

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

27.03.2018

Straßenausbau Hanhoff

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. Anlagenabgrenzung

Die gemeindliche Straßenbaubeitragsatzung vom 18.12.1997 stellt in § 1 auf den sog. engen, erschließungsbeitragsrechtlichen Anlagebegriff ab („öffentliche Straßen, Wege und Plätze (Erschließungsanlagen)“. Die räumliche Begrenzung der Anlage richtet sich in diesen Fällen nach den für Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB geltenden Kriterien (vgl. Dietzel, Kallerhoff, Das Straßenbaubeitragsrecht nach § 8 KAG NRW, 8. Aufl. 2013, Randnr. 36 mit weiteren Nachweisen aus der Rechtsprechung des OVG Münster).

Für die Beurteilung der Frage, wo eine selbstständige Erschließungsanlage beginnt und endet, ist das durch die tatsächlichen Gegebenheiten geprägte Erscheinungsbild maßgebend. Abzustellen ist auf die tatsächlich sichtbaren Verhältnisse, wie sie

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

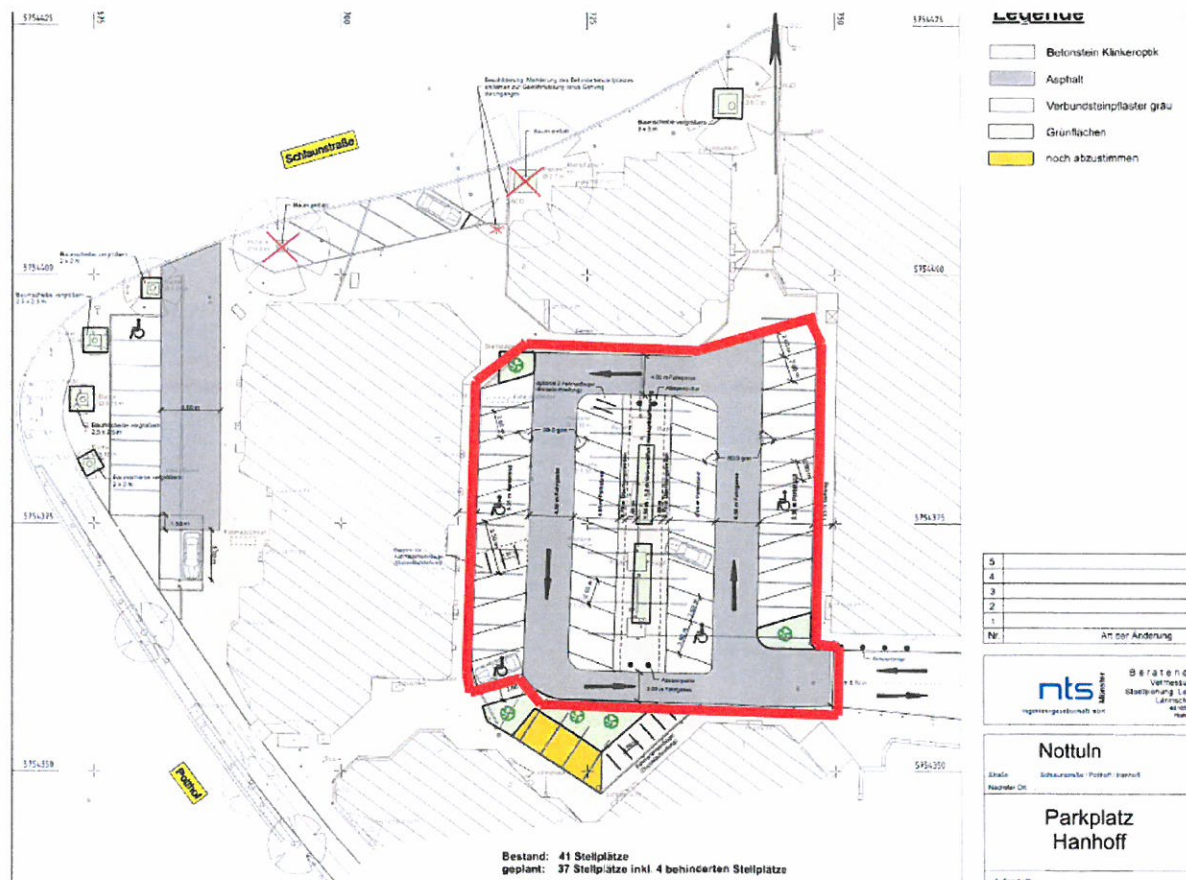
IBAN DE61 6205 0000 0230 0227 93
BIC HEIS DE 66XXX

