

Skandal des grundrechtswidrigen Abkassierens für Straßensanierung

Es scheint unmöglich zu sein, die Aufmerksamkeit der Medien auf diesen Skandal zu lenken, der seit Jahrzehnten andauert und der im Laufe der Zeit zu seiner Absicherung weitere Skandale ausgelöst hat. Der jüngste Skandal ist die Weigerung des Bundesverfassungsgerichts, die Verfassungsbeschwerde über eine klare Grundrechtsverletzung zu entscheiden, denn die finanziellen Folgen einer positiven Entscheidung können doch keine Grundrechtsverletzung rechtfertigen. Ich hoffe nun, dass die kritischen politischen Magazine den Fall aufgreifen werden. Am 12. 5. 2013 ist eine öffentliche Petition im Internet gestartet worden, die zudem über die Fernsehsendung bekannt werden und die nötige Unterstützung finden könnte. Das bundesweite Ärgernis der Erhebung von Straßenbaubeiträgen von Anliegern, die nur in minimalem Ausmaß für die Straßenabnutzung verantwortlich sind, die aber die Straßenunterhaltung für die Allgemeinheit finanzieren müssen, darf so nicht bestehen bleiben.

Der *Skandal* bestand zunächst darin, dass die Finanzierung der Straßensanierung willkürlich den Straßennutzern auferlegt wurde, die ein Haus an der sanierten Straße besitzen. Die Fremdnutzer hingegen werden trotz intensiverer Nutzung nicht zur Mitfinanzierung herangezogen. Diese Ungleichbehandlung ermöglichen die Kommunalabgabengesetze der Länder, die von der falschen Annahme ausgehen, dass die Eigenheimbesitzer einen "besonderen Vorteil" von der Sanierung der Straße haben. Wenn es einen "besonderen Vorteil" gäbe, wäre die Erhebung von Straßenbaubeiträgen prinzipiell gerechtfertigt (Äquivalenzprinzip). Zweifelhaft bliebe dabei aber noch, ob ein solcher Vorteil jede Höhe des Beitrages rechtfertigen könnte. Die Beiträge erreichen nämlich leicht eine Höhe von mehreren tausend Euro, die für die meisten Hausbesitzer eine schwer tragbare Last sind - und deren Ursache der öffentliche Verkehr ist! Ein krasses Beispiel stellt gegenwärtig eine Straße in Wentorf bei Hamburg dar. Die veranschlagten Kosten von 4,82 Millionen Euro würden - auf die Anzahl der Hausbesitzer umgelegt - bei einem Beitragssatz von 85 % zu einem durchschnittlichen Beitrag von 80.000 Euro pro Grundstück führen. Zahlreiche Anlieger wären gezwungen, ihr Haus zu verkaufen. Bei dem im Augenblick noch gültigen niedrigen Beitragssatz von 53 % beläuft sich der Beitrag immer noch auf ca. 47.000 Euro.

Die Fragwürdigkeit dieser gesetzlichen Regelung ergibt sich aber zusätzlich aus der Tatsache, dass es den gesetzlich unterstellten "besonderen Vorteil" für die Anlieger gar nicht gibt. Damit entfällt jede Rechtfertigung der ungleichen Behandlung der Anlieger-Nutzer und der Fremdnutzer. Die für diese Sachfrage zuständige Finanzwissenschaft zählt die kommunalen Verkehrsnetze zu den "öffentlichen Gütern", deren Eigenart darin besteht, dass eine individuelle Zurechnung eines Nutzens oder Vorteils nicht möglich ist, und zwar weder den Fremdnutzern noch den Anlieger-Nutzern. Staatsrechtler bezeichnen diese öffentlichen Leistungen als "Staatsaufgaben". "Öffentliche Güter" oder "Staatsaufgaben" müssen aus dem Steueraufkommen finanziert werden.

Die Konstrukteure der Kommunalabgabengesetze und deren beratende Juristen setzten sich über diese Erkenntnis hinweg - oder sie war ihnen unbekannt. Damit war das Ergebnis des ersten Skandals perfekt: Der Nutzer-Minderheit der Anlieger, die nicht für den Großteil der Straßenabnutzung verantwortlich ist, der darüber hinaus ein Nutzen oder Vorteil gar nicht zugerechnet werden kann, wird die weitgehende Finanzierung der Straßensanierung auferlegt. Die Nutzer-Mehrheit der Fremdnutzer hingegen wird von jeder Mitfinanzierung verschont.

