der Fraktion Die Linke findet daher grundsätzlich unsere Zustimmung. Nur die unbedingte Abschaffung von Beiträgen für den Aus-, Um- oder Neubau öffentlicher Straßen schafft Rechtssicherheit und soziale Gerechtigkeit.

3. Der VDGN lehnt die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ab, weil sie unter keinem vernünftigen Gesichtspunkt zu rechtfertigen sind. Solange Straßenausbaubeiträge erhoben werden, werden diese – auch mit Hilfe des VDGN – vor die Gerichte gebracht. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis das Bundesverfassungsgericht die verfassungswidrige Praxis der Erhebung stoppt. Nicht ohne Grund wurden die Straßenausbaubeiträge in Berlin, Hamburg und München abgeschafft bzw. wird in den Landeshauptstädten Kiel und Schwerin über die Abschaffung diskutiert. Mut und Tatendrang zum Wohle der Bevölkerung kann jeder Wähler verlangen. Diese registrieren sehr wohl, dass auch diese Regierung eklatant in der Frage der Abgabengerechtigkeit versagt. Die Politikverdrossenheit und das Erstarken populistischer Bestrebungen und Parteien ist nicht die Quittung einer intoleranteren Bevölkerung, sondern logische Folge des Versagens der Regierenden.

Mit freundlichen Grüßen



Christoph Schmidt-Jansa  
Präsident des VDGN



**Straßenbeitragsfreies Hessen  
eine AG hessischer Bürgerinitiativen**

Andreas Schneider  
Breiter Weg 126  
35440 Linden

Telefon +49 (0) 1578 1957 111  
email strassenbeitragsfreies-hessen@posteo.org

Straßenbeitragsfreies Hessen - Breiter Weg 126 - 35440 Linden

An den

Vorsitzenden des Innenausschusses des  
Hessischen Landtags Herrn Klee

zu Hd. Frau Dr. Ute Lindemann  
U.Lindemann@ltg.hessen.de

Linden, 29.03.2018

**Gesetzentwurf der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung (Drucks. 19/5839)**

und

**Gesetzentwurf der Fraktion der DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen (Drucks. 19/5961)**

**Mündliche Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtags am 12. April 2018**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

vielen Dank, dass die AG „Straßenbeitragsfreies Hessen“ zur Stellungnahme aufgefordert wurde!

Als parteiübergreifende Arbeitsgruppe hessischer Bürgerinitiativen wurde „Straßenbeitragsfreies Hessen“ im November 2017 gegründet. Ziel der inzwischen 35 miteinander vernetzten Bürgerinitiativen, Gruppierungen und Nachbarschaften ist die Abschaffung der Straßenbeiträge durch Landtag und Landesregierung. Den hessischen Kommunen empfehlen wir die Abschaffung oder Nichtanwendung bestehender Satzungen. Das Engagement und die Tätigkeit aller Mitglieder ist ehrenamtlich.

Landesweit sehen wir beim Thema Straßenbeiträge mehrere Problemfelder.

**1. Unzumutbar hohe Einmalbeiträge hessenweit**

Vielerorts gibt es Beiträge und voraussichtliche Beitragsbescheide im fünfstelligen Bereich<sup>1)</sup>, z.B.

- Fulda: bis 34.000 € zuzügl. Wasser und Kanalanschluß
- Wetzlar-Münchholzhausen: bis 60.700 €, viele weitere zwischen 20.000 und 40.000 €
- Wetzlar (Phönixstr.): bis 50.000 € (Schätzung, Magistrat nennt keine Zahlen)
- Aßlar: bis 30.000 €
- Homberg/Ohm: bis 30.000 €
- Battenberg-Fronhausen: bis 80.000 €
- Linden: bis 20.000 € für 16 von 110 Anliegern, zuzügl. bis 5.000 € für Wasser und Kanal
- Eichenzell: 85.000, zuzügl. 40.000 € Wasser und Kanal

Die nach HGO §10 geforderte Rücksichtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Abgabepflichtigen findet nicht statt.

Der „Straßenbeitrag“ ist oder war vielen Hauseigentümern unbekannt. Über anstehende Straßenerneuerungen wird häufig erst spät informiert. Zur voraussichtlichen Höhe des Beitrags gibt es oftmals keine oder nur vage Angaben.

Die Baukosten sind deutlich gestiegen z.B. durch das Kommunalinvestitionsprogramm.

Laut Umfragen sind 85 % der Bevölkerung gegen die Erhebung von Straßenbeiträgen<sup>2)</sup>.

## 2. Kaputtgesparte Gemeindestraßen, weggesparte Kompetenz

Laut Hessischer Rechnungshof<sup>3)</sup> sind in 19 exemplarisch untersuchten Kommunen 26,65 % der Gemeindestraßen grundhaft zu erneuern.

Die genannte Größenordnung wird von Pressemeldungen<sup>4)</sup> und eigenen Auswertungen<sup>5)</sup> bestätigt. Selbst die „wohlhabende“ Stadt Linden/Mittelhessen hat einen Sanierungsstau bei ihren Straßen von ca. 12 bis 15 Mio. €. Bei aktueller Gesetzeslage werden die betroffenen ca. 700 Anlieger ca. 8 bis 10 Mio. € als Einmalbeitrag zahlen müssen, also im Durchschnitt 13.000 €.

**Hauptursache für den schlechten Straßenzustand ist die unzureichende Finanzausstattung der Kommunen über die letzten Jahrzehnte.** Sie führte dazu, dass an der Straßeninstandhaltung regelmäßig „gespart“ wird, was die Lebensdauer deutlich herabsetzt:

Nach Richtlinie E-EMI (Empfehlungen für das Erhaltungsmanagement von Innerortsstraßen) der FGSV (Forschungsgesellschaft Straßen und Verkehrswesen) wären für die Instandhaltung der Gemeindestraßen 1,20 bis 1,40 €/m<sup>2</sup> Straßenfläche im Jahr aufzuwenden. Tatsächlich eingesetzt wird aber nur ein Bruchteil dessen, z.B. in der Stadt Linden in 2015 nur 0,31 €/m<sup>2</sup> <sup>6)</sup>). Die Folgen erkennt man erst nach einigen Jahren.

**Eigene Kompetenz** – Bauämter, Ingenieure – wurde durch privatwirtschaftliche Planungsbüros ersetzt. Auf diese ist man nunmehr zwingend angewiesen, im Extremfall verwischt die Grenze zwischen Planungsbüro und Verwaltung. Ein privates Planungsbüro hat aber in erster Linie **ein eigenes wirtschaftliches Ziel**.

Mangels eigener Kompetenz bleiben zentrale Fragen offen wie z.B. ein Generalverkehrsplan als Leitlinie, Abstimmung mit Stadtentwicklung, Veränderungen im Verkehr (Elektromobilität!), Anbindung neuer Baugebiete, Ausbau Breitband oder anderen Versorgungsträgern.

## 3. Falsche Anreize für nachhaltigen Straßenerhalt

Die mit dem KAG mögliche Anliegerbeteiligung setzt die falschen Anreize.

Der Rechnungshof vergleicht im Kommunalbericht 2016 <sup>3)</sup> drei Erhaltungsstrategien. Die nachhaltige und ressourcenschonende Variante „Regelmäßige Instandsetzung“ ist gesamthaft die kostengünstigste Möglichkeit: *„Die Überörtliche Prüfung zeigt ... , dass **die regelmäßige Instandsetzung (Fall 2) die kostengünstigste Maßnahme ist. Insofern empfiehlt sie regelmäßig diese Erhaltungsstrategie.**“*

Die regelmäßige Instandhaltung wird von der Kommune zumeist nicht durchgeführt. Denn für den Haushalt der Kommune geht es noch „günstiger“, weil nach 25 Jahren bei einer grundhaften Erneuerung die Anlieger mit bis zu 75 % der Baukosten belastet werden dürfen: *„Durch den großen Anteil der umlegbaren Kosten auf die Anlieger werden die Fälle, in denen die Straßenzustandsklassen eine grundhafte Erneuerung (Fall 1) oder eine Sanierung (Fall 3) bedingen, die für die Kommune kostengünstigere Erhaltungsstrategie.“*

Der Hessische Rechnungshof warnt: *„Insofern darf allein das Zuwarten bis zum Erreichen der Straßenzustandsklasse 5, um die Kosten der grundhaften Erneuerung (Fall 1) auf die Bürger umzulegen, nicht ausschlaggebend für eine Erhaltungsstrategie der Kommune sein.“*

## 4. Unplausibilitäten und Streitigkeiten

Unplausibilitäten und Abgrenzungsfragen sorgen regelmäßig für Streit in den Kommunen:

- a) Straßen werden von allen benutzt. Es gibt keinen besonderen, nicht nur vorübergehenden Vorteil des Grundstückseigentümers.
- b) Wo endet die beitragsfreie Instandhaltung, wo beginnt die beitragspflichtige Erneuerung?
- c) Wie ist die Straße von wem wann einzustufen? Stadtverordnete, Magistrat, Gutachter?

- d) Berechnungsparameter wie Grundstücksgröße oder mögliche Geschossigkeit laut Bebauungsplan stehen in keinem Zusammenhang mit dem Verschleiß einer Straße
- e) Entsorgung von Altlasten (z.B. pechhaltiger Straßenaufbruch) auf Kosten der Anlieger?
- f) Warum soll der Anlieger – evtl. ohne Auto - zahlen für Straße / Parkplätze anderer?
- g) Anlaß und Begründung der Baumaßnahme - oft erscheint die angebliche Erneuerungsbedürftigkeit der Straße als Vorwand.
- h) Umwidmung von Straßen: eine Straße wurde früher als Durchgangsstraße kaputtgefahren, dann vom Kreis an die Gemeinde übergeben. 10 Jahre später sollen die Anlieger die grundlegende Erneuerung zu 75 % zahlen.
- i) Warum soll der Anlieger zahlen, wenn z.B. durch Änderungen im ÖPNV plötzlich schwere Doppelgelenkbusse die dafür nicht dimensionierte Anliegerstraße kaputtfahren?
- j) Anfragen an uns betreffen auch die sogenannte „Fiktive Erschließung“, dass nämlich eine uralte Straße ausgebaut und dann als fertiggestellt deklariert wird.
- k) Warum bezahlen Anlieger von Landes- bzw. Kreisstraßen nicht für die Straßenerneuerung, sollen aber für die Gehwege zahlen? Wie werden eventuelle Fördergelder verrechnet? Wieso wird das nicht transparent gehandhabt?

Dem Bürger bleibt zum Schluß – erst nach Erhalt des Beitragsbescheids! - nur die Klage vor einem Verwaltungsgericht mit zweifelhafter Erfolgsaussicht.

## 5. Konfliktpotential in örtlicher Gemeinschaft

Mit dem Gesagten ergeben sich Probleme für das soziale Klima bis hin zu einer Eskalation wie in Niederaula/Osthessen in 2015<sup>7)</sup>.

Das Instrument der „Satzung“ soll verhindern, daß Kommunalpolitiker ohne juristisches Fachwissen Gesetze machen. Dann stellt sich aber die Frage, ob der ehrenamtliche Stadtverordnete die Mitbürger und Nachbarn durch seine Entscheidung wirtschaftlich ruinieren darf? Wer wird sich zukünftig für ein derartiges „Ehrenamt“ zur Verfügung stellen?

Es gibt bereits hessische Gemeinden, die ihre Beitragsbescheide direkt durch Anwaltskanzleien verschicken lassen. Eine Folge ist, dass die zahlungspflichtigen Anlieger von vornherein eingeschüchtert werden (sollen?). Wo wird das hinführen?

## 6. Keine gleichwertigen Lebensverhältnisse

Statt gleichwertiger Lebensverhältnisse, wie im Grundgesetz Art. 72 oder im aktuellen Koalitionsvertrag in Berlin gefordert, hat Hessen einen „Flickenteppich“ aus Kommunen ohne Beitragsatzungen, mit Einmalbeiträgen und mit wiederkehrenden Beiträgen. Die Besserstellung der Bevölkerung in Wiesbaden, Frankfurt, Eschborn wird von der Bevölkerung in ländlichen Regionen wie z.B. Battenberg, Schlitz, Nentershausen als zutiefst ungerecht wahrgenommen.

Der „Flickenteppich“ setzt sich auf Bundesebene fort – Berlin, Hamburg, Baden-Württemberg, München, Dresden erheben keine Straßenbeiträge. Unser Nachbarland Bayern beabsichtigt ebenfalls die Abschaffung der Straßenbeiträge.

Die Zahlung von 2,5 Milliarden € (Länderfinanzausgleich) in das straßenbeitragsfreie Berlin stößt auf Unverständnis in der Bevölkerung und insbesondere bei den Beitragspflichtigen in Hessen. Es wird registriert, dass im Berliner Landtagswahlkampf 2016 politische Parteien mit der Abschaffung der „Straßenbeitragsabzocke“ geworben haben.

## 7. Wiederkehrende Beiträge – keine Lösung

Wiederkehrende Beiträge – in Hessen seit Anfang 2013 möglich - werden von den Kommunen nicht angenommen. Als Grund werden rechtliche Unsicherheiten und der hohe Aufwand für die Systemumstellung genannt, z.B. in Bad Nauheim **240.000 € allein für die Vorbereitung**. Wiederkehrende Beiträge sind daher wirtschaftlich zweifelhaft und erscheinen eher als „Subventionsprogramm“ für Kommunalberatungen. Von Anliegern werden wiederkehrende Beiträge nur als „kleineres Übel“ akzeptiert. Denn auch hier wird nur der Grundstückseigentümer belastet.

In ländlichen Regionen mit großen Grundstücken werden auf einzelne Anlieger Beiträge von über

1.000 € jährlich(!) zukommen (z.B. Einhausen, Cölbe). Eine Gemeinde, die in 2015 wiederkehrende Straßenbeiträge einführte, hat seither keine einzige Straße erneuert – man befürchtet Streit, rechtliche Probleme und hohe Verwaltungskosten. Der Sanierungsstau bleibt!

Die in KAG §11a festgelegte Übergangsfrist von 25 Jahren (Verschonungsregelung) benachteiligt die „Altzahler“, da die Nutzungsdauer von Gemeindestraßen in der Regel deutlich höher liegt.