Steuer Nr. 65202/12693

zum Beispiel durch Straßenführung, Straßenbreite, Straßenlänge und Straßenausstattung geprägt werden und wie sie sich im Zeitpunkt des Entstehens sachlicher Beitragspflichten einem unbefangenen Beobachter bei natürlicher Betrachtungsweise darstellen (stRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 10. Juni 2009 - 9 C 2.08).

a) Zentraler Parkplatz

Nach dieser Betrachtung ist zunächst festzuhalten, dass der zentrale Parkplatz im Hanhoff eine eigenständige Anlage darstellt, so wie er sich nach der Ausbauplanung darstellt (rot umrandet):

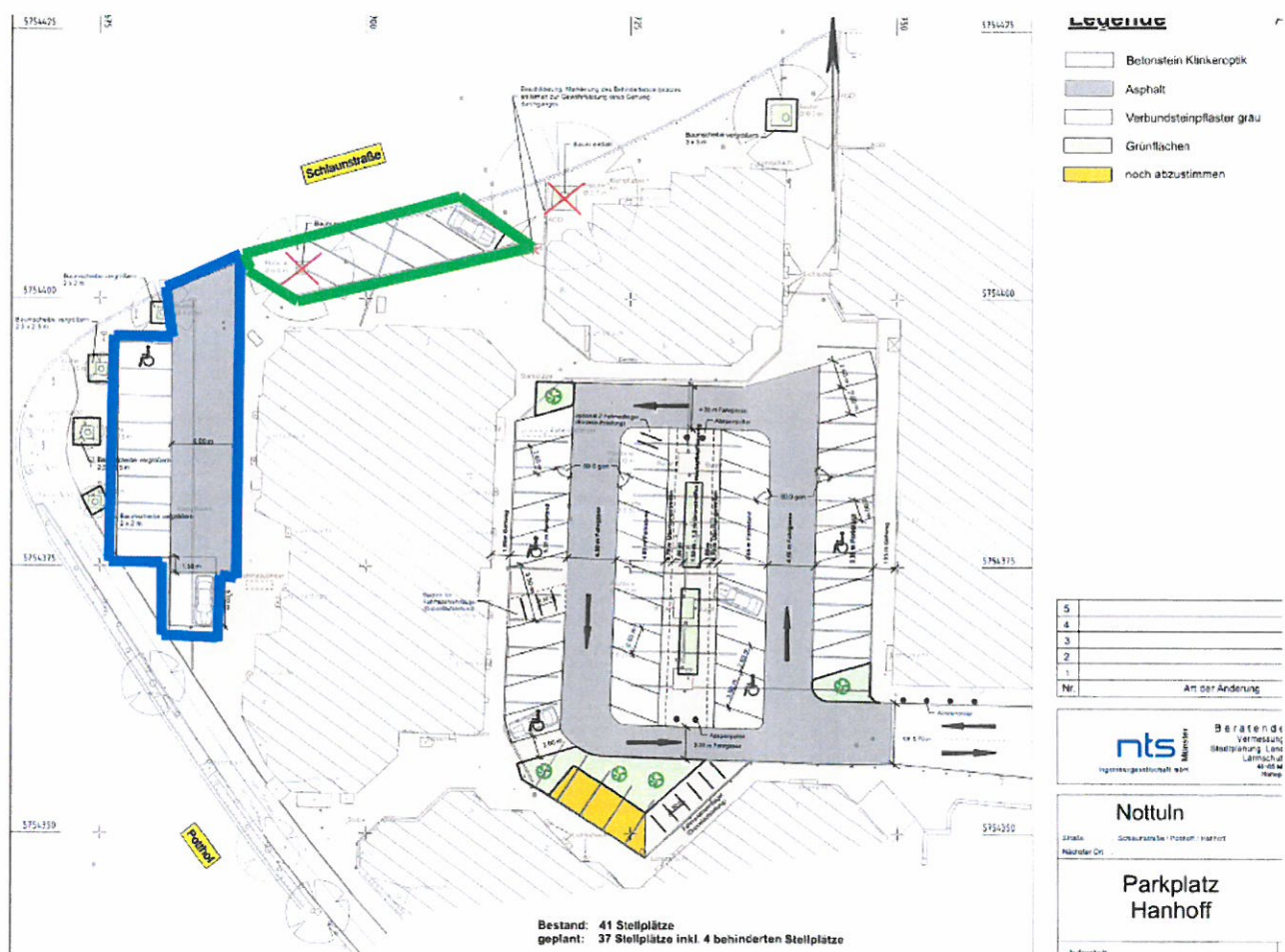


b) Betonsteinfläche in Klinkeroptik

Nach natürlicher Betrachtung ist die in ocker dargestellte Klinkeroptik Betonstein „etwas anderes“ als der rot umrandete Parkplatz. Diese ockerfarbene Fläche als öffentlichen Platz zu charakterisieren, dürfte ausscheiden, da nach der

Betrachtung hier wohl nicht ein Platz vorliegt im Sinne eines räumlich zusammenhängenden Gebildes, sondern im Grunde nur eine Pflasterung des verbleibenden öffentlichen Raums darstellt, ohne als eigenständige, abgegrenzte Anlage zu wirken. Aus diesem Grund scheitert die geplante ockerfarbene Pflasterung schon als beitragsfähige Anlage aus. Diese Kosten sind von der Allgemeinheit zu tragen.

Verbleibt noch der westliche, kleinere Parkplatz, nachfolgend blau umrandet sowie der östlich angrenzende Parkplatz, grün umrandet:



Zunächst ist festzuhalten, dass nach natürlicher Betrachtung der „blaue“ und der „grüne“ Parkplatz unterschiedliche Anlagen darstellen.

c) Parkplatz als Anhängsel der Schlaunstraße

Der „grüne“ Parkplatz wirkt als – die Schlaunstraße – begleitender Parkplatz, also als unselbstständiges Anhängsel der Schlaunstraße.

d) Selbständiger Parkplatz auf der Westseite Hanhoff

Der „blaue“ Parkplatz hat eine „eigene“, ca. 25 m lange Einfahrt. Er wirkt daher nicht die Schlaunstraße begleitend, sondern als eigenständiger Parkplatz.

Der „grüne“, straßenbegleitende Parkplatz könnte daher nur beitragspflichtig sein, wenn damit die Schlaunstraße als Ganzes erneuert bzw. verbessert würde. Da diese 6 Parkplätze aber mit einer Länge von ca. 20 m zu kurz sind, um von einer Verbesserung/Erneuerung der kompletten Schlaunstraße – und damit einhergehend von einer Beitragspflicht aller Anlieger der Schlaunstraße zu sprechen – ist diese Baumaßnahme **beitragsfrei**.

Verbleiben also die selbstständigen Parkplätze „rot“ und „blau“.

Beide stellen nach natürlicher Betrachtung unterschiedliche Anlagen dar. Eine Zusammenfassung im Sinne einer Erschließungseinheit scheidet schon deswegen aus, weil die beiden Parkplätze nicht voneinander funktionell abhängig sind (vgl. zu dieser Voraussetzung z.B. BVerwG, Urteil vom 25.02.1994 - 8 C 14/92). Also müssen beide Anlagen getrennt betrachtet werden.

Zunächst ist dabei die Frage der generellen Beitragspflicht von selbstständigen öffentlichen Parkplätzen zu prüfen.

2. Beitragsfähigkeit von selbstständigen öffentlichen Parkplätzen

Rechtsprechung zur Straßenbaubeitragspflicht von selbstständigen öffentlichen Parkplätzen scheint es bis dato nicht zu geben, wohl aber zur Erschließungsbeitragspflicht. So hat das BVerwG im Urteil vom 24.09.1987 – 8 C 75.86 folgende beiden Leitsätze aufgestellt:

1. Eine Anlage ist als Erschließungsanlage im Sinne des BBauG § 127 Abs. 2 beitragsfähig nur, wenn sie in ihrer Erschließungsfunktion einem (Abrechnungsgebiet) Gebiet zuzuordnen ist, das hinsichtlich des Kreises der erschlossenen und folglich beitragspflichtigen Grundstücke hinreichend genau und überzeugend abgegrenzt werden kann.
2. Eine hinreichend genaue und überzeugende **Abgrenzung** der durch eine **selbständige öffentliche Parkfläche** im Sinne des BBauG § 127 Abs. 2. Nr. 3 erschlossenen Grundstücke von den durch sie nicht erschlossenen Grundstücken ist **in der Regel nicht möglich**.

In dem Urteil heißt es weiter wie folgt (juris, Randnr. 20):

„Selbst wenn es im Einzelfall einem Grundstück - aus welchen Gründen immer - an hinreichenden privaten Abstellmöglichkeiten mangelt, rechtfertigt dies nicht ohne weiteres den Schluss, die Benutzer (seien sie Eigentümer, Mieter, Arbeitnehmer usw.) oder Besucher der auf diesem Grundstück vorhandenen baulichen Anlage(n) seien auf die Inanspruchnahme einer selbständigen öffentlichen Parkfläche angewiesen und stellen daher den potentiellen Benutzerkreis der Anlage dar. Denn eine solche Betrachtungsweise vernachlässigte in sachlich nicht mehr vertretbarem Ausmaß die Tatsache, dass erfahrungsgemäß ein Autofahrer dann, wenn ihm eine private Abstellmöglichkeit nicht zur Verfügung steht, sein Fahrzeug im öffentlichen Straßenraum (sogenannte Laternengarage) in der Nähe des Grundstücks abzustellen pflegt, das er aufzusuchen gedenkt. Angesichts dessen kommen jedenfalls vom Grundsatz her als potentielle Benutzer einer selbständigen öffentlichen Parkfläche vorherrschend solche Autofahrer in Betracht, für die die Inanspruchnahme sowohl einer privaten Abstellmöglichkeit als auch einer - nähergelegenen - Abstellmöglichkeit im öffentlichen Straßenraum ausscheidet. Dieser Benutzerkreis lässt sich jedoch in der Regel nicht derart bestimmten Grundstücken zuordnen, dass sich deshalb die Annahme rechtfertigte, diesen Grundstücken und nur ihnen werde durch die Herstellung einer solchen Erschließungsanlage ein beitragsrechtlich relevanter Sondervorteil vermittelt.“

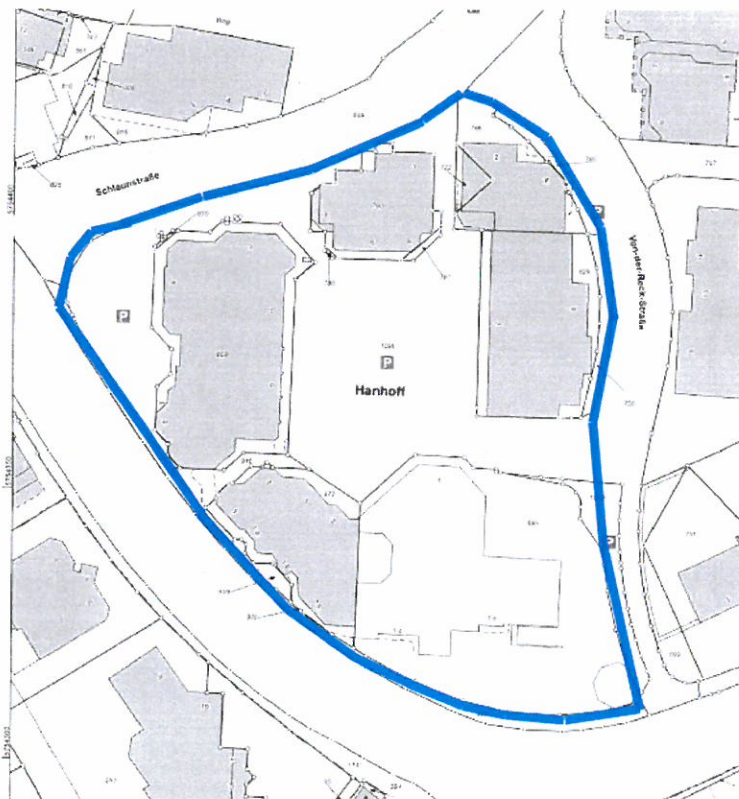
Und weiter (juris, Randnr. 17):

„Handelt es sich bei diesem Gebiet ausnahmsweise um ein - etwa aufgrund einer topographisch bedingten "Insellage" - gleichsam "geschlossenes" Gebiet derart, dass wegen dieser tatsächlichen Situation alle Grundstücke innerhalb dieses Gebiets annähernd gleichmäßig von der Herstellung einer

selbständigen öffentlichen Parkfläche profitieren, bereitet die Ermittlung der erschlossenen Grundstücke keine Schwierigkeiten, weil sich die Frage der Abgrenzung der Grundstücke, denen die Anlage Sondervorteile vermittelt, von denen, auf die dies nicht zutrifft, aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse nicht wahrhaft stellt. Für die übrigen (Regel-)Fälle aber, zu denen auch der hier zu beurteilende Sachverhalt zählt, scheitert die Beitragsfähigkeit daran, dass sich kein überzeugendes Kriterium finden lässt, das es ermöglicht, die Grundstücke, denen die Herstellung der Parkfläche einen Sondervorteil vermittelt, hinreichend genau und überzeugend abzugrenzen von den Grundstücken, denen sie lediglich einen Gemeinvorteil bietet. Die zumindest als Faustregel einleuchtende Annahme, dass mit der räumlichen Annäherung zwischen Grundstück und Parkfläche der von dieser ausgehende Vorteil wächst, erlaubt keine beitragsrechtlichen Folgerungen. Denn diese Annahme liefert kein die hinreichend eindeutige (Gebiets-)Abgrenzung ermöglichendes Kriterium.“

Driehaus (in Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 9. Aufl. 2012, § 2 Randnr. 54 am Ende) hält im Straßenbaubeitragsrecht dieselben Grundsätze für angezeigt.

Der zentrale Parkplatz (eingangs rot umrandet) ist von allen Seiten von Straßen umgrenzt, was nachfolgende blaue Markierung verdeutlicht:



Die vom Bundesverwaltungsgericht in vorgenanntem Urteil zitierte „Insellage“ könnte hier zu bejahen sein. Autofahrer, die diesen zentralen Parkplatz ansteuern, werden hauptsächlich die innerhalb der Insellage gelegenen Geschäfte bzw. Wohnungen aufsuchen. Der Benutzerkreis des Parkplatzes lässt sich hier den unmittelbar angrenzenden Grundstücken zuordnen, so dass hier ausnahmsweise ein Sondervorteil der Grundstücke innerhalb dieser Insellage bejaht werden kann.

Schon an dieser Stelle sei betont, dass sich das OVG Münster bisher offenbar noch nicht mit der Beitragsfähigkeit von selbstständigen öffentlichen Parkplätzen hat beschäftigen müssen, so dass insoweit eine Rechtsunsicherheit besteht, die dadurch verstärkt wird, dass das Bundesverwaltungsgericht im Erschließungsbeitragsrecht solche Parkplätze „in der Regel“ nicht für beitragspflichtig hält. Ob sich also das OVG Münster der hier vertretenen Rechtsansicht anschließt, ist völlig offen.

Eine derartige Insellage ist jedenfalls bei dem kleineren Parkplatz auf der Westseite nicht mit der erforderlichen Eindeutigkeit zu bejahen, weswegen hier der Grundsatz des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil vom 24.09.1987 – 8 C 75.86 greift, wonach hier eine Abgrenzung der bevorteilten Grundstücke nicht hinreichend genau und überzeugend möglich ist.

Zwischenergebnis:

- Bei dem zentralen Parkplatz, der auf dem ersten Bild dieses Schriftsatzes mit roter Farbe umgrenzt ist, handelt es sich um eine beitragsfähige Anlage im Sinne des § 8 KAG.
- Beitragspflichtig sind die Grundstücke, die sich innerhalb der vorbeschriebenen – blau umrandeten – Insellage befinden.

3. Beitragstatbestand

Straßenbaubeiträge können gemäß § 8 Abs. 2 KAG u. a. für die Herstellung, und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen, bei Straßen, Wegen und Plätzen auch für deren Verbesserung erhoben werden.

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 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) Ausgangslage beim **Hanhoff**

Der Parkplatz wurde 1984, also vor 34 Jahren, erstmals hergestellt. Die gewöhnliche Lebensdauer von mindestens 25 Jahren ist damit längst abgelaufen. Ausweislich der vorliegenden Lichtbilder sind die Pflastersteine teilweise gebrochen und

der Unterbau hat sich offensichtlich abgesenkt, so dass die Oberfläche sich wellenförmig - und die Anlage sich damit als Ganzes verschlissen - zeigt:



Neben dem Tatbestand der Erneuerung ist auch der Tatbestand der Verbesserung gegeben. Denn im Vergleich mit dem technisch erforderlichen Aufbau in Pflasterbauweise mit 8 cm hohen Pflastersteinen und 4 cm Bettungsschicht sowie 48 cm dickem ungebundenen Tragschichten ist der vorhandene Aufbau mit 5 cm Pflasterhöhe und unzulässig dicker Bettungsschicht sowie zu gering bemessener ungebundener Tragschicht (10-22 cm) nach technischen Gesichtspunkten unzureichend bemessen (vgl. E-Mail Ing.büro HINZ Ingenieure GmbH vom 26.03.2018).

4. Einzelfallsatzung

Der zentrale öffentliche Parkplatz zählt nicht zu den beitragspflichtigen Anlagen in § 4 Abs. 3 Nrn. 1 bis 4 der gemeindlichen Straßenbaubeitragsatzung.

Für Erschließungsanlagen, die in der Satzung nicht erfasst sind, bestimmt - gemäß § 4 Abs. 9 der Straßenbaubeitragssatzung – der Rat durch Satzung im Einzelfall die anrechenbaren Breiten und Anteile der Beitragspflichtigen.

Es ist daher dem Rat eine Einzelfallsatzung nach § 4 Abs. 9 der Straßenbaubeitragssatzung hinsichtlich des zentralen Parkplatzes im Hanhoff vorzulegen.

5. Anliegeranteile

Würde es sich hier nicht um einen Parkplatz, sondern eine Straße handeln, wäre die Anlage wohl als sog. Hauptgeschäftsstraße einzustufen, „in der die Frontlänge der Grundstücke mit Ladengeschäften oder Gaststätten im Erdgeschoss überwiegt, soweit es sich nicht um Hauptverkehrsstraßen handelt (§ 4 Abs. 6 Nr. 4 in Verbindung mit § 4 Abs. 3 Nr. 4 der Straßenbaubeitragssatzung).

Dementsprechend empfehle ich, die Anliegeranteile für die

- Fahrbahn (Asphaltbeton) auf 40 %
- Parkstreifen (Verbundsteinpflaster grau) auf 60 %
- Grünflächen auf 60 %

festzulegen. Dementsprechend sollte die Tiefbaufirma bzw. das Ing.büro die Kosten separieren.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Halter

Geschäftsführer und Fachanwalt für Verwaltungsrecht