Der *nächste Skandal* entwickelte sich, als die betroffenen Bürger gerichtlich gegen die ungerechten und sie belastenden Straßenbaubeiträge vorgehen. Die in Steuer- und Abgabenfragen unkundigen Verwaltungsgerichte wurden mit den Klagen befasst, weil die Straßenbaubeitragssatzungen der Kommunen von den Kommunalparlamenten (auf der Grundlage der Kommunalabgabengesetze) verabschiedet wurden, die als Teil der Verwaltung angesehen werden. Deshalb waren die Satzungen Arbeitsergebnisse der Verwaltung, die bei den Verwaltungsgerichten landeten. Normalerweise

befassen sich die Finanzgerichte mit Fragen von Steuern und öffentlichen Abgaben. Den Verwaltungsgerichten konnte es natürlich nicht gelingen, auf dem einzig möglichen Wege der Nutzungszurechnung einen "besonderen Vorteil" der Anlieger gegenüber den Fremdnutzern zu ermitteln. Deshalb konstruierten sie einen vermeintlichen "besonderen Vorteil", indem sie sich offenbar an den Erschließungsbeitrag anlehnten, der erhoben wird, wenn ein Baugebiet erschlossen wird und dadurch die Grundstückswerte steigen. Sachunkundig wie die Verwaltungsrichter sind, übersahen sie, dass die Erschließung eines Baugebietes ein ganz anderer Sachverhalt ist als die Sanierung einer beschädigten Straße. Sie wählten die Grundstücke als Kriterium für die Vorteilsermittlung und vernachlässigten damit das sachlich notwendige Erfordernis, dass sich dieses Kriterium aus der Sache ergeben muss, um die es geht. Da es um die Sache der Abnutzung und der anschließenden Weiterbelastung der Kosten geht, könnte nur - wenn denn ein Nutzen zurechenbar wäre - der Nutzungsgrad der Fremd- und Anlieger-Nutzer der Maßstab für eine Gleich- oder Ungleichbehandlung sein. Die Grundstücke jedenfalls sind an der Straßenabnutzung völlig unbeteiligt. Das gilt in ganz besonderem Maße für die Grundstücke an den nicht sanierten Straßen, die die Verwaltungsrechtler heranziehen mussten, um einen "besonderen Vorteil" zu ermitteln. Sie behaupteten (fälschlich), dass der Wert der Grundstücke durch die Straßensanierung steige, der Wert der Grundstücke an den nicht sanierten Straßen dagegen nicht. Also hätten die Anlieger an der sanierten Straße einen "besonderen Vorteil". Sie bemerkten dabei nicht, dass sie (vermeintlich) einen "besonderen Vorteil" der Anlieger an der sanierten Straße gegenüber den Anliegern an nicht sanierten Straßen konstruiert hatten. Notwendig gewesen wäre aber ein Vorteil der Anlieger-Nutzer gegenüber den Fremdnutzern. Kurz gefasst: Die Verwaltungsrechtler wählten ein unzulässiges Differenzierungskriterium und konstruierten damit nicht wirklich einen "besonderen Vorteil" für die Anlieger-Nutzer. Auf dieser falschen Grundlage baut aber die Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte bis heute auf und rechtfertigt eine schwere Belastung der Straßenanlieger; eine Diskriminierung, die gegen die Gleichbehandlungsforderung des Artikels 3 GG und gegen Artikel 14 GG verstößt.

Bei dieser Sach- und Rechtslage musste man davon ausgehen, dass das Bundesverfassungsgericht die Fehlkonstruktion der Verwaltungsgerichte durchschauen und die Wahrung der Grundrechte sicherstellen würde: dass das Gericht die Erhebung von Straßenbaubeiträgen untersagen würde. Das hätte zwar erhebliche finanzielle Konsequenzen für die Kommunen in ganz Deutschland gehabt, die aber durch verschiedene steuerliche Maßnahmen hätten bewältigt werden können. Auf keinen Fall können solche Finanzierungsfolgen für die öffentliche Hand eine Verletzung von Grundrechten rechtfertigen, die in diesem Fall bedeutete, dass eine nicht verantwortliche Minderheit die Straßenabnutzung der Allgemeinheit bezahlen soll. Die ungerechtfertigte Beitragserhebung bedeutete zugleich auch einen Eingriff in das Eigentum, also eine Verletzung des Artikels 14 GG. Es ist eine der wichtigsten Aufgaben des Bundesverfassungsgerichts, die Einhaltung der Grundrechte sicherzustellen. Letztlich ging es dabei nicht nur um die Grundrechte des Beschwerdeführers, sondern um die Grundrechte von Millionen von Bürgern, die ein Haus besitzen.

Das Bundesverfassungsgericht wählte einen ganz unerwarteten Weg: Es entschied die Verfassungsbeschwerde nicht. Ein Düsseldorfer Anwalt, der mich wegen der Verfassungsbeschwerde anrief, fasste diesen Weg in die Worte: Das Bundesverfassungsgericht ist das einzige Gericht in Deutschland, das sagen darf: Ich habe keine Lust, den Fall zu entscheiden. Das Gericht verwies, ohne eine Begründung zu geben, auf die Paragraphen 93 a und 93 b des BVerfGG, aus denen abzuleiten war, dass das Gericht entweder der Meinung war, dass es sich nicht um eine grundsätzliche verfassungsrechtliche Frage handle; oder dass der Beschwerdeführer von der Entscheidungsverweigerung keine erheblichen Nachteile erleide. Beide Ansichten sind nicht stichhaltig. Erstens handelt es sich um gravierende Grundrechtsverstöße, letztlich in millionenfacher Zahl. Zweitens sind die Nachteile erheblich bis existenzbedrohend. Dem Beschwerdeführer droht

beispielsweise - je nach aktuellem Beitragssatz - ein Straßenbaubeitrag von 40.000 bis 80.000 Euro. Mit dieser Flucht des Verfassungsgerichts aus der Entscheidung war der *dritte Skandal* perfekt.

Der Beschwerdeführer nahm die "Nichtentscheidung" nicht einfach hin, sondern zeigte in einem offenen Brief an das Gericht auf, weshalb die angedeuteten Gründe für die verweigerte Entscheidung nicht stichhaltig seien. Darauf antwortete das Gericht mit der Behauptung, dass die Verfassungsbeschwerde auch aus inhaltlichen Gründen nicht hätte erfolgreich sein können. Es begründete diese Behauptung allerdings mit dem Hinweis, dass es für die Beitragserhebung ausreiche, dass ein Vorteil genutzt werden könne, dass die Möglichkeit gegeben sei, ihn zu nutzen. Diese rechtliche Selbstverständlichkeit, die dem Beschwerdeführer bekannt war, betraf aber nicht die Begründung der Verfassungswidrigkeit. Die Verfassungsbeschwerde richtete sich gegen die unterschiedliche Behandlung der zwei Straßennutzergruppen, unabhängig davon, ob sie einen Vorteil tatsächlich nutzen oder ob sie nur die Möglichkeit zur Nutzung hatten. Außerdem gingen die Autoren dieses Briefes des Verfassungsgerichts offenbar davon aus, dass es zurechenbare Vorteile gäbe, die es aber nicht wirklich gibt. Der Beschwerdeführer bedankte sich für den Brief, mit dem ungewollt bestätigt wurde, dass eine krasse Fehlentscheidung über die "Nichtentscheidung" getroffen worden war.

An diesem Punkt der Entwicklung scheint es zweckmäßig zu sein, durch bundesweite Mobilisierung der Bürger und insbesondere der Eigenheimbesitzer Druck auf die Politik auszuüben. Die unhaltbaren, die Eigenheimbesitzer unzumutbar schwer belastenden und grundrechtswidrigen Straßenbaubeiträge müssen abgeschafft werden. Öffentliche Güter sind aus Steuern zu finanzieren. Der Beschwerdeführer hat deshalb am 12. 5. 2013 eine öffentliche Internet-Petition gestartet, die sich an alle Ministerpräsidenten/Bürgermeister der Bundesländer wendet, in denen Straßenbaubeiträge erhoben werden dürfen und die bis zum 11. 8. 2013 läuft. Die angepeilte Anzahl der Unterstützer von 100.000 ist gewiss leicht zu erreichen, wenn es gelingt, alle Betroffenen auf die Petition hinzuweisen. Die Behandlung der Straßenbaubeitragsproblematik in einer kritischen politischen Magazinsendung würde das Thema nicht nur auf die politische Agenda setzen, sondern auch helfen, die Betroffenen auf die Unterstützungsmöglichkeit der Petition hinzuweisen.

<https://www.openpetition.de/petition/online/grundrechtswidriges-abkassieren-fuer-strassensanierung-beenden>