

Anlage 2 zu VL 047/2018

**Kommunale
Kalkulationen
GmbH**

Dr. jur. Klaus Halter Kommunale Kalkulationen GmbH
Nevinghoff 16 • 48147 Münster

Gemeinde Nottuln
Planen und Bauen
Stiftsplatz 8
48301 Nottuln

Nur per E-Mail

Nevinghoff 16
48147 Münster

Tel.: 0251 / 2373450
Fax: 0251 / 2373455

Email: mail@komkal.de
www.komkal.de

16.03.2018

Straßenausbau Industriestraße in Nottuln-Appelhülsen

Sehr geehrte Frau Jutta-Wiggeshoff,

Wir sollten prüfen, ob die o.g. Baumaßnahme überhaupt beitragsfähig ist, falls ja, wie die Anlage hinsichtlich der Anliegerbeteiligung einzustufen ist und wie die voraussichtlichen Kosten sinnvollerweise schon im Vorfeld getrennt ermittelt werden, um später unnötige Kostenaufteilungen zu vermeiden.

1. Zur Beitragsfähigkeit

Straßenbaubeiträge sind Geldleistungen, die dem Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung und Verbesserung öffentlicher Straßen dienen, vgl. § 8 Abs. 2 Satz 1 KAG.

a) Nochmalige Herstellung = Erneuerung

Bei einer beitragsfähigen Erneuerung wird die abgenutzte Anlage durch eine neue Anlage von gleicher räumlicher Ausdehnung, gleicher funktionaler Aufteilung der Fläche und gleichwertiger Befestigungsart ersetzt. Die Beitragserhebung setzt allerdings voraus, dass die Erneuerung nach Ablauf der Nutzungszeit durchgeführt wird, die bei bestimmungsgemäßer Nutzung und ordnungsgemäßer

Sitz der Gesellschaft: Heilbronn
Registergericht:
Amtsgericht Heilbronn,
Handelsregister Nr. 109162
Geschäftsführer:
Dr. jur. Klaus Halter

Bankverbindung:
Kreissparkasse Heilbronn
Kto.Nr. 23 00 22 793
BLZ 620 500 00

IBAN DE61 6205 0000 0230 0227 93
BIC HEIS DE 66XXX

Steuer Nr. 65202/12693

Unterhaltung und Instandsetzung erfahrungsgemäß zu erwarten ist (vgl. Dietzel/Kallerhoff, Das Straßenbaubeitragsrecht nach § 8 KAG NRW, 8. Aufl. 2013, Randnr. 72). Für eine gewöhnliche Straße ist eine Lebensdauer von mindestens 25 Jahren anzusetzen. Bei einer Straße, die zum letzten Mal vor 40 Jahren ausgebaut wurde und Verschleißerscheinungen aufweist, die durch Lichtbilder dokumentiert sind, handelt es sich um eine nach der üblichen Nutzungszeit abgenutzte Straße (Dietzel/Kallerhoff, wie zuvor, Randnr. 77).

b) Verbesserung

Hinsichtlich der Fahrbahn liegt eine verbesserte technische Ausgestaltung vor, wenn der Fahrbahnunterbau verstärkt, insbesondere wenn er erstmals frostsicher angelegt und die Fahrbahndecke hochwertiger, insbesondere ebenerdiger hergestellt wird (vgl. Dietzel/Kallerhoff, wie zuvor, Randnr. 146).

c) Erweiterung

Die Erweiterung einer Verkehrsanlage besteht in der Vergrößerung ihrer räumlichen Ausdehnung; insbesondere fällt die Straßenverbreiterung unter diesen Begriff (Dietzel, a.a.O., Randnr. 107).

2. Situation bei der Industriestraße

Gemäß Seite 4 des Geotechnischen Berichts der Roxeler Ingenieurgesellschaft mbH vom 18.09.2007 ist geplant, das Trennsystem der Kanalleitungen zu sanieren bzw. zu erneuern. In dem Zuge wird der Straßen- und Gehwegbereich angepasst.

Der Bericht kam zum Ergebnis, dass der untersuchte Streckenabschnitt „als nicht erhaltungsfähig und nicht ausreichend tragfähig einzustufen“ sei (S. 14).

Die vorhandene Verkehrsflächenbefestigung entspreche nicht „den verkehrsbedingten Anforderungen bzw. dem Stand der Technik.“ Aufgrund des festgestellten Straßenaufbaues sein „ein einfacher Überbau (Deckensanierung) nicht ausreichend.“ (S. 17).

a) Erneuerung

Nach Mitteilung der Gemeinde liegt der letzte (in diesem Fall: erste) grundhafte Ausbau der Industriestraße 45 Jahre zurück (1973). Da hier Verschleisserscheinungen augenfällig sind, bestehen hinsichtlich der Erfüllung des Beitragstatbestandes der **Erneuerung** keine Zweifel.

b) Verbesserung

Da durch den Ausbau auch die Stärke des vorhandenen Straßenaufbaus frostsicherer gestaltet wird, ist zudem auch der Tatbestand der **Verbesserung** gegeben. Da auch der Regenwasserkanal ca. 45 Jahre alt und verschlissen ist, wird dieser ebenfalls ausgetauscht.

Die technische Lebensdauer von Abwasserkanälen wird für Regenwasserkanäle auf 40-60 Jahre festgesetzt. Voraussetzung für eine Verschlissenheit ist, dass der Kanal auf Grund der Abnutzung nicht mehr bestimmungsgemäß genutzt werden kann oder in absehbarer Zeit verschleißbedingte Störungen zu erwarten sind, die die unschädliche Abwasserbeseitigung gefährden; dabei steht der Gemeinde bei der Frage, ob und wann es infolge eines Verschleißes einer Erneuerung bedarf, ein Einschätzungsermessen zu (VG Gelsenkirchen, Urteil vom 13.01.2011 - 13 K 6711/08, juris, Rn. 83). Ich gehe davon aus, dass die Gemeinde die Verschlissenheit des Regenwasserkanals (z. B. anhand von Kamerabefahrungen) nachweisen kann.

Bei einem Regenwasserkanal, der – wie hier - der Aufnahme des Niederschlagswassers sowohl von den Grundstücken als auch von der Straße dient, erscheint eine gleichmäßige (d. h. 50:50) Verteilung des Gesamtaufwandes auf die Grundstücksentwässerung und die Straßenentwässerung angemessen und ausreichend (OVG Münster, Urteil vom 05.09.1986 - 2 A 963/84 juris, Randnr. 44). Etwas anderes könnte allenfalls dann gelten, wenn die befestigten Grundstücksflächen um ein Vielfaches größer wären als die zu entwässernde Straßenfläche und deshalb die Grundstücksentwässerung eine wesentlich größere Dimensionierung des

Kanals erfordern würde, die kostenmäßig erheblich wäre (wie zuvor unter Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 9. Dezember 1983, - 8 C 112.82). Dann wäre der Straßenentwässerungsanteil am RW-Kanal nicht mit 50 %, sondern entsprechend geringer anzusetzen. Ich habe anhand des Geoportals.NRW eine Straßenfläche von ca. 3.500 m² ausgemessen. Dem stehen ca. 88.000 m² befestigte Anlieger(gewerbe)flächen gegenüber. Das entspricht dem 25-fachen an befestigter Fläche. Hier dürfte also ein 50:50 Ansatz nicht vorteilsgerecht sein. Ich halte es in diesem Sonderfall für vertretbar, hier einen Straßenentwässerungsanteil von 0 % anzusetzen mit der Begründung, dass die reine Straßenentwässerung kostenmäßig zu vernachlässigen ist. Denn die Straßenentwässerung dürfte hier für die Kanaldimensionierung keine Rolle spielen.

c) Erweiterung

Da auch die Straße um ca. 1 m verbreitert wird zu Gunsten eines breiteren Gehwegs und der erstmaligen Anlegung von Parkflächen, liegt als dritter Beitragstatbestand auch die sog. **Erweiterung** nach § 8 Abs. 2 Satz 1 KAG NRW vor.

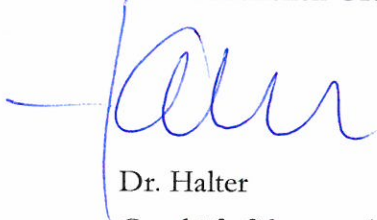
3. Einstufung, Kostenaufteilung

Für die Einstufung einer Straße als Anliegerstraße kommt es nicht entscheidend darauf an, ob der Ziel- und Quellverkehr auf der Straße überwiegt. Maßgebendes Kriterium für eine Anliegerstraße ist vielmehr, ob sie überwiegend der Erschließung der Anliegergrundstücke dient. Es kommt also auf die Funktion der Straße an, der sie im gemeindlichen Verkehrsnetz nach der Verkehrsplanung, dem aufgrund solcher Planung verwirklichten Ausbauzustand, der straßenverkehrsrechtlichen Einordnung und den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen zu dienen bestimmt ist. Maßgebend ist, ob die Straße auch dann noch eine Funktion im Verkehrsnetz hätte, wenn keine Anliegergrundstücke zu erschließen wären (vgl. Dietzel, a.a.O., Randnr. 485 mit Hinweis auf OVG Münster, Beschluss vom 3. Sept. 2008 – 15 E 1125/08).

Nach diesen Vorgaben bestehen keine Zweifel dahingehend, die Industriestraße als Anliegerstraße einzustufen. Sie geht am südlichen Ortsrand von Appelhülsen von der Bahnhofstraße in nördlicher Richtung ab und ist im Grunde als Stichstraße anzusehen. Als Nicht-Anliegergrundstück kann lediglich das Kläranlagengrundstück und das Ackergrundstück Flst. 41 angesehen werden. Die beiden Grundstücke heben aber die ganz überwiegende Erschließungsfunktion für die Gewerbegrundstücke nicht auf.

Die Industriestraße ist daher als **Anliegerstraße** im Sinne von § 4 Abs. 3 Nr. 1 der Straßenbaubeitragssatzung einzustufen. Der Anliegeranteil für die Fahrbahn, Beleuchtung und Straßenentwässerung beträgt hier 50 %, für Parkstreifen, Gehweg und Straßenbegleitgrün 60 %. Dementsprechend ist dafür Sorge zu tragen, dass diese Teileinrichtungen kostenmäßig getrennt erfasst werden, um später aufwändige Kostenaufteilungen zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Halter

Geschäftsführer und Fachanwalt für Verwaltungsrecht