

Von: Dr. jur. Klaus Halter Kommunale Kalkulationen GmbH <mail@komkal.de>
Gesendet: Mittwoch, 9. März 2022 10:14
An: Krüger, Daniel
Betreff: Straßenbaubeiträge Brulandstraße

Sehr geehrter Herr Krüger,

nach Prüfung der Sach- und Rechtslage bestehen gegen die Beitragsfähigkeit der geplanten Maßnahme im Wesentlichen keine durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

Rechtsgrundlage für die Heranziehung der an die Anlage grenzenden Grundstücke ist § 8 KAG NRW in Verbindung mit der Straßenbaubeitragsatzung der Gemeinde. Diese kann danach Beiträge zum Ersatz des Aufwandes für die Herstellung von Anlagen im Bereich der öffentlichen Straßen und als Gegenleistung für die dadurch den Eigentümern wachsenden wirtschaftlichen Vorteile Beiträge erheben.

Der geplante Ausbau der Fahrbahn einschließlich der Straßenrinnen in der Brulandstraße im gekennzeichneten Abschnitt erfüllt das Tatbestandsmerkmal der nachmaligen Herstellung in Form der Erneuerung.

Unter Erneuerung ist zu verstehen das Ersetzen einer abgenutzten Anlage durch eine neue Anlage (Straße insgesamt oder - wie hier - Teileinrichtung), die mit der alten Anlage funktional und qualitativ vergleichbar ist. Die alte und die neue Anlage müssen die gleiche räumliche Ausdehnung (Breite), die gleiche funktionale Aufteilung (Teileinrichtungen) und eine gleichwertige Befestigung aufweisen. Es muss ein dem früheren Zustand gleichwertiger Zustand geschaffen werden. Eine Erneuerung begnügt sich damit mit der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes der Anlage, welcher durch deren Gebrauch verschlechtert wurde, ohne dass damit eine Verbesserung mit Blick auf die ursprüngliche Anlage verbunden ist. So liegt es hier. Denn die Anlage erhält die gleiche räumliche Ausdehnung hinsichtlich der Breite, eine gleiche funktionale Aufteilung hinsichtlich Fahrbahn und Entwässerungsrinne sowie eine gleichwertige Befestigung nämlich - wie bisher - eine Asphaltdecke.

Die Gemeinde darf bei ihrer Ausbauentscheidung auch von einem Erneuerungsbedarf für die Fahrbahn ausgehen. Bei asphaltierten Fahrbahnen hat das OVG Münster die Lebensdauer einer gewöhnlichen Straße mit mindestens 25-27 Jahren angenommen (OVG Münster , B. v. 28.1.2011 - 15 A 1764/10 -). Die gewöhnliche Lebensdauer der bereits im Jahr 1974 mit einer Asphaltdecke hergestellten Brulandstraße ist damit bereits seit langem abgelaufen. Entsprechendes gilt für die Entwässerungsrinnen .

Die Erneuerungsbedürftigkeit setzt - über den bloßen Zeitablauf hinaus - zwar voraus, dass die Anlage oder die Einrichtung verschlissen ist, d.h. sich in einem insgesamt schadhafte, abgenutzten Zustand befindet (OVG Lüneburg, U. v. 28.11.2001 - 9 L 3193/00 -). Davon ist nach Ablauf der Nutzungszeit aber regelmäßig auszugehen. Der schadhafte abgenutzte Zustand wird - etwa bei einer Fahrbahn - wie hier - belegt, wenn die Fahrbahn an vielen verschiedenen Stellen Längs-, Quer- und Netzzrisse, Löcher, Ausbrüche, Flickstellen sowie Absackungen aufweist . Dies haben Sie bereits durch die mir vorgelegten Fotos dokumentiert.

Ob nach Ablauf der üblichen Nutzungsdauer ein Erneuerungsbedarf besteht, entscheidet die Gemeinde nach Ermessen. Die Erneuerungsbedürftigkeit setzt insoweit nicht eine fehlende Verkehrssicherheit oder die Zustimmung der Anlieger voraus. Sind wesentliche Teilbereiche einer Einrichtung erneuerungsbedürftig, ist es ermessensfehlerfrei, die Teileinrichtung insgesamt (auf ganzer Länge) zu erneuern. Es muss nicht „jeder Quadratmeter“ verschlissen sein.

Es ist nach einhelliger Rechtsprechung auch anerkannt, dass sich die Erneuerung nicht nur auf eine Teileinrichtung - hier die Fahrbahn - sondern auch auf Teile einer Teileinrichtung beschränken kann, die - wie die Straßendecke - eine selbstständige Funktion haben. Es empfiehlt sich in diesem Zusammenhang aber jedenfalls ein entsprechender Aufwandsspaltungsbeschluss durch das zuständige Organ der Gemeinde.

Schon allein die Erneuerung oder Verbesserung der Fahrbahndecke ist beitragsfähig. Voraussetzung für die Beitragsfähigkeit ist allerdings, dass sich die Arbeiten auf alle Schichten des Oberbaus - der Decke - beziehen und nicht nur auf eine einzelne Schicht, insbesondere die Verschleißschicht.

Hier ist mit Ausnahme der Straßeneinmündungen (hier ist offenbar nur eine Asphaltdeckschicht vorgesehen) entsprechend der gutachterlichen Stellungnahme sowohl eine Asphalttragschicht von 14,4 cm, eine Binderschicht und eine Asphaltdeckschicht von 3,5 cm vorgesehen. Während die Herstellung einer bloßen Verschleißschicht in den Straßeneinmündungen damit nicht beitragsfähig sein dürfte, begegnet die Beitragsfähigkeit im Hauptzug einschließlich der unselbstständigen Stichstraße mit der geplanten Asphaltdeckschicht und Asphalttragschicht mit der Maßgabe keine Bedenken, dass die Deckschicht eine Stärke von mindestens 4 cm statt 3,5 cm vorsehen sollte. So sieht die RSTO unabhängig von der Verkehrsbelastung der jeweiligen Straße stets eine oberste Deckschicht mit einer Stärke von mindestens 4 cm vor.

Unabhängig von der Erneuerungsbedürftigkeit, die fast 50 Jahre nach der Herstellung ebenfalls gegeben sein dürfte, ist der für die Anpassungsarbeiten an der Entwässerungsrinne angefallene Aufwand jedenfalls beitragsfähig. Diese Arbeiten dienen dazu, einen Anschluss der ausgebauten beitragsfähigen Teilanlage Fahrbahn an den angrenzenden Straßenkörper zu schaffen (vgl. OVG Münster, U. v. 4.2.2020 - 15 A 16621/17 -, m.w.N., juris).

Stellt die Satzung - wie hier - auf den spezifisch straßenbaubeitragsrechtlichen Anlagenbegriff ab, ergibt sich die konkrete räumliche Abgrenzung der Anlage zwar grundsätzlich aus dem Bauprogramm (vgl. OVG NRW, B. v. 3.4.2020 - 15 A 1431/19 -). Das Bauprogramm legt die räumliche Ausdehnung der Anlage fest und bestimmt, wo, was und wie ausgebaut werden soll, und zwar so konkret, dass festgestellt werden kann, ob die Anlage im Sinne des § 8 Abs. 7 Satz 1 KAG NRW hergestellt ist. Dies setzt voraus, dass die Anlage selbst durch örtlich erkennbare Merkmale oder nach rechtlichen Gesichtspunkten abgrenzbar ist. Dies kann dazu führen, dass die räumliche Ausdehnung einer Anlage im Einzelfall über das Bauprogramm hinausgeht oder hinter ihm zurückbleibt (OVG NRW, B.v. 23.1.2017 - 15 A 1650/15 -, juris).

Insoweit ist fraglich, ob das programmgemäß vorgesehene, über die Einmündung der Stichstraße hinausreichende Ausbauende im Norden, also jenseits der Einmündung der Stichstraße in tauglicher Weise begrenzt ist, weil insoweit weder ein örtlich erkennbares Abgrenzungsmerkmal ersichtlich ist, noch eine Abgrenzung nach rechtlichen Gesichtspunkten in Betracht kommt.

Ich rege deshalb an, eine rechtlich zulässige Grenzziehung nach örtlich erkennbaren Merkmalen dadurch vorzunehmen, dass die Anlage im Norden in Verlängerung der nördlichen Straßenseite der Stichstraße mit deren Einmündung endet. Soweit dies bisher nicht geschehen sein sollte, rege ich vorsorglich an, dies durch das Organ der Gemeinde nachzuholen, das das Bauprogramm beschlossen hat. Wenn das Bauprogramm durch die Verwaltung aufgestellt worden ist, kann die Anlage ohne weiteres auch durch die Verwaltung in Abweichung vom Bauprogramm begrenzt werden (vgl. OVG NRW, a. a. O., Rn. 27).

Ich hoffe, Ihnen mit meinen Ausführungen gedient zu haben.

Für weitere Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
ppa. Ulrike Mann



Kommunale Kalkulationen GmbH
Hammer Straße 39
48153 Münster

Tel.: 0251-2373450
Fax: 0251-2373455

Internet: www.komkal.de
E-Mail: mail@komkal.de

