

Finanzierung des Straßenausbaus

Das Modell und die Beweggründe

der

FWG Amöneburg



Agenda

- Abgrenzung Erschließung und Straßenausbau
- Finanzierungsformen des Straßenausbaus
- Gründe für eine Änderung der bisherigen Finanzierungsform
- Warum sind wir gegen wiederkehrende Straßenbeiträge
- Wie sieht das FWG-Modell aus und was bedeutet das konkret
- Die Mär des fehlenden Sonderpostens
- Fazit
- Fragen und Diskussion



Abgrenzung

zwischen

Erschließung und Straßenausbau



Erschließung

- Bei einer Erschließung handelt es sich um die erstmalige Herstellung, also den Neubau einer Straße
- Für die Erschließung eines Grundstückes wird ein Erschließungsbeitrag an die Kommune fällig (Rechtsgrundlage § 127 BauGB und Erschließungsbeitragssatzung)
- Bei Erschließungsmaßnahmen werden 90 % der entstehenden Kosten durch die jeweiligen Beitragspflichtigen (Grundstückseigentümer) und 10 % durch die Stadt getragen
- Eine alternative Finanzierungsmethode ist für Erschließungsbeiträge rechtlich nicht vorgesehen und wäre letztlich auch nicht sachgerecht, da den jeweiligen Grundstückseigentümern durch die Erschließung ein unmittelbarer Vorteil wächst (Acker wird zu Bauland)

Straßenausbau (Sanierung)

- Beim Straßenausbau handelt es sich um einen Um- und/oder Ausbau der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen), der über die laufende Unterhaltung und Instandsetzung hinausgeht (grundhafte Sanierung)
- Hierfür kann die Gemeinde von den Grundstückseigentümern einen Beitrag erheben (Rechtsgrundlage § 11 KAG Hessen und Straßenbeitragssatzung). Eine Verpflichtung zur Erhebung von Straßenbeiträgen besteht seit 2018 nicht mehr
- Im Falle der einmaligen Beitragserhebung (wie bisher in Amöneburg) sind mindestens 25 % des Aufwands von der Gemeinde zu tragen. Dies ist dann der Fall, wenn die Straße überwiegend dem Anliegerverkehr dient. Dienen Straßen überwiegend dem innerörtlichen Durchgangsverkehr (Regelfall) tragen Kommune und Bürger*innen jeweils 50 %. Bei Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen (sehr selten bei Gemeindestraßen anzutreffen) tragen die Stadt 75 % und die Anlieger 25 %



Finanzierungsformen des Straßenausbaus



Für die Finanzierung des Straßenausbaus ergeben sich grundsätzlich folgende drei Möglichkeiten:

1. durch einmalige Straßenausbaubeiträge von den Eigentümern der Anliegergrundstücke (maßnahmenbezogen, bisheriges System)
2. durch wiederkehrende Straßenbeiträge aller Grundstückseigentümer eines Abrechnungsgebietes (CDU!, GRÜNE, SPD?)
3. aus allgemeinen Finanzierungsmitteln der Kommune (Abschaffung der Straßenausbaubeiträge – FWG Modell)

Gründe für eine Änderung der bisherigen Finanzierungsform



- Das bisherige Modell der einmaligen Straßenbeiträge beim Straßenausbau führt zu einer hohen einmaligen Belastung der davon Betroffenen (z.B. Rentner oder Alleinstehende in ehemaligen Gehöften) und wird von der Bevölkerung zunehmend als ungerecht empfunden, zumal der Vorteil der Straßenerneuerung auch anderen, nicht beitragspflichtigen Personen zukommt (siehe z.B. Waldstraße in Roßdorf)
- Es gilt daher neue Wege zur Finanzierung des Straßenausbaus zu finden
- Dabei stehen sich der wiederkehrende Straßenbeitrag und die Abschaffung der Straßenbeiträge und Finanzierung des Straßenausbaus durch solidarische erbrachte Finanzmittel (FWG-Modell) gegenüber

Warum sind wir gegen wiederkehrende Straßenbeiträge



- Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung sind wiederkehrende Straßenbeiträge nur für (zusammenhängende) Verkehrsanlagen möglich, die für das jeweilige Grundstück einen konkret-individuellen Vorteil bieten
- Deswegen können nicht alle Gemeindestraßen der Stadt Amöneburg in einem Abrechnungsgebiet zusammengefasst werden. Vielmehr ist es erforderlich für jeweils abgeschlossene Verkehrsanlagen einzelne Abrechnungsgebiete zu bilden
- Für die Stadt Amöneburg werden 7 verschiedene Abrechnungsgebiete zu bilden sein (Amöneburg „Oberstadt“, Amöneburg „Unterstadt“, Erfurtshausen, Mardorf, Roßdorf Ortsbereich, Roßdorf Gewerbegebiet und Rüdigheim)
- Dies bedeutet, dass es getrennte Rechnungen für die Abrechnungsgebiete gibt und in den Abrechnungsgebieten naturgemäß auch unterschiedliche Straßenbeiträge anfallen werden, die erheblich voneinander abweichen (Nidda: 960 % zwischen den einzelnen Abrechnungsgebieten). Zur Verdeutlichung:

