

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

13.03.2018

Straßenausbau Stiftsstraße, 2. BA

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).

2. Situation bei der Stiftsstraße

Im Bestand ist die Fahrbahn mit Kopfsteinpflaster hergestellt, die Gehwege mit rotem Klinker.

Geplant ist für die Fahrbahn bestandsorientierter Naturstein, die barrierefreien Übergänge in Naturstein gesägt. Die Gehwege werden in Betonstein in Klinkeroptik („Riemchen“, rot/schwarz), gepflastert.

Die Straße ist zuletzt ca. 1982/83 saniert worden, also vor ca. 35 Jahren.

Nach dem geotechnischen Bericht der Roxeler Ingenieurgesellschaft mbH vom 12.03.2018 erfordert die **Fahrbahn** der Stiftsstraße bei den festgestellten Bodenverhältnissen oberhalb des Erdplanums einen frostsicheren Oberbau von mindestens 65 cm Stärke (Seite 9). Die in der Örtlichkeit festgestellten Oberbaumächtigkeiten von 38 bis 48 cm entsprechen nicht den Anforderungen an den Stand des aktuellen Regelwerks von 65 cm. Des Weiteren entspricht die ange troffene Bettung mit 4 bis 11 cm ebenfalls nicht den Anforderungen des aktuel-

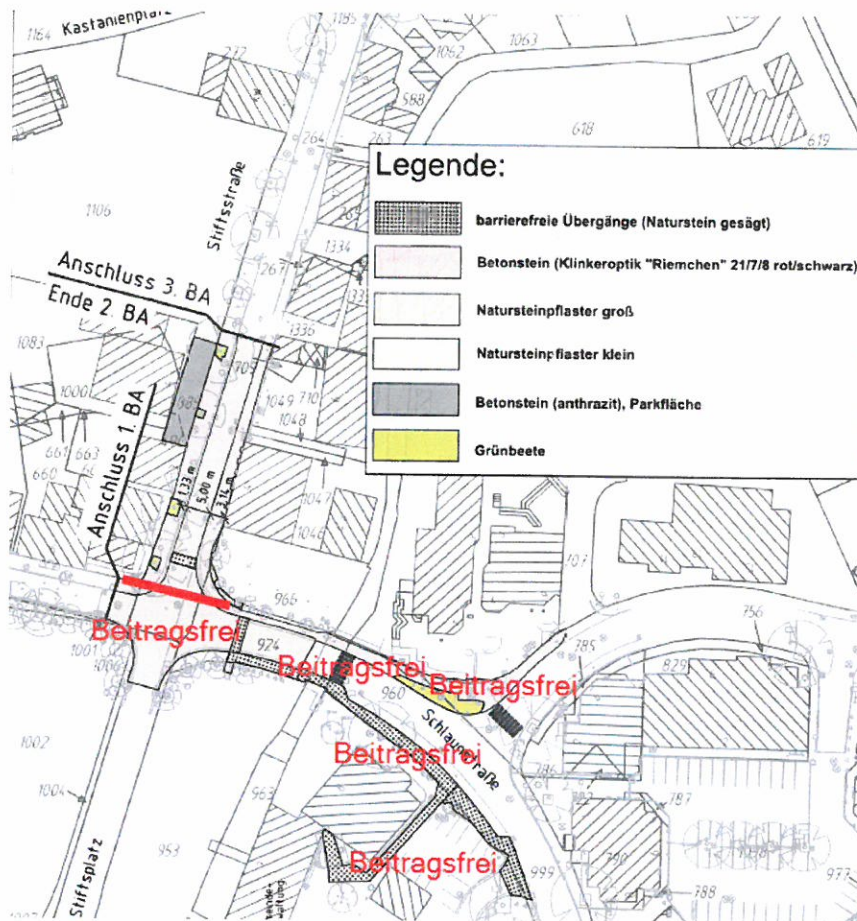
len Regelwerks der ZTV Pflaster-StB von 3-5 cm. Aus diesem Gründen empfiehlt der Gutachter einen Vollausbau (Seite 10).

Für die **Gehwege** ist eine Mindeststärke des frostsicheren Aufbaus von mind. 30 cm vorzusehen (Seite 10). Die in der Örtlichkeit festgestellten Oberbaumächtigkeiten von 14 bis 35 cm entsprechen an 4 von 5 Untersuchungspunkten nicht den Anforderungen an den Stand des aktuellen Regelwerks von 30 cm. Des Weiteren entspricht die angetroffene Bettung mit 4 bis 12 cm ebenfalls nicht den Anforderungen des aktuellen Regelwerks der ZTV Pflaster-StB von 3-5 cm. Auch hier empfiehlt der Gutachter einen Vollausbau (Seite 11).

Die Umstellung von Klinker auf Betonstein stellt eine bautechnische Verbesserung da. Die Oberfläche ist nicht mehr so glatt und entspricht dem Stand der Technik.

Damit liegen hinsichtlich Fahrbahn und Gehweg die Beitragstatbestände der Erneuerung wie auch der Verbesserung vor.

Das Abrechnungsgebiet ist allerdings zu beschränken auf die Stiftsstraße. Die in die Schlaunstraße hereinreichenden Arbeiten sind nicht beitragsfähig, da es sich dabei um eine andere Anlage handelt und die Arbeiten dort zu kurz sind, um eine Beitragspflicht für alle Anlieger der Schlaunstraße auszulösen. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollten auch die Arbeiten an der Kreuzung Stiftsplatz beitragsfrei gestellt werden. Dies soll nachfolgende Skizze verdeutlichen. Die Kosten sollten also erst jenseits des roten Strichs umgelegt werden:



Wie die vorherige Skizze zeigt, enden die Bauarbeiten am 2. BA ohne örtlich erkennbares Merkmal wie z.B. eine Straßeneinmündung schon nach ca. 55 Metern. Eine Abschnittsbildung am Ende des 2. BA scheidet daher aus.

Aufgrund des engen, erschließungsbeitragsrechtlichen Anlagebegriffs in § 1 der Straßenbaubeitragsatzung entstehen daher Beitragspflichten erst mit Abschluss des 3. BA an der Einmündung in die Straße Potthof.

3. Einstufung, Kostenaufteilung

Bei der Stiftsstraße, 2. und 3. BA überwiegt sicherlich nicht der Anliegerverkehr. Auf der anderen Seite findet dort auch kein überörtlicher Verkehr statt. Die Anlage ist daher als sog. **Haupteerschließungsstraße** nach § 4 Abs. 3 Nr. 1 der Straßenbaubeitragsatzung einzustufen.

Dementsprechend sind die Kosten für Fahrbahn, Gehweg, Beleuchtung und Entwässerung aufgrund unterschiedlicher Anliegeranteile getrennt zu ermitteln.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Halter

Geschäftsführer und Fachanwalt für Verwaltungsrecht