
FDP Rödermark

STRASSENBEITRÄGE – ZAHLEN UND FAKTEN

25.05.2017

Straßenbeiträge – Zahlen und Fakten

Ich habe zu [diesem Thema bereits Anfang 2013 einen Blog geschrieben](#), der immer noch sehr aktuell ist. Daher muss ich diesmal nicht so weit ausholen. Mir geht es hier zum einen um die Dimension des ganzen Themas, die in meinen Augen falsch dargestellt wird und zum anderen um das Versagen der Hauptamtlichen, insbesondere von Bürgermeister Roland Kern.

Wiederkehrende Straßenbeiträge werden kommen

Nachdem dieses Thema seit über einem Jahrzehnt wie ein Damoklesschwert über Rödermark schwebt, kann sich auch der Bürgermeister diesem Kapitel nicht mehr entziehen. Es war schon 2013 klar, dass wir als Rödermark nicht umherkommen, hier eine Satzung einzuführen. Warum wir erst 2017 eine verabschieden werden, ist der Tatsache geschuldet, dass Bürgermeister Kern immer wieder etwas gefunden hat, womit man die Einführung hinauszögern kann.

Sein wichtigstes Argument: Wenn ich gar nicht die Absicht habe, Straßen grundhaft zu sanieren und dafür kein Geld in den Haushalt einstelle, brauche ich auch keine Straßenbeitragssatzung. Dieses Argument hat natürlich eine gewisse Logik, aber den entscheidenden Nachteil, dass dann eben auch keine Straßen gemacht werden und die Infrastruktur immer mehr verfällt. Sein Ziel ist klar – und das hat er mit der Verabschiedung des Doppelhaushaltes 2017/2018 durch die regierende Koalition aus CDU und AL/Grüne auch erreicht: In seiner Amtszeit muss kein Bürger für die Sanierung einer Straße etwas zahlen.

Wenn seltsame Umstände nicht dazu geführt hätten, dass er ein 3. Mal als Bürgermeister wiedergewählt wurde, hätte er sich in seiner Amtszeit nicht mehr mit dem Thema beschäftigen müssen und hätte von seinem Altersruhesitz in der Bahnhofstraße schimpfen können: „Seht ihr, ich habe euch vor diesen Kosten bewahrt und mein

Nachfolger von der Partei XY drückt euch dagegen gleich am Anfang seiner Amtszeit neue Ausgaben aufs Auge!“ Das fatale ist: die CDU hat dieses Spielchen nicht durchschaut und es 7 Jahre lang mitgemacht bzw. wird es mitmachen und einem möglichen CDU Bürgermeister ab 2019 damit eine große Bürde aufladen.

Da der Haushalt der Stadt nicht genehmigt wird, wenn die Stadtverordnetenversammlung keine Straßenbeitragssatzung beschließt, steht aktuell ein Satzungsentwurf der Stadt auf der Tagesordnung, der jetzt schnellstmöglich beschlossen werden soll. Ich kritisiere daran formell 2 Dinge: zum einen hatte die Stadt nun wirklich genügend Zeit, eine Satzung vorzubereiten. Es ist aber nichts geschehen. Erst nach der Haushaltsverweigerung durch das Regierungspräsidium Darmstadt wurde man aktiv. Zum anderen habe alle Kommunen, die in den letzten Jahren im Vorfeld der Einführung die Bürger umfassend informiert und u.a. eine Bürgerversammlung abgehalten. Dies war in Rödermark nicht vorgesehen. Erst durch Intervention der Fraktionen im Fachausschuss wurde hier beigegeben und ein Termin für eine Bürgerversammlung festgesetzt (Donnerstag, 8. Juni 2017). Dass dies nicht von vornherein eingeplant war, ist ein Armutszeugnis!

Ausgestaltung der Satzung – warum die Magistratsvorlage nicht meine Zustimmung findet

Bürgermeister und eigentlich auch alle Parteien haben sich aufgrund der im Blog von 2013 genannten Gründen für wiederkehrende Straßenbeiträge entschieden. Das ist auch gut so. Um möglichst rechtssicher agieren zu können, hat man sich auf die Mustersatzung des Hessischen Städte- und Gemeindebundes bezogen. Das kann man so machen, das vereinfacht den Prozess, aber auch eine Mustersatzung kann angepasst und verbessert werden. Wir werden hier zumindest noch eine Alternative vorstellen.

In dieser Mustersatzung sind nun im Wesentlichen 3 Punkte von der jeweiligen Kommune auszufüllen: a) die Anzahl und die Grenzen der Abrechnungsbezirke, b) der städtische Anteil an den umlagefähigen Kosten und c) die Abrechnungsmodalitäten.

Ich möchte kurz erläutern, warum die vom Magistrat vorgeschlagene Variante nicht meine Zustimmung erhält.

Die Abrechnungsbezirke: Hauptgrund für die Wahl der wiederkehrenden Beiträge ist es, die Kosten möglichst gerecht auf die Bürger aufzuteilen und Härtefälle, d.h.

Einmalzahlungen von mehreren 1000 € zu vermeiden. Macht man es sich einfach, wie der Magistrat in seiner Vorlage, und erklärt jeden Stadtteil zum Abrechnungsbezirk, passiert genau das: es entstehen Härtefälle, die Idee der wiederkehrenden Beiträge wird in den

kleineren Stadtteilen ad absurdum geführt. Am krassesten ist auf der Bulau. Wenn die Straße Bulauweg grundhaft saniert wird, würde diese Maßnahme etwa 650.000 € kosten, von denen die Bürger 75 %, also rund 488.000 € zu tragen hätten. Bei 31 Grundstücken auf der Bulau wären das im Schnitt 15.725 €. Danach wären die Grundstückseigentümer für rund 50 Jahren von allen Zahlungen befreit. Würde in Messenhausen z.B. die Dreieichstraße saniert, würde das ca. 320.000 € kosten, wovon die Bürger ca. 242.000 € zu zahlen hätten. Macht bei 201 Grundstücken etwa 1.200 € pro Grundstück. Das würde statistisch gesehen etwa alle 6 Jahre anfallen. Will die Stadt aber – weil es logistisch einfacher und damit günstiger ist – gleich die Dietzenbacher Straße und den Eichenweg mit sanieren, wären pro Grundstück 3.200 € fällig – ein ganzer Batzen Geld.

Nun ist es rechtlich nicht möglich, ganz Rödermark zu einem Abrechnungsgebiet zu machen. Zumindest für Stadtteile ohne eigene Infrastruktur erscheint es aber sinnvoll, diese zu einer größeren Abrechnungseinheit zuzufügen, denn schließlich fließt eine ganze Menge Individualverkehr zu dieser Infrastruktur (Kitas, Schulen, Einkaufsläden, Banken, Vereine, Ärzte, Dienstleister). Daher fordert die FDP 2, maximal 3 große Abrechnungsgebiete.

Der nächste strittige Punkt könnte der Eigenanteil der Stadt Rödermark sein. Hier gibt es einen gesetzlichen Mindestwert von 25 %. Nach oben gibt es keine Limitierung, aber es gibt Richtwerte. So sollen Straßen in Wohngebieten mit 75 % Bürgeranteil und innerörtliche Durchgangsstraßen mit 50 % Bürgeranteil finanziert werden. Wenn man die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen abzieht, die voll von der jeweiligen Verwaltungsebene bezahlt werden, bleiben 319 Straßen mit einer Gesamtlänge von ca. 85.420 m in Rödermark übrig. Selbst bei bestem Willen kann ich von denen nur 23 als innerörtliche Durchfahrtsstraßen bezeichnen. In Urberach machen diese ca. 7.010 m von insgesamt 31.180 m Straße aus (22,5 %), in Ober-Roden sind es 11.880 m von gesamt 42.490 m (28,0 %). Hierunter habe ich auch die wesentlichen Straßen in den Gewerbegebieten gezählt. In Urberach käme man nach dieser Rechnung auf 30,63 % städtischen Anteil, in Ober-Roden auf 32,00 %. In den anderen Ortsteilen erfüllt keine Straße im Besitz der Stadt dieses Kriterium, so dass hier ein Anteil von 25 % gerechtfertigt wäre. Wir als FDP Rödermark fordern hier eine Rechnung zugunsten des Bürgers und plädieren für eine kommunale Quote von mindestens 35 %.

Der 3. Punkt umfasst die Art der Abrechnung. Man kann mit Vorauszahlungen operieren. Dann müsste man die Investitionen der nächsten 5 Jahre schätzen, den Anteil der Bürger

berechnen, dies auf die 5 Jahre aufteilen. Diese Variante hat den Vorteil, dass der Bürger vorfinanziert (höhere Liquidität für die Stadt), der Betrag für den Bürger im Voraus planbar ist und sich gleichmäßiger über einen längeren Zeitraum verteilt. Variante 2, die von der Stadt favorisiert wird, rechnet nach einem Jahr rechnungsgenau ab. Die Stadt tritt hier in Vorkasse, der Bürger zahlt nur das, was tatsächlich angefallen ist, die Forderung ist für den Bürger aber schlechter vorher abschätzbar und kann von Jahr zu Jahr stark variieren. Dafür ist die Methode übersichtlicher und ist mit weniger Verwaltungsaufwand verbunden. Insgesamt muss ich feststellen, dass die Vorlage zwar eine gewisse Basis darstellt, im Detail aber so nicht akzeptabel ist. Noch besteht die Möglichkeit der Nachbesserung, ich bin gespannt, wie die dann zu verabschiedende Version aussieht.

Mögliche Kosten – grob fahrlässige Vernachlässigung der Infrastruktur durch Bürgermeister Kern

Dieser Punkt ist eigentlich mein Hauptanliegen für diesen Blog.

Kein Politiker belastet seine Bürger gerne mit Mehrkosten. Und wenn Mehrausgaben nötig sind, dann für soziale Themen, wo die Political Correctness Widerspruch kaum duldet. So hat Bürgermeister Kern kein Bauchschmerzen gehabt, Schillerhaus und Jägerhaus und vor allem Rödermarks Spitzenplatz in der Kinderbetreuung mit massiven Steuererhöhungen zu erkaufen. Gute Straßen dagegen – welcher Grüner braucht denn die? Schauen wir uns einmal an, welche Straßen mit welchen Mitteln in den vergangenen 12 Jahren unter King Roland grundhaft erneuert wurden. Keine Angst, die Liste wird nicht sehr lang:

- » Freiherr-vom-Stein-Straße, Babenhäuser Straße, Odenwaldstraße, Marienstraße, Breubergstraße, Lengertenweg, Trinkbrunnenstraße, Eisenbahnstraße (alle zwischen 2004 und 2006 – also durch Vorgänger Maurer initiiert – und mehrheitlich mit Landesfördermitteln bezahlt)
 - » Franz-Schubert-Straße (Eigenmittel)
 - » Frankfurter Str., Schulstraße, Heitkämperstraße (jeweils nur Teile, finanziert durch das Konjunkturprogramm 1 von Bund und Land)
 - » Forststraße (z.T. mit Fördermitteln)
 - » Hauptstraße Waldacker (Großteil Bundesmittel da Bundesstraße)
 - » „Thälmannweg“ (Eigenmittel)
 - » Am Schwimmbad, Am Wiesengrund (70 % Konjunkturprogramm 2 des Landes)
- Mehr fällt mir auch nach längerem Überlegen nicht ein. Waldstraße und Kreuzgasse

waren irgendwann 2002 deutlich vor Kern. Dazu wird noch der Endausbau des Neubauviertels an den Rennwiesen in Urberach kommen. Das sind 7.250 m der 85.420 m Ortsstraßen oder 8,5 % in 14 Jahren. Viel zu wenig.

Eine Straße wird heute nach 30 Jahren abgeschrieben. Die tatsächliche Lebensdauer einer Straße ist in der Regel höher. Bei neueren, wenig befahrenen Straßen kann man durchaus von 60-80 Jahren ausgehen. Bei Straßen in den Gewerbegebieten ist die Lebensdauer natürlich wesentlich geringer. Ein realistischer Wert sind 40 Jahre, aber der Einfachheit halber glaube ich einmal an die Qualität unserer Straßen und gehe von durchschnittlich 50 Jahren Haltbarkeit aus, bevor grundhaft saniert werden muss. Bleiben wir bei Durchschnittszahlen: bei 85 km Straßenlänge und 50 Jahre Haltbarkeit müssen jedes Jahr 2 % oder 1,7 km Straßen grundhaft saniert werden. In 14 Jahren wären das 23,8 km. Bürgermeister Kern hat nur 30,5 % oder weniger als ein Drittel davon geschafft! Und das auch nur mit Hilfe der guten Fee in Form von Konjunkturprogrammen und Investitionskostenzuschüssen. Die nicht sanierten 16,5 km kommen zu den eh schon zu sanierenden Straßen in den nächsten Jahren hinzu, der Sanierungsstau wird immer größer. Ich nenne das grob fahrlässig! Bürgermeister Kern vernachlässigt auf grob fahrlässige Weise unsere Infrastruktur.

Um den Bürgern nicht weiter in die Taschen greifen zu müssen, verzichtet er auch in den kommenden beiden (hoffentlich) letzten Jahren seiner Amtszeit auf die Sanierung von Straßen. In den sauren Apfel dürfen dann seine Nachfolger beißen. Doch das Problem ist noch größer als es aussieht. Statistisch gesehen müsste Rödermark jedes Jahr mindestens 6,4 Straßen grundhaft sanieren, um die Qualität zu erhalten. Mit der Bürde der Kern-Jahre wären es im Zeitraum 2020-2029 mehr als 10 Straßen pro Jahr. Doch das ist nur die Statistik. Schauen wir uns an, wann die Straßen entstanden sind, entsteht ein noch viel dramatischeres Bild. Ein Großteil des Stadtgebietes entstand zwischen 1950 und 1980. Darunter fallen Ober-Roden Nord, Ober-Roden östlich der Babenhäuser Straße (ein Teil davon), der gesamte Breidert, das Gewerbegebiet Ober-Roden, fast ganz Waldacker und Messenhausen, das Seewaldgebiet, der Bienengarten, Taubhaus und Jochert, die Bulau, die Pestalozzistraße, das Bruchviertel, Urberach südöstlich des Hallhüttenweges. Von diesen über 50 km Ortstraßen wurde bis 2005 nur ein Bruchteil saniert, die meisten wurden noch nie grundhaft erneuert. Das heißt, es wäre fahrlässig, hier von statistischen Werten auszugehen. Die genauen Zahlen kann nur die Tiefbauabteilung der Verwaltung liefern, aber ich gehe davon aus, dass im Jahr 2020 über

60 % unseres Straßennetzes bereits mehr als 40 Jahre alt sein werden und mehr als 40 % mehr als 50 Jahre. Bei einer durchschnittlichen Haltbarkeit von 50 Jahren müssten wir also in den 10 Jahren nach Kern eigentlich über die Hälfte unseres Straßennetzes grundhaft sanieren.

Das ist unbezahlbar und utopisch. Was ist die Konsequenz? Unsere Straßen werden immer schlechter, die Bürger immer unzufriedener. Und die Politik hat versagt! Es wurden keine Rücklagen gebildet, es wurde viel zu wenig in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Es wurde von der Kern-Administration mehrfach die Erstellung eines Straßeninvestitionsplans verweigert. Ein Armutszeugnis! Die FDP hat sich schon etwas dabei gedacht, als wir im Kommunalwahlkampf dem Erhalt der Infrastruktur eine sehr hohe Priorität zugewiesen und bessere Straßen gefordert haben. Was das ganze kosten wird, möchte ich im nächsten Kapitel erklären.

Zahlenspiele

Stellt sich nun die Frage, was das ganze kostet. Es geistern ja immer wieder Summen von 10 oder 15 Millionen € im Raum herum, die von der Verwaltung irgendwann einmal genannt wurden. Die Zahlen, die jetzt kommen, sind keine Verwaltungszahlen, sondern von mir errechnete bzw. berechnete Zahlen.

Wie bereits gesagt, habe ich für die innerörtlichen Gebiete eine Straßenlänge von 85,42 km gemessen, die sich im Besitz der Stadt Rödermark befindet. Die grundhafte Sanierung einer Straße kostet laut diverser Quellen im Internet im Schnitt rund 130 €/m². Vom Aufwand her schwer abzumessen ist die durchschnittliche Straßenbreite (inkl. Bürgersteige). Das habe ich daher nur exemplarisch für 10 Straßen gemacht und kam auf einen Durchschnittswert von 8,4 m. Hier treiben u.a. die Straßen im Ober-Röder Gewerbegebiet den Wert nach oben. Das ist aber trotzdem nur ein grober Schätzwert. Die Rechnung ist einfach: 85.420 m × 8,4 m × 130 € = 93.280.000 €. Das würde es kosten, alle Straßen in Rödermark grundhaft zu sanieren. 93 Millionen €. 2 % davon sind 1,865 Millionen €. Das ist das statistische Mittel, was wir ausgeben müssten, um bei einer Haltbarkeit von 50 Jahren keine Verschlechterung zu erzielen. Bei 40 Jahren Haltbarkeit wären es 2,33 Millionen €. Wenn wir 2019 anfangen würden, wieder Straßen grundhaft herzurichten und bis 2030 alle Straßen, die seit 50 oder mehr Jahren nicht grundhaft saniert wurden, sanieren würden, kämen wir beim Preis von heute auf eine Gesamtsumme von 56 Millionen €. Das sind rund 5 Millionen € im Jahr. Bei 30 % städtischem Anteil müsste die Stadt also 1,5 Millionen € jährlich investigative Mittel

bereitstellen, die Bürger müssten jedes Jahr 3,5 Millionen € zahlen. Das wäre eigentlich nötig!

Meiner Meinung nach muss man jetzt anfangen, es macht kein Sinn, immer wieder zu sagen, die Straße hält schon noch ein Jahr. Wie ich dargelegt habe, kommt in den nächsten 10-15 Jahren eine riesige Welle auf uns zu, auf die man sich hätte vorbereiten können, ja müssen. Da diese Summen kaum aus dem laufenden Haushalt zu stemmen sind, hätte man eigentlich finanzielle Vorsorge treffen müssen. Wir wissen alle: Statt Rücklagen zu bilden, wurden Schulden aufgehäuft, es gibt keine Vorsorge, es gibt nicht einmal einen Plan. Man stümpert sich von Jahr zu Jahr durch.

Was heißt das nun für den Bürger?

Wiederkehrende Straßenbeiträge sind nicht umlagefähig, d.h. hier zahlt nur der Hausbesitzer bzw. der Wohnungseigentümer und nicht der Mieter. Die jetzt kommenden Zahlen sind reine Durchschnittswerte. Sie bewerten ein Hochhaus am Breidertring genauso wie einen kleinen Bungalow. Durch den Nutzungsfaktor und die Grundstücksfläche kommen bei der Abrechnung hier dann deutliche Unterschiede herein. Ich tue auch so, als sei ganz Rödermark ein Abrechnungsgebiet. Auch hier wird es in der Realität zu deutlichen Unterschieden kommen.

Es gibt in Rödermark ca. 7130 bebaute Grundstücke. Wenn es die Stadt schafft, ihren Anteil aufzubringen und in den besagten 11-Jahreszeitraum gleichmäßig den Sanierungsstau abbaut, wären jährlich maximal 3,5 Millionen € vom Bürger aufzubringen, das sind rund **490 €/Grundstückseigentümer**. Das ist der durchschnittliche Maximalwert, der fast in der Höhe der jährlichen Grundsteuer liegen würde (die allerdings auch auf Mieter umgelegt werden kann). Bei 2 % grundhafter Erneuerung und 35 % kommunalem Anteil hätte jeder Grundstückseigentümer rund **170 €/Jahr** zu zahlen, die Stadt müsste jährlich rund 650.000 € Investitionsmittel bereitstellen. Das erscheint realistischer, geht aber deutlich zulasten der Substanz. Geht es so weiter wie in den mindestens 14 Jahren unter Roland Kern, hätte der Grundstückseigentümer alle 5 Jahre einmal 80 € zu zahlen... Wie hoch ist der Investitionsstau nun wirklich? Das lässt sich schwer beziffern, da mir die exakte Datengrundlage fehlt. Aufgrund der geschilderten Situation (Erstellung eines Großteils des Straßennetzes vor 35-65 Jahren und der damit verbundenen anstehenden Erstsanierung) sind die statistischen 2 % bei der angenommenen (sehr langen) Haltbarkeit von 50 Jahren schon sehr niedrig gegriffen. Doch lege ich diesen Wert zugrunde und halte die „Leistung“ Kerns dagegen, komme ich – unter der Annahme, dass

es 2005 noch keinen Sanierungsstau gab – bis zum voraussichtlichen Ende seiner Amtszeit 2019 auf einen Investitionsstau von etwas mehr als 18 Millionen €. Dies ist der absolut niedrigste Wert, den man ansetzen kann.

Seit der letzten Stadtverordnetenversammlung wird von einer Kompensation für die Bürger gesprochen. Machen Sie sich da mal keine allzu großen Hoffnungen. Die Einnahmen sprudeln zwar seit ein paar Jahren kräftig, aber Kern und Rotter schaffen es genauso schnell, neue permanente Ausgaben zu schaffen, vor allem im Bereich Kinderbetreuung. Ich sehe da mittelfristig nur wenig Spielraum, zumal wir ja auch noch unseren Schuldenberg von 60 Mill. € abzutragen haben.

Welche Art von Kompensation wäre denkbar? Die einfachste Art, die Belastung für den Bürger zu verringern, wäre, den städtischen Anteil an den Kosten so hoch wie möglich anzusetzen. In Dietzenbach liegt der z.B. bei um die 50%. Die Entlastung träfe exakt die, die auch zahlen müssten. Die gerechteste „Kompensation“. Problem hierbei: der städtische Anteil steigt, es müssen mehr investigative Mittel zur Verfügung stehen. Im Moment ist Rödermark hier absolut limitiert, es stehen überhaupt keine Mittel zur Verfügung. Das wird das größte Problem bei der Straßensanierung. Wie kommt Geld in den Investitionshaushalt? Die Folge wäre wohl, dass noch weniger Straßen saniert werden würden.

Die 2. Möglichkeit wäre eine Absenkung der Grundsteuer. Diese Einnahmen beträfen den Ergebnishaushalt, wo die Spielräume größer sind. Allerdings würden hier auch Bürger entlastet, die gar keine Straßenbeiträge zahlen (Mieter), bei den zahlenden Grundstückseigentümern käme nur ein Teil der Kompensation an.

Kompensation ist schwierig. Wenn ich ein vernünftiges Straßennetz haben möchte, werde ich als Grundstückseigentümer wohl zahlen müssen.

Zum Schluss noch meine Erwartung an den Magistrat: Ich erwarte eigentlich, dass die Aufstellung, die ich gemacht habe (alle 337 Straßen vermessen, Anzahl der anliegenden Grundstücke festgestellt, Straßenflächen notiert), der Verwaltung als Basis vorliegt. Dazu das Alter der Straße, die Reparaturen und Sanierungen, die bisher durchgeführt wurden und der aktuelle Zustand der Straße – dieses Straßenkataster sollte eigentlich vorliegen. Der Aufwand hierzu ist minimal, weil die meisten Daten schon im System vorhanden sind. Und aus diesen Zahlen kann man dann einen langfristigen Investitionsbedarf feststellen, einen wünschenswerten Investitionsplan erstellen sowie eine Investitionsreihenfolge festlegen. Das haben wir schon mehrfach gefordert, aber nie in dieser Form erhalten.

Und als Konsequenz aus diesem Bedarf muss dann dringend die Priorität für den Straßenbau angehoben werden und zumindest auf gleiche Stufe wie die Schaffung von Betreuungsangeboten gestellt werden. Aber Kern und Rotter bauen bisher ja lieber 2 neue Kindergärten, als auch nur eine Straße zu sanieren. Die nachfolgenden Generationen werden sie für diese Vernachlässigung irgendwann verfluchen...

Rüdiger Werner

Rödermark, 25. Mai 2017

Meinungen / Blog.

Für den Inhalt der einzelnen Blogartikel sind die jeweils benannten Autoren allein verantwortlich. Die Inhalte der Artikel spiegeln nicht, bzw. nicht zwangsläufig die Meinung der FDP-Rödermark (Partei und Fraktion) wider.