Mittelfristiger Investitionsbedarf gesamtes Gemeindegebiet

Umfang der sanierungsbedürftigen Straßen (lt. Zusammenstellung des Magistrats vom Febr. 2020)

Straßen:

**Zustandsklasse 5 (Handlungsbedarf < 1 Jahr) +
Zustandsklasse 4 (Handlungsbedarf: 1 – 3 Jahre)**

	Straßenlänge lt. Magistrat	Sanierungskosten (ohne Kanal)
Amöneburg	536 m	695.000 €
Mardorf	985 m	1.457.000 €
Roßdorf	297 m	352.000 €
Erfurtshausen	35 m	47.000 €
Rüdigheim	448 m	622.000 €
gesamt:	2.301 m	3.173.000 €
		Ø 1 m /1.380 €

Warum sind wir gegen wiederkehrende Straßenbeiträge



- Die Bildung der Abrechnungsgebiete und deren laufende und gebietsbezogene Aktualisierung führt zu einem erheblichen Verwaltungsmehraufwand. Die Erfahrungen aus Kommunen in denen wiederkehrende Straßenbeiträge eingeführt worden sind bestätigen einen enormen Verwaltungs- und Kostenaufwand (Gemeinde Buseck, ca. 13.000 Einwohner*innen, 5 Ortsteile): Einführungskosten in 2014 laut Aussage BGM ca. 60 - 80 T€. Im Haushaltsplan 2021 der Stadt Amöneburg (ca. 5.000 Einwohner*innen) sind für die Einführung 59 T€ eingestellt.
- Der Nachweis der Verwendung der Mittel für beitragsrelevante Straßenbaumaßnahmen (jährliche Neuberechnung oder centgenaue Abrechnung am Ende eines 5-jährigen Zeitraums) erfordert regelhaft sehr umfangreiche Berechnungen, die regelhaft in (teuren) Gutachten externer Dienstleister stattfinden. Diese Kosten sind ebenfalls von den Bürger*innen über den allgemeinen Haushalt zu tragen. Deswegen kann auch die Anschubfinanzierung durch Fördermittel des Landes bei der erstmaligen Bildung der Abrechnungsgebiete (auf die der politische Konkurrent hinweist) perspektivisch keine zufriedenstellende Lösung darstellen

Stephan Gieseler, Direktor des Hessischen Städtetages vor dem Innenausschuss des Hess. Landtages am 12.04.2018 (19. Wahlperiode, 92. Sitzung INA, Protokoll, S. 22) zum Thema „Wiederkehrende Straßenbeiträge“:

- **Der bürokratische Erfassungsaufwand ist exorbitant hoch**
- **Durch die Ortsteilschärfe wird die Thematik komplex, weil partiell größere Baumaßnahmen in kleineren Ortsteilen vorhanden sind. Die Bürger müssen dann bei Weitem mehr zahlen als bei kleineren Baumaßnahmen in größeren Ortsteilen.**
- **Das System der wiederkehrenden Gebühren ist an dieser Stelle nichts Halbes und nichts Ganzes.**

Abgeordneter Hermann Schaus vor dem Innenausschuss des Hess. Landtages am 12.04.2018 (Protokoll, S. 15) zum Thema „Wiederkehrende Straßenbeiträge“:

„Ich habe letztens mit dem neu gewählten Bürgermeister von Großalmerode gesprochen. Der Ort hat 6.500 Einwohner. Dort wurden sie [Anm. „wiederkehrende Straßenbeiträge] gerade eingeführt. Der Bürgermeister sagte mir, sie haben nur für die Berechnung der wiederkehrenden Straßenbeiträge eine halbe Stelle geschaffen.....“

Warum sind wir gegen wiederkehrende Straßenbeiträge



- Hohe Rechtsunsicherheit (Abrechnungsgebiete, städt. Anteil....) und stetige Verkomplizierung der Materie durch Rechtsprechung
- Beitragslast trifft nur die Grundstückeigentümer. Andere Nutznießer des Straßenausbaus tragen nicht zur Finanzierung der auch von ihnen genutzten Straßen bei
- Die Beitragslast trifft auch gemeinnützige Organisationen mit Grundbesitz in unserer Gemeinde wie Vereine oder Kirchengemeinden. Dies schwächt deren Handlungsspielräume zum Wohle der Allgemeinheit. Beispiel: Der RSV Roßdorf würde nach dem Modell der Mitbewerber künftig an den Kosten jeder Straßensanierung in Roßdorf beteiligt, mit Ausnahme des Gewerbegebietes.

siehe auch:

https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt-dieburg/pfungstadt/wiederkehrende-strassenbeitraege-belasten-pfungstadter-vereine_18787163

Wie sieht das FWG Modell aus?



Grundintentionen:

- Vermeidung von hohen einmaligen finanziellen Belastungen für Beitragspflichtige
- Solidarische Beteiligung aller Nutzer*innen an der grundhaften Erneuerung der Gemeindestraßen
- Keine Unterschiede zwischen den Ortsteilen
- Einfaches, rechtssicheres und für die Bürger*innen kostensparendes Modell (Mittel sollen in den Straßenausbau fließen und nicht in Verwaltungskosten landen)
- Gesicherte Finanzierung

Was heißt das konkret?



- „Einpreisung“ der notwendigen Mittel für Straßensanierungsmaßnahmen in die von den Bürger*innen und Gewerbetreibenden zu erbringenden allg. Finanzmittel, sprich die Grund- und Gewerbesteuer, die zu diesem Zweck sach- und bedarfsgerecht moderat angepasst wird (Beispiele folgen).
- Wegfall des Verwaltungsaufwandes für die Erhebung der bisherigen Straßenausbaubeiträge
- keine neuen Verwaltungskosten durch Einrichtung von Abrechnungsgebieten und wiederkehrende Gutachten sowie komplizierte Soll/Ist-Berechnungen zum Nachweis des Beitragsmittelverbrauchs

Mehreinnahmen der Stadt bei moderater Anhebung der GrdSt und GewSt:

(1) Mehreinnahmen durch Anhebung der GrSt B auf 365 % = Nivellierungssatz	(2) Mehreinnahmen durch Anhebung der GrSt A auf 332 % = Nivellierungssatz	(3) Mehreinnahmen durch Anhebung der GewSt auf 357 % = Nivellierungssatz
Hebesatz bisher: 270 % = 380.000 €	Hebesatz bisher: 285 % = 57.000 €	Hebesatz bisher: 333 % = 450.000 €
Bei 365 %: = ca. 514.000 €	Bei 332 % = Ca. 66.400 €	Bei 357 % = Ca. 482.000 €
Mehreinnahmen = 134.000 €	Mehreinnahmen = 10.000 €	Mehreinnahmen = 32.000 €

Σ Ca. 175.000 € p.a.

+ bisheriger Gemeindeanteil von angenommenen ca. 50 % = 175.000 €

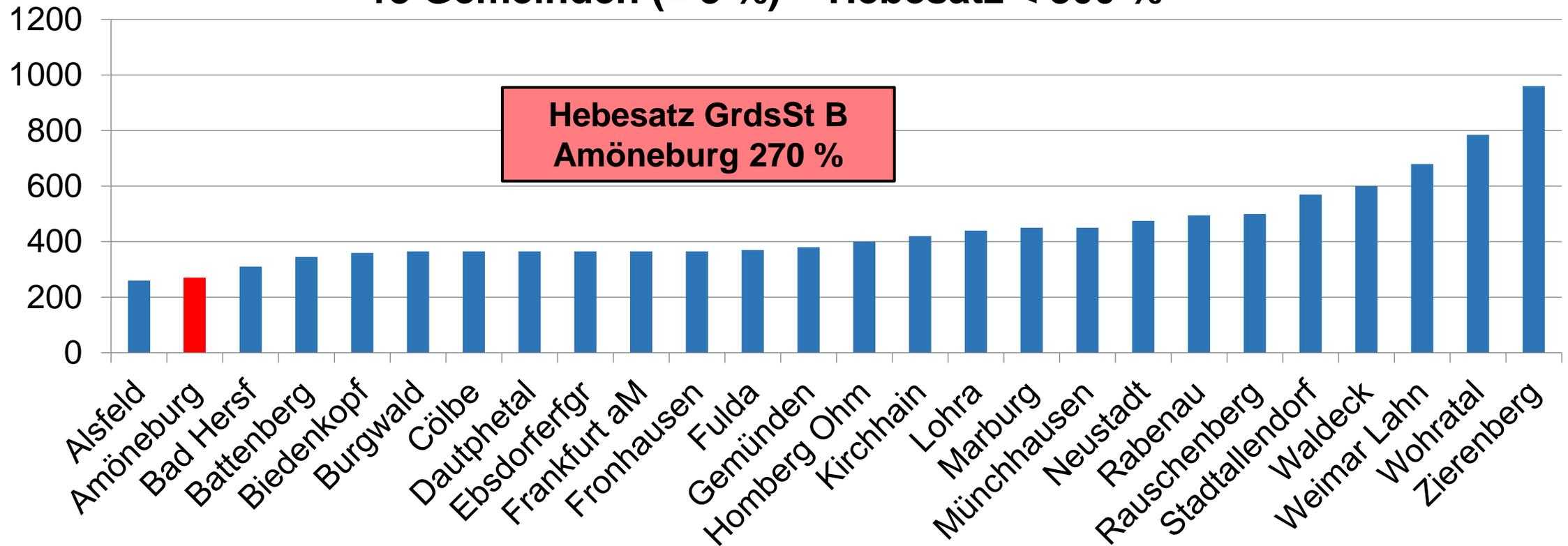
= Finanzvolumen p.a. gesamt: ca. 350.000 €