## **8. Kommunale Selbstverwaltung in der Sackgasse**

Die Kommunen sind nicht „frei“, im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung eine einmal eingeführte Satzung wieder abzuschaffen. Auch wenn ihr Haushalt ausgeglichen ist, weigern sie sich, die Satzung wieder abzuschaffen, weil

- es ihnen die Kommunalaufsicht nicht gestattet
- sie den Konflikt scheuen mit den Bürgern, die in der Vergangenheit zahlen mussten.

## **9. Investitions- und Förderprogramme = zusätzliche Belastung der Anlieger**

Kommunalinvestitionsprogramm (KIP) und Förderprogramme wie „Land hat Zukunft – Heimat Hessen“ ermöglichen es derzeit den Kommunen, Straßenerneuerungen verstärkt in Angriff zu nehmen. Während die Kommunen die Fördergelder auf ihren Anteil an der Bausumme verrechnen, profitieren die Anlieger nicht davon. Ganz im Gegenteil – ihre Beiträge erhöhen sich wegen der gestiegenen Tiefbaupreise und der verlangten regelkonformen, normgerechten Ausführung.

## **Inwieweit können die vorliegenden Gesetzentwürfe die aufgezeigten Probleme bürgernah lösen?**

### **Gesetzentwurf FDP (Drucks. 19/5839)**

Wir stellen fest, dass die vorgeschlagene Rückkehr zur "Kann-Regelung" nur in speziellen Konstellationen in Hessen funktionieren wird, z.B. in Bad Vilbel, vielleicht auch in Karben oder in Bad Nauheim. Vielen Kommunen aber wird eine „Kann-Regelung“ und das Bekenntnis zur „kommunalen Selbstverwaltung“ nichts nutzen. Denn „Eine gesunde kommunale Selbstverwaltung setzt eine ausreichende Finanzausstattung voraus.“ (Internetseite Innenministerium)

- Innenministerium / Kommunalaufsicht werden weiterhin bei (finanzschwachen) Kommunen darauf bestehen, dass die Beitragssatzung beibehalten werden muss
- Wie soll eine Gemeinde mit Einmalbeitragssatzung die Satzung aufheben, nachdem 100 oder 500 Anlieger vier- und fünfstellige Eurobeiträge zahlen mußten? Wie sollen Bürgermeister und Stadtverordnete das rechtfertigen? Trotz der mit einer „Kann-Regelung“ eröffneten Möglichkeit werden sie ihre Straßenbeitragssatzung möglichst beibehalten.
- Aus dem gleichen Grund werden die teils ruinösen Beitragshöhen unverändert bleiben.
- Die im Grundgesetz verankerte Forderung nach „gleichwertigen Lebensverhältnissen“ wird nicht beachtet.

Berichte aus Schleswig-Holstein zeigen, daß dort die Ungleichbehandlung der Bürger weitergeht.

### **Gesetzentwurf DIE LINKE (Drucks. 19/5961)**

Der Entwurf ist geeignet zur Lösung der eingangs geschilderten Probleme. Er gleicht die verschiedenen Interessen gut und im Sinne der Verfassung und der kommunalen Selbstverwaltung aus.

Gemeindestraßen sind Teil der allgemeinen Daseinsvorsorge. Nachdem der Grundstückseigentümer die Herstellung einer neuen Straße mit seinem Erschließungsbeitrag bezahlt hat, soll – wenn eine Erneuerung erforderlich ist - die Allgemeinheit die Kosten tragen. Denn der Verschleiß der Straße kann dem Grundstückseigentümer nicht zugeordnet werden.

Da die Kommunen in den vergangenen zwei Jahrzehnten finanziell nicht hinreichend ausgestattet waren und ihren Aufgaben nicht nachkommen konnten, ist das Land Hessen als starkes und reiches Bundesland in der Pflicht. „Der Staat hat den Gemeinden die zur Durchführung ihrer eigenen und der übertragenen Aufgaben erforderlichen Geldmittel ... zu sichern.“ (Hess.

Landesverfassung, Art. 137). Der in dem Entwurf genannte erforderliche Investitionsbedarf erscheint plausibel und ist z.B. aus dem Haushaltsüberschuß von 640 Mio. € gut darstellbar.

### Tabellarisch zusammengefasst ergibt sich die folgende Bewertung

	<i>Entwurf Nr. 19/5839</i>	<i>Entwurf Nr. 19/5961</i>
Unzumutbare Beitragshöhen	Bleiben erhalten	Entfallen
Kaputtgesparte Straßen, weggesparte Kompetenz	Wird überwiegend bleiben	Situation wird sich verbessern
Anreize für nachhaltigen Straßenerhalt	Keine	Möglich
Unplausibilitäten und Streitigkeiten	Bleiben bestehen	Entfallen
Konfliktpotential in örtlicher Gemeinschaft	Bleibt bestehen	Klima wird sich verbessern
Gleichwertige Lebensverhältnisse	Gegensätze werden sich verschärfen	Positiv
Wiederkehrende Beiträge als Lösung	Aufwendig und hoher Verwaltungsaufwand	Entfallen
Bestehende Beitragssatzungen	Werden überwiegend bleiben	Werden aufgehoben
Investitions- und Förderprogramme	Kommunen profitieren. Anlieger werden zusätzlich belastet	Kommunen profitieren. Ohne Anliegerbelastung

### Fazit

Die derzeitige Regelung der Straßenbeiträge im KAG ist nicht mehr zeitgemäß. Unzumutbare Beitragsforderungen, falsche Anreize und Unplausibilitäten sorgen für Existenzängste und Frust bei den Betroffenen. Die Ungleichbehandlung ist eklatant, das soziale Klima wird vergiftet.

Straßenbeiträge nach KAG §11 und §11a und dahingehende Regelungen in der HGO sind abzuschaffen. Die Einnahmeausfälle aus den Straßenbeiträgen der Anlieger sind den Kommunen aus Landesmitteln zweckgebunden zu ersetzen, der Anteil der Kommunen bleibt davon unberührt.

Es ergibt sich eine klare Empfehlung für den Entwurf der Partei DIE LINKE Nr. 19/5961.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Schneider

Sprecher „Straßenbeitragsfreies Hessen – eine AG hessischer Bürgerinitiativen“

### Quellen:

1. Karte [www.strassenbeitragsfrei.de/karte\\_hessen.html](http://www.strassenbeitragsfrei.de/karte_hessen.html)
2. Umfrage im Online Portal zuhause.de (2016), Fernsehmagazin **quer** (2017)
3. Hessischer Rechnungshof, [Kommunalbericht 12/2016](#)
4. Auswertung der Straßenzustandsliste 2008/9 der Stadt Linden
5. <https://www.hna.de/kassel/haelfte-kasseler-strassen-kaputt-geld-sanierung-fehlt-3260743.html>  
<https://www.hna.de/kassel/kaputte-strassen-millionen-euro-waeren-erneuerung-noetig-3261430.html>
6. Magistratschreiben der Stadt Linden, 06/2017
7. Osthessen News: <https://osthessen-news.de/n11504192/niederaula-spd-entsetzt-ber-hr-beitrag---beschwerde-bei-intendant-dr-helmut-reitze.html>



# Stadt Bürstadt

## Der Magistrat

Der Magistrat der Stadt Bürstadt - Rathausstraße 2 - 68642 Bürstadt

Hessischer Landtag  
Postfach 3240  
65022 Wiesbaden



Telefon: 06206 701-0  
Telefax: 06206 701-280  
Internet: [www.buerstadt.de](http://www.buerstadt.de)  
Sprechzeiten:  
Mo.-Fr. 08:00 - 12:00 Uhr  
Do. 14:00 - 18:00 Uhr  
oder nach Vereinbarung

Ansprechpartner: Ralf Kohl

Telefon: 06206 701- 150  
Telefax: 06206 7017- 150  
E-Mail: [ralf.kohl@buerstadt.de](mailto:ralf.kohl@buerstadt.de)

Az.: Wiederkehrende Straßenbeiträge  
(bei Schriftwechsel bitte angeben)

Bürstadt, 28.03.2018

### **Mündliche Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtags Stellungnahme der Stadt Bürstadt zu den Gesetzentwürfen der FDP-Fraktion (Drucks. 19/5839) und der Fraktion DIE LINKE (Drucks. 19/5961) Az. I A 2.1**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst darf ich mich für die Möglichkeit der Anhörung zu den beiden Gesetzentwürfen im Innenausschuss des Landtags bedanken.

Die Stadt Bürstadt (16.176 Einwohner) möchte als Stadt, die bis zum 31.12.2017 einmalige Straßenbeiträge erhoben hat und aktuell auf die neugeschaffene Alternative wiederkehrende Straßenbeiträge gewechselt ist, Stellungen nehmen.

In der Regel wurde eine Straße pro Jahr abgerechnet. Es kam im Durchschnitt zu weniger als 10 % Widersprüche. Klagen beim VG waren in den letzten Jahren nicht anhängig. Trotz Beitragsbescheide in Einzelfällen im niedrigen fünfstelligen Bereich, wurden alle erhobenen Straßenbeiträge bezahlt. Bei weniger als 10 % der Fälle wurden Stundungsregelungen getroffen. Das über Jahrzehnte etablierte System funktionierte. Es war in der Sache aus Sicht der Verwaltung kein Handlungsbedarf erforderlich.

Mit dem einstimmigen Grundsatzbeschluss der Stadtverordnetenversammlung am 07.03.2017 wurde das Projekt Einführung wiederkehrender Straßenbeiträge in der Stadt Bürstadt gestartet.

Der Aufwand zur Ermittlung der Daten ist sowohl in zeitlicher als auch aus finanzieller Sicht erheblich. Das Projekt läuft nun seit ca. 1 Jahr und steht kurz vor dem Abschluss, so dass nun die Beitragsbescheide erstellt werden können. Die externen Kosten

**Bankverbindungen:**  
Sparkasse Worms-Alzey-Ried:  
Volksbank Darmstadt-Südhessen eG  
Raiffeisenbank Ried eG  
Postbank Frankfurt:

IBAN: DE09553500100004150017 BIC: MALADE51WOR  
IBAN: DE09508900000050800008 BIC: GENODEF1VBD  
IBAN: DE56509612060000004332 BIC: GENODE51RBU  
IBAN: DE87500100600019586601 BIC: PBNKDEFFXXX

betragen etwas mehr als 100.000 €. Hinzu kommt der Personalaufwand in der Verwaltung von ca. 1 VZÄ Stelle, der trotz externer Unterstützung für Beratung der Grundstückseigentümer, Infoveranstaltungen und Zuarbeiten für den externen Berater angefallen ist.

Die Satzung über wiederkehrende Straßenbeiträge wurde ebenfalls einstimmig am 20.12.2017 mit Wirkung ab dem 1.1.2018 beschlossen.

Durch die wiederkehrenden Straßenbeiträge können nun mehr finanzielle Mittel aus Straßenbeiträgen generiert werden. Hinzu kommen aber auch mehr städtische Mittel für die Straßensanierungen, so dass ein fünfjähriges Bauprogramm aufgestellt werden konnte, mit dem nun der Sanierungsstau bei den kommunalen Straßen angegangen werden kann.

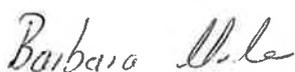
Die Straßenbeiträge, entweder als einmalige oder wiederkehrende Beiträge, sind notwendig, um die Straßensanierungskosten zu finanzieren. Ohne Straßenbeiträge nur mit städtischen Mittel wäre eine nachhaltige Sanierung nicht oder nur durch Steuererhöhungen und Leistungskürzungen möglich. Der Antrag der Fraktion Die Linke ist daher aus kommunaler Sicht abzulehnen. Eine Abschaffung der Straßenbeiträge könnte nur durch vollständige Kompensation durch das Land erfolgen. Und nur in der Form, dass das Land die tatsächlichen Kosten und nicht durch Pauschalen oder aus Durchschnittswerten aus Vorjahren trägt, da diese nicht ausreichend waren, um den Sanierungsstau zu verhindern.

Überraschend ist, dass eine in der letzten Legislaturperiode noch mit Stimmen der FDP-Fraktion geänderte Regelung nun, nach so kurzer Zeit, wieder geändert werden soll, aber keine neuen sachlichen Argumente vorgetragen werden. Es wird dazu auf die damalige Gesetzesbegründung zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU und der FDP für ein Zweites Gesetz zur Änderung des Gesetzes über kommunale Abgaben (Drucksache 18/5453, S. 17f) zu § 11 verwiesen.

Kommunen werden durch die Kommunalaufsicht nur gezwungen Straßenbeiträge zu erheben, wenn sie den Grundsatz der Einnahmebeschaffung des § 93 HGO nicht beachten. Eine problematische Regelung ist hier nicht zu erkennen.

Die Stadt Bürstadt appelliert daher an den Gesetzgeber, die gesetzlichen Regelungen zu den Straßenbeiträgen beizubehalten. Eine Abschaffung der Straßenbeiträge kann nur durch eine vollständige Kompensation mit Landesmitteln erfolgen, um negative Folgen für den städtischen Haushalt (Abgabenerhöhungen, Verschuldung oder Leistungskürzungen an anderer Stelle) zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen



Barbara Schader  
Bürgermeisterin

Hessischer Landtag  
Vorsitzender des Innenausschusses  
Herrn Horst Klee

Schlossplatz 1-3  
65183 Wiesbaden

1. Vorsitzender  
Gerhard Eckstein  
Talstraße 13  
36272 Niederaula-  
Mengshausen  
Tel. 06625/1841

Niederaula, im März 2018

**Mündliche Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtages am 12.04.2018;  
schriftliche Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktionen von FDP und Die Linke zur Erhebung/Abschaffung von Straßenbeiträgen**

Sehr geehrte Herr Vorsitzender Klee,  
sehr geehrte Damen und Herren des Innenausschusses,

zunächst möchten wir uns ganz herzlich bedanken, dass wir als Bürgerliste Niederaula eine Stellungnahme zu den geplanten Gesetzesentwürfen der Fraktionen von FDP (Aufhebung des Erhebungszwangs von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung) und Die Linke (Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen) abgeben dürfen.

