



Wenn Straßen wie hier der Pflankweg in Koblenz-Neuendorf ausgebaut werden, werden die Anlieger (noch) an den Kosten beteiligt. Foto: Saas/Wesbar

Brüderle: Land soll für Straßen zahlen

Präsident des Steuerzahlerbundes fordert den Wegfall der Anliegerkosten und kritisiert die rheinland-pfälzische SPD dabei als „unbelehrbaren Dino“

Rheinland-Pfalz. Gegen Beiträge zum Straßenausbau laufen Bürger landesweit Sturm. Viele fürchten wegen hoher Kosten auch um ihre Existenz. Aber: Die Landes-SPD will an dem System festhalten – anders als CDU, FDP und AfD. Dies stößt auf scharfe Kritik beim Steuerzahlerbund. Warum die rheinland-pfälzische SPD „unbedingt den unbelehrbaren Dinosaurier spielen will, ist mir ein Rätsel“, sagt dessen Präsident Rainer Brüderle im Interview mit unserer Zeitung. Damit würden „die Genossen in Rheinland-Pfalz innerhalb der SPD in Deutschland eine absolute Minderheitsmeinung vertreten“, meint der frühere FDP-Bundes- und Landespolitiker. Aus seiner Sicht wären die Sozialdemokraten gut beraten, „dieses Aufregerthema bereits vor der Landtagswahl vom Tisch zu nehmen“, sagt der frühere Vizeministerpräsident einer sozial-liberalen Landesregierung. Hier das Interview im Wortlaut:

Ihre mit dem Eigentümerverband Haus und Grund angestofene Debatte hat einiges bewegt. CDU, FDP und AfD unterstützen Ihren Vorschlag, dass das Land den bisherigen Bürgeranteil übernimmt. Die Landes-SPD will aber am System festhalten. Doch: In Idar-Oberstein stimmte die SPD im Stadtrat dafür, dass Bund und Land die Kosten zu 100 Prozent übernehmen. Im Asbacher Land will sich die SPD im Kommunalwahlkampf dafür starkmachen, die Anliegerbeiträge zu kippen. Rechnen Sie damit, dass sich die Landes-SPD noch bewegt? Über das Umdenken in der CDU, FDP und AfD freuen wir uns natürlich sehr. Die SPD befindet sich wiederum in einer schwierigen Lage – das ist kein Geheimnis. Insofern sollten sich die Genossen ehrlich fragen, ob es eine gute Idee ist, von sozialer Gerechtigkeit und finanzierbarem Wohnen zu reden, aber bei den Straßenausbaubeiträgen nur desinteressiert mit den Schultern zu zucken. Die Bürger brauchen keine Sonntagsreden, sondern eine Entlastung! Je näher die Landtagswahl rückt, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich die SPD in Rheinland-Pfalz eines Besseren besinnen wird – wenn nicht aus Überzeugung, dann vielleicht aus Furcht vor weiteren Stimmenverlusten.

In Koblenz hat der SPD-Landesvorsitzende und Innenminister Roger Lewentz auch Unmut an der Basis gespürt. Dabei erklärte er: „Wenn ihr mir einen Prüfantrag gebt,

schaun wir, was wir machen können.“ Werten Sie dies als ersten Hinweis, dass sich die politische Tür für eine Umkehr öffnet? Innerhalb der SPD in Deutschland vertreten die Genossen in Rheinland-Pfalz eine absolute Minderheitsmeinung. Als wir die SPD-Landtagsfraktion in Mainz zuletzt besuchten, haben wir viele SPD-Mitteilungen aus anderen Bundesländern mitgebracht, welche einhellig die Abschaffung fordern – weitgehend mit den gleichen Argumenten wie der Steuerzahlerbund und Haus und Grund! Mittlerweile ist die SPD in zehn Bundesländern gegen die Beiträge oder hat sie bereits abgeschafft. Warum die SPD Rheinland-Pfalz in den eigenen Reihen unbedingt den unbelehrbaren Dinosaurier spielen will, ist mir ein Rätsel.

Das Thema ist im Koalitionsvertrag nicht geregelt. Was sagen Sie nach langer Zusammenarbeit mit der SPD im Land: Könnte die FDP, mit Parteibeschluss im Rücken, in der Ampelregierung die Ausbaubeiträge vehementer auf die Tagesordnung setzen? Der Koalitionsvertrag ist kein wirkliches Hindernis: Wenn alle drei Partner sich einig sind, können zusätzliche Projekte in Angriff genommen werden. Oder es kann sogar vom Vertrag abgewichen werden. So ist etwa im Koalitionsvertrag festgelegt, dass die Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung zurückgeführt wird – tatsächlich wurde im Doppelhaushalt eine Ausgabenexplosion beschlossen. Die FDP kann in der Koalition aber keine Abschaffung der Straßenausbaubeiträge gegen SPD und Grüne durchsetzen.

Wagen Sie eine Wette? Überleben die Ausbaubeiträge die nächste Landtagswahl? Ich meine, dass die Ausbaubeiträge die nächste Landtagswahl nicht überleben werden. Im Grunde ist die Sache einfach: Mit ihrer beharrlichen Verweigerungshaltung kann die SPD hierbei nur Stimmen verlieren, nicht gewinnen. Und da CDU wie FDP für die Abschaffung sind, gibt es ab 2021 keine wahrscheinliche Koalitionsvariante für den weiteren Erhalt der Straßenausbaubeiträge. Insofern wäre die SPD gut beraten, dieses Aufregerthema bereits vor der Landtagswahl vom Tisch zu nehmen.

Der parlamentarische Geschäftsführer der SPD-Landtagsfraktion, Martin Haller, spricht aber mit Blick

auf bisherige Beitragssystem von einer „gerechten“ Lösung. Ist das gerecht, wenn einige wenige Grundstückseigentümer für Infrastruktur zur Kasse gebeten werden, die viele Bürger gleichermaßen nutzen? Straßen sind ein öffentliches Gut und können prinzipiell von allen genutzt werden. Öffentliche Güter sollten wiederum von der Allgemeinheit über Steuern finanziert werden. Genau das wäre gerecht! Bei Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen hat die Politik dieses Prinzip verstanden. In vielen anderen Bundesländern hat es die Landespolitik auch bei den Gemeindestraßen verstanden – in Rheinland-Pfalz hängt die Ampelkoalition aber leider noch hinterher.

Welche Möglichkeiten haben Bürger bei bestehender Rechtslage, sich zu wehren? In Koblenz drohen Anlieger beispielsweise in einem Stadtrat – und längst nicht nur hier – nach bisherigem Stand Ausbaubeiträge in bis zu sechsstelliger Höhe. Die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen ist in Rheinland-Pfalz gesetzlich zulässig. Insofern müsste eine Kommune schon sehr grobe Fehler begehen, damit die leidtragenden Bürger überhaupt nichts zahlen müssten. Oft können sich diese nur gegen die Höhe des Beitrags wehren, zum Beispiel wenn Aufwendungen einbezogen werden, die gar nicht beitragsfähig sind. Wer sich unsicher

ist und einen hohen Beitrag zahlen muss, der sollte sich besser beraten lassen.

Oftmals sind Rentner betroffen, die ihr Häuschen im Alter gerade noch so halten können. Wie sollen diese die Ausbaubeiträge finanzieren? Letztlich können das viele Senioren eben gar nicht. Ratenzahlungen oder Stundungen, welche die Kommunen gewähren können, sind da nur Scheinlösungen. Bei einer Bank in so einer Situation einen Kredit zu erhalten, ist schwierig bis unmöglich. Im schlimmsten Fall muss das Haus verkauft werden. Solche Existenznöte können aber ebenso junge Familien oder Personen mit durchschnittlichem Einkommen drohen. Wer ein Haus besitzt, ist nicht automatisch reich und hat fünf- bis sechstellige Beträge herumliegen. Leider hat sich das in bestimmten Politikerkreisen noch nicht herumgesprochen.

Um Einzelne nicht zu stark zu belasten, erheben einige Kommunen wiederkehrende Beiträge. Halten Sie es für gerecht, mit wiederkehrenden Beiträgen alle Bürger einer Gemeinde zur Kasse zu bitten, auch für reine Anliegerstraßen, die nur einige wenige nutzen? Wiederkehrende Beiträge sind zwar mit geringeren Belastungen für den Einzelnen verbunden, aber letztlich handelt es sich faktisch um eine zweite Grundsteuer mit eigener teurer Abgabebürokratie. Zudem entfällt

Rainer Brüderle fordert, die Bürger zu entlasten.

Einmalige und wiederkehrende Beiträge

In Rheinland-Pfalz gibt es zwei Finanzierungsmodelle: einmalige und wiederkehrende Beiträge, die etwa 40 Prozent der Kommunen erheben. Für einmalige Beiträge müssen nur direkte Anlieger aufkommen, wenn eine Straße saniert wird – im Schnitt etwa alle 35 Jahre, wie Experten sagen.

Wiederkehrende Beiträge verteilen die Kosten auf mehr Bürger, auch zeitlich gestreckt. Dafür müssen nach Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts Abrechnungsbezirke festgelegt werden,

in denen Bürger, auch wenn sie nicht direkt an der Straße wohnen, noch einen Vorteil vom Ausbau haben. Das kann ein ganzes Dorf sein. In größeren Gemeinden ist die Grenze genau abzustecken. Dies ist teils kompliziert, wie Gerichtsverfahren zeigen. Wiederkehrende Beiträge werden in einzelnen Tranchen über die ganze Bauzeit erhoben, teils über Jahre. Dafür müssen Bürger aber häufig öfter Geld aufbringen, wenn in ihrem Abrechnungsgebiet nach und nach mehrere Straßen saniert werden.

hier das zentrale Argument der Befürworter von Straßenausbaubeiträgen – der vermeintlich zurechenbare Sondervorteil der Anlieger. Stattdessen zahlen die Anlieger regelmäßig dafür, dass sie irgendwann irgendeine Maßnahme bekommen, von der sie irgendwie profitieren sollen. Deswegen lehnen wir wiederkehrende Beiträge genauso ab wie einmalige Straßenausbaubeiträge.

Vom Land erheblich bezuschusste Städteförderprogramme wie die „Soziale Stadt“ verführen Kommunen geradezu dazu, gierig nach diesen Geldern zu greifen. Ein damit oftmals einhergehender Straßenausbau aber wird auf dem Buckel der Anlieger finanziert. Wie kann man das ändern?

Auch Fehlanreize durch Landesprogramme lassen sich im Grunde nur mit einer Abschaffung der Straßenausbaubeiträge beseitigen. Das Land kann bei seinen Förderprogrammen den Kommunen ja nur schwerlich mit auf den Weg geben, auf Straßenausbaumaßnahmen zwingend zu verzichten.

Auch im Straßenausbau explodieren die Baukosten. Vorausberechnungen der Ausbaubeiträge von heute sind morgen Makulatur. Wie können sich Anlieger gegen massive Preissteigerungen wehren? Das hängt davon ab, wie sich die massive Preissteigerung erklärt. Geht es etwa darum, Pusch am Bau auszubessern oder extravagante Nachträge zu finanzieren, kann es sich für die Bürger lohnen, gegen festgesetzte Ausbaubeiträge vorzugehen. Wenn es dagegen um allgemeine Preissteigerungen geht, sieht es eher schlecht aus.

Straßenausbaubeiträge sind bislang grundsätzlich steuerlich nicht oder nur schwer absetzbar. Nur wenige Finanzämter erkennen sie an. Was muss sich dafür in der Steuergesetzgebung bei den Handwerkerleistungen ändern? Und: Wer treibt das voran?

Die Frage der Absetzbarkeit wurde von den Finanzgerichten bislang unterschiedlich bewertet. Um die Sache zu klären, führt der Steuerzahlerbund eine Musterklage. Betroffene Steuerzahler können sich auf unser Musterverfahren beziehen und gegen ihren Steuerbescheid Einspruch einlegen sowie das Ruhen des Verfahrens beantragen. Da der Fall dem Bundesfinanzhof vorliegt, sind die Finanzämter verpflichtet, das Ruhen des Verfahrens zu gewähren. Ent-

scheidet das Gericht zugunsten der Anlieger, kann der Steuerbescheid geändert werden. Sollte das Urteil dagegen negativ ausfallen, wäre der Bundesgesetzgeber gefragt, hier nachzubessern.

In Nordrhein-Westfalen hat der Steuerzahlerbund eine Volksinitiative zur Abschaffung der Straßenausbaubeiträge gestartet und bereits mehr als 240 000 Unterschriften gesammelt. Sehen Sie darin auch ein Modell für Rheinland-Pfalz und ziehen nach?

Die Unterschriftenkampagne ist wirklich ein herausragender Erfolg unserer Kollegen. Allerdings liegen bei uns in Rheinland-Pfalz die Dinge etwas anders. Zum einen sieht unsere Landesverfassung bei Volksinitiativen und Volksbegehren thematische Einschränkungen vor – dazu gehören leider auch die Straßenausbaubeiträge. Zum anderen ist es das Ziel einer Volksinitiative, dass sich der Landtag mit einem bestimmten Thema oder Gesetzentwurf befasst. Dieses Ziel haben Steuerzahlerbund und Eigentümerverband Haus und Grund bereits erreicht. CDU, FDP und AfD sind nun gleichfalls für eine Abschaffung, und zwei interessante Gesetzentwürfe liegen vor. Was jedoch fehlt, ist die Zustimmung der ganzen Ampelkoalition.

In einem Punkt besteht Einigkeit: Die Kommunen können nicht entschuldiglos auf die Straßenausbaubeiträge verzichten. Die Kommunalverbände haben von einem mittleren dreistelligen Millionenbetrag gesprochen, den das Land daher pro Jahr zahlen müsste. Ist dies finanzierbar?

Leider wissen weder die Landesregierung noch die Kommunalverbände, wie hoch das Gesamtaufkommen und die Erhebungskosten bei den Straßenausbaubeiträgen in Rheinland-Pfalz wirklich ausfallen. Entsprechend bieten sich Schätzungen in Relation zu anderen Bundesländern an. In Hessen liegt das Aufkommen etwa bei 40 Millionen Euro, in Bayern bei 60 Millionen Euro und in Nordrhein-Westfalen bei 120 Millionen Euro. Mir fehlt aber die Fantasie, dass die rheinland-pfälzischen Kommunen mehr einnehmen könnten als jene der drei Bundesländer zusammen. Die von uns vorgeschlagenen 50 Millionen Euro sind bereits großzügig bemessen und selbst ohne Sparmaßnahmen im Landeshaushalt finanzierbar.

Das Interview führte Ursula Samary