

An die im Stadtrat vertretenen Fraktionen



Bahnhofstraße 47
56068 Koblenz

22.02.2016

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
66.2.1/SM

Ansprechpartner/in:

Michael Schmidt
Straßen- und Verkehrsplanung

michael.A.schmidt@stadt.koblenz.de
(nicht für förmliche Rechtsbeihilfe)

Fon : 0261 129 - 3535

Fon zentral: 0261 129 - 0

Fon zentral aus Koblenz: 115

Fax: 0261 129 - 3500

www.koblenz.de

Fördergebiet Soziale Stadt Neuendorf Teilprojekt „Straßenbaumaßnahme Wallersheimer Weg“

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach unserer Information liegen verschiedenen Stadtratsfraktionen Schreiben von Frau Ingeborg Olzien und Herrn Helmut Kerschsieper, bezüglich des Ausbaus des Wallersheimer Wegs vor. Hierzu erhalten Sie nachfolgend unsere Stellungnahme und Erläuterungen.

Historie:

Der **Stadtrat** hat mit seinem Beschluss (BV/0326/201472) am 25.07.2014 das „Fördergebiet Soziale Stadt Koblenz-Neuendorf“ als Schwerpunktbereich der Städtebauförderung für die Jahre 2014 bis 2017 und in seiner Sitzung am 13.11.2014 (BV/0541/2014) die Umsetzung des Teilprojektes „Straßenbaumaßnahme Wallersheimer Weg“ beschlossen und die Verwaltung beauftragt alle notwendigen Schritte vorzubereiten und durchzuführen.

Nachfolgend ein Textauszug aus der BV/0541/2014 aus Anlage 1 - Konzeption zu den Teilprojekten:

a. Teilprojekt Wallersheimer Weg

(Abschnitt zwischen Herberichstraße und Hans-Bellinghausen-Straße)

Der heutige Straßenquerschnitt ist auf Grund der verringerten Verkehrszahlen nicht mehr erforderlich. Die beidseitigen Geh- und Radweg sind in großen Teilbereichen in sehr desolatem Zustand.

Da die vorhandenen Grünflächen teilweise zu klein sind, sind Wurzelschäden an Fahrbahn, Geh- und Radweg entstanden. Die Straße bildet eine Barriere zum Stadtteilzentrum Neuendorf und zum Rhein.

Zielsetzung ist eine bedarfsgerechte Anpassung des Straßenraumes und nachhaltige Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen dem Quartier Weiße Siedlung, den angrenzenden Wohngebieten, dem Stadtteilzentrum Neuendorf und zum Rhein.

Es ist eine Variantenuntersuchung von Teilausbau bis Vollausbau erforderlich. Geplant sind die Erneuerung der abgängigen Rad- und Gehwege sowie teilweise Erneuerung der Fahrbahn. Des Weiteren werden sichere Quermöglichkeiten im Bereich der ankommenden Fußwege und Straßen (Schulweg) geschaffen. Die Erfordernis der Lichtsignalanlage wird überprüft und diese ggf. entfernt. Vier ÖPNV Haltestellen werden, mit fußläufiger Anbindung an das Quartier, barrierefrei Ausgebaut. Durch Rückbau von Straßenteilflächen und Entsiegelung wird die Erweiterung der Begrünung / Baumpflanzung aus gestalterischen und ökologischen Gesichtspunkten möglich.

In seiner Sitzung am 16.12.2014 hat der **Ausschuss für allgemeine Bau- und Liegenschaftsverwaltung** für die Straßenplanung den Planungsauftrag über 84.463,80 € an das Ingenieurbüro Manns beschlossen.

Im **Fachbereichsausschuss IV** am 17.11.2015 wurde die Planung vorgestellt und einstimmig beschlossen.

Danach erfolgte eine **Bürgerinformation** am 14.01.2016. Diese war mit ca. 40 Bürgerinnen und Bürgern mäßig besucht, der größere Teil davon waren offensichtlich Anwohner der Langenaustraße.

Die Planung wurde vorgestellt und umfangreich über die Ausbaubeiträge informiert.

Aus den Reihen der Besucher gab es Äußerungen (offensichtlich ausschließlich von Anwohnern der Langenaustraße), die sich generell gegen den Ausbau richteten. Dabei wurde die Erfordernis und die städtebaulichen Ziele grundsätzlich in Frage gestellt und als nicht notwendig und sinnvoll erachtet. Von Anwohnern des Wallersheimer Wegs (die allerdings in der Minderzahl waren) gab es auch grundsätzlich positive Äußerungen zur Maßnahme.

Auf die Frage, wer von den Anwesenden den geplanten Ausbau des Wallersheimer Wegs ablehnt, meldeten sich ca. 20 – 25 Personen.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt hat die Stadt, für Vermessung, Planung, Baugrunderkundung, Verkehrszählung, aktivierte Eigenleistungen usw. rd. 120.000 € für die Maßnahme verausgabt bzw. an offenen Rechnungen noch ausstehen.

Soweit die Maßnahme nicht im Rahmen des Förderprogramms Soziale Stadt umgesetzt wird, erhält die Stadt für die bisherigen Ausgaben keine Förderung und muss diese alleine tragen.

Städtebauliche Aspekte:

Die übergeordnete Zielsetzung im Fördergebiet ist es, eine nachhaltige Entwicklung, Stabilität und Qualität im Gesamtgebiet zu erreichen, die insbesondere auf Grund der Vielfalt an sozialen und städtebaulichen Aufgaben eine sehr komplexe Aufgabe darstellt.

Ein Handlungsschwerpunkt stellt dabei der bedarfsgerechte Ausbau und die Anpassung der Straßenräume und eine nachhaltige Verbesserung der fußläufigen Wegeverbindung zwischen der Großsiedlung, den angrenzenden Wohngebieten, dem Stadtteilzentrum Neuendorf und zum Rhein dar.

Im Rahmen des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes (ISEK) wurden die Ist-Situation sowie die Handlungsbedarfe ermittelt sowie entsprechende Teilmaßnahmen definiert.

Bezogen auf den Wallersheimer Weg wurde festgestellt, dass dieser eine sehr starke Barriere und Zäsur zwischen den angrenzenden Quartieren bildet.

Neben der Sanierung und qualitativen sowie funktionalen Aufwertung des unmittelbaren Wohnumfeldes der Großsiedlung, Neugestaltung und Entwicklung der öffentlichen Grünflächen, sind deshalb insbesondere:

- Die durchgängige Vernetzung und die Wegeverbindung von der Großsiedlung über den Wallersheimer Weg hinweg an das Stadtteilzentrum Neuendorf und die vorhandenen öffentlichen Grünflächen im Stadtteil sowie an den Rhein notwendig.
- Gleichzeitig können mit der Sanierung der Straßen die stadtteilbezogenen Wegeverbindungen zu öffentlichen Einrichtungen wie Schule, Einkaufen etc. als auch die ÖPNV-Anbindung zum Stadtzentrum Koblenz wieder optimiert werden.
- Eine veränderte Erschließung für die Wohngebäude entlang der Fritz-Michel-Straße zukünftig direkt vom Wallersheimer Weg aus, können das Quartier der Großsiedlung weiter von Verkehr entlasten und die Wohn- und Aufenthaltsfunktionen dort verbessern.
- Die Isolation der Quartiere kann gemindert und eine nachhaltige Aufwertung erreicht werden.
- Weiterhin ist der positive klimatische Aspekt zu nennen, der durch die Minimierung der versiegelten Straßenfläche und die Neuanpflanzung von Bäumen in einem begrünten Mittelstreifen, erreicht werden kann.
- Die weiteren städtebaulichen Gründe, die die einzelnen Verkehrsverbesserungen betreffen und die Sanierung des Wallersheimer Weges notwendig machen, sind unter den nachfolgenden Themen dargestellt.

Bedeutung des Wallersheimer Wegs:

Der Wallersheimer Weg ist eine städtische Hauptsammelstraße. Er erschließt Neuendorf mit der Firma Stabilus sowie Teile von Lützel und Wallersheim und ist eine wichtige Verbindung zur Innenstadt.

Gemäß der Verkehrszählung vom Januar 2015 liegt die durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV) zwischen den einzelnen Einmündungen zwischen rd. 8.800 und 10.500 Kfz/24h. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei rd. 5 % (rd. 430 bis 530 Fahrzeuge/24h).

Unfälle im Wallersheimer Weg:

Bei der Polizei wurden, für den Bereich zwischen Herberichstraße und Wallersheimer Kreisel, die aufgenommenen Unfälle der letzten Jahre abgefragt. Es wurden folgende Unfälle aufgenommen:

2013	16	Unfälle, davon 4 mit Beteiligung von Fußgängern oder Fahrrädern
2014	11	Unfälle, davon 3 mit Beteiligung von Fußgängern oder Fahrrädern
2015	9	Unfälle, davon 3 mit Beteiligung von Fußgängern oder Fahrrädern

Von der Maßnahme direkt Betroffene:

Nach heutigem Stand werden voraussichtlich 40 Grundstücke zu Ausbaubeiträgen herangezogen. Davon 9 Grundstücke (mit 19 Wohnhäusern) der Koblenzer Wohnbau, 2 Grundstücke der Stadt (Friedhof und 1 Wohnhaus) und 29 Grundstücke in Privateigentum. Von den privaten Grundstücken sind 9 (davon 1 unbebautes) bereits tatsächlich über die Langenaustraße erschlossen.

Bei der Statistikstelle wurde die Anzahl der betroffenen Haushalte abgefragt. Laut Statistischer Gebäudedatei gibt es derzeit auf den zu Ausbaubeiträgen herangezogenen Grundstücken insgesamt 332 Haushalte, davon sind 47 Haushalte über die Langenaustraße erschlossen.

Geplante Maßnahme:

Hohe Bedeutung bei der Planung hatte die bedarfsgerechte Anpassung des Straßenraumes und nachhaltige Verbesserung der fußläufigen Verbindung zwischen dem Quartier Weiße Siedlung, den angrenzenden Wohngebieten, dem Stadtteilzentrum Neuendorf und zum Rhein.

Durch den Rückbau von Straßenteilflächen und die grundsätzliche Umgestaltung des Querschnitts entstehen ein durchgängig begrünter Mittelstreifen mit Baumreihe sowie sichere Aufenthaltsräume und Querungsmöglichkeiten für die Fußgänger. Insgesamt wird durch die stärker differenzierte funktionale Aufteilung der Gesamtfläche der Fußgänger- und Radfahrverkehr leichter, flüssiger und gefahrloser ohne den übrigen Fahrverkehr merklich zu beeinträchtigen, so dass u.a. hierdurch eine Verbesserung gegenüber dem bisherigen Zustand des Wallersheimer Weges erreicht wird. Auch die wichtigen städtebaulichen Entwicklungsansätze „Minimierung der Barriere Wallersheimer Weg“ und „klimatische Verbesserung“ können so verwirklicht werden.

Die Straße erhält einen symmetrischen Querschnitt. Neben dem begrünten Mittelstreifen ist in beiden Fahrtrichtungen 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.

Für die Fußgänger sind im Bereich der ankommenden Fußwege und der Straßeneinmündungen Querungen mit barrierefreien Bordsteinabsenkungen vorgesehen. Die vier vorhandenen Bushaltestellen werden barrierefrei mit Sonderbordsteinen und Bodenindikatoren ausgestattet.

Fahr-, Schutz- und Parkstreifen werden in Asphaltbauweise hergestellt und durch Borde von den Gehwegen und dem Mittelstreifen getrennt. Die Gehwege werden in Pflasterbauweise ausgeführt. Im begrünten Mittelstreifen wird eine durchgängige Reihe Großbäume gepflanzt

Die Straßenbeleuchtung wird erneuert.

Radverkehrsführung:

A) Grundsätzliches:

Radverkehrsanlagen für ALLE Radfahrende in gleichermaßen bedarfsgerechter Weise zu erstellen, erweist sich als große Herausforderung. DEN Radfahrer gibt es nicht. Besonders schutzbedürftige Radfahrer ziehen Führungen im Seitenraum vor, wogegen geübtere Radfahrer bevorzugt in nächster Nähe zum fließenden Verkehr oder sogar im Mischverkehr ohne explizite Radverkehrsanlage fahren möchten. Dies wiederum entspannt das regelmäßig beklagte Konfliktrisiko mit dem Fußverkehr.

Gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zählt der Radverkehr zum Fahrzeugverkehr und ist grundsätzlich auf der Fahrbahn zu führen. Die Benutzungspflicht ist für baulich angelegte Radwege nur auf die Fälle beschränkt, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern. Schutzstreifen, regelkonform ausgeführt, stellen ein erprobtes und bewährtes Instrument der Radverkehrsführung dar. Nur bei sehr hoch belasteten Straßen, hohem Schwerverkehrsanteil (> 1.000 Schwerverkehrsfahrzeuge pro Tag) oder zulässigen Geschwindigkeiten über 50 km/h ist die Anlage von Schutzstreifen unzulässig.

Schutzstreifen erweisen sich auch als flexible und kostensparende Einrichtung, da sie bei Bedarf in Ausnahmefällen auch von Kraftfahrzeugen befahren werden dürfen. Das kann bei Fahrbahneinschränkungen infolge eines Unfalls oder eines havarierten Fahrzeugs von Vorteil sein, weil der Schutzstreifen dann temporär die Vorbeifahrt von Kfz an der Unfallstelle ermöglicht. Verbleibende, reine Gehwege dürfen von Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr mit dem Rad befahren werden, auch wenn auf der Fahrbahn Schutzstreifen markiert sind.

In Koblenz wurden bereits an anderer Stelle Schutzstreifen realisiert. Diese haben sich in Abschnitten der Hohenfelder Straße und im Oberweiher (Metternich) durchaus bewährt und werden dort gut angenommen. Die in der Hohenfelder Straße zeitweise noch zu beobachtenden Haltevorgänge von Kfz auf dem Schutzstreifen stellen sehr wohl eine Beeinträchtigung des Radverkehrs dar. Diese Vorgänge beruhen auf dem hohen Bedarf für Parken und Halten im Umfeld des Löhr-Centers, werden aber seitens der Verwaltung nicht ignoriert. Hier wurde kürzlich durch eine veränderte Beschilderung und Markierung die Verbesserung der Radverkehrsbedingungen angegangen.

B) Radverkehrsführung im Wallersheimer Weg mittels Schutzstreifen:

Ausgestaltung, Betrieb

Die Breite des geplanten Schutzstreifens von 1,85 m setzt sich aus dem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen und dem notwendigen Verkehrsraum eines Radfahrers ($\geq 1,00$ m) zusammen. Das geforderte Mindestmaß (= 1,75 m) ist durch das geplante Maß sogar überschritten. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) soll der verbleibende

Raum zwischen Mittelinsel und Schutzstreifen mindestens 2,25 m betragen. Die Fahrstreifenbreite ist mit 3,25 m insofern ausreichend bemessen. Im Alltagsbetrieb entfallen folglich die hier rechtlich eigentlich zulässigen Überfahrten des Kfz-Verkehrs (auch Busse und LKW) über den Schutzstreifen. Vielmehr erlangt der Radverkehr eine verbesserte Sichtbarkeit und Präsenz auf der Fahrbahn, da der Schutzstreifen zusätzlich zur gestrichelten Trennlinie im Abstand von etwa 25 Metern mit aufmarkierten Fahrradsinnbildern ausgestattet wird. Erfahrungen aus der bundesweiten Anwendung zeigen, dass der Kfz-Verkehr infolge der Einrichtung von Schutzstreifen eine - wenn auch nur geringe - Geschwindigkeitsabnahme erfahren kann, die im Sinne aller Beteiligten (Verkehrsteilnehmer, Anwohner) sein sollte.

Es ist allerdings anzunehmen, dass nach Realisierung der Schutzstreifen insbesondere ältere (bzw. schutzbedürftigere) Radfahrer in einem Übergangszeitraum zunächst weiterhin die Gehwege befahren werden. Der angestrebte Ausbau des Wallersheimer Weges wird für etliche Jahrzehnte Bestand haben. Insofern ist es ratsam, die Radverkehrsführung bereits jetzt zukunftsfähig, d.h. leistungsfähig und bedarfsgerecht auszubilden. Dies schließt steigende Radverkehrszahlen mit ein. Die Änderung zeitlebens gewohnter Einrichtungen wie das Radeln auf separaten Wegen geht mit Widerständen und Unverständnis einher. Mit zunehmender Anwendung dieses Instrumentariums ist künftig auch eine größere Akzeptanz von Schutzstreifen durch die Verkehrsteilnehmer zu erwarten. Mit Realisierung der Schutzstreifen entlang des Wallersheimer Weges kann eine Information der Bürgerschaft mittels gängiger Medien diese Entwicklung begünstigen.

(Vergleiche hierzu die Aussagen aus **"Planung verkehrssicherer Infrastruktur für den zukünftigen Radverkehr"**; Unfallforschung der Versicherer, 05/2015:

*Auch bei einem Anstieg des Radverkehrsaufkommens, schnelleren und älter werdenden Radfahrern sind die heute vorhandenen Führungsformen grundsätzlich dazu geeignet, den Radverkehr in Zukunft sicher abzuwickeln. Wesentlich dabei ist jedoch die strikte Einhaltung der Vorgaben der aktuellen Regelwerke. Radwege erweisen sich zwar auf der Strecke als relativ sichere Anlagen, haben aber im Bereich von Kreuzungen und Zufahrten deutliche Sicherheitsnachteile. Insbesondere bei hohen Radverkehrsstärken innerorts kommt daher der Einrichtung von Fahrradstraßen sowie der **Führung auf der Fahrbahn** zukünftig eine besondere Bedeutung zu.)*

Sicherheit

Wenn auch ein auffälliges Unfallbild für den Wallersheimer Weg in der herkömmlichen Gestalt mit dem Fokus auf den Radverkehr nicht vorliegt, so sei dennoch auf einen dokumentierten Unfall zwischen einem Radfahrer und einem Autofahrer aus 2013 verwiesen. Der einbiegende Autofahrer übersah den vorfahrtsberechtigten Radfahrer, der auf dem Radweg unterwegs war.

Das Befahren der Radwege entgegen der zulässigen Fahrtrichtung erhöht die Gefährdung solcher Radfahrer zusätzlich. Schutzstreifen werden in aller Regel nicht in "falscher" Richtung befahren. Von Schutzstreifen aus haben Radfahrer die besseren Voraussetzungen zum regelkonformen Abbiegen in gegenüber liegende Straßen und Wege.

Der erforderliche Seitenabstand zu parkenden Kraftfahrzeugen ist in der Breitendimensionierung berücksichtigt. Insofern ist der drohenden Gefahr aufgehender Fahrzeugtüren hinreichend begegnet.

Radfahrer stellen auch für nur vereinzelt auftretende Fußgänger auf gemeinsamen Wegen eine Gefährdung dar, zumal sie dann häufig ihre Geschwindigkeit nicht wie vorgeschrieben, verringern.

Einbindung/ Funktion im Radverkehrsnetz

Mit baldiger Realisierung eines stadteinwärts führenden Radfahrstreifens in der Hans-Böckler-Straße (Umsetzung im April/Mai 2016) und dem nördlichen Wallersheimer Weg wird das angrenzende Radverkehrsnetz deutlich verbessert. Die fahrbahnahe Führung - ohne Beeinträchtigung durch und für den Fußverkehr - ermöglicht es dem Radfahrer, auch höhere Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen. Für Pendler stellt dies eine wichtige Eigenschaft dar. Die beizubehaltende Führungsweise des Radverkehrs in den angrenzenden Kreisverkehrsplätzen ist der besonderen Gefährdung des Radfahrers in hoch belasteten Kreisverkehrsplätzen geschuldet. Die StVO lässt markierte Radverkehrsführungen in Kreisverkehrsplätzen nicht zu.

Rückbau der Signalanlage:

Das Erfordernis der Lichtsignalanlage (LSA) am Nauweg wurde im Rahmen der Verkehrszählung und Straßenplanung überprüft. Sie ist nach dem Ausbau nicht mehr erforderlich.

Bei der Verkehrszählung wurden im Zählzeitraum (11,5 Std.) lediglich 70 Fußgänger gezählt, die den Wallersheimer Weg an der LSA querten. Im gleichen Zeitraum querten 332 Fußgänger an den vorhandenen Fahrbahnteilern in unmittelbarer Nähe der LSA bzw. neben der LSA.

Die Technik der vorhandenen Lichtsignalanlage ist über 40 Jahre alt und muss aus Gründen der Betriebssicherheit und Ersatzteilversorgung erneuert oder abgebaut werden. Die Erneuerung ist bisher nicht erfolgt, da der Ausbau des Wallersheimer Wegs ansteht. Ein Abbau ist bei der derzeitigen Situation nicht möglich, da eine Querung bei einer mehr streifigen Fahrbahn ohne LSA nicht zulässig ist, es wären hier zusätzliche bauliche Maßnahmen erforderlich.

Sollte kein Ausbau erfolgen, sind für das Jahr 2017 (oder auch schon im Nachtrag 2016) Haushaltsmittel zur Erneuerung der Lichtsignalanlage in Höhe von 90.000 EUR bereitzustellen (Signalplanung, Elektrotechnik, Tiefbau).

Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen:

Gemäß der Lärmkartierung Stufe 2, im Lärmaktionsplan der Stadt Koblenz, werden im unmittelbaren Umfeld der Straße Lärmpegel um 50 - 55 dB(A) erreicht. Die umliegende Wohnbebauung ist nicht unmittelbar betroffen.

Nach der Kartierung sind hier keine Anhaltspunkte erfüllt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen erforderlich ist. Aufgrund der vorhandenen Werte und (geringen) Betroffenheiten wurde dies auch nicht im Zuge der Lärmaktionsplanung (hier Fachamt Umweltamt) weiter verfolgt.

Öffnung der Herberichstraße:

Eine Überprüfung der planungsrechtlichen Grundlagen für die Sperrung der Herberichstraße ergab, dass diese wegen der Überschreitungen des maximal zulässigen Beurteilungspegels zur Nachtzeit, an den zum bestehenden Industriebetrieb nächstgelegenen Wohngebäuden entlang der Herberichstraße erforderlich wurde. Die Überschreitung des zulässigen Beurteilungspegels ergibt sich aufgrund der Nähe zum bestehenden Industriegebiet durch Überlagerung der kontinuierlichen Betriebsgeräusche durch die Produktion zur Nachtzeit mit den Verkehrsgeräuschen.

Der Immissionsschutz, für die nächstgelegenen Wohngebäude entlang der Herberichstraße, war der Anlass für die erste Änderung des B-Plan Nr. 174, der die Sperrung der Herberichstraße für den Durchgangsverkehr zwischen Wallersheimer Weg und Werner-von-Siemens-Straße planungsrechtlich festschreibt.

Erneuerung des Wallersheimer Wegs von Kreisel bis Kreisel:

Die Anregung der Anwohner werden wir, soweit die Politik dies wünscht, gerne als sinnvolle Ausdehnung der Maßnahme unterstützen. Dadurch werden sich natürlich die Ausbaubeiträge erhöhen, die Anzahl der Grundstücke, die zu Ausbaubeiträgen herangezogen werden, wird sich aber voraussichtlich hierdurch nicht verändern.

Da der Bereich zwischen Hans-Bellinghausen-Straße und Wallersheimer Kreisel außerhalb des Fördergebietes liegt und bisher nicht Bestandteil der Antragsstellung bzw. des derzeitigen Förderpaketes war, kann eine Förderung erst in zukünftigen Abstimmungen mit dem Land ggf. aufgenommen und über eine Förderung entschieden werden.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum ISEK wurde die Anregung, Erweiterung des Programmgebietes um die Straße bis zum Wallersheimer Kreisel, bereits aufgenommen und entsprechend im ISEK als Prüfauftrag für die Fortschreibung aufgenommen.

Ausbaubeiträge:

Hinsichtlich der Festsetzung von Ausbaubeiträgen ist Folgendes mitzuteilen:

Bei nach dem Beitragsrecht anerkannten Sammelstraßen handelt es sich um Straßen, die nicht zum Anbau bestimmt sind. Grundsätzlich sind innerörtliche Straßen jedoch zum Anbau bestimmt: „Dem entspricht es, dass - sofern nicht ein Fall des § 127 Abs. 2 Nr. 2 BBauG (= § 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB) vorliegt - unabhängig von ihrer jeweiligen Breite grundsätzlich alle befahrbaren Verkehrsanlagen im innerörtlichen Bereich einschließlich der befahrbaren Wohnwege das Tatbestandsmerkmal „zum Anbau bestimmt“ in § 127 Abs. 2 Nr. 1 BBauG (= BauGB) erfüllen, d. h. dazu geeignet sind, den anliegenden Grundstücken das zu verschaffen, was für deren Bebaubarkeit an wegemäßiger Erschließung erforderlich ist.“, so BVerwG, Urteil v. 4.6.1993 (AZ. 8 C 33.91). Ausnahmen hiervon bilden also i. d. R. die Verkehrsanlagen, bei denen grundsätzlich ein Heranfahren bis zur Höhe der entsprechenden Grundstücke und das Betreten derselbigen von dort aus nicht möglich ist, z. B. die vorgenannten Sammelstraßen nach § 127 Abs. 2 Nr. 3 BauGB oder Kreisverkehrsplätze.

Gründe, die einer Anbaubestimmung des Wallersheimer Weges grundsätzlich widersprechen würden, sind weder in den Bebauungsplänen noch anderweitig zu finden. Dies wäre jedoch notwendig, um für den Wallersheimer Weg die Anbaufreiheit als Ausnahme vom o. g. Grundsatz der Anbaubestimmung – auch gegenüber dem Fördergeber - belegen zu können.

Nach einer groben Prüfung der Beitragspflicht ging man in 2014 aufgrund der Historie des Wallersheimer Weges von einer fehlenden Anbaubestimmung aus, was zu der Aussage führte, dass „voraussichtlich“ keine Beiträge erhoben werden können. Nach einer umfassenden Prüfung konnte dieses Ergebnis aufgrund der vorgenannten Gründe jedoch nicht mehr aufrechterhalten werden. Beim Wallersheimer Weg ist es vielmehr offensichtlich, dass über den Parkstreifen das erforderliche Heranfahren an die Grundstücke und darüber hinaus auch die Schaffung von Zufahrten grundsätzlich möglich bzw. in der Vergangenheit auch erfolgt ist.

Die Begriffe Vorteil und Verbesserung sind im Beitragsrecht spezielle Begriffe, die nicht mit den landläufigen Bedeutungen gleichgesetzt werden dürfen. So hat der offenbar im Schreiben von Herrn Kerschsieper einer Verbesserungsmaßnahme zugeschriebene, landläufig verstandene Vorteil nichts mit dem im angeführten Urteil genannten beitragsrechtlichen Vorteilsbegriff zu tun. Das Erste bezieht sich zudem auf die Beurteilung einer Baumaßnahme, das zweite auf den beitragsrechtlichen Vorteil, den eine Erschließungsanlage (nicht die bauliche Maßnahme, die an ihr durchgeführt wird!) einem Grundstück vermittelt. Bei der Betrachtung des zweiten Falles ist zudem noch weiter zu unterscheiden, ob es sich um einmalige oder wiederkehrende Ausbaubeiträge handelt. Denn der beitragsrechtliche Vorteilsbegriff unterscheidet sich in diesen beiden Fällen deutlich. Während bei dem einmaligen Ausbaubeitrag das Erschlossensein eines Grundstückes durch eine Erschließungsanlage (d. h. es muss grds. die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit eines Zuganges/einer Zufahrt zu der Erschließungsanlage gegeben sein) grundlegender Ausgangspunkt des Vorteils ist, muss bei dem wiederkehrenden Beitrag für alle Grundstücke innerhalb der Abrechnungseinheit ein konkret-individueller Vorteil grds. von allen dort enthaltenen Erschließungsanlagen ausgehen, wodurch die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit eines Zuganges/einer Zufahrt zu der speziell ausgebauten Erschließungsanlage nicht mehr Anknüpfungspunkt sein kann.

Bei dem zitierten Urteil handelt es sich um eine Entscheidung in Zusammenhang mit wiederkehrenden Ausbaubeiträgen. Gerade der angeführte konkret-individuelle Vorteil ist ein Begriff, der sich ausschließlich auf diese Thematik, nicht jedoch auf die hier maßgeblichen einmaligen Ausbaubeiträge bezieht. Eine weitere Stellungnahme zu diesem Urteil erübrigt sich somit.

Des Weiteren muss es sich bei einer beitragspflichtigen Maßnahme nicht zwangsläufig um eine Verbesserung einer Erschließungsanlage/Verkehrsanlage handeln. Vielmehr gibt es hier noch die Begriffe der Erweiterung, des Umbaus und der in den häufigsten Fällen anzutreffenden Erneuerung einer Verkehrsanlage. Was zutrifft, ist für jede einzelne Teileinrichtung der Erschließungsanlage zu beurteilen, so dass sich für eine Maßnahme durchaus auch Mischformen (z. B. Erneuerung mit Anteilen eines Umbaus) ergeben können. Unstreitig ist jedoch die für eine beitragsfähige Erneuerung einer Verkehrsanlage notwendige Nutzungsdauer von 20 Jahren beim

Wallerseimer Weg (Ausbau Ende 70er Jahre) seit langem abgelaufen, so dass es auf das Maß der hier offensichtlich vorliegenden Verschlissenerheit der Anlage als zusätzliche Voraussetzung der Beitragsfähigkeit nicht mehr entscheidend ankommt. Die Beitragspflicht zum Ausbau des Wallerseimer Weges wird im weiteren Verfahren selbstverständlich für jedes einzelne Grundstück nochmals eingehend geprüft. Unter anderem hieraus ergibt sich, dass noch keine Höhe des voraussichtlichen Ausbaubeitrages für ein Grundstück mitgeteilt werden kann. Zum jetzigen Verfahrensstand stehen - dem Regelfall entsprechend - ganz einfach diese und die übrigen notwendigen Grundlagendaten noch nicht / noch nicht in ausreichendem Maße fest. Auch fehlt es noch an der Stadtratsentscheidung über den Anliegeranteil an den beitragsfähigen Kosten. Den bisherigen Überlegungen der Verwaltung wurde diesbezüglich ein überwiegender Durchgangsverkehr zugrunde gelegt, der sich auch bei dem noch vorzubereitenden Abwägungsbeschluss wiederfinden wird.

Darüber hinaus ist für die Verteilung der Ausbaubeiträge (auf die anliegenden Grundstücke) nicht die Ausdehnung der Baumaßnahme, sondern die der beitragsrechtlichen, selbstständigen Erschließungsanlage/Verkehrsanlage maßgeblich:

Für die ausbaubeitragsrechtliche Selbständigkeit der hier zu beurteilenden Verkehrsanlage Wallerseimer Weg, kommt es nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auf den Gesamteindruck an, den die tatsächlichen Verhältnisse dem äußeren Erscheinungsbild nach einem unbefangenen Betrachter bei natürlicher Betrachtungsweise vermitteln.

Maßgeblich hierfür sind unter anderem Straßenführung, Breite und Länge. Da im vorliegenden Fälle unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes Rheinland-Pfalz den beiden Kreisverkehren eine trennende Wirkung zukommt, handelt es sich bei dem Straßenzug Wallerseimer Weg innerhalb der beiden Kreisverkehre Deutschherrenstraße / Werner-von Siemens-Straße sowie Herberichstraße ganz unzweifelhaft um eine selbständige Verkehrsanlage.

Die überwiegende Anzahl der beitragspflichtigen Grundstücke liegt innerhalb der Bebauungspläne Nrn. 24: Langenaustraße / Bünenweg, 50: Herberichstraße / Stumpfweg und 133: Grünzone zwischen den Ortsteilen Neuendorf und Wallerseimer. Lediglich im süd-östlichen Bereich des Berechnungsgebietes liegen Grundstücke im unbeplanten Innenbereich.

Gemäß § 6 Abs. 2 Nr. 1 Satzung der Stadt Koblenz über die Erhebung von einmaligen Beiträgen nach tatsächlichen Investitionsaufwendungen für die Herstellung und den Ausbau von Verkehrsanlagen / Ausbaubeitragssatzung - ABS - ist in beplanten Gebieten die überplante Grundstücksfläche Grundlage der Beitragsermittlung.

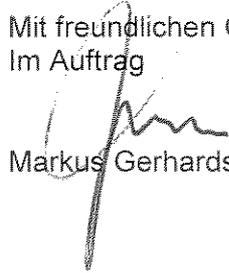
Im unbeplanten Innenbereich ist dann die Tiefenbegrenzung zu berücksichtigen, wenn die jenseits der Tiefenbegrenzungslinie liegenden Grundstücksteile nicht im Sinne des § 10 Abs. 6 Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz / KAG baulich oder in ähnlicher Weise selbständig nutzbar sind (§ 6 Abs. 2 Nr. 3 ABS).

Sind sie jedoch jenseits der Tiefenbegrenzungslinie baulich oder in ähnlicher Weise selbständig nutzbar oder werden sie bereits tatsächlich baulich, gewerblich, industriell oder ähnlich genutzt, so gilt als Grundstücksfläche die Fläche des im Innenbereich liegenden Teils des Buchgrundstückes.

In welchem Umfange die im unbeplanten Innenbereich liegenden beitragspflichtigen Grundstücke in die Berechnