



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0431/2023/1		Datum: 12.12.2023	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.10.20	
Betreff:			
Erhebung von Ausbaubeiträgen für den Ausbau des Wallersheimer Weges, Koblenz-Neuendorf/Wallersheim			
Gremienweg:			
01.02.2024	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
22.01.2024	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt
	TOP öffentlich	<input type="checkbox"/> Enthaltungen	<input type="checkbox"/> Gegenstimmen
		<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert	

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt für den Ausbau (Erneuerung, Erweiterung, Verbesserung) des Wallersheimer Weges, nach natürlicher Betrachtungsweise verlaufend zwischen den Kreisverkehrsplätzen Deutschherrenstraße/Werner-von-Siemens-Straße und Herberichstraße, nach § 10 Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz vom 20.06.1995 (GVBl. Seite 175) in der Fassung vom 12.12.2006 (GVBl. S. 401) - KAG a. F.- und der Satzung der Stadt Koblenz über die Erhebung von einmaligen Beiträgen nach tatsächlichen Investitionsaufwendungen für die Herstellung und den Ausbau von Verkehrsanlagen (Ausbaubeitragssatzung) vom 22.07.2003 - ABS -, in der aktuellen Fassung, Ausbaubeiträge in Höhe von 35 % der beitragsfähigen Aufwendungen zu erheben.

Begründung:

Der Ausbau des Wallersheimer Weges erfolgte auf Grundlage der vom Stadtrat am 19.05.2016 beschlossenen Ausbauplanung, entsprechend den Lageplänen Nrn. 23.06/10.15/02.01, 23.06/10.15/02.02 und 23.06/10.15/02.03. Hiernach entstanden durch den Rückbau von Straßenteilflächen und die grundsätzliche Umgestaltung des Querschnitts ein durchgängig begrünter Mittelstreifen mit Baumreihe sowie sichere Aufenthaltsräume und Querungsmöglichkeiten für die Fußgänger. Insgesamt wurde durch die stärker differenzierte funktionale Aufteilung der Gesamtfläche der Fußgänger- und Radfahrerverkehr leichter, flüssiger und gefahrloser, ohne den übrigen Fahrverkehr merklich zu beeinträchtigen.

Die Straße erhielt einen symmetrischen Querschnitt. Neben dem begrünten Mittelstreifen ist in beiden Fahrrichtungen ein Fahrstreifen mit 3,25 m Breite angeordnet. Die Radfahrer werden in einem 1,85 m breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Durchgängig ist ein 2,0 m breiter Parkstreifen für Pkw angeordnet, der durch die Fußgängerquerungen und Bushaltestellen unterbrochen wird. Daneben ist der Gehweg mit einer Mindestbreite von 2,30 m angeordnet. Fahr-, Schutz- und Parkstreifen wurden in Asphaltbauweise hergestellt und durch Borde von den Gehwegen und dem Mittelstreifen getrennt. Die Gehwege wurden in Pflasterbauweise ausgeführt. Im begrünten Mittelstreifen wurde eine durchgängige Reihe Großbäume gepflanzt. Auf den Privatgrundstücken wurden Angleichungen erforderlich. Die Straßenbeleuchtung wurde erneuert.

Der Ausbau des Wallersheimer Weges stellt eine ausbaubeitragspflichtige Maßnahme (Erneuerung, Erweiterung, Verbesserung) dar.

Die beitragsfähigen Kosten werden auf die Anlieger des Wallersheimer Weges im Bereich zwischen den Kreisverkehrsplätzen Deutschherrenstraße/Werner-von-Siemens-Straße und Herberichstraße verteilt.

Die Rechtsgrundlagen für die Erhebung von Ausbaubeiträgen sind § 10 Kommunalabgabengesetz - KAG - vom 20.06.1995 (GVBl. Seite 175) in der hier noch anzuwendenden Vorgängerfassung vom 12.12.2006 (GVBl. S. 401) zur aktuellen Fassung vom 05.05.2020 (GVBl. S. 158) und die Satzung der Stadt Koblenz über die Erhebung einmaliger Beiträge in der zurzeit geltenden Fassung.

Gemäß § 10 Abs. 3 KAG a. F. bleibt bei der Ermittlung der Beiträge ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender Teil (Gemeindeanteil) außer Ansatz, der dem nicht den Beitragsschuldnern zuzurechnenden Verkehrsaufkommen entspricht. Der Eigenanteil einer Gemeinde muss den Vorteil widerspiegeln, den die Allgemeinheit im Verhältnis zur Gesamtheit der Anlieger durch eine Ausbaumaßnahme erlangt, wobei entscheidend auf die zahlenmäßige Relation der Verkehrsfrequenzen des Anliegerverkehrs einerseits und des allgemeinen Durchgangsverkehrs andererseits abzustellen ist.

Bei der Festlegung des Gemeindeanteils sind weiterhin die Lage der zur Beurteilung anstehenden Straße innerhalb des jeweiligen Gemeindegebietes und die sich daraus voraussichtlich ergebenden Verkehrsströme zu berücksichtigen.

Bezüglich der Bemessung des Stadtanteils hat die Rechtsprechung Leitlinien entwickelt, die vom Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz - OVG - in verschiedenen Urteilen fortentwickelt worden sind. Auf der Grundlage ergab sich ein Basiswert von 25 % Stadtanteil für reinen Anliegerverkehr (inklusive geringen Durchgangsverkehrs).

Die Rechtsprechung lässt sich dahingehend zusammenfassen, dass zu unterscheiden ist zwischen

- a) geringem Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr,
- b) erhöhtem Durchgangsverkehr, aber noch überwiegend Anliegerverkehr,
- c) überwiegendem Durchgangsverkehr und
- d) ganz überwiegendem Durchgangsverkehr, aber nur wenig Anliegerverkehr.

Der Anteil des Anliegerverkehrs und derjenige des Durchgangsverkehrs am Gesamtaufkommen kann einheitlich für den Fußgänger- und Fahrverkehr ermittelt werden, wenn allenfalls geringfügige Unterschiede zwischen diesen beiden Straßennutzungen bestehen.

Ein mehrstufiges Verfahren zur Ermittlung des Gemeindeanteils, das auf der zunächst gesonderten Bewertung des Fußgänger- und des Fahrverkehrs und einer sich anschließenden Zusammenführung der so gewonnenen Teilgemeindeanteile besteht, ist aber anzuwenden, wenn das Verhältnis von Anlieger- und Durchgangsverkehr beim Fußgängerverkehr deutlich abweicht von einem entsprechenden Verhältnis beim Fahrverkehr.

Es ergibt sich folgende Beurteilung:

Beim fußläufigen Verkehr innerhalb der hier in Rede stehenden Verkehrsanlage ist davon auszugehen, dass diese im besonderen Maße den angrenzenden Anliegergrundstücken, u.a. auch dem Friedhof, dient. Es sind insbesondere die durch die Wohnnutzung ausgelösten fußläufigen Anliegerverkehre zu beachten. Beim fußläufigen Durchgangsverkehr ist v. a. die Verbindungsfunktion durch die Fußwegebeziehungen von den Wohngebieten westlich des Wallersheimer Weges u. a. über die Lichtsignalanlage beim Parkplatz des Friedhofs Neuendorf und über den Nauweg sowie den Plankenweg zur Handwerkerstraße und zurück zu berücksichtigen. Über diese Fußwegebeziehungen zu erreichende Ziele sind insbesondere die Willi-Graf-Schule, verschiedene KITAS, die Kirche, die

Filiale der Sparkasse, die Apotheke und das Rheinufer. Im Übrigen ist der fußläufige Durchgangsverkehr in südlicher Richtung nach Lützel und zur Innenstadt sowie zu den Zielen Stabilus und Rheinkaserne bzw. in nördlicher Richtung zum Messegelände und zum Industriegebiet Wallersheim/Kesselheim als gering einzustufen.

Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten ist bei dem hier in Rede stehenden Teil des Wallersheimer Weges hinsichtlich des fußläufigen Verkehrs von erhöhtem Durchgangsverkehr, aber noch überwiegendem Anliegerverkehr auszugehen, der einen 40-prozentigen Stadtanteil rechtfertigt.

Der Fahrverkehr ist geprägt durch eine sehr starke Verbindungsfunktion der zur Beurteilung anstehenden Verkehrsanlage in nord-südlicher Richtung vom Stadtteil Wallersheim nach Neuendorf, Richtung Lützel und umgekehrt. Hier sind die Fahrverkehre zu Stabilus, der Rheinkaserne und zum Messegelände, in südlicher Richtung weiter nach Lützel/Innenstadt sowie in nördlicher Richtung zum Industriegebiet Wallersheim/Kesselheim, zu beachten. Dagegen ist der Durchgangsfahrverkehr u. a. zu den Zielen Willi-Graf-Schule, Kitas sowie Kirche als gering anzusehen.

Beim Fahrverkehr ist der Anliegerverkehr, ausgelöst durch private Stellplätze auf den Anliegergrundstücken sowie den öffentlichen Personennahverkehr, der vier Haltestellen innerhalb der in Rede stehenden Verkehrsanlage anfährt, als gering einzustufen. Hinsichtlich des Fahrverkehrs ist insgesamt von ganz überwiegendem Durchgangsverkehr, aber nur wenig Anliegerverkehr auszugehen, der einen Stadtanteil von 70 % rechtfertigt.

Der aus den unterschiedlichen Teilgemeindeanteilen für Teileinrichtungen, wie den Fahr- und Fußgängerverkehr, zu bildende Gesamtgemeindeanteil darf nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes Rheinland-Pfalz - OVG - abweichend vom arithmetischen Mittel der Teilgemeindeanteile festgelegt werden, wenn es dafür sachlich einleuchtende Gründe gibt.

Beim Wallersheimer Weg, verlaufend nach natürlicher Betrachtungsweise zwischen den Kreisverkehrsplätzen Deutschherrenstraße/Werner-von-Siemens-Straße und Herberichstraße, gibt es bei dem Mengenverhältnis Fußgängerverkehr und Fahrverkehr eine erhebliche Diskrepanz, die bei Bildung des arithmetischen Mittels dazu führt, dass der Gesamtstadtanteil nicht den Vorteil widerspiegelt, den die Allgemeinheit im Verhältnis zur Gesamtheit der Anlieger durch die Ausbaumaßnahme erlangt. Dem zahlenmäßig höheren Fahrverkehr steht ein geringerer Fußgängerverkehr gegenüber. Aufgrund dieser Besonderheit ist ein Gesamtstadtanteil von 60 % gerechtfertigt erachtet.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität hat in seiner Sitzung am 19.09.2023 mehrheitlich die Erhöhung des Gesamtstadtanteils um 5 % auf 65 % beschlossen.

Im Hinblick auf die Besonderheit des hier gegenüber dem Fußgängerverkehr deutlich höheren Fahrverkehrs und unter Berücksichtigung des der Stadt eingeräumten Beurteilungsspielraumes von 5 %, ist im vorliegenden Falle auch ein Gesamtstadtanteil von 65 % angemessen.

Anlage/n:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

Die aus Straßenausbaubeiträgen zu erwartenden Einnahmen sind bei Projekt P61045 veranschlagt.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

keine

Historie:

- 19.05.2016: Der Stadtrat beschließt die Ausbauplanung auf Grundlage Lagepläne Nrn. 21306/10.15/02.01, 23.06/10.15/02.02, 23.06/10.15/02.03.
- 19.09.2023: Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität beschließt mehrheitlich eine Erhöhung des Gesamtstadtanteils um 5 % auf 65 %.