

## Unsere politische Argumentation

1. Bei Ersterschließung z.B. einer brachliegenden Wiese zu voll erschlossenem Bauland mit erstmaliger Errichtung einer mit Infrastruktur versehenen Straße beteiligen die Gemeinden die jeweiligen Grundeigentümer anteilig mit 90% der Kosten als Erschließungsbeitrag. Das regelt bundeseinheitlich §127 BauGB (ein Bundesgesetz). Bei Gemeindestraßen ist dies z.B. durch Erreichbarkeit, Befahrbarkeit, Besuchbarkeit, Kanal, Beleuchtung, Gehsteig etc. eine ganz unmittelbar wirkende Wertsteigerung, also ein messbarer Vorteil, für den in der Regel neuen Eigentümer einer (Wohn)immobilie. So weit so nachvollziehbar.

2. Damit wird eine Straße zu **öffentlichem Eigentum, in der Regel gewidmet dem allgemeinen Verkehr im Gemeingebrauch**, und der jeweilige sogenannte "Träger der Straßenbaulast" (bei Gemeindestraßen also die Gemeinde) hat dies als kommunale Pflichtaufgabe aus den allgemeinen Haushaltsmitteln sicherzustellen (§9 NStrG).

3. Statt die Straßen instandzuhalten ist die nochmalige Anwendung des gleichen Vorteilsbegriffs wie unter 1. unter anderen Vorzeichen für eine grundhafte Erneuerung (sprich Neubau, jetzt aber „Ausbau“ genannt) derselben Straße über das jeweilige kommunale Abgabengesetz (ein Landesgesetz, hier §6 NKAG) eine skandalöse Praxis. Da die Straße ja bereits vorhanden ist, wird der Sanierungsstau mit einem "Trick" aufgelöst: In dem die "Abgängigkeit" der Straße nach einer bestimmten Zeit unterstellt wird, wird der Bedarf für eine vorgeblich wertsteigernde neue Straße und die Beitragspflicht nur für einige Nutzer hergeleitet. Gerichte urteilen: diese Fiktion, 25 Jahre Nutzung und kleine "Verbesserungen" reichen aus.

4. Dies entspricht nicht mehr dem Gerechtigkeitsempfinden. Denn was bei einem solchen „Ausbau“ tatsächlich passiert, ist die Erneuerung der Straße selbst, also des öffentlichen Eigentums und dessen Eigentümer (hier die Gemeinde) hat davon einen messbaren Vorteil: durch Entlastung des Haushalts, haushaltswirksamen Zuwachs im Anlagevermögen, Abschreibungen und Zugang zu Zuschüssen für Investitionsvorhaben. Erst die Eröffnungsbilanz bei Einführung der "Doppik" hat vielen Kommunen die Realität aufgezeigt, wie weit das Anlagevermögen bereits geschrumpft war. Seitdem machen die Landkreise Druck auf die Kommunen, das Anlagevermögen über Investitionen wieder hochzufahren, und dazu auch an Fördermittel zu gelangen, z.B. für Regenkanalerneuerungen und Rückhaltebecken. Dies lädt Kommunen geradezu zu aufwändigen Bauprogrammen ein, statt diese zur laufenden Instandhaltung und nachhaltigen Instandsetzungen ihrer Straßen mit Augenmaß anzuhalten. Das ist eine geradezu absurde Umkehrung des Prinzips einer sparsamen Verwaltung auf Kosten von Eigentümern und mittelbar auch den Mietern.

### Bitte wenden

Informationen zum NBgS: <https://nbgS-strabsgegnerniedersachsen.jimdofree.com/>

## Unsere politische Argumentation

5. Dieses ganze System ist zutiefst unsozial und stellt eine große Ungerechtigkeit dar, weil

- a. es hier um die Abnutzung öffentlicher Straßen durch viele Nutzer geht, zu der besonders in den Nebenstraßen die Grundstückseigentümer meist nur zu sehr geringem Umfang beitragen,
- b. Fehlanreize für Gemeinden geschaffen werden, die Gemeindestraßen verfallen zu lassen, weil sich so Instandhaltungsaufwände einsparen und die Mittel anders einsetzen lassen,
- c. dies zum Argument vorgeblich erneuter Ausbaubedarfe mit regelrechten Bauprogrammen führt,
- d. Wenige die Lasten für Viele tragen.

6. Die Tatsache, dass die Gemeinden jeweils in eigener Verantwortlichkeit und Hoheit vor Ort vorgeblich am besten entscheiden können, ob sie eine "Strabs" einführen oder nicht, wird als Ablenkungsmanöver benutzt: Um eine strukturelle Unterfinanzierung im Gemeinwesen zu kaschieren, die zu einem realen Flickenteppich mit fehlender Abgabengerechtigkeit im Land führt. Dadurch wird auch dem Verfassungsziel der zunehmenden Angleichung der Lebensbedingungen (Art. 72 GG) entgegengewirkt. Eine Entwicklung, die einen Vertrauensschaden und soziale Spannungen fördert und die Politikverdrossenheit nährt.

7. Wir finden uns mit all dem nicht ab, sondern fordern von der Landespolitik die Rettung der kommunalen Infrastruktur für alle Nutzer gerecht über allgemeine Haushaltsmittel zu finanzieren. Für Kreis-, Landes- und Bundesstraßen, Schulen und Feuerwehrhäuser ist dies selbstverständlich, warum nicht bei Gemeindestraßen? **Daher muss die aktuelle Rechtsgrundlage auf Landesebene abgeschafft und die Finanzierung durch einen echten Systemwechsel verändert werden.** Bayern hat dies im Juni 2018 vorgemacht und wir fordern die Anwendung dieser Blaupause auch in Niedersachsen. Bei einem auszugleichenden landesweiten Beitragsaufkommen aus „Strabs“ im Bereich von 0,5 % des Volumen des Landeshaushalts und einem halbjährlichen Haushaltüberschuss 2018 von 1,9 Mrd. € greift auch das Argument einer Finanzierungslücke nicht. Dieses Thema darf sich auch nicht nach der Frage richten, wer gerade wo regiert und wer opponiert, oder ob Wahlen bevorstehen.

Als Bündnis von Betroffenen nehmen wir nun gemeinsam überparteilich, sachorientiert und aktiv an der Willensbildung teil. Die Regierungsfractionen sind aufgerufen, jede Verweigerungshaltung aufzugeben, denn deren gewählte Vertreter sind über die Wähler legitimiert. Nach der Wahl ist vor der Wahl!

**Bitte wenden**

Informationen zum NBgS: <https://nbgS-strabsgegnerniedersachsen.jimdofree.com/>