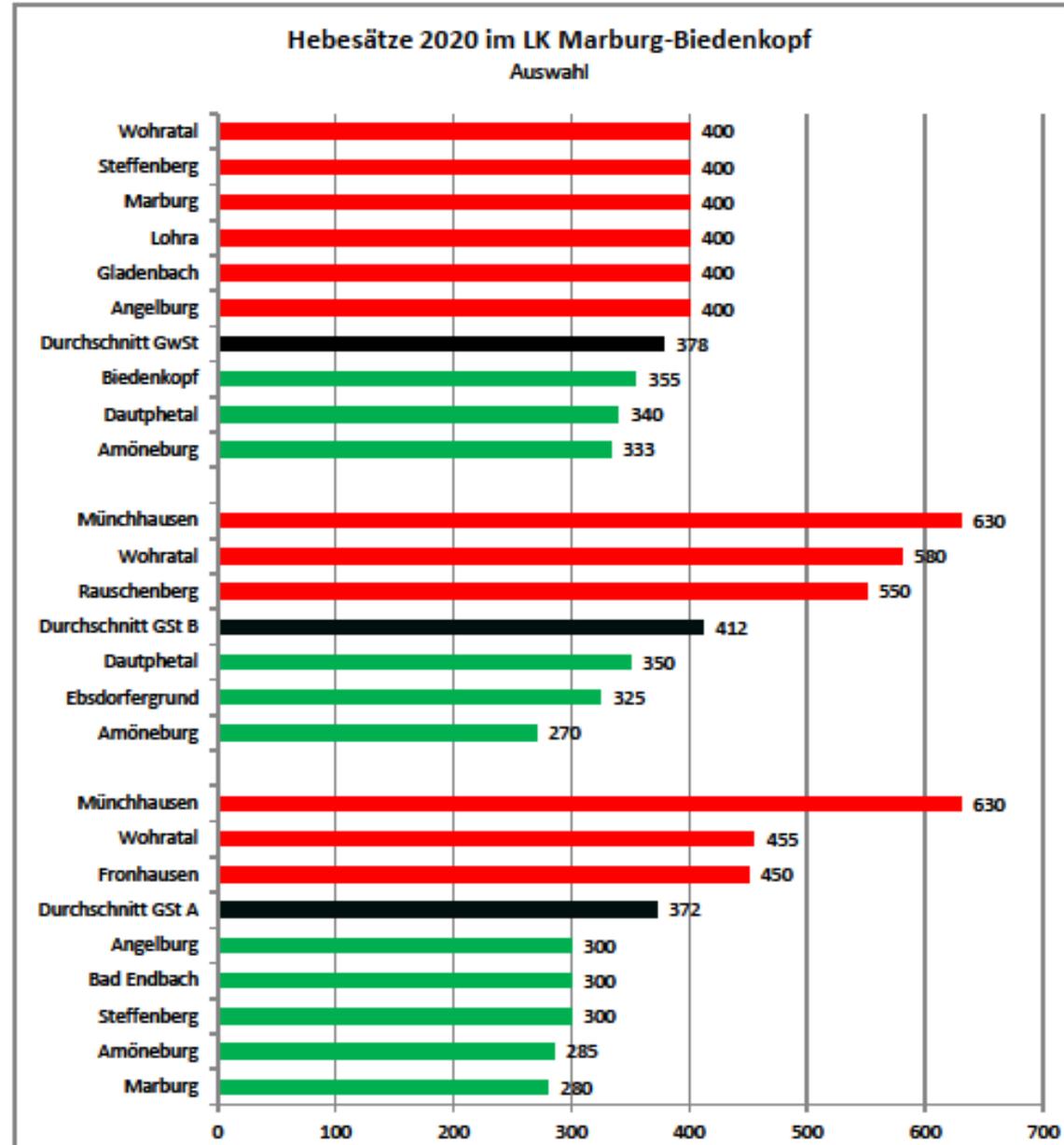
Grundsteuer B – Hebesätze im Vergleich – Stand 2. Quartal 18

Vgl. www.statistik.hessen.de

Grundsteuer B im Vergleich (423 Hessische Gemeinden)

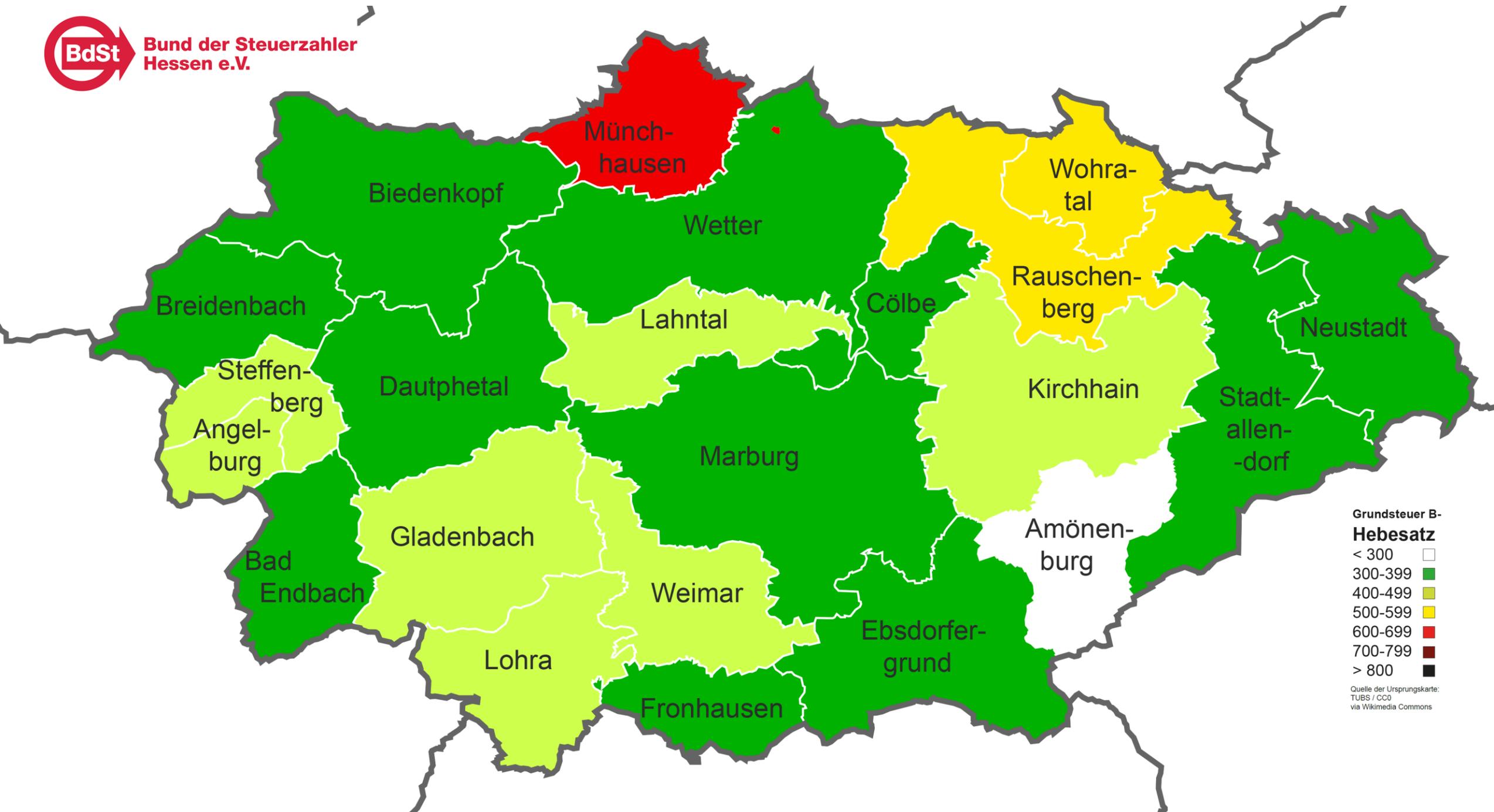
13 Gemeinden (= 3 %) - Hebesatz < 300 %







Bund der Steuerzahler
Hessen e.V.



Grundsteuer B-Hebesatz

- < 300
- 300-399
- 400-499
- 500-599
- 600-699
- 700-799
- > 800

Quelle der Ursprungskarte:
TUBS / CCO
via Wikimedia Commons

Was heißt das konkret?



- Stetige Einnahmen ermöglichen eine stetige Abarbeitung der Sanierungsmaßnahmen. Damit wird ein Aufschieben (Anlieger: für mich ist die Straße noch gut, Stadt: Zurückhaltung im Ausbau wegen Konfliktpotential) verhindert und ein sachgerechter und stetiger Erhalt bzw. Ausbau des Gemeindestraßennetzes ermöglicht
- Durch die Umlegung der Grundsteuerlast auch auf Mietverhältnisse tragen letztlich alle Nutzer*innen solidarisch zur Finanzierung der von ihnen genutzten Straßen bei und nicht nur die Grundstückseigentümer
- Gemeinnützige und dem Allgemeinwohl dienende Einrichtungen mit Grundbesitz werden nicht zusätzlich finanziell belastet

Grundsteuerbelastung im Vergleich bei GrdSt B = Hebesatz 365 v.H.

Bisher	Beispiel 1:	Neu
<p>GrdSt-Messbetrag B: 149,80 Euro x 270 % (bish. Hebesatz) = 404,46 Euro</p>	<p>Einfamilienhaus GrdSt-Messbetrag ¹⁾ = 149,80 Euro</p>	<p>GrdSt-Messbetrag B: 149,80 Euro x 365 % (Hebesatz neu) = 546,77 Euro</p>
	<p>Monatliche Mehrbelastung = 11,86 Euro</p>	

¹⁾ 149,80 Euro = großes Einfamilienhaus (Bj. 2009 / 180 qm Wohnfläche)

Grundsteuerbelastung im Vergleich bei GrdSt B = Hebesatz 365 v.H.

Bisher	Beispiel 2:	Neu
GrdSt-Messbetrag B: 56,50 Euro¹⁾ x 270 % (bish. Hebesatz) = 152,55 Euro	Einfamilienhaus / GrdSt-Messbetrag = 56,50 Euro	GrdSt-Messbetrag B: 56,50 Euro x 365 % (Hebesatz neu) = 206,23 Euro
	Monatliche Mehrbelastung = 4,47 Euro	

¹⁾ 56,60 Euro = altes Bauernhaus (Bj. 1920)

Grundsteuerbelastung im Vergleich bei GrdSt B = Hebesatz 365 v.H.

Bisher	Beispiel 3:	Neu
<p>GrdSt-Messbetrag B: 207,76 Euro x 270 % (bish. Hebesatz) = 560,95 Euro</p>	<p>Mehrfamilienhaus GrdSt-Messbetrag = 207,76 Euro</p>	<p>GrdSt-Messbetrag B: 207,76 Euro x 365 % (Hebesatz neu) = 758,32 Euro</p>

Monatliche Mehrbelastung

Wohnung 90 qm
Neu: 206,81 € p.a.
Bisher: 152,99 € p.a.
4,49 € / Monat

Die Mär des fehlenden Sonderpostens



- Die politische Konkurrenz behauptet, dass durch den Wegfall der Sonderposten in unserem Modell eine Finanzierungsproblematik im Ergebnishaushalt der Kommune entsteht.

Dies ist aber sachlich falsch!

- Um das zu verdeutlichen zunächst folgende Erläuterung über die Wirkungsweise von Investitionen auf die städtischen Jahresabschlüsse (Ergebnisrechnung = Gewinn- und Verlustrechnung der Kommune).

Folgendes Beispiel:

Ausbau einer Straße in 2021 mit Ausbaurkosten von 400 T€ und einem Finanzierungsanteil der Bürger*innen von 50 %, also 200 T€

Die Mär des fehlenden Sonderpostens



- Die Investitionskosten für die Straßenausbaumaßnahme (hier 400 T€) fließen in die Ergebnisrechnung der Gemeinde seit Einführung der kaufm. Buchführung nicht mehr einmalig, sondern in jährlichen Abschreibungsraten als Aufwand ein. In dem konkreten Beispiel wird in den nächsten 40 Jahresabschlüssen der Gemeinde ein Aufwand mit jeweils 2,5 % der entstandenen Kosten gebucht (also 2021 – 2060 jeweils 10 T€).
- Für die von den Beitragspflichtigen gezahlten Beiträge (hier 200 T€) wird ein sogenannter Sonderposten gebildet, der über den gleichen Zeitraum (ebenfalls 40 Jahre lang mit je 2,5 %) aufgelöst wird (also hier 2021 – 2060 jeweils 5 T€) und als Ertrag in die Ergebnisrechnung eingeht. In dem Beispiel werden damit die Jahresabschlüsse der Gemeinde in der Zeit von 2021 – 2060 real mit jeweils 5 T€ belastet (10 T€ Aufwand – 5 T€ Ertrag).

Die Mär des fehlenden Sonderpostens



- Die CDU propagiert, dass durch unser Modell die Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens fehlen (was insoweit stimmt) und dadurch der Gemeinde weniger Erträge im Ergebnishaushalt zur Verfügung stehen (was inhaltlich falsch ist). **Dabei wird durch den Mitbewerber – bewusst? – vorenthalten, dass es in unserem Modell andere, bisher nicht vorhandene Erträge des Ergebnishaushaltes gibt (nämlich angepasste Steuermittel), die es ebenfalls zu berücksichtigen gilt.**
- **Richtig und vollständig ist deswegen:** Durch den Wegfall der Straßenbeiträge gibt es künftig keinen Ertrag aus den Sonderposten mehr, **aber dafür einen Ertrag aus den angepassten Steuern und zwar vom ersten Tag an!** Dieser stellt - wie der Sonderposten - ein Ertrag des Ergebnishaushalts dar. Damit fehlt im Jahresabschluss (der Ergebnisrechnung) kein Ertrag, sondern es entsteht lediglich ein Wechsel in der Ertragsvariante.

Quelle:

https://www.cdu-amoenburg.de/lokales_1_1_134_Vorbereitungen-zur-Einfuehrung-wiederkehrender-Strassenbeitraege-koennen-fortgesetzt-werden.html

Ergebniswirksamkeit im Haushalt mit und ohne Sonderpostenauflösung

Beispiel 1:

Abschreibungsdauer: 40 Jahre

Kosten Straßenbauprojekt: € 400.000,-

Sonderposten (Beiträge): € 200.000,- (50%-Beteiligung)

CDU-Modell

(beitragsfinanziert mit Sonderpostenauflösung)

BILANZ

AKTIVA	PASSIVA
€ 400.000,- (Anlagevermögen)	€ 200.000,- (Sonderposten)

ERGEBNISHAUSHALT (über 40 Jahre)

AUFWAND	ERTRAG
€ 10.000,- (jedes Jahr)	€ 5.000,- (jedes Jahr)

Defizit im Ergebnis (pro Jahr): € 5.000,-
Defizit im Ergebnis (über 40 Jahre): € 200.000,-

FWG-Modell

(steuerfinanziert ohne Sonderposten)

BILANZ

AKTIVA	
€ 400.000,- (Anlagevermögen)	

ERGEBNISHAUSHALT (über 40 Jahre)

AUFWAND	ERTRAG
€ 10.000,- (jedes Jahr)	€ 0,- (jedes Jahr)

Defizit im Ergebnis (pro Jahr): € 10.000,-
Defizit im Ergebnis (über 40 Jahre): € 400.000,-

Im Vergleich der beiden Modelle:

Höhere Haushaltbelastung durch fehlende Sonderpostenauflösung: € 200.000,-

Das stimmt so nicht!

Die Erträge aus den moderat angepassten Steuern fehlen in der Darstellung!

Sollen die Bürger*innen hier getäuscht werden?

Die Mär des fehlenden Sonderpostens



- Was in den Veröffentlichung des Mitbewerbers noch nicht stimmig ist:

Die CDU kommt in einer ihrer Modellberechnungen auf einen Sonderposten in Höhe von 70 % aus Beiträgen der Bürger*innen (siehe Beispiel auf nächster Folie).

Angesichts der Erfahrungen aus den bisherigen Straßenausbaumaßnahmen, lässt sich eine solche Beteiligungsquote der Bürger*innen jedenfalls nicht herleiten. Regelhaft wurden die Straßensanierungen mit einer Kostenbeteiligung von 50 % (oder noch niedriger) abgerechnet.

Quelle:

https://www.cdu-amoenburg.de/lokales_1_1_134_Vorbereitungen-zur-Einfuehrung-wiederkehrender-Strassenbeitraege-koennen-fortgesetzt-werden.html

Ergebniswirksamkeit im Haushalt mit und ohne Sonderpostenauflösung

Beispiel 2:

Abschreibungsdauer: 40 Jahre

Kosten Straßenbauprojekt: € 1.000.000,- (Sanierung von rund 800m Straße inkl. Gehweg)

Sonderposten (Beiträge): € 700.000,- (realistische 70%-Beteiligung)

CDU-Modell

(beitragsfinanziert mit Sonderpostenauflösung)

BILANZ

AKTIVA	PASSIVA
€ 1.000.000,- (Anlagevermögen)	€ 700.000,- (Sonderposten)

ERGEBNISHAUSHALT (über 40 Jahre)

AUFWAND	ERTRAG
€ 25.000,- (jedes Jahr)	€ 17.500,- (jedes Jahr)

Defizit im Ergebnis (pro Jahr): € 7.500,-
Defizit im Ergebnis (über 40 Jahre): € 300.000,-

FWG-Modell

(steuerfinanziert ohne Sonderpostenauflösung)

BILANZ

AKTIVA	PASSIVA
€ 1.000.000,- (Anlagevermögen)	€ 0,-

ERGEBNISHAUSHALT (über 40 Jahre)

AUFWAND	ERTRAG
€ 25.000,- (jedes Jahr)	€ 0,- (jedes Jahr)

Defizit im Ergebnis (pro Jahr): € 25.000,-
Defizit im Ergebnis (über 40 Jahre): € 1.000.000,-

Im Vergleich der beiden Modelle:

Höhere Haushaltbelastung durch fehlende Sonderpostenauflösung: € 700.000,-

(bei lediglich einem einzigen Projekt mit rund 800m sanierter Straße)

Das ist die Realität in den letzten Jahren 2008 - 2018

	Kosten gesamt	Beitrag Anlieger	Freiwilliger Beitrag (FB) bzw. Zuschuss (Zs)	Anteil Stadt
• Waldstraße / Roßdorf (2011/2012)	928.872 €	431.632 € (46,47 %)	35.000 € (FB)	462.240 € (49,76 %)
• Kirchstraße Roßdorf (2009/20212)	504.661 €	195.846 € (38,81 %)	90.254 € (Zs)	217.561 € (43,11 %)
• Teichgartenweg / Mardorf (2009 /2010)	258.502 €	85.408 € (33,04 %)	62.200 € (Zs)	111.894 € (43,29 %)
• Karl-, Ritter- u. Kolpingstraße / Amöneburg (2010/2011)	674.607 €	239.593 € (35,52 %)	185.981 € (Zs)	249.033 € (36,92 %)
	2.366.642 €	952.479 € (40,25 %)	373.435 €	1.040.728 €

Die Mär des fehlenden Sonderpostens

- Will der Mitbewerber die Einführung der wiederkehrenden Straßenbeiträge zu einer Erhöhung des Finanzierungsanteils der Bürger*innen nutzen und sie künftig mit einem höheren Finanzierungsanteil (70 %?) an der Straßensanierung beteiligen?
- Die gesetzlichen Regelungen zu den wiederkehrenden Straßenbeiträgen schließen das jedenfalls nicht explizit aus. Die konkrete Regelung dazu lautet:

§ 11 Abs. 4 KAG Hessen:

Bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrags bleibt ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender Anteil (Gemeindeanteil) außer Ansatz. Der Gemeindeanteil ist in der Satzung festzulegen und muss dem Verkehrsaufkommen entsprechen, das nicht den Beitragsschuldern zuzurechnen ist. Er beträgt mindestens 25 Prozent.

**Schwierig zu bemessener Rechtsbegriff (=
Konfliktpotential und Rechtsunsicherheit)**

Fazit



Die Finanzierung des Straßenausbaus aus allgemeinen Finanzmitteln:

- führt zu keiner Einmalbelastung von Beitragspflichtigen
- beteiligt konsequent alle Nutzer*innen des öffentlichen Straßennetzes an der Finanzierung des von ihnen genutzten Straßennetzes und ist damit solidarisch und gerecht
- generiert keinen (letztlich auch von den Bürger*innen zu finanzierenden) zusätzlichen Verwaltungs- und Kostenaufwand
- eröffnet der Gemeinde die Möglichkeit einer langfristigen Planung ihres Straßenausbaus
- birgt keine Finanzierungsrisiken

und ist damit aus unserer Sicht dem Modell der wiederkehrenden Straßenbeiträge eindeutig vorzuziehen.

Kommunalwahl am 14.03.2021



- Wir wollten mit dieser Präsentation sachlich und ehrlich informieren und Ihnen damit eine gute Entscheidungsgrundlage ermöglichen
- **Sie** haben die Wahl!
- Wie auch immer Sie sich entscheiden werden, aber bitte:
Gehen Sie wählen!
- Wir danken für ihre Aufmerksamkeit und stehen nun gern für Fragen und eine Diskussion zur Verfügung



- Nachdenklich geworden?
- Noch offene Fragen?
- Gern diskutieren wir jetzt mit Ihnen weiter!