Wir kommen dieser Aufforderung sehr gerne nach und nehmen zu den beiden Gesetzentwürfen wie folgt Stellung:

Der Gesetzentwurf der FDP wird von uns erfreut zur Kenntnis genommen. Da er aber lediglich den Erhebungszwang von Straßenbeiträgen und aus der „Soll-Regelung“ im Gesetz über kommunale Abgaben eine „Kann-Regelung“ vorsieht und zusätzlich die Möglichkeit geschaffen werden soll, von der starren Vorgabe des Beteiligungsanteils (gemeint ist hierbei vermutlich der Gemeindeanteil am Straßenbeitrag) abzuweichen, halten wir den Gesetzentwurf für nicht zielführend. Er geht in die „richtige Richtung“, aus unserer Sicht aber nicht weit genug und ist daher abzulehnen.

Demzufolge unterstützen wir den Gesetzentwurf der Fraktion Die Linke für die Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen. Die komplette Abschaffung von Straßenbeiträgen hat im Übrigen die FDP-Fraktion in ihrem Gesetzentwurf als Alternative auch vorgeschlagen (Punkt D. des FDP-Gesetzentwurfes). Allerdings werden wir am Ende der Stellungnahme die

vorgeschlagene Finanzierung aus Steuermitteln des Bundes und des Landes in den Punkten B. und E. auch kritisch hinterfragen.

Folgende Überlegungen haben uns zur Forderung der kompletten Abschaffung der Straßenbeiträge veranlasst:

- Die Einführung einer Straßenbeitragssatzung im Jahre 2012 mit einmaligen Straßenbeiträgen hat in unserer Heimatgemeinde Niederaula zu einer erheblichen Unruhe innerhalb der Dorfgemeinschaften geführt. Das Vereinsleben hat darunter stark gelitten, sogar Ehrenämter wurden niedergelegt. Zudem sind verwandtschaftliche Beziehungen und gute Freundschaften zerbrochen. Vor diesem Hintergrund hat sich im Jahre 2013 eine Bürgerinitiative gegründet, die seit ihrer Gründung die unsozialen und ungerechten einmaligen Straßenbeiträge anprangert. Nach der Kommunalwahl im März 2016 haben sich die Mehrheitsverhältnisse verändert, das Klima in den gemeindlichen Gremien ist deutlich rauer geworden, besser sollte man sagen, es ist komplett vergiftet. Ein vernünftiges Miteinander ist insbesondere wegen der Einführung und Erhebung von Straßenbeiträgen leider nicht mehr möglich.  
Tägliche Berichte in regionaler und überregionaler Presse zeigen, dass „Niederaula“ überall in ganz Hessen sein kann und leider kein Einzelfall ist. Noch deutlicher wird dies mit Gründung der „AG Straßenbeitragsfreies Hessen“, einem Zusammenschluss von mehreren Bürgerinitiativen aus ganz Hessen, die sich allesamt die Abschaffung der unsozialen und ungerechten Straßenbeiträge zum Ziel gesetzt haben. Kurzum, es „rumort und brodelt“ in ganz Hessen, der Bürgerwille steht mehrheitlich für die Streichung der Paragraphen 11 und 11a des Kommunalen Abgabegesetzes und damit für die komplette Abschaffung der Straßenbeiträge.
- In der Marktgemeinde Niederaula wurden seit 2007 weit über 40 Straßen mehr oder weniger grundhaft erneuert, hierfür müssen entsprechend unserer Satzung die Anliegerinnen und Anlieger einmaligen Straßenbeitrag zahlen. Die Berechnung des Straßenbeitrages richtet sich entsprechend des Kommunalen Abgabegesetzes nach Grundstücksgröße und Nutzungsfaktor. Nicht selten müssen in ländlich geprägten Kommunen Anliegerinnen und Anlieger mit großen Grundstücken Straßenbeiträge in fünfstelliger Höhe zahlen. Oftmals übersteigt der zu zahlende Straßenbeitrag den Wert der Immobilie. Betroffen sind hiervon in der Regel ältere Menschen, die noch in den Ortskernen leben und nur eine geringe Rente haben. Schlimmstenfalls müssen die letzten Ersparnisse aufgebraucht werden, vielfach kann der geforderte Straßenbeitrag aber auch nicht gezahlt werden. Die Erfahrung hat zudem gezeigt, dass auch geringe Beträge im vierstelligen Bereich viele Bürgerinnen und Bürger überfordern. Und hierbei handelt es sich keineswegs nur um Einzelfälle. Gerade in den Dörfern werden diese Menschen in die Isolation und Einsamkeit getrieben.
- Die „Landespolitik“ hat sich die Stärkung des ländlichen Raumes auf ihre Fahnen geschrieben. Die Erhebung von Straßenbeiträgen läuft dieser durchaus sinnvollen Maßnahme zu wider, als Folge ist vermehrt eine Landflucht zu beobachten und langfristig noch verstärkt zu befürchten. Dies bedeutet auch, dass die Immobilien auf dem Lande an Wert verlieren und Leerstände provoziert werden. Nicht selten werden im Gegenzug dann wegen verfehlter Politik zur Stärkung des ländlichen Raumes im Rahmen der Dorf- und Regionalentwicklung Fördergelder gegen den Leerstand bereitgestellt.
- Kommunale Straßen befinden sich im Eigentum der Kommune und wurden im Rahmen der Einführung der Doppik im Jahre 2009 bilanziert und bewertet. Sie sind

daher ein Allgemeingut, stehen für die Nutzung allen Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung und sind jederzeit frei zugänglich. Aus unserer Sicht gilt daher das alte Sprichwort: „Eigentum verpflichtet“. Ein geringer Gemeindeanteil, wie dies das KAG vorsieht, wird bei der Berechnung des Straßenbeitrages diesem Sprichwort keinesfalls gerecht.

- Wie zuvor schon beschrieben, sind kommunale Straßen ein Allgemeingut, sie sind für alle frei zugänglich und werden von **allen Fahrzeugen** auch genutzt und demzufolge auch beschädigt. Demzufolge ist es nur sehr schwer zu verstehen, dass Anliegerinnen und Anlieger einen großen Anteil an den Kosten kommunaler Straßen tragen müssen. Überspitzt wollen wir damit ausdrücken, dass Grundstücke und Vollgeschosse keine Straßen kaputt machen und daher die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen völlig irrsinnig und nicht mehr nachvollziehbar ist.
- Auf Grund gesetzlicher Vorgaben können Straßenbeiträge nicht oder nur in ganz „kleinen“ Schritten auf die Mieten umgelegt werden. Mieterinnen und Mieter werden somit, obwohl auch sie die Straßen nutzen, nicht oder nur in geringem Umfange an der Finanzierung von kommunalen Straßen herangezogen. Das Solidarprinzip wurde von der Politik daher vor einigen Jahren leichtfertig aufgegeben. Aus unserer Sicht war dies ein historischer politischer Fehler, den es gilt, jetzt zu beheben.
- Die meisten Städte und Gemeinden haben eine Straßenbeitragssatzung, diese wird aber nicht angewandt. Obwohl Straßen grundhaft erneuert werden, wird lediglich eine Instandsetzung oder Sanierung „vorgeschoben“. Diese „Täuschung“ hat zur Folge, dass keine Straßenbeiträge erhoben werden müssen.
- Eine weitere Ungerechtigkeit sehen wir in den unterschiedlichen Gemeindeanteilen an den Straßenbeiträgen. So hat die Gemeindevertretung der Marktgemeinde Niederaula eine Straßenbeitragssatzung mit einem Gemeindeanteil von 40 % bei Anliegerstraßen, 50 % bei innerörtlichen Durchgangsstraßen und 75 % bei überörtlichen Durchgangsstraßen beschlossen. Eine höhere Beteiligung der Gemeinde an den Straßenbeiträgen hat die Kommunalaufsicht damals abgelehnt. Eine unserer Nachbargemeinden, die unter dem Schuttschirm des Landes Hessen steht, hat in ihrer Satzung die Gemeindeanteile von 70, 80 und 90 % beschlossen und festgelegt. Hier haben weder die untere noch die obere Kommunalaufsicht eingegriffen.
- Gleiches gilt auch für die Nutzungsfaktoren und die Tiefenbegrenzungen in sehr vielen Straßenbeitragssatzungen, die von Gemeinde zu Gemeinde sehr unterschiedlich sind. Auch hier greift die Kommunalaufsicht nicht ein, obwohl es gerade zur Tiefenbegrenzung klare Rechtsprechung gibt.
- Hessische Städte und Gemeinden, die wegen ihrer Lage erhebliche Standortvorteile und dadurch mehr Einnahmen und seit Jahren ausgeglichene Haushalte haben, mussten keine Straßenbeitragssatzung beschließen und einführen. Dies hat zu einem erheblichen Gerechtigkeitsgefälle innerhalb Hessens geführt. „Reiche“ Kommunen müssen keinen Straßenbeitrag erheben, „arme“ Kommunen werden von der Kommunalaufsicht zur Erhebung von Straßenbeiträgen gezwungen. Dies kann und darf nicht im Interesse der Landespolitik sein und läuft dem Gedanken des Solidarprinzips völlig entgegen.
- Die Änderung des Kommunalen Abgabegesetzes zum 01. Januar 2013 mit der Möglichkeit der Einführung von wiederkehrenden Straßenbeiträgen hat keineswegs

zu mehr Gerechtigkeit geführt. Insbesondere der hohe Verwaltungsaufwand wird von vielen Kommunen kritisiert, zudem sind die Anliegerinnen und Anlieger an Kreis-, Landes- und Bundesstraßen die Verlierer dieses Systems. Aber auch die Bürgerinnen und Bürger mit großen Grundstücken in unseren ländlichen Gegenden werden sich zu den Verlierern zählen. Kommunalpolitiker/innen bemängeln die fehlende Rechtssicherheit bei der Einführung einer Straßenbeitragssatzung mit wiederkehrenden Straßenbeiträgen.

- Das Land Hessen muss als „Geberland“ in den Länderfinanzausgleichstopf ca. 2,5 Mrd. Euro zahlen. Gleichzeitig werden hessische Kommunen gezwungen, Straßenbeiträge von ihren Bürgerinnen und Bürgern zu erheben. Im Gegenzug haben „Nehmerländer“ wie Berlin und Hamburg für ihre Kommunen und Stadtteile die Straßenbeiträge komplett abgeschafft. Es ist uns sehr wohl bewusst, dass wir hier „Birnen mit Äpfeln“ vergleichen, eine gefühlte Ungerechtigkeit der hessischen Bürgerinnen und Bürger kann aber hierbei nicht geleugnet werden.
- Für die Erhebung von Straßenbeiträgen, egal ob einmalig oder wiederkehrend, gehen sowohl der Gesetzgeber als auch die Verwaltungsgerichte davon aus, dass den Grundstücksbesitzerinnen und –besitzer bei einer grundhaften Erneuerung ein zurechenbarer Sondervorteil entsteht. In der Bilanzierung werden die kommunalen Straßen dem Infrastrukturvermögen, also den öffentlichen Gütern, zugerechnet. Da bei einer Beitragserhebung immer eine konkrete zurechenbare öffentliche Leistung vorliegen muss, ist dies im Falle öffentlicher Güter gerade nicht gegeben, eine Beitragserhebung ist somit nicht möglich. Der Finanzwissenschaftler Dr. Ernst Niemeier hat schon mehrfach auf diese Ungerechtigkeit hingewiesen. Zwischenzeitlich ist vor dem Bundesverfassungsgericht wegen der Erhebung von Straßenbeiträgen ein Verfahren auf Prüfung der Rechtmäßigkeit anhängig.
- Zugegebenermaßen ist das nachfolgende Argument „weit hergeholt“ und das Land hat hierüber nur wenig Entscheidungskompetenz, wir wollen es trotzdem vortragen. Der Bund hatte im letzten Jahr Einnahmen durch die Mineralölsteuer und die Kraftfahrzeugsteuer insgesamt von knapp 42 Mrd. Euro. Das Land sollte im Bundesrat darauf hinwirken, dass ein großer Anteil dieser Einnahmen für Infrastrukturmaßnahmen eingesetzt wird. Ein Anteil dieser Einnahmen sollte auch den Kommunen für Infrastrukturmaßnahmen, also auch für den kommunalen Straßenbau, zur Verfügung gestellt werden.

All diese Erfahrungen und Erkenntnisse haben uns zu der Entscheidung kommen lassen, dass die §§ 11 und 11a des Hessischen Kommunalen Abgabegesetzes (Erhebung von einmaligen und wiederkehrenden Straßenausbaubeiträgen) abgeschafft gehören. Straßenausbaubeiträge sind kurz zusammengefasst ungerecht und unsozial, sie können Grundstücksbesitzerinnen und –besitzer in den finanziellen Ruin treiben, sie bringen Anliegerinnen und Anliegern keinen zurechenbaren Sondervorteil, sie fördern die Landflucht und sie gefährden die Gemeinschaft in den Familien, Vereinen, Dörfern und Städten. Es kann nicht im Sinne der politisch Verantwortlichen in unserem Lande sein, dass diese unhaltbaren Zustände weiter geduldet und sogar gefördert werden.

Wie wir bereits in der Einführung geschrieben haben, wollen wir aber auch noch mal auf die Finanzierung der entgangenen Anliegeranteile in den Kommunen eingehen. Sicherlich wäre es aus Sicht der Kommunen wünschenswert, dass sie mit ausreichend Mitteln ausgestattet werden und das Land den Kommunen den Einnahmeverlust durch den Wegfall der Straßenbeiträge über den Kommunalen Finanzausgleich ausgleicht. Es

sind aus unserer Sicht darüber hinaus auch noch weitere Finanzierungsmöglichkeiten möglich.

Nach internen Berechnungen der „AG Straßenbeitragsfreies Hessen“ gehen bei Abschaffung der Straßenbeiträge den Kommunen ca. 60 bis 80 Millionen Euro jährlich an Einnahmen verloren. Nach unseren Vorstellungen ist als Ausgleich vom Land unverzüglich ein Infrastrukturfond für den kommunalen Straßenbau einzurichten. Da bisher der kommunale Straßenbau auch schon mit Landesmitteln, die aber nur auf die Gemeindeanteile angerechnet wurden, gefördert wurde, ist dieser Betrag in voller Höhe in den Infrastrukturfond einzustellen. Sollte dies nicht ausreichend sein, so sollte/muss das Land weitere Mittel aus anderen Programmen, z. B. der Hessenkasse oder dem Kommunalen Investitionsprogramm, dem Infrastrukturfond zur Verfügung stellen. In Anbetracht der Höhe der Fördersummen dieser beiden Programme sollte dies aus unserer Sicht keine Probleme darstellen. Darüber hinaus wurde der Länderfinanzausgleich neu geregelt, ab dem Jahre 2020 wird Hessen deutlich weniger einzahlen müssen. Hier ergeben sich ganz neue Perspektiven, auch für die Finanzierung des kommunalen Straßenbaus. Zusätzlich ist für uns vorstellbar, dass ein geringer Betrag (zwischen 10 und 20 Mio. Euro) aus dem Kommunalen Finanzausgleich in diesen Infrastrukturfond eingestellt wird. Ziel muss eine gerechte Verteilung zwischen Bund, Land und Kommunen sein.

Vorbildfunktion für die Finanzierung der entgangenen Einnahmeverluste haben die Bundesländer Baden-Württemberg, Hamburg und Berlin, die allesamt keine Straßenbeiträge erheben und eine Einigung mit den Kommunalen Spitzenverbänden erzielt haben. Diesen Weg sollte auch das Bundesland Hessen gehen.

Die Kommunen haben dann die Möglichkeit, bei geplanten Straßenbaumaßnahmen auf den Infrastrukturfond „Kommunaler Straßenbau“ zuzugreifen und Mittel entsprechend eines zu erarbeitenden Verteilungsschlüssels zu beantragen. Ganz entscheidend wird bei der Beantragung und Bewilligung sein, dass nur ein gewisser Standardausbau gefördert wird. „Extra-Wünsche“ beim Ausbau von Verkehrsanlagen müssen grundsätzlich die Kommunen alleine tragen.

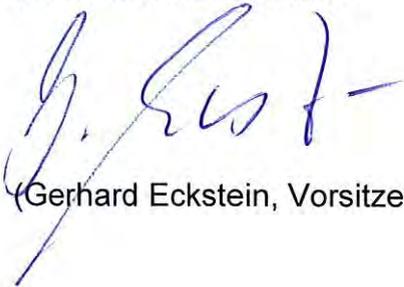
Wir erwarten von unseren gewählten Volksvertreterinnen und -vertretern, dass der Bürgerwille akzeptiert wird, die Straßenbeiträge abgeschafft und das KAG und die HGO entsprechend geändert werden. Nach unseren Eindrücken hat sich ein Großteil der Landespolitikerinnen und -politiker von der „Basis“ komplett entfernt, die Stimmung der Bevölkerung im Lande wird nicht oder nur unzureichend wahrgenommen. Als Folge ist aus unserer Sicht eine gewisse Politikverdrossenheit zu erkennen, aber auch dies wollen einige Volksvertreterinnen und -vertreter nicht zur Kenntnis nehmen. Wir appellieren daher nochmals an alle Landtagsabgeordnete, das Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern zu suchen und die Stimmung im Lande endlich richtig wahrzunehmen und zu deuten.

Abschließend noch einige Anmerkungen zur weiteren Vorgehensweise im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens. Wünschenswert wäre im Gesetzentwurf die Aufnahme einer Regelung, die den gemeindlichen Gremien die Möglichkeit einer Rückzahlung bereits gezahlter Straßenbeiträge einräumt. Dies wird in Kommunen, die schon seit vielen Jahren eine Straßenbeitragsatzung haben und auch anwenden, sicherlich nur sehr schwer umzusetzen sein. Es gibt aber auch Kommunen, die auf „Druck“ der

Kommunalaufsicht erst kürzlich (z. B. in den letzten fünf Jahren) eine Straßenbeitragssatzung einführen mussten und nur wenige Straßen erst abgerechnet haben. Für diese Kommunen wäre es sehr hilfreich, wenn Ihnen diese Möglichkeit eingeräumt wird, damit endlich wieder „Ruhe und Frieden“ in unsere Dörfer, Vereine und Familien einzieht.

Für Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



(Gerhard Eckstein, Vorsitzender der Bürgerliste Niederaula e. V.)

Joachim Weber  
für die IG Sachsenhausen

Sachsenhausen 17a  
36124 Eichenzell

Mobil: +49 172 6673527  
eMail: jweber@wvvgmbh.com

Eichenzell, den 30.03.2018

**Hessischer Landtag**  
Innenausschuss  
z.H. Frau Dr. Lindemann

Postfach 3240  
65022 Wiesbaden

**Schriftliche Stellungnahme zur Anhörung im Innenausschuss des Hessischen Landtages zu dem**

**Gesetzentwurf  
der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs von  
Strassenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung**

und zu dem

**Gesetzentwurf  
der Fraktion DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Strassenbeiträgen in den  
hessischen Kommunen**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,  
sehr geehrte Frau Dr. Lindemann,  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

herzlichen Dank für Ihr Schreiben vom 21.02. und die damit verbundene Einladung zur mündlichen Anhörung in dem oben genannten Gesetzgebungsverfahren.

Als Bürger mit der höchsten, mir bekannten Belastung durch Strassenbeiträge in Hessen, nehme ich sehr gerne Stellung zu den Gesetzesentwürfen. Durch die Strassenbaumassnahme Sachsenhausen in Eichenzell (Landkreis Fulda) werden meine Frau und ich mit einem **Betrag in Höhe von ca. 125.000€** belastet.

### **in Worten: hundertfünfundzwanzigtausend Euro**

Der Betrag setzt sich zusammen aus ca. 85.000€ Strassenausbaubeiträge und knapp 40.000€ Gebühren für einen Kanalanschluss.

Der Gesetzentwurf der **FDP** wird von mir abgelehnt, da er letztendlich keine Lösung für das Problem der Strassenausbaubeiträge bringt. Er setzt lediglich die Kommune unter Zugzwang und Rechtfertigungszwang und sorgt für weiteren kommunalen Unfrieden.

Der Gesetzentwurf von **DIE LINKE** ist zu begrüßen, allerdings muss dafür Sorge getragen werden, dass die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Das Ganze muss eingebettet werden in ein sinnvolles Konzept, welches der Gesetzentwurf vermissen lässt. **Siehe hierzu meinen Vorschlag am Ende dieses Schreibens.**

In der Diskussion rund um das Thema Strassenbeiträge möchte ich Ihre Aufmerksamkeit kurz auf meinen Fall lenken. Ich erhoffe mir damit, Sie für die Notwendigkeit von Veränderungen beim KAG und den Strassenausbaubeiträgen in Hessen zu sensibilisieren. Gerne stehe ich Ihnen für Rückfragen zur Verfügung.

Die grundlegende Sanierung unserer Strasse Sachsenhausen in Eichenzell wurde von der Gemeinde in 2015 beschlossen. Die Bauarbeiten begannen in 2016 mit dem Kanal, der nach Angaben der Gemeinde erneuert und vergrößert werden musste. In Summe sollen ca. 40 Anlieger ca. 600.000€ bezahlen. Ca.600.000€ trägt die Gemeinde.

Die Gemeinde hat Fördermittel aus einem Bundesprogramm (GVFG) beantragt. Diese Fördermittel in Höhe von über ca. 300.000€ reduzieren aber nur den Teil, den die Gemeinde zu zahlen hat. Diese Fördermittel sind an konkrete Voraussetzungen gebunden. Dadurch ist die Strasse jetzt keine Zone 30 mehr, sondern eine Vorfahrtsstrasse, auf der man durchheizen kann, mit breiten Bürgersteigen und aus meiner Sicht täglichem Verkehrschaos, weil Anlieger nicht mehr gut parken können und Busse Probleme bei der Durchfahrt haben. Eine Verbesserung für die Anlieger ist das aus meiner Sicht nicht, aber wichtig war ja, dass die Gemeinde Ihren Anteil an der Strasse mit ca. 50% bezuschusst bekommt.

Wir alleine sollen also für die grundlegende Erneuerung der Strasse 85.000€ bezahlen, hinzu kommen noch knapp 40.000€ für einen Kanalanschluss von einem unbebauten Grundstück. Der Betrag ist deshalb so hoch, weil wir eine Wiese hinter der Wohnbebauung haben, die bebaut werden könnte. Diese Fläche wird aktuell landwirtschaftlich für Tierhaltung genutzt. Die Bebauung ist sehr problematisch, da die Wiese enorm versumpft ist und auch noch mit einer Privatstrasse sowie allen Versorgern erschlossen werden muss.

Die Anlieger unserer Strasse zahlen also aus meiner Sicht 600.000€ für

- Einen Ausbau der Strasse, den sie so nicht wollen
- Für einen Ausbau, der eine deutliche Verschlechterung für den Anliegergebrauch darstellt
- Für eine Strasse, die nicht den Anliegern, sondern der Kommune gehört
- Ohne ein Mitspracherecht bei der Planung
- Ohne eine wirkliche Verbesserung für die Anlieger oder zumindest werden Verbesserungen mit Verschlechterungen im Anliegergebrauch mehr als aufgehoben
- Für einen laut Gutachter Prof. Dr. Beckedahl (Autor der RSTO12) 225% zu teuren Ausbau, ich sage es in meinen Worten: Für einen Luxusausbau
- Für eine Strasse, die aus Sicht der Anlieger überwiegend **nicht** von den Anliegern benutzt wird, weil sie als Verbindungsstrasse zu anderen Ortsteilen fungiert und als Zufahrt für andere Wohngebiete

**Generell ist die Erhebung von Strassenausbaubeiträgen aus meiner Sicht aus den folgenden Gründen ungerecht, unsozial und sehr problematisch:**

- Die Kommunen unterlassen in vielen Fällen seit Jahrzehnten die Unterhaltung von Gemeindestrassen. Irgendwann steht dann die grundlegende Erneuerung an, die zahlt dann der Bürger zu gewissen Anteilen. Sehr einfach für die Kommune. Das passiert hundertfach in Hessen und viele geben es sogar offen zu. So sagte mir der Landtagsabgeordnete der

CDU, Herr Markus Meysner in einem Telefonat Anfang dieses Jahres, dass er zu Zeiten, als er noch Bürgermeister von Tann war, regelmäßig vom Landesrechnungshof bescheinigt bekam, dass die Stadt Tann den Unterhalt der Strassen vernachlässigt.

Die Forschungsanstalt für Strassen- und Verkehrswesen hält einen Betrag von 1,10-1,30€ pro Quadratmeter Strasse und Jahr für den Unterhalt einer Gemeindestrasse für angemessen. (Quelle: Merkblatt über den Finanzbedarf der Strassenerhaltung in den Gemeinden (FGSV Nr. 986)). Keine mir bekannte Kommune hält diese Wert ein.

- Warum setzen einige Kommunen auf Strassenbeiträge, andere nicht? Wie kann es sein, dass wenige Kilometer Unterschied beim Wohnort eine komplett andere Erhebung von Strassenbeiträgen bedeuten? Verstößt dies nicht gegen den Gleichheitsgrundsatz Artikel 3 GG?
- Warum müssen Anlieger von Kreisstrassen, Bundesstrassen und Landesstrassen keine Anliegergebühren zahlen? Zu einem gewissen Teil nutzen auch diese Anlieger die Strasse vor ihrer Haustür. Ich spreche hier über die Strassenausbaubeiträge für die Strasse, mir ist bewusst, dass die Gehweganlage anders behandelt wird. Verstößt dies nicht auch gegen den Gleichheitsgrundsatz Artikel 3 GG?
- Wird eine Strasse, z.B. mit KIP-Mitteln grundhaft erneuert und decken die KIP-Mittel die Kosten für die Erneuerung komplett, entstehen keine Anliegergebühren. Verstößt dies nicht auch gegen den Gleichheitsgrundsatz Artikel 3 GG?
- Warum zahlt jemand mit großen Grundstücken mehr, als jemand mit kleinen Grundstücken, obwohl auf dem kleinen Grundstück womöglich acht Parteien mit 12 Autos wohnen und auf dem großen Grundstück nur ein Rentner, der ÖPNV benutzt? Verstößt dies nicht auch gegen den Gleichheitsgrundsatz Artikel 3 GG?
- Wie nutzt jemand eine Strasse ab, der auf seinem Grundstück gar keine Immobilie stehen hat? Ist die Grundstückgröße überhaupt eine zulässige Bemessungsgrundlage?
- Warum zahlt ein Mieter mit zwei großen Autos keinen Beitrag zu einer Strassenerneuerung?
- Was wird mit der Grundsteuer gemacht, die eine Gemeinde einnimmt?
- Wie wird die KFZ-Steuer für die Erneuerung von kommunalen Strassen verwendet?
- Der „Vorteil“, der durch die „Grundhafte Sanierung“ angeblich entsteht und Grundlage der Beitragserhebung nach KAG ist, ist umstritten und nicht nachgewiesen. Dies ist aktuell Gegenstand einer Verfassungsklage.

Strassenausbaubeiträge sind für mich kalte Enteignung. Viele Landesparlamente haben das erkannt. Als letztes Beispiel Bayern, wo die Strassenbeiträge noch vor der kommenden Landtagswahl abgeschafft werden.

In unserem Fall haben die Anlieger einen Gutachter beauftragt. Professor Dr. Beckedahl von der TU Wuppertal ist Strassenbauexperte und hat die für den Strassenbau gültige Richtlinie RSTO12 mit erstellt.

**Professor Beckedahl kommt in seinem Gutachten zu folgenden Ergebnissen:**

1. Die RSTO12 wurde falsch angewendet, die Kommune hat keine nachvollziehbare Berechnung der Belastungsklasse gemacht und viel zu aufwendig saniert. Die Kommune hat damit nach Aussage des Gutachters die RSTO12 völlig falsch angewendet.
2. Die Strasse ist nach Aussage unseres Gutachters viel zu teuer gebaut, je nach Ansatz 225% bis 250%
3. Eine schlichte Sanierung, sprich neue Teerdecke, hätte ausgereicht, da keine Frostschäden erkennbar waren. Eine grundhafte Erneuerung war nach dem Gutachten von Prof. Dr. Beckedahl gar nicht notwendig. Dies hätte dann allerdings zu einer Instandhaltungsmaßnahme geführt, die zu 100% von der Kommune hätte bezahlt werden müssen.

36 Anlieger klagen gegen den 1. Vorausleistungsbescheid. Fünf Verfahren wurden im Eilverfahren geführt. Im Eilverfahren, hier geht es nur um die Aussetzung der Zahlung, haben wir in der ersten und zweiten Instanz kein Recht bekommen. Der VGH Kassel hat allerdings klare Hinweise gegeben, was im Hauptsacheverfahren (mit Beweisaufnahme, Zeugenaussagen und Vorortterminen), welches jetzt erst beginnt, geklärt werden muss.

Kernfrage in unserem Fall ist, ob die RSTO12 rechtverbindlich ist. Die erste Instanz hat gesagt „Nein - ist sie nicht“, die zweite Instanz hat gesagt „ist sie, aber nur wenn Landes- und Bundesmittel ausgegeben werden“. Da Fördermittel vom Bund im Rahmen der GVFG-Mittel eingesetzt werden, ist dies bei der Sanierung der Fall und muss im Hauptsacheverfahren geklärt werden. Die Hessische Landesregierung hat die RSTO12 für die Kommunen in einem Erlass für bindend erklärt. Das Bundesverwaltungsgericht hält die RSTO 12 auch für rechtsverbindlich. Daher gehen wir davon aus, dass wir im Hauptsacheverfahren Recht bekommen, im Zweifel erst in vielen Jahren vor dem Bundesverwaltungsgericht.

#### **Ist das wirklich alles notwendig? Müssen sich Bürger wirklich vor Gericht um Ihr Recht kümmern, weil Vorgaben und Gesetzgebung unklar sind?**

Absolut unverständlich ist aus meiner Sicht jedoch die Sichtweise der Gemeindeverwaltung und des Gemeindevorstandes, in Bezug auf die Möglichkeiten des KAG „Härten“ abzufedern. Das Kommunale Abgabengesetz Hessen (KAG) sieht unter §11 Abs. 12 und 13 vor, eine Zahlung von Einmalbeiträgen über fünf Jahre bei „Berechtigtem Interesse“ zu ermöglichen. Die Gemeinde hat somit das „Berechtigte Interesse“ zu beurteilen. Ich glaube, ein ehrenamtlicher Kommunalpolitiker, und selbst hauptamtliche Verwaltungsmitarbeiter, tun sich dabei sehr schwer. Dies meine ich ganz generell bei einer solchen Rechtsfrage. „Berechtigtes Interesse“ ist ein unbestimmter Rechtsbegriff und von daher schwierig auszulegen. Sie können sich nicht vorstellen, welche „Blüten“ das Thema ganz allgemein treibt.

Ich bin selbständig tätig und verdiene nicht schlecht, aber es ist mir nicht möglich, aus meinem Verdienst auch nur ansatzweise einen Betrag von ca. 125.000€ auf einmal, und auch nicht über ein paar Monate verteilt, zu zahlen. Dies haben wir aus unserer Sicht dem Gemeindevorstand in Unterlagen eindeutig nachgewiesen. Die einzige Möglichkeit für uns besteht darin, Vermögenswerte zu veräußern, also Grundstücke, Lebensversicherungen, Altersvorsorge, etc. Unser verfügbares Geld haben wir in unsere unternehmerische Tätigkeit investiert.

Unser Antrag an die Gemeinde, den Betrag von ca. 125.000€ auf 5 Jahre verteilt zu zahlen, wie es das Hessische KAG vorsieht, wurde vom Gemeindevorstand abgelehnt. Vor dem Anhörungsausschuss des Landkreises Fulda wurde eindeutig darauf hingewiesen, dass aus Sicht des Anhörungsausschusses ein berechtigtes Interesse vorläge, und dass der Anhörungsausschuss keine Verpflichtung zur Veräußerung von Vermögenswerten sähe. Aus Sicht

des Anhörungsausschusses wäre einer Ratenzahlung nach KAG §11 Abs. 12 und 13 stattzugeben. Dem ist die Gemeinde nicht gefolgt und fordert eine Bezahlung in einem Betrag. Als Begründung führt man unter anderem im Bescheid sinngemäß an:

- Es wären erst 30% als Vorausleistungsbescheid abgerechnet worden und noch nicht der volle Betrag. Zwischenzeitlich sind aber bereits 90% beschieden, auch die knapp 40.000€ vom Abwasserverband liegen bereits als Bescheid vor.
- Wir könnten Grundstücke verkaufen, dabei bleibt unberücksichtigt, dass diese noch erschlossen werden müssen und belastet sind.
- Wir könnten Schulden machen (zusätzlich zu den Darlehen, mit denen die Grundstücke schon belastet sind). Dies ist nahezu unmöglich.
- Wir können Firmenvermögen einsetzen, um alles in einer Summe zu begleichen (sprich Gesellschafterdarlehen aufnehmen, was der Zustimmung von anderen Gesellschaftern bedarf und nicht möglich ist, oder Firmenanteile verkaufen)
- Wir sollen Vermögenswerte veräußern (die sind aber für die Altersvorsorge vorgesehen)

Auch gegen diese Entscheidung müssen wir nun im Eilverfahren vor dem Verwaltungsgericht klagen, weil wir der Meinung sind, dass der Gesetzgeber dies nicht gewollt hat und weil wir ohne Veräußerung von Vermögenswerten die Forderung der Gemeinde nicht erfüllen können.

Wie Sie an unserem Fall konkret sehen können, drückt das aktuelle Hessische KAG und die Auslegung der Gemeinde, gepaart mit der ehrenamtlichen Funktion von Mandatsträgern (Laien), betroffene Bürger aus meiner Sicht an die Wand. Es besteht zu viel Interpretationsspielraum.

Ich möchte Sie eindringlich bitten, sich mit diesen Themen kurzfristig und ernsthaft auseinanderzusetzen. Das KAG benötigt eine Änderung. Jegliches Aufschieben führt jeden Tag zu weiteren Ungerechtigkeiten und Zerstörung von Existenzen. Die Menschen gehen auf die Strasse, und das ist richtig so. Es werden immer mehr, je länger dieses Thema ignoriert wird.

### **Folgende Lösungsvorschläge möchte ich Ihnen als Anregung für die Beratung im Gesetzgebungsverfahren mit auf den Weg geben:**

1. Der §11 des KAG muss abgeschafft werden. An dessen Stelle sollte ein „Fondsmodell“ etabliert werden, welches ähnlich dem GVFG (Gemeinde Verkehrswege Finanzierungsgesetz) aufgebaut ist. Für diesen, nennen wir ihn „**Hessischen Gemeinde Verkehrswege Finanzierungsfond**“ (**HGVFF**), können folgende Rahmenbedingungen gelten:
  - a. Kommunen können die zu sanierende Strasse auf eine Prioritätenliste setzen und kommen irgendwann in die Zuteilung. Dieses Modell könnte, ähnlich der Bedarfs- und Entwicklungsplanung im „Hessischen Gesetz über den Brandschutz, die allgemeine Hilfe und den Katastrophenschutz“ (HBKG) umgesetzt werden. Also ähnlich wie bei der Finanzierung von Feuerwehrräumen und Feuerwehrausstattung strukturiert werden. Priorität und zur Verfügung stehende Mittel entscheiden dann darüber, wann die Gemeinde einen Anteil für die Sanierung der Strasse vom Land erhält. Dadurch wird auch dem oft genannten

Anspruchsdenken, welches bei der Abschaffung von Anliegergebühren angeblich entstehen kann, entgegengewirkt.

Die Landesregierung kann über temporäre Aufstockung des Fonds Impulse bei der Strassensanierung in den Kommunen setzen, ohne die Bürger zu belasten. Die Mittel aus anderen Fonds, wie z.B. dem GVFG können in diesen Fonds umgeleitet werden. Mittel aus der Einsparung durch die Neustrukturierung des Länderfinanzausgleichs könnten sinnvoll eingesetzt werden.

In diesen Fonds können auch KIP-Mittel fließen.

- b. Die Merkmale für die Prioritäten sind zu definieren. Sanierungen, die z.B. zusammenfallen mit notwendige Kanalerneuerung, erhöhen z.B. die Priorität. Wurde die Strasse z.B. von der Kommune nicht ordentlich instandgehalten, verringert sich die Priorität. Hier muss noch ein guter Kriterienkatalog ausgearbeitet werden.

Entscheidet die Kommune sich entgegen der Prioritätenliste für eine frühere Sanierung, kann sie das ohne Zuschuss aus dem HGVFF tun, so wie heute auch bei der Anschaffung von z.B. Feuerwehrfahrzeugen.

- c. Der Fonds wird gespeist aus Landesmitteln, KIP-Mitteln, Bundesmitteln, aus Mitteln der Grundsteuer und aus Mitteln der KFZ Steuer. Das Land wird damit der allgemeinen Daseinsfürsorge in Bezug auf Strassen gerecht.

**2. Ersatzweise und für den Fall, dass man sich zu einem wie unter 1. aufgeführten Modell oder einem Ähnlichen nicht durchringen kann, möchte ich anregen, über die nachfolgenden Punkte im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens nachzudenken. Sie stellen keine Alternative zu Punkt 1 dar und sollen lediglich aufzeigen, mit welchen Fragestellungen man sich dann beschäftigen müsste:**

- a. Fördermittel, welche die Kommune erhält, müssen grundsätzlich auf die kompletten Sanierungskosten angerechnet werden und nicht nur auf den Gemeindeanteil. Damit würde auch verhindert, dass Strassensanierungen, die zu 100% über Fördermittel gedeckt werden, keine Anliegergebühren auslösen und somit wäre ein weiterer Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz des Artikel 3 GG eliminiert.
- b. Es muss ein Modell gefunden werden, welches die Entstehung von Strassenbeiträgen in etwa an der Nutzung der Strasse orientiert und somit an der Art der Bebauung eines Grundstückes. Von der reinen Grundstücksgröße ist abzusehen. Man könnte sich z.B. an den Stellplätzen orientieren, die jede Kommune über ihre Stellplatzsatzung klar regelt.
- c. Sollte eine Kommune dauerhaft den Vorgaben der Forschungsanstalt für Strassen- und Verkehrswesen, jährlich einen Betrag von 1,10-1,30 EUR pro Quadratmeter Strasse und Jahr für den Unterhalt ihrer Gemeindestrassen vorzusehen, nicht folgen, hat sie kein Recht, Strassenbeiträge von Anliegern zu erheben.  
Dies sollte gleichberechtigt von der Kommunalaufsicht kontrolliert und angeordnet werden, wie heute der Zwang, Strassenbeiträge zu erheben, wenn die Kommune defizitär ist.

- d. §11 Abs. 12 und 13 des KAG sind so zu überarbeiten, dass die Prüfung eines berechtigten Interesses entfällt und jeder Anlieger auf Antrag eine Ratenzahlung nach eigenem Ermessen von bis zu 10 Jahren wählen kann. Der Zinssatz sollte 0,5 Basispunkte oberhalb dem Refinanzierungssatzes der Gemeinde liegen. Somit kann jeder Bürger entsprechend seiner Lebensplanung eine individuelle Laufzeit wählen und die Gemeinde hat noch ein leichtes Aufgeld für die Refinanzierung ihrer Aufwendungen. In Härtefällen soll einfach auch eine längere Laufzeit bei „berechtigtem Interesse“ beantragt werden können.
- e. Lassen sie den Landesrechnungshof mal untersuchen wieviele Kommunen in Hessen die Vorgabe des Merkblatts über den Finanzbedarf der Strassenerhaltung in den Gemeinden (FGSV Nr. 986) einhalten und einen jährlichen Betrag von 1,10-1,30€ pro Quadratmeter Strasse und Jahr für den Unterhalt ihrer Gemeindestrassen vorsehen.
- f. Eine „Angemessenheitsprüfung“, ob die geplanten Kosten gemäß den Vorgaben der RSTO12 entsprechen, ist Pflicht. Wird diese nicht von der Kommune durchgeführt, kann sie keine Anliegerbeiträge erheben.

### **Anmerkung zur Stellungnahme des HSGB**

Ich möchte noch kurz auf die Stellungnahme des HSGB eingehen. Schon unter „I. Grundsätzliches“ wirft man die Frage auf, warum man sich nach so kurzer Zeit überhaupt wieder mit dem KAG beschäftigen soll, ohne inhaltlich etwas dazu zu sagen.

Danach führt man aus, dass man seit 20 Jahren so gut wie keine Rechtstreitigkeiten über die Gewährung von Erlass oder Stundung kennt. Hierum geht es doch in erster Linie gar nicht, sondern um die grundsätzliche Erhebung von Strassenausbaubeiträgen. Unabhängig hiervon sollte man bedenken, dass die Anlieger, die sowieso mit dem Rücken an der Wand stehen, in den seltensten Fällen dagegen klagen.

Ich habe geklagt, weil die Gemeinde mir schriftlich mitgeteilt hat, dass ich Vermögenswerte veräußern soll und Firmenvermögen einsetzen soll. Die Darstellung des HSGB hat mit der Realität, die wir aus vielen Gesprächen mit Betroffenen aus ganz Hessen kennen, nicht viel zu tun. Die gesamte Stellungnahme verfolgt aus meiner Sicht nur ein Ziel: **Die Probleme sollen verharmlost werden, damit sich die Gemeinden bei Strassensanierungen weiterhin bei den Bürgern bedienen können**, anstatt sich um eine vernünftige Straßenunterhaltung, entsprechend den Empfehlungen des FGSV, zu kümmern.

Dass die Abschaffung von Strassenausbaubeiträgen zu Lasten anderer freiwilliger Daseinsvorsorgeleistungen der Kommunen geht, halte ich für weit hergeholt. Hier fehlt dem Autor wohl eher die Kreativität für eine ordentliche Lösung.

Warum laut HSGB mit einer Verschlechterung der Verkehrsinfrastruktur in vielen Gemeinden zu rechnen ist, kann ich nicht nachvollziehen. Das Gegenteil ist der Fall. Der HSGB sollte mal seine Bürgermeister fragen, wie viele von ihnen die Sanierung von Straßen über Jahrzehnte verschleppen, weil sie sich solche Projekte in ihrer Amtszeit und für eine Wiederwahl kaum antun möchten. **Straßen werden nur gemacht, wenn es gar nicht mehr anders geht. Die heutige Situation ist der eigentliche Grund für einen über Jahrzehnte aufgebauten Investitionsstau.** Diese Verschleppung ist auch der Grund für die erheblichen Beträge. Hätte man die Straßen vor

10 oder 20 Jahren „schlicht saniert“ oder ordentlich unterhalten, kämen heute nicht solche immens teuren Sanierungsprojekte und unglaublichen Beträge zustande. Der HSGB führt hier eine Diskussion mit „Schaufensterargumenten“, von denen sich die Mandatsträger nicht blenden lassen sollten. Man möchte den „Status Quo“ erhalten. Die Stellungnahme des HAGB lässt aus meiner Sicht jegliche Kreativität und Lösungsorientierung aussen vor und ignoriert grossflächig die Sorgen und Nöte der betroffenen Bürger.

**Abschließende Bemerkung:**

Viele Kommunalpolitiker behaupten immer wieder, dass die Probleme mit den Straßenausbaubeiträgen „hochgespielt“ werden. Jedem Verantwortungsträger sei gesagt, dass wir erst am Anfang einer großen Welle von Problemen stehen. Die Strassen, die in den 60iger, 70iger, 80iger und 90iger Jahren gebaut wurden, deren Unterhaltung jahrelang vernachlässigt wurde, kommen immer öfter an einer Sanierung nicht mehr vorbei. Das Problem wird täglich größer und die Proteste der Bürger werden täglich größer. Jedes „rumflicken“ an den bestehenden Modellen führt nur zu weiterem Ärger. Das zeigt sich auch daran, dass die Novellierung des KAG keine 5 Jahre gehalten hat schon wieder Handlungsbedarf erkannt wird.

**Sie als Mandatsträger und Entscheidungsträger stehen vor der Wahl. Wer den Mut hat, das Thema richtig anzupacken, wird belohnt.**

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Joachim Weber', written in a cursive style.

Joachim Weber



Bürger für Niederaula e.V., An der Liete 5, 36272 Niederaula

Hessischer Landtag  
 Vorsitzender des  
 Innenausschusses Horst Klee  
 z. Hd. Frau Dr. Lindemann  
 Schlossplatz 1 – 3  
 65183 Wiesbaden

Niederaula, 2.04.2018

Mündliche Anhörung im Innenausschuss des HLT am 12.04.2018  
 Stellungnahme zum Gesetzesentwurf der Fraktion der FDP - Drucksache 19 / 5839 -  
 sowie zum Gesetzesentwurf der Fraktion „Die Linke“ - Drucksache 19 / 5961 -  
 für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßenbeiträgen in den hessischen Kommunen.

Sehr geehrter Herr Klee,  
 sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit zu den Gesetzesentwürfen aus Sicht einer Vereinigung von Bürgern  
 Stellung nehmen zu können.

Die Dorfgemeinschaft in unserer Marktgemeinde Niederaula mit etwa 5400 Einwohnern liegt uns am  
 Herzen, wie es in unserer Vereinssatzung zum Ausdruck kommt.

Der Dorffrieden ist durch die Erhebung von Straßenbeiträgen nachhaltig gestört worden.

Wir begrüßen daher den Gesetzesentwurf der Fraktion „Die Linke“ für eine Aufhebung aller  
 Straßenbeitragssatzungen in Hessen durch Änderung des KAG.

Wir wünschen uns auch eine Regelung hinsichtlich der zukünftigen Finanzierung der kommunalen Straßen.

Wir begründen unsere Entscheidung wie folgt:

## Straßenausbaubeiträge führen zu Ungerechtigkeiten

- Glück hatten in Niederaula die Anlieger, deren Straßen beitragsfrei vor Einführung der Straßenbeitragssatzung grundlegend saniert worden waren (10 Straßen). - Pech haben die, deren Straßen (etwa 32 Straßen) nach Einführung der Satzung grundlegend saniert wurden und werden, und die oft bis zu 5-stellige Beiträge zahlen müssen. Die glücklichen Beitragsverschonten empfinden aber oft Scham denen zu begegnen, die von den Beiträgen in ihrer Existenz bedroht sind. In Niederaula wurde im Jahr 2010 eine Straßenbeitragssatzung verabschiedet, die im Juni 2013 rückwirkend für April 2012 in Kraft gesetzt wurde.
- Glück haben in Niederaula die, deren Straße 4,60 Euro pro qm kostet. – Pech haben die, deren Straßenbeitrag bei 19, 68 Euro pro qm Veranlagungsfläche liegt.
- Glück haben die, deren Grundstück in der Talebene Niederaulas liegt, es liegt im Allgemeinen nur an einer Straße. – Pech haben die, deren Grundstück am Hang liegt, sie zahlen oft für zwei Straßen. Am Hang wechselt Straße – Grundstück – Straße ab, um den Kanalabfluss zu gewährleisten. Bei benachbarten Grundstücken wird zudem unterschiedlich bewertet, ob ein Zugang zur parallel verlaufenden Straße existiert oder nicht.
- Da gibt es Hanggrundstücke, die oben und unten an einer Straße liegen und an der dritten Seite eine Querstraße haben. Sie zahlen  $3 * 2/3 = 2$ , also das Doppelte. Eine ehemals landwirtschaftlich genutzte Fläche im Dorfkern eines Ortsteils liegt an fünf Straßen:  $5 * 2/3 = 10/3$ . Da droht mehr als das Dreifache des Beitrags im Vergleich zu einem Grundstück, das nur an einer Straße liegt und dies bei großer Fläche des Anwesens.
- Da gibt es die Dörfer, deren Satzung bei den Gemeindeanteilen 25% / 50% / 75% (Anliegerstr., innerörtliche Durchgangsstr., überörtlicher Durchgangsverkehr) vorschreibt, da die Kommunalaufsicht auf diesen Sätzen bestanden hat. - In einer anderen Gemeinde, einer Schuttschirmkommune, gelten weiterhin die Gemeindeanteile 70% / 80% / 90%.
- Da achtet ein Dorf auf regelmäßige Reparaturen der Straßen, das andere Dorf kümmert sich weniger darum, bis eine grundlegende Sanierung ansteht, die dann von den Anwohnern mitbezahlt werden muss.
- Da gibt es das eine Dorf (Niederaula), das seit dem Jahr 2007 über 40 Straßen grundlegend saniert hat und seit April 2012 von allen Anliegern Beiträge erhebt, während ein anderes Dorf nur Reparaturen an Straßen vornimmt, weswegen keine Beiträge erhoben werden – für den Bürger ist der Umfang der Arbeiten oft nicht unterscheidbar.
- Da gibt es die Rentnerin ohne Auto auf einem großen Grundstück, die ein Mehrfaches zahlen muss, gegenüber einem Ehepaar mit zwei Autos in einem Mehrfamilienhaus auf einem kleineren Grundstück in derselben Straße.
- Da muss ein Grundstücksbesitzer, der einen Teil seines Grundstücks als Gartenland nutzt, diesen mit dem Faktor 1,5 bezahlen, da dieser Teil im Bebauungsplan liegt. Sein Nachbar mit vergleichbaren Nutzungsverhältnissen zahlt für seinen Gartenanteil einen Bruchteil, weil sein Gartenteil nicht im Bebauungsplan liegt.
- Ältere Leute mit einer kleinen Rente, die nicht nur die Bundesrepublik nach dem Krieg aufgebaut haben und Steuern gezahlt haben, sondern auch dem Versprechen auf die Betonrente (Eigenheimhypothek mit hohen Zinsen rechnet sich durch freies Wohnen im Alter) vertraut haben, müssen nun in einigen Fällen ihr Eigentum verkaufen.
- Deutschland ist wohl das einzige EU-Land, in dem solche Beiträge erhoben werden. Wir finanzieren als Deutsche über unser allgemeines Steueraufkommen mit unseren EU Subventionen den Straßenbau z.B. in Irland und müssen außerdem für die Straßen vor unserer eigenen Tür auch noch direkt mitbezahlen.

- Nur in einigen Bundesländern werden solche Beiträge erhoben. Wir Hessen finanzieren über Ausgleichszahlungen an andere Bundesländer deren Straßen über unser allgemeines Steueraufkommen und müssen gleichzeitig in vielen Kommunen die Straßen vor unserer Haustür über einen Straßenbeitrag direkt mitfinanzieren.
- Die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Grundstückseigentümers korreliert nicht mit der Größe des Grundstücks. Grundstückseigentümer werden in vielen Fällen über ihre finanzielle Belastungsgrenze hinaus belastet. Billigkeitsregelungen dürfen nicht angewandt werden, solange das Grundstück nicht zwangsversteigert wurde.
- Wieso muss ein Grundstückseigentümer für etwas bezahlen, was ihm nicht gehört und auf dessen Nutzung er keinen Einfluss hat? Er benutzt die Straße ja nicht alleine. Er konnte auch nicht verhindern, dass bei Manövern Panzer in seiner Anliegerstraße auftauchten und diese seitdem Schäden hat.
- Wieso muss ein Grundstücksbesitzer für eine grundlegende Sanierung zahlen, wenn er auf die Gestaltung derselben keinen Einfluss hat? Oft reicht eine Reparatur des Kanals mit dem Inlinerverfahren. Stattdessen wird grundlegend saniert mit kostenintensiver Gestaltung der Straße, zudem noch ohne Wertsteigerung des Grundstücks.
- Der Leerstand in den alten Ortskernen vieler Dörfer lässt sich schwer beseitigen, wenn zur Renovierung des alten Hauses noch ein Straßenbeitrag droht.
- Ländliche Gebiete werden benachteiligt, da hier die Grundstücke größer und somit die Kosten höher sind. Zudem sind die Grundstückspreise niedriger und daher liegen die Kosten eher in Höhe des Grundstückswerts oder übersteigen diesen in Einzelfällen. Kann ein Gesetz gerecht sein, das zu solch hohen Beiträgen führt?

### **Straßenausbaubeiträge sind juristisch angreifbar**

- Darf die Grundstücksgröße als Parameter für die Beitragserhebung herangezogen werden? Die Abnutzung der Straße hängt von der Inanspruchnahme durch Kraftfahrzeuge ab und nicht von der Grundstücksgröße und der Geschosßzahl der möglichen Bebauung.
- Der Gleichheitsgrundsatz wird verletzt.
- Das Leistungsfähigkeitsprinzip der Steuergesetzgebung wird verletzt.
- Die Grundlage der Erhebung des Beitrages, der postulierte Sondervorteil durch Steigerung des Gebrauchswertes (Äquivalenzprinzip) liegt im dörflichen Waldhessen nicht vor, zumindest ist mir kein Fall bekannt. Im Bodenrichtwertverzeichnis des Landes Hessen (Boris) gab es für Niederaula in den letzten Jahren trotz grundlegender Sanierung ganzer Straßenzüge keine Höherstufung – nur eine Anpassung eines Bereichs nach unten. Die Gemeinde Niederaula hat zudem ein Schenkungsangebot eines Grundstückseigentümers ablehnen müssen, da das Grundstück auch nach der Straßensanierung weniger wert ist als der Straßenbeitrag, also kann hier kein Vorteil durch die Sanierung erfolgt sein.
- Anlieger von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen müssen keine Beiträge zahlen. Verstößt dies gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung? Müssten diese Anlieger nicht Beiträge in dem Umfang zahlen, wie ihre Straße im Ausbauumfang als Anliegerstraße kosten würde?
- Dürfen Gemeinderatsmitglieder über das Inkrafttreten einer Satzung mitentscheiden, wenn deren Straße selbst davon betroffen ist, was in vielen Gemeinden vorkommt? Durften so zum Beispiel in Niederaula im Jahr 2010 Gemeinderatsmitglieder eine Satzung verabschieden und im Jahr 2013 rückwirkend für April 2012 in Kraft setzen, wenn die Straße in denen sie selbst wohnen in der Zeit zwischen 2010 und 2012 ohne die Erhebung von Straßenbeiträgen fertiggestellt wurde?

- Die Straßenbeitragsbescheide der ersten in Niederaula veranschlagten Straße wurden bereits zweimal geändert aufgrund von Einwänden durch Bürger. Welche weiteren Änderungen wird es hier erst geben, wenn die Widersprüche gegen die jetzigen Bescheide vor Gericht verhandelt werden?
- Wenn Professoren und Doktoren der Finanzwissenschaft und des Staatsrechts, wie z.B. Dr. Ernst Niemeier und Prof. Ludwig Gramlich in mehreren Artikeln Straßenbeiträge für verfassungswidrig halten (Verstoß gegen Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 2 und Art. 14 GG) wird dies Gegenstand langwieriger Prozesse werden.

Wie wird der Ausgang dieser langjährigen Prozesse sein? Wird es hier Gerichtsentscheidungen geben, die alle Straßenbeiträge für verfassungswidrig, für ungültig erklären?

Wieviel Vertrauen in die Politik und den Rechtsstaat werden bis zum Entscheid dieser Prozesse zerstört worden sein? Welche Kosten werden dadurch entstehen?

#### **Zum Gesetzesentwurf der Fraktion der FDP:**

Gemäß Kommunalaufsicht (bestätigt durch VGH Urteil Gemeinde Schlitz) muss eine Gemeinde ihre Erträge zuerst aufgrund von Beiträgen, dann aufgrund von Gebühren und erst dann durch Steuern erbringen. Eine „Kann Vorschrift“ im KAG ändert daher an der Realität vor Ort nichts.

Einem Anlieger ist es egal, ob er seinen Beitragsbescheid aufgrund einer Vorschrift des KAG oder aufgrund einer durch VGH-Urteil bestätigten Anweisung der Kommunalaufsicht bekommt – zahlen muss er in beiden Fällen. Ungerechtigkeiten und Prozesse wird es auch weiterhin geben.

Das Vertrauen in die Landespolitik, die nun, nach Erkennen der Probleme, keine Lösung anbietet, sondern sich unserer Einschätzung nach nur aus der Verantwortung zieht und diese den Kommunen, den Bürgermeistern, der Kommunalaufsicht und den Richtern aufbürdet, wird nachhaltig gestört werden.

#### **Zum Gesetzesentwurf der Fraktion „Die Linke“:**

Abgaben und Steuern werden verbrauchsbezogen und nach dem Leistungsfähigkeitsprinzip erhoben. Dies wird als gerecht empfunden und resultiert aus dem Grundgesetz.

Daher ist dieser Entwurf zu unterstützen, da er die aufgezeigten Ungerechtigkeiten beseitigt und die erwarteten juristischen Auseinandersetzungen vermeidet.

Zudem ergeben sich für den Steuerzahler Einsparungen im Bereich der Verwaltung, die keine Bescheide mehr erstellen müssen, die keine Bewertung der Grundstücke mehr vornehmen müssen, die keine Prozesskosten haben werden, die die Kosten für Kommunalberatungsfirmen und Rechtsanwaltsbüros zur Erstellung der Bescheide einsparen.

Dieser Gesetzesentwurf folgt dem Trend anderer Bundesländer, die die Straßenbeiträge abgeschafft haben oder dabei sind diese abzuschaffen.

Es ist unseres Erachtens wünschenswert, dass die Gemeinden zukünftig einen Zuschuss für den Straßenausbau erhalten, der sich an der Höhe der von den Bürgern erhobenen Beiträge orientiert – ein Infrastrukturfond. Die Aufteilung des Infrastrukturfonds kann einfach über den Anteil „Straßenlänge aller kommunalen Straßen geteilt durch die Gesamtstraßenlänge aller hessischen kommunalen Straßen“ zweckgebunden und anteilmäßig erfolgen. Da die Gemeinden dann weiterhin einen wesentlichen Anteil aus eigenen Mitteln bestreiten müssen, würden dadurch auch kostensparende Ausbauten gefördert. Den Grundstückseigentümern bleiben weiterhin die finanzielle Belastung für den neuen Hausanschluss und bei gleichzeitiger Sanierung von Kanal- und Wasserleitung auch diese umlagefähigen Kosten, die oftmals auch recht hoch sind.

**Wir Bürger für Niederaula fassen zusammen:**

In unserem Verein „Bürger für Niederaula“ arbeiten aktiv engagierte Bürger, die sich als Demokraten empfinden und vielfach sogar als Beamte unserem Grundgesetz und der Verfassung des Landes Hessen im Besonderen verpflichtet sind. Wir können den politikverdrossenen Bürgern, die sich angesichts dieser erfahrenen Ungerechtigkeiten von der Gemeinschaft abwenden argumentativ nichts mehr entgegensetzen, da wir selbst mitansehen müssen, welches Elend diese Beiträge in vielen Fällen hervorrufen. Der Zusammenhalt und das soziale Miteinander in Nachbarschaft und Vereinen, ist durch diese Erhebungsform, diese Straßenbeitragsatzung nachhaltig gestört worden.

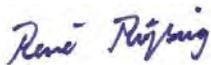
Da bekommt der dialysepflichtige Rentner mit 1100 Euro Monatsrente einen Bescheid über 31180 Euro. Da erfährt eine Witwe in einer Bürgerversammlung, dass das von ihr und ihrem Mann angelegte und gepflegte Grundstück nun wohl mit dem 5-fachen ihrer Jahresrente für die anliegenden Straßen belastet werden soll. Kann ein solches Gesetz gerecht sein?

Bei der jetzigen Gesetzeslage können die Gemeindevertretung oder der Bürgermeister wenig bis gar nichts machen, auch wenn sie vieles versucht haben und weiterhin versuchen. Gesetz ist Gesetz und danach entscheiden die Gerichte und im Vorfeld bereits die kommunale Aufsicht.

Daher bitten wir alle Abgeordneten im Interesse der Bürgerinnen und Bürger Hessens sich für eine Abschaffung dieser Gesetze einzusetzen. Keine Straßenbeiträge in Hessen!

Nur eine steuerfinanzierte Lösung des Straßenbaus kann die unhaltbaren, ungerechten und unsozialen Zustände beseitigen und wieder das gedeihliche Miteinander in den Kommunen unseres Bundeslandes ermöglichen.

i.A. des Vorstands



René Rößing

VLK-Hessen e. V. | Adolfsallee 11 | 65185 Wiesbaden

Hessischer Landtag  
Postfach 3240  
65022 Wiesbaden

Rodgau, den 03.04.2018

Stellungnahme zur Drucksache 19/5961

Sehr geehrte Damen und Herren,

seitens der VLK-Hessen e.V. nehmen wir zur Drucksache 19/5961 wie folgt Stellung:

Die Vereinigung liberaler Kommunalpolitiker begrüßt und unterstützt die Abschaffung der Erhebungspflicht von Straßenbeiträgen.

Nach unserer Auffassung sollte es im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltungshoheit der einzelnen Kommune selbst überlassen sein, ob und wie sie zum Ausbau bzw. zur grundhaften Sanierung von Gemeindestraßen Beiträge erhebt. Wichtig ist uns hierbei, dass zukünftig im Haushaltsgenehmigungsverfahren das Vorhandensein bzw. der Erlass einer Straßenbeitragssatzung keine Genehmigungsrelevanz mehr entfaltet. Dies gilt selbstverständlich unabhängig von der zukünftigen Verpflichtung der Kommunen zum Haushaltsausgleich und der Pflicht zur Erwirtschaftung eines Liquiditätspuffers zur Finanzierung von Zins und Tilgung.

Die aufsichtsrechtliche Interpretation der bisherigen „Sollvorschrift“ hat insbesondere im ländlichen Raum zu unangemessenen Härten geführt. Dies liegt auch daran, dass die stark gestiegenen Ausbaurkosten, nicht im Verhältnis zum Wert des Grundstückes stehen.

Den Kommunen sollte zukünftig freigestellt werden, wie sie den Weg der Finanzierung beschreiten möchten. Hier sei zu allererst die Möglichkeit der Einsparung genannt, die Finanzierung mittels Grundsteuer B oder eben auch die Erhebung von einmaligen oder wiederkehrenden Straßenbeiträgen in eigener kommunalpolitischer Verantwortung.

Aus unserer Sicht steht eine Erhebungspflicht im Widerspruch zum sonstigen System der Herstellung von Straßen; weder auf Bundes- noch auf Landesebene werden für die im Gemeingebrauch stehenden Straßen Beiträge erhoben, sondern es erfolgt eine Finanzierung über allgemeine Steuern. Wenn man den Blick auf die kommunale Seite richtet und hier insbesondere auf die Landkreise, so ist uns kein Fall bekannt, bei dem die Landkreise selbständig zur Finanzierung der in ihrer Straßenbaulast stehenden Straßen Straßenausbaubeiträge

**Vereinigung liberaler Kommunalpolitiker  
Landesverband Hessen**

**VLK-Hessen e. V.**  
Adolfsallee 11  
65185 Wiesbaden  
Tel. (06 11) 9 99 06-0  
Fax (06 11) 9 99 06-35  
info@vlk-hessen.de  
www.vlk-hessen.de

**Landesvorsitzender**  
Erster Stadtrat  
Michael Schüßler  
Tel. (0 61 06) 6 93-13 45  
Fax (0 61 06) 6 93-33 44  
michael.schuessler@rodgau.de

**Schatzmeister**  
Markus Gail  
Kleine Brückenstraße 3  
60594 Frankfurt am Main  
Tel. (0 69) 67 80 80 90  
Fax (0 69) 67 80 80 89  
schatzmeister@vlk-hessen.de

**Bankverbindung**  
IBAN DE32 5019 0000 0301  
3317 03  
BIC FFVBDEFF

**VLK-Bundesverband**  
Zu den Brodwiesen 63  
34431 Marsberg  
Tel. (0 29 92) 33 14  
Fax (0 32 22) 3 74 56 22  
brendel@vlk-bundesverband.de  
www.vlk-bundesverband.de

erhoben hätten. Insofern sollte eine solche Verpflichtung zukünftig auch für die Kommunen nicht mehr bestehen.

Folglich könnte man der Auffassung sein, dass diese Argumente dafür sprächen, die Erhebung von Straßenbeiträgen und gänzlich abzuschaffen. Wir haben hier jedoch im Blick, dass es in Hessen durchaus Kommunen gibt, die seit vielen Jahren, in der Kommune etabliert und akzeptiert, Straßenausbaubeiträge erheben. An dieser Stelle sollten wir es auch den Gemeinden selbst überlassen, an dieser, aus ihrer Sicht, bewährten Erhebung festzuhalten. Durch die gänzliche Abschaffung von Straßenbeiträgen, wie im Gesetzentwurf der Fraktion Die Linke gefordert, ergibt sich sofort die Frage der Refinanzierung und hier insbesondere die Frage der notwendigen Erhöhung der Grundsteuer B. Die hierzu vertretene Auffassung, dass die für die Straßenherstellung notwendigen Mittel gänzlich vom Land zu übernehmen sind, teilen wir für Straßen, die sich im Eigentum der Kommune befindet, ausdrücklich nicht. Wir sind der Auffassung, dass die jeweilige Gebietskörperschaft im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung als Straßenbaulastträger selbst über die Notwendigkeit und die Art der Herstellung ihrer Straßen entscheiden sollte und demnach auch die Finanzierung sicherzustellen hat. Voraussetzung für die Kommunen ist hier, dass die hiermit verbundenen Belastungen und insbesondere der in den letzten Jahrzehnten entstandene Sanierungsstau entsprechende Berücksichtigung im Rahmen des KFA findet.

Auch vertreten wir die Auffassung, dass die Frage der Beitragsstaffelung in die Hoheit der Kommune gelegt werden sollte, da vor Ort am besten über die Fragen eines angemessenen Aufteilungsverhältnisses in Kenntnis der örtlichen Situation entschieden werden kann. Hierbei fordern wir, dass zukünftig bei Bezuschussungen durch Land und Bund der Zuschussanteil der Gesamtmaßnahme zu Gute kommt und nicht, wie bisher, der Zuschuss lediglich den kommunalen Finanzanteil teilweise refinanziert und der Bürger außen vor bleibt.

Insgesamt stellt aus unserer Sicht der von der FDP Fraktion eingebrachte Gesetzentwurf eine Lösung da, das durch die aufsichtsrechtliche Genehmigungspraxis entstandene Gerechtigkeitsproblem bei der erstmaligen Erhebung von Straßenbeiträgen zu lösen. Der Gesetzentwurf berücksichtigt auch, dass derzeit ca. 90% aller hessischer Kommunen Straßenbeiträge erheben und verpflichtet diese nicht, diese kommunale Praxis durch einseitige Entscheidung des Landes aufzugeben, sondern stellt es in kommunale Hoheit, wie zukünftig diese Form der Infrastrukturfinanzierung gestaltet werden soll.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Schüßler  
Landesvorsitzender

**Ausschussvorlage INA 19/66 – öffentlich –**

**Ausschussvorlage HHA 19/43 – öffentlich –**

**Resolutionen für die Anhörung**

zu dem

**Gesetzentwurf**

**der Fraktion der FDP für ein Gesetz zur Aufhebung des Erhebungszwangs  
von Straßenbeiträgen und für mehr kommunale Selbstverwaltung**

**– Drucks. [19/5839](#) –**

und dem

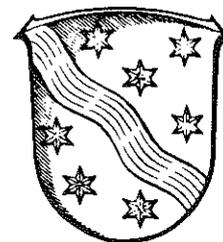
**Gesetzentwurf**

**der Fraktion der DIE LINKE für ein Gesetz zur Aufhebung von Straßen-  
beiträgen in den hessischen Kommunen**

**– Drucks. [19/5961](#) –**

- |    |                     |       |
|----|---------------------|-------|
| 5. | Gemeinde Hauneck    | S. 18 |
| 6. | Stadt Geisenheim    | S. 21 |
| 7. | Stadt Homberg (Ohm) | S. 23 |

# Gemeindevorstand der Gemeinde Hauneck



Gemeindevorstand · Hersfelder Straße 14 · 36282 Hauneck

Hessischer Landtag  
Schlossplatz 1-3  
65183 Wiesbaden

**EINGEGANGEN**

**26. März 2018**

**HESSISCHER LANDTAG**

Auskunft erteilt	Zimmer
<b>Bgm. Preßmann</b>	<b>EG.05</b>
Tel. (0 66 21) 50 60-0 Fax (0 66 21) 50 60-30	Durchwahl 50 60- <b>0</b>
E-Mail: <a href="mailto:gemeinde@hauneck.de">gemeinde@hauneck.de</a> Internet: <a href="http://www.hauneck.de">www.hauneck.de</a>	

Datum: **23.03.2018/fr.**

## **Resolution an den Hessischen Landtag hier: Abschaffung der Straßenausbaubeiträge**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Straßenausbaubeiträge belasten einseitig nur die Grundstückseigentümer. Die übrigen Nutzer, sprich die Allgemeinheit, werden nicht zu einem Beitrag herangezogen. Dies führt zu den signifikant hohen Ergebnissen, dass Eigentümer durch teilweise existenzbedrohende Forderungen für den Ausbau der Straße belastet werden, obwohl die Kommunen eigentlich gesetzlich dazu verpflichtet sind, die kommunalen Straßen fortlaufend zu unterhalten/sanieren.

Es ist den Anliegern - Bürgerinnen und Bürgern - nicht zu vermitteln, dass sie alleine Beiträge für Leistungen bezahlen sollen, welche die Allgemeinheit nutzt und die damit auch die Kosten verursacht.

Aus unserer Sicht sind auch gemeindliche Straßen Teil der allgemeinen Infrastruktur/Daseinsvorsorge und sollten daher aus allgemeinen Steuermitteln finanziert werden. Zudem werden einkommensschwache Bevölkerungsgruppen durch diese Art der Erhebung mit Beiträgen extrem hoch belastet und sind vielfach nicht in der Lage, diese Beiträge zu entrichten.

Der Hessische Landtag hat die Einführung von wiederkehrenden Beiträgen beschlossen, um eine Erleichterung für die Betroffenen zu erreichen. Dazu sollen sogenannte Abrechnungsgebiete in den Kommunen gebildet werden. Dies führt zu einer erheblichen Rechtsunsicherheit und einem hohen Verwaltungsaufwand. Zudem werden die Eigentümer möglicherweise auf lange Sicht hierbei noch mehr belastet, als bei Einmalbeiträgen.

Die Gemeinde Hauneck besteht aus den Ortsteilen Bodes, Eitra, Fischbach, Oberhaun, Rotensee, Sieglos und Unterhaun.

Bankverbindungen: Sparkasse Hersfeld-Rotenburg IBAN DE 36 53250000 0012000012 (BIC HELADEF1HER)  
Raiffeisenbank Haunetal IBAN DE 80 53262073 0000816019 (BIC GENODEF1HNT)

Das Instrument der Straßenausbaubeiträge ist ein Relikt aus dem 19. Jahrhundert, das nicht in die moderne Gesellschaft passt. Eigentum verpflichtet auch die Kommunen, so dass der Unterhalt und die Sanierung der kommunalen Straßen aus dem Steueraufkommen getragen werden müssen.

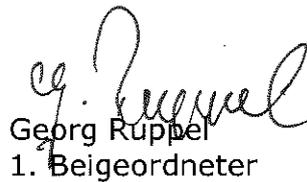
**Die Gemeindevertretung der Gemeinde Hauneck bittet deshalb den Hessischen Landtag:**

**Die Streichung der Beitragspflicht für den Ausbau von Ortsstraßen aus dem Kommunalen Abgabengesetz zu beschließen und die daraus resultierenden Einnahmeausfälle den Kommunen durch Zuweisung aus den Landesmitteln zu ersetzen.**

Mit freundlichen Grüßen



Harald Preßmann  
Bürgermeister



Georg Ruppel  
1. Beigeordneter

**Auszug**

aus dem Sitzungsprotokoll der Gemeindevertretung  
vom 22. März 2018

**Tagesordnungspunkt:**

**4. Beratung und Beschlussfassung über die Resolution an den Hessischen Landtag –  
Abschaffung der Straßenausbaubeiträge**

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Hauneck nimmt das anhängende Schreiben zur Kenntnis und stimmt diesem inhaltlich und vollumfänglich zu.

<b>Abstimmung:</b>	<b>Ja-Stimmen:</b>	<b>17</b>
	<b>Nein-Stimmen:</b>	<b>0</b>
	<b>Enthaltungen:</b>	<b>0</b>



Vorsitzender  
gez. Bolender



Schrifführer  
gez. Gilbert

Für die Richtigkeit des Auszuges:

Hauneck, den 23.03.2018

  
(Preßmann)  
Bürgermeister

Hochschulstadt Geisenheim • Postfach 11 55 • 65358 Geisenheim

Hessischer Landtag  
Schlossplatz 1-3  
65183 Wiesbaden

**EINGEGANGEN**

**26. März 2018**

**HESSISCHER LANDTAG**

Dienstgebäude: **Rüdesheimer Straße 48**

**Behördenleiter**

☎ 06722 / 701-0

☎ 06722 / 701-131 (Durchwahl)

☎ 06722 / 701-120

☎ 06722 / 701-233 (Fax-Durchwahl)

✉ stadtverwaltung@geisenheim.de

✉ buergermeister@geisenheim.de

Internet: www.geisenheim.de

**Servicezeiten:**

Mo. - Fr. von 8:00 bis 12:00 Uhr und  
nach Terminvereinbarung

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

BM/ma

21. März 2018

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:

**Bürgermeister Christian Aßmann**

## **Erhebung von Straßenausbaubeiträgen Mögliche Anpassung des Kommunalen Abgabengesetzes (KAG)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Thema Straßenausbaubeiträge ist mittlerweile verstärkt in der öffentlichen Diskussion. So auch hier bei uns in der Hochschulstadt Geisenheim. Den Kommunen bzw. den kommunalen Entscheidungsträgern sind aktuell jedoch die Hände gebunden. Ein Verzicht auf die Erhebung dieser Beiträge ist aktuell nicht möglich, sowohl aus rechtlicher als auch aus finanzieller Sicht. Zudem wird diese Art der Beitragserhebung von den Aufsichtsbehörden regelmäßig im Rahmen der Erteilung von Haushaltsgenehmigungen als Auflage bestimmt.

Die Hochschulstadt Geisenheim erhebt seit Jahrzehnten auf Grundlage einer geprüften und rechtssicheren Straßenbeitragssatzung einmalige Straßenausbaubeiträge von den jeweils tangierten Anliegern. Straßenausbaumaßnahmen werden stets mittel- und langfristig im Investitionsprogramm des Haushalts eingeplant. Zusätzlich sind im städtischen Haushalt jährlich (ausreichend) Mittel für Straßensanierungsmaßnahmen eingestellt. Ferner werden vor Beginn einer Straßenausbaumaßnahme Anliegerversammlungen durch die Stadtverwaltung durchgeführt, um den betroffenen Personenkreis frühzeitig über die Maßnahme an sich sowie die zu erwartenden Kosten zu informieren. Auf Grund der weiterhin angespannten Haushaltslage der Hochschulstadt Geisenheim stellen die Straßensanierungs- und Straßenausbaumaßnahmen immer eine große Anstrengung dar. Ohne die Beitragserhebung wären der Erhalt und die Pflege der hiesigen Straßeninfrastruktur allerdings in diesem Umfang auch nicht möglich.



Bankverbindungen der Stadtkasse Geisenheim

Nassauische Sparkasse Geisenheim: BIC:NASSDE55XXX IBAN: DE89510500150450000000  
Rheingauer Volksbank eG Geisenheim: BIC:GENODE51RGG IBAN: DE93510915000000017671

STEUER-Nr. 043 226 02245



Die Akzeptanz in der Bevölkerung bzgl. der Erhebung von Straßenausbaubeiträgen hat in den letzten Jahren sehr abgenommen. Der Unmut wird, natürlich auch durch Aktivitäten von einigen Arbeits- oder Interessengruppierungen, stetig größer. In Anbetracht der Tatsache, dass eine Beitragserhebung im Rahmen einer Straßenausbaumaßnahme teilweise existenzbedrohende Formen für Anlieger annimmt, auch nachvollziehbar und begründet. Es fehlt den Kommunen allerdings, so auch der Hochschulstadt Geisenheim, an einer Lösung dieser Problematik bzw. einer alternativen Finanzierungsart durch das Land Hessen. Wie eingangs erwähnt, können und dürfen wir aktuell nicht auf die Beitragserhebung verzichten! Dies den betroffenen Anliegern jedes Mal sachlich vermitteln zu müssen fällt mir als Bürgermeister immer schwerer.

Eine grundsätzliche und vor allem zeitnahe Entscheidung der Landesregierung bzgl. der künftigen Ausgestaltung der Straßenausbaubeiträge in Hessen ist mir als Bürgermeister der Hochschulstadt Geisenheim wichtig und hierzu möchte ich auch appellieren. Eine Gesetzesänderung des KAG, wonach die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen durch die Kommunen nicht mehr vorgesehen wäre, darf jedoch in keiner Weise zur zusätzlichen Belastung des kommunalen Haushalts führen. Die Kommunen dürfen hier durch die Landesregierung, sollte eine derartige Lösung angedacht sein, bei der Finanzierung nicht alleine gelassen werden. Dies gilt es im Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen. Eine etwaige Gegenfinanzierung des Ausfalls an Straßenausbaubeiträgen im kommunalen Haushalt darf zudem nicht mit der Erhöhung anderer kommunaler Steuern (u.a. der Grundsteuer B) einhergehen. Die Verbesserung der kommunalen Finanzausstattung durch das Land Hessen, beispielsweise im Rahmen des Kommunalen Finanzausgleichs (KFA), wäre somit unabdingbar.

Mit freundlichen Grüßen



Christian Klömmann  
Bürgermeister



Stadt Homberg (Ohm) · Postfach 11 43 · 35311 Homberg (Ohm)

Hessischer Landtag  
Schlossplatz 1-3  
65183 Wiesbaden

EINGEGANGEN

03. April 2018

HESSISCHER LANDTAG

660204

Der Magistrat  
der Stadt Homberg (Ohm)  
Marktstraße 26  
35315 Homberg (Ohm)  
Telefon: 06633 184-0  
Telefax: 06633 184-50  
www.homberg.de  
E-Mail: stadt@homberg.de

Sachbearbeiter:  
Frau Seibert  
Durchwahl: 06633 184-46  
E-Mail: aseibert@homberg.de  
Aktenzeichen: IV.4 / Sb

Datum: 27. März 2018

## Resolution an den Hessischen Landtag zur Abschaffung von Straßenbeiträgen

Sehr geehrte Damen und Herren,

anliegend übersenden wir Ihnen den von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Homberg (Ohm) am 21.02.2018 gefassten Beschluss sowie den diesbezüglichen Antrag unserer CDU-Fraktion mit der Bitte um Beachtung und Mitteilung der weiteren Vorgehensweise in dieser Angelegenheit.

Mit freundlichen Grüßen

Claudia Blum  
Bürgermeisterin

Anlagen

Steuernummer:  
018 228 53162  
Ust-ID-Nr.:  
DE 112590836  
Gläubiger-ID:  
DE 02ZZZ00000036211

Bankverbindungen:

**Sparkasse Oberhessen**  
IBAN: DE30 5185 0079 0340 0004 39

**VR Bank HessenLand eG**  
IBAN: DE53 5309 3200 0006 9205 19

**Volksbank Mittelhessen eG**  
IBAN: DE12 5139 0000 0021 503401

## Beglaubigter Auszug

aus dem Beschlussprotokoll zur Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Homberg (Ohm) am 21.02.2018:

---

### 14. Antrag der CDU-Fraktion:

**Resolution an den Hessischen Landtag zur Abschaffung von Straßenbeiträgen**  
- Drucksache Nr. 107 -

---

#### **Beschluss:**

Die Stadtverordnetenversammlung fordert den Hessischen Landtag auf, durch eine landesgesetzliche Regelung dafür Sorge zu tragen, dass die Grundstückseigentümer zukünftig bei Straßenausbaumaßnahmen nicht mehr zur Kasse gebeten werden.

Einzelheiten wie Übergangsregelungen oder die finanzielle Unterstützung der Kommunen soll in Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden erarbeitet werden.

Mit der Neuregelung muss ein grundlegender Systemwechsel bei der Finanzierung des Ausbaus und der Sanierung kommunaler Straßen erreicht werden.

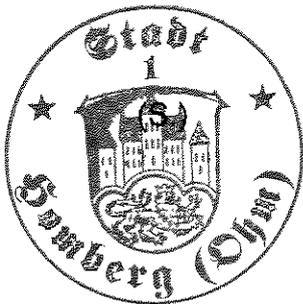
#### **Abstimmungsergebnis:**

**(23 Anwesende) mit 23 Ja-Stimmen einstimmig beschlossen**

---

Vorstehender Beschluss wurde in der Sitzung verlesen. Die Mitgliederzahl der Stadtverordnetenversammlung beträgt 27. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Homberg (Ohm) war beschlussfähig. Die Richtigkeit des Auszuges und der Angaben über Beschlussfähigkeit und Abstimmung werden beglaubigt. Gleichzeitig wird bescheinigt, dass zur Sitzung unter Mitteilung der Tagesordnung rechtzeitig und ordnungsgemäß eingeladen worden war.

Homberg (Ohm), den 12. März 2018



Der Magistrat der Stadt  
Homberg (Ohm)

i.A.

(Haumann)

Herrn  
Stadtverordnetenvorsteher  
Armin Klein  
Rathaus

35315 Homberg (Ohm)

<b>Magistrat Homberg (Ohm)</b>	
Eing.: 02. Feb. 2018	Anl.
Aktenz. I.2	Sachbearb. JC

Fraktionsvorsitzender:

**Norbert Reinhardt**

Bachstr. 3

35315 Homberg

Tel. 06633-7149

E-Mail: info@nreinhardt.de

1. Februar 2018

**Antrag der CDU-Fraktion für die Stadtverordnetenversammlung am 21.02.2018  
Abschaffung von Straßenbeiträgen**

**Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:**

Die Stadtverordnetenversammlung fordert den hessischen Landtag auf, durch eine landesgesetzliche Regelung dafür Sorge zu tragen, dass die Grundstückseigentümer zukünftig bei Straßenausbaumaßnahmen nicht mehr zur Kasse gebeten werden.

Einzelheiten wie Übergangsregelungen oder die finanzielle Unterstützung der Kommunen sollen in Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden erarbeitet werden.

Mit der Neuregelung muss ein grundlegender Systemwechsel bei der Finanzierung des Ausbaus und der Sanierung kommunaler Straßen erreicht werden.

Begründung

Straßen sind Bestandteil der allgemeinen Daseinsvorsorge und müssen somit von der Allgemeinheit finanziert werden. Dies muss auch für Anliegerstraßen gelten. Die Finanzierungslast den Anliegern aufzubürden, führt immer wieder zu massiven Ungerechtigkeiten. Zahlungspflichtige Bürger empfinden die Forderung als ungerecht. Bürgermeister und Kommunalverwaltungen kommen in Erklärungsnot und allzu oft müssen Fälle von der Justiz geregelt werden.

In Hessen kommt erschwerend hinzu, dass die Erhebung der Beiträge im Ermessen der Kommunen steht. Bürger in finanzstarken Kommunen zahlen nicht. Die finanzschwachen Kommunen in den ländlichen Regionen werden von der Kommunalaufsicht gezwungen, solche Beiträge zu erheben. Diese Ungerechtigkeit muss abgeschafft werden. Die Beiträge führen oft zu sozialen Härten, Kostenbescheide im fünfstelligen Eurobereich sind keine Seltenheit.

Für die CDU-Fraktion

  
**Norbert Reinhardt**  
Fraktionsvorsitzender