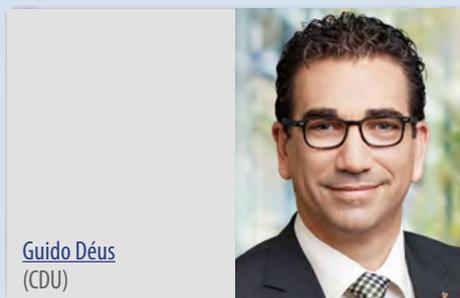


SCHWERPUNKT

Standpunkte

Meinungen zum Thema „Straßenausbaubeiträge“



Straßenausbaubeiträge ...

... sind in den letzten Jahren durch den rasanten Anstieg der Straßenbaukosten überproportional gestiegen. Die erbrachte Leistung ist aber immer noch die gleiche. Dieses Missverhältnis bringt die NRW-Koalition durch die Halbierung der bisherigen Höchstsätze für Anlieger wieder ins Gleichgewicht. Darüber hinaus vereinfachen wir die Regelung deutlich, wollen über eine Härtefallregelung wirtschaftliche Überforderung ausschließen und schaffen einen Rechtsanspruch auf Ratenzahlung, der sich am Basiszinssatz orientiert.

... sind ungerecht, bürokratisch und gehören abgeschafft. Bei den Beiträgen wird die Leistungsfähigkeit der Anlieger nicht berücksichtigt. Nicht selten fordern die Bescheide Beiträge in fünfstelliger Höhe. Das bringt Menschen teilweise in existenzielle Nöte. Besonders junge Familien oder Rentnerinnen und Rentner können sich die Beiträge häufig nicht leisten und bekommen zum Teil keine Kredite.

Kommunen ...

... erhalten durch eine Förderung des Landes eine Erstattung der für sie ausfallenden Anliegerbeiträge. Dazu stellen wir jährlich 65 Mio. Euro im Haushalt bereit und schaffen die Möglichkeit zur überjährigen Bewirtschaftung dieses Haushaltstitels. Die Fördermittel können in einem stark vereinfachten Verfahren auf der Grundlage der Schlussrechnung für die Straßenbaumaßnahme beantragt werden.

... haben hohen Aufwand für die Erhebung der Beiträge und mit möglichen Klageverfahren. Dieser Aufwand steht meist in keinem angemessenen Verhältnis zum Ertrag. Die Erhebung der Beiträge bindet viele Kapazitäten, die sinnvoller eingesetzt werden könnten. Die SPD-Landtagsfraktion will die Kommunen daher von dieser Bürokratie entlasten und die Mindereinnahmen durch den Landeshaushalt ausgleichen.

Das Land Nordrhein-Westfalen ...

... leistet mit dem Förderprogramm seinen Beitrag, um einen fairen Ausgleich zwischen den Eigentümerinnen und Eigentümern, den Kommunen und dem Land herzustellen.

... muss die Hängepartie beenden. Es braucht eine einheitliche, klare Regelung für das ganze Land. Die Frage, ob Straßenausbaubeiträge erhoben werden oder nicht, jeder einzelnen Kommune zu überlassen, schafft einen Flickenteppich. Nur starke Kommunen werden sich einen Verzicht auf die Beiträge leisten können. Das würde die Schere zwischen finanzstarken und finanzschwachen Kommunen weiter vergrößern.

Betroffene Bürgerinnen und Bürger ...

... können sich auf die NRW-Koalition verlassen. Durch eine frühe verpflichtende Bürgerbeteiligung werden wir die betroffenen Bürgerinnen und Bürger in Entscheidungsprozesse vor Ort einbinden. Sie sollen selbst mitbestimmen, was sie vor der Haustür wirklich brauchen, und können so direkt Einfluss auf die Kosten nehmen. So wollen wir größere Akzeptanz vor Ort für die notwendigen Maßnahmen herstellen.

... wollen die Straßenausbaubeiträge abgeschafft sehen. Die Volksinitiative des Bundes der Steuerzahler hat bereits über 460.000 Unterschriften für die Abschaffung gesammelt und ist damit die erfolgreichste Volksinitiative in NRW. Über 60 Stadt- und Gemeinderäte haben sich ebenfalls für die Abschaffung ausgesprochen, häufig auch auf Antrag von CDU- und/oder FDP-Fraktionen.



... haben sich als ausgleichendes Finanzierungssystem zwischen der allgemeinen Nutzung und dem Sondervorteil für Grundstückseigentümer grundsätzlich bewährt. In den letzten Jahren ist jedoch das Verhältnis zwischen der Belastung der Anlieger und dem Mehrwert aus dem Gleichgewicht geraten. Wir steuern daher nun bei der Beitragshöhe sowie bei Härte- und Sonderfällen zugunsten der Bürger nach.

... sind auf die Einnahmen angewiesen. Eine vollständige Abschaffung der KAG-Beiträge würde viele Kommunen zwingen, die Grundsteuer anzuheben und alle Bürgerinnen und Bürger über andere Wege zu belasten. Die angestoßene Reform berücksichtigt daher auch die berechtigten Interessen unserer Städte und Gemeinden in NRW. Mindereinnahmen der Kommunen werden durch das Land ersetzt.

... stellt ab 2020 jährlich 65 Millionen Euro als Förderprogramm bereit, nicht abgerufene Mittel werden in das nächste Jahr übertragen. Dieses Geld kommt unmittelbar den Beitragszahlern zugute, für die Kommunen bleibt es beim bisherigen Anteil. Die Fördermittel können für Baumaßnahmen beantragt werden, die seit dem 1.1.2018 beschlossen wurden und für die die verminderten Anliegerbeiträge erhoben werden.

... werden durch die Reform erheblich entlastet. Die neue Staffelung der Anliegerbeiträge sieht eine Halbierung der bisherigen Höchstsätze vor, die Anliegerbeiträge liegen dann zwischen 10 und maximal 40 Prozent. Verpflichtende Bürgerbeteiligungen sorgen für Transparenz und schaffen konkrete Mitsprachemöglichkeit. Zudem werden ein Rechtsanspruch auf Ratenzahlung und eine Härtefallregelung vorgesehen.



... sind eine bedeutende Finanzierungsquelle der Kommunen für die Sanierung der Infrastruktur. Monatlang wurden Betroffene von CDU und FDP im Unklaren über künftige Gebühren gelassen. Wir werden die Vorschläge intensiv prüfen. Für uns ist wichtig, dass dabei soziale Härten abgefedert, ökologische Aspekte beachtet werden und der Verwaltungsaufwand in einem vernünftigen Verhältnis zum Ertrag steht.

... hängen bei diesem Thema in der Luft und setzen Bauprojekte vorläufig aus. Statt schnell eine klare, politische Linie zu finden, hat sich die Landesregierung vom Verkehrsminister zeitweise spalten lassen, als dieser eine vollständige Abschaffung der Gebühren forderte. Ministerin Scharrenbach muss erklären, wie hoch der neue bürokratische Aufwand wird und ob neue Härtefälle produziert werden, sobald die Fördermittel des Landes aufgebraucht sind.

... muss dafür Sorge tragen, dass die Finanzierung der Straßensanierung nicht von der finanziellen Situation der Kommunen abhängig ist. Optionale Regelungen führen dazu, dass reiche Kommunen sich bei ihren Bürger*innen durch einen Verzicht beliebt machen können, während arme Kommunen entweder Gebühren erheben oder auf wichtige Sanierungsmaßnahmen komplett verzichten müssen.

... können zu Recht erwarten, dass sie in Härtefällen nicht alleine gelassen werden. Deshalb fordern wir ein Transparenzregister für anstehende Straßenbaumaßnahmen, eine stärkere Verankerung von Härtefallregelungen (Stundung, Tilgung, Ratenzahlungen) und die Einführung eines Höchstbetrags, um unzumutbare und die finanzielle Leistungsfähigkeit von Eigentümer*innen übersteigende Belastungen zu verhindern.



... treffen zwar nur vergleichsweise wenige Bürger im Laufe ihres Lebens und das selten – aber dann mit brutaler Heftigkeit. Insbesondere für Rentner und junge Familien können die von den Kommunen einzufordernden Beiträge existenzbedrohend werden. Die scheinbar großzügige Option von möglichen Ratenzahlungen ändert nichts an der massiven Belastung, die den Betroffenen aufgebürdet wird.

... beanspruchen ein alleiniges Entscheidungsrecht über das „Ob“ und „Wie“ des Ausbaus von sog. Anliegerstraßen; hier wäre es jedoch unabdingbar, auch die betroffenen Bürger mit einzubeziehen. Es ist zudem unrichtig, dass die Erhebung der Straßenausbaubeiträge einen maßgeblichen Eckpfeiler der finanziellen Existenz der Gemeinden darstellt, da der hohe Verwaltungsaufwand deren Einnahmen erheblich schmälert.

... steht in der Pflicht, das Kommunalabgabengesetz in einer Form anzupassen, die sowohl den Bürgern als auch den Kommunen eine gerechte und nachvollziehbare Lösung anbietet. Es ist zudem unverständlich und für die AfD-Fraktion nicht hinnehmbar, dass das eigentlich selbstverständliche Recht auf Bürgerbeteiligung in Planungsprozessen ausgerechnet bei dieser Entscheidung ausgehebelt werden soll.

... protestieren zu Recht gegen eine für sie nicht nachvollziehbare Verfahrensweise. Ihnen wird ein „Sondervorteil“ durch den Ausbau suggeriert, der aber in der Regel nicht nachvollziehbar ist. Demgegenüber sind sie vielfach gezwungen, sich zu hohen Kosten fachrechtlich beraten zu lassen, um sich gegen ungerechtfertigte Bescheide zu wehren. Bürgerbeteiligung ist gerade hier absolute Pflicht!