

Anliegerbeiträge oder Steuern Aktualisiert: 22.07.2020 17:32

## Die Suche nach kleinerem Übel – alle Straßenbau-Systeme haben Schwächen



+

© dpa Maßnahmen im Straßenbau kosten Geld. Woher das kommt, ist derzeit in der Diskussion. Eine Initiative strebt die Abschaffung der Anliegerbeiträge in Syke an. (Symbolfoto)



von Michael Walter

Syke – Soll Syke nun die Anliegerbeiträge für die Straßenerneuerung abschaffen oder nicht? Ein Arbeitskreis soll der Politik helfen, diese Frage zu entscheiden. So beschloss es der Rat der Stadt auf seiner

### Das Problem

Bei der erstmaligen Erschließung einer Straße oder bei deren kompletter Erneuerung müssen die Anlieger einen Teil der Kosten tragen. Wie hoch dieser Anteil ist, hängt davon ab, um was für eine Art von Straße es sich handelt und wie groß das jeweilige Grundstück ist. Festgelegt ist das in einer Satzung, die in ihrem Kern aus den 1950er-Jahren stammt und die seitdem immer wieder angepasst worden ist. Nicht jeder Anlieger zahlt also für ähnliche Straßenerneuerungen auch ähnliche Beiträge. Und Anwohner von Bundes- oder Landesstraßen müssen gar keine Beiträge zahlen.

letzten Sitzung vor der Sommerpause. Weil er mehrheitlich befand: Diese Frage ist so dermaßen komplex, dass sie sich nicht im Rahmen der normalen Beratungen in den Fachausschüssen beantworten lässt.

Was macht diese Sache eigentlich so furchtbar kompliziert? Das haben wir versucht, in einem Gespräch mit Kämmerer Peter Pawlik und Bürgermeisterin Suse Laue herauszufinden.

Viele empfinden das als ungerecht. Bis vor wenigen Jahren waren die Kommunen aber gezwungen, solche Anliegerbeiträge zu erheben. Jetzt hat das Land es den Kommunen freigestellt, ob sie Anliegerbeiträge erheben oder den Straßenausbau anders finanzieren wollen. In Syke hat eine Bürgerinitiative den Stein ins Rollen gebracht, um die Straßenausbaubeitragssatzung (StrABS) abzuschaffen.

## Die Alternativen

Schafft die Stadt die StrABS ab, fehlt ihr Geld für den Straßenausbau. Welche Möglichkeiten hätte sie überhaupt, die Anliegerbeiträge zu kompensieren?

„Wir könnten nur die Grundsteuer oder die Gewerbesteuer erhöhen“, sagt Bürgermeisterin Suse Laue. Das sind die einzigen Steuern, über die eine Kommune entscheiden kann, und neue Steuern erfinden darf sie praktisch nicht. „Ein paar haben das mal versucht und eine Pferdesteuer eingeführt“, weiß Kämmerer Peter Pawlik. Solche neuen Steuern seien aber gerichtlich anfechtbar.

„Eine Erhöhung der Gewerbesteuern kann man ins Auge nehmen, wenn die Wirtschaft floriert“, sagt Pawlik. Bis zum Frühjahr war das in Syke der Fall. Dann kam Corona. Den Firmen brachen die Umsätze weg, und der Stadt damit die Steuereinnahmen. Suse Laue: „In dieser Situation die Steuern für die Unternehmen zu erhöhen wäre nicht klug.“

Bleibe also allein die Erhöhung der Grundsteuer.

## Wenn betrifft das?

Weit über 10.000 Grundeigentümer in Syke und praktisch alle Mieter. Denn Vermieter legen die Grundsteuer für ihre Mietobjekte normalerweise auf die Nebenkosten um.

## Um welche Summen geht es?

Das kann man pauschal gar nicht beantworten. Das hängt davon ab, wieviele Straßen die Stadt im Jahr tatsächlich sanieren kann und wie hoch der wirkliche Aufwand dafür ist.

In der jüngeren Vergangenheit waren das nicht mehr als ein bis zwei Straßen pro Jahr. Nehmen wir das mal als Regelfall an, dann müsste die Stadt etwa 1,5 bis 2 Millionen Euro Anliegerbeiträge pro Jahr durch Steuereinnahmen ersetzen.

Das Grundsteueraufkommen beträgt gegenwärtig etwa 3,5 Millionen Euro. Die Stadt müsste den Steuersatz als erheblich erhöhen.

## Was heißt das im Einzelfall?

Eine der letzten Straßen, für die Anliegerbeiträge fällig wurde, ist die Lindhofstraße. Da lagen die Baukosten bei insgesamt etwa 760.000 Euro. Davon mussten die Anwohner rund 570.000 Euro übernehmen. Stadt und Landkreis waren da allerdings ebenfalls Anlieger (das Schulzentrum). Zieht man deren Anteile ab, blieben für die restlichen Anlieger noch etwa 190.000 Euro zu bezahlen. „Für die Einzelnen kamen dabei mit ganz wenigen Ausnahmen

nach oben Beiträge zwischen 3000 und 6000 Euro heraus“, sagt Peter Pawlik. „Der Durchschnitt lag bei 4300 Euro.“

Vor etwa zehn Jahren wurde mit Barrien-Bülten ein ganzes Stadtviertel grundsaniert. Da lagen laut Pawlik die einzelnen Anliegerbeiträge „bis auf wenige Ausnahmen“ bei 1000 bis 7000 Euro. Die Ausnahmen hatten es allerdings in sich: Weil Eckgrundstücke damals doppelt veranlagt wurden, mussten die Eigentümer Beiträge im fünfstelligen Bereich zahlen. Diese Doppelbemessung gibt es inzwischen allerdings nicht mehr.

Wieviel Grundsteuer ein Eigentümer zahlt, hängt nicht allein von der Größe des Grundstücks ab, sondern auch von der Lage sowie von Art und Alter der Bebauung. Für rund 1000m<sup>2</sup> Grundstück mit einem älteren Einfamilienhaus in der Neustadt werden im Jahr gut 150 Euro Grundsteuern fällig. Nach oben ist die Skala aber offen bis zu mehreren Tausend Euro im Jahr. Wo da in Syke der Schwerpunkt oder der Durchschnitt liegt, kann Peter Pawlik nicht sagen.

Würde die Stadt nun die Grundsteuer so erhöhen, dass sie damit die fehlenden Anliegerbeiträge ausgleichen kann, würde das für unser Beispiel aus der Syker Neustadt eine Erhöhung von rund 150 auf rund 210 Euro im Jahr bedeuten. Für ein Grundstück, das aktuell mit 760 Euro im Jahr veranlagt ist, wären dann jährlich 1060 Euro fällig, und für ein Grundstück das jetzt 1900 Euro im Jahr kostet, dann jährlich 2650.

## **Haken Nummer eins**

Anders als Gebühren oder Beiträge dürfen Steuern nicht zweckgebunden erhoben werden. Die Grundsteuererhöhung würde in den ganz normalen allgemeinen Haushalt fließen. Und für ganz andere Dinge als den Straßenausbau verwendet werden.

## **Haken Nummer zwei**

Bei einer bloßen Kompensation der Anliegerbeiträge würde es wahrscheinlich nicht bleiben. „Um eine Grundsteuererhöhung kommen wir sowieso gar nicht herum“, sagt Suse Laue. Denn Syke schiebt seit Jahren schon einen Investitionsstau vor sich her und hat hohe Ausgaben vor der Brust. Also dürfte die Steuererhöhung sehr wahrscheinlich deutlich höher ausfallen als in unserem skizzierten Beispiel. Vielleicht doppelt so hoch.

## **Haken Nummer drei**

Wenn die Stadt die Anliegerbeiträge durch eine Steuererhöhung ersetzt, hieße das mit Sicherheit nicht, dass sie deutlich mehr und öfter Straßen saniert als bisher. Denn das könnte sie planerisch und technisch gar nicht leisten. Das hätte zur Folge. Ein Großteil der Syker würde unter dem Etikett Straßenausbau mehr Geld zahlen als bisher, aber nie einen Vorteil davon haben. Peter Pawlik: „Mein Elternhaus liegt an einem Verbindungsweg. 1963/64 ist da die Straße gemacht worden. Seitdem nie wieder. Und sie wird auch in den nächsten zehn Jahren nicht erneuert werden.“

## Haken Nummer vier

Gerechtigkeit und Gleichbehandlung. „Barrien-Bülten ist jetzt zehn Jahre her“, sagt Peter Pawlik. Die Leute, die dort Beiträge bezahlt haben, wären bei einer Steuererhöhung aber genauso im Boot wie alle anderen. Man kann das nicht splitten.

Suse Laue blickt auf die Lindhofstraße. „Die ist relativ hochwertig hergerichtet worden. So eine Straße würde es auf den Dörfern niemals geben. Wenn dort eine Straße saniert wird, kommt eine neue Teerdecke drauf und mehr nicht.“

### „Wie würden Sie entscheiden?“

So hieß mal eine Fernsehshow, in der das Studiopublikum Gerichtsurteile fällen musste. Auf die StrABS bezogen sagt Peter Pawlik: „Ich würde das jetzige System beibehalten. Auch wenn es für uns in der Verwaltung deutlich mehr Arbeit bringt. Eine absolute Gerechtigkeit wird man nicht reinkriegen, egal mit welchem System. Und bisher ist noch niemand wegen seiner Anliegerbeiträge Bankrott gegangen. Wir haben immer eine Lösung gefunden.“

Suse Laue sagt: „Ich bin da sehr leidenschaftslos. Jedem muss nur klar sein: Wenn wir das System ändern, wäre das eine Änderung auf Dauer. Wir würden dann nicht nach ein paar Jahren wieder zurückrudern. Die politische Diskussion wird spannend. Es gibt für jedes Argument ein gutes Gegenargument.“



## STRASSENBAU-ABSCHAFFUNGSSATZUNG - STRABS - ABSCHAFFEN

1.403 Unterstützende 1.321 in Syke

### „Die Suche nach dem kleineren Übel“

Kreiszeitung 23.07.2020

#### Falsche Fragen, falsche Zahlen , falsche Alternative

Der Kämmerer der Stadt Syke bemüht zu der Debatte über die Abschaffung von Straßenausbaubeiträgen (STRABS) die unpassende, abgedroschene Formel von der „Gerechtigkeit, die es niemals gibt.“

Die Bürgerinitiative zur Abschaffung der STRABS bleibt lieber bei den Fakten.

**Ungerecht ist der Zustand wenn in 9 Bundesländern und in über 100 Gemeinden Niedersachsens die Anliegerbeiträge abgeschafft sind und in Syke die Anlieger weiter zur Kasse gebeten werden.**

Nicht die Verwaltungen, die Politiker haben zu entscheiden. Die FWG und Bündnis90/Die Grünen stehen zur Abschaffung. Die Syker SPD will auf dem Landesparteitag im Oktober einen Antrag zur Abschaffung stellen und die Finanzierung durch den Landeshaushalt fordern. Die CDU hält das Thema für „aktueller denn je“ und wünscht eine sorgsame Diskussion weil „ein Systemwechsel darf nur einmal folgen und muss langfristig Bestand haben“.

Bei der Problembeschreibung kommt der Leser ins Stolpern. Die Bürgerinitiative gegen die „STRABS“ fordert nicht die Abschaffung der einmaligen Erschließungsbeiträge bei Neuansiedlung nach Baugesetzbuch sondern die der Anliegerbeiträge bei Straßensanierungen.

Die als alternativlose „Alternative“ dargestellte Erhöhung der Grundsteuer ist keine Alternative. Eine politische Entscheidung zur Gleichbehandlung der Bürger wird kein fairer Politiker durch Steuererhöhungen an anderer Stelle ad Absurdum führen. Der Bürger erkennt, wenn man ihm statt in die linke dann in die rechte Tasche greift. Eine kluge, vorausschauende Haushaltsplanung muss andere Alternativen nach Fortfall der STRABS suchen. Keinesfalls eine STRABS betitelte Grundsteuer.

Von 2014 bis 19 wurden in Syke 5 Straßen saniert und in 153 Straßen die Beleuchtung erneuert. Das führte im Durchschnitt der 6 Jahre zu Anliegerbeiträgen von 190.000 Euro jährlich. Trotz fast gleicher Ausbaurate (1-2 pro Jahr) spricht der Kämmerer von 1,5-2 Millionen Anliegerbeiträgen/Jahr. Worauf basiert der 10-fach höhere Betrag des Kämmerers?

#### Ein bedrohliches Szenario der Ungleichbehandlung oder ein Quantensprung zum Fürchten?

Hierzu einige Fakten: Von 2014-19 hat Syke für Unterhaltung und Sanierung der Straßen einschließlich der Beleuchtung im Durchschnitt 810.000 €/Jahr ausgegeben. Inklusiv der genannten Anliegerbeiträge von 190.000 €/Jahr.

Übrigens die Anteile von Stadt und Kreis an Sanierung zahlen Syker ohnehin mit ihren Steuern.



## STRASSENBAU BEITRAGSSATZUNG - STRABS - ABSCHAFFEN

1.403 Unterstützende 1.321 in Syke

### **Eigentümer oder Mieter lassen sich nicht auseinanderdividieren „alle fahren – alle zahlen“.**

Bei unseren Gesprächen mit Anliegern sind wir oft auch auf Mieter gestoßen. Deren Tenor geht nicht in die Richtung: „das sollen die Eigentümer bezahlen“. Wie bei 63% der Kommentare unserer online Unterstützer bei openpetition.de erkennen auch die Mieter „alle fahren – alle zahlen“ und fragen : „warum zahlen Bürger in vielen Gemeinden in Niedersachsen und in anderen Bundesländern nicht? Warum diese Ungleichbehandlung? Sind wir als Bürger dieses Landes nicht gleich?“

### **Wer will, findet Wege, wer nicht will, der findet Gründe -**

**- oder vermeintliche Haken an der Sache**

### **Neun Bundesländer und über 100 Kommunen in Niedersachsen haben Wege gefunden.**

#### **Wie würden Sie entscheiden?**

Weiter so und leidenschaftslos ? Nein! FWG und Bündnis90/Die Grünen haben sich dagegen klar positioniert. Die Ratsmehrheit aus SPD und CDU/FDP wünscht eine leider nicht öffentliche aber im Sinne eines guten Systemwechsels sorgsame Diskussion in einer Arbeitsgruppe nach dem Sommer.

#### **Die Bürgerinitiative würde wie folgt entscheiden:**

- a) Faktencheck zum Straßenausbau der letzten Jahre seit der Erstellung des Straßenkatasters.
- b) Maßnahmencheck der Haushalte der letzten Jahre zur Lösung des Investitionsstaus seit 2010
- c) Abschaffung der STRABS per Ratsbeschluss in nächster Sitzung am 10.09.20 ohne Kompensation.
- d) Aufgabenkritik, sparsamer Haushaltsführung und Verzicht auf nicht notwendige Ausgaben
- e) Anwendung alternativer Straßeninstandhaltungsmaßnahmen verbunden mit einem realistischen und langfristigen Straßenausbauprogramm finanziert durch den allgemeinen Haushalt und konsequentes Beantragen der angekündigten Fördermittel aus Bund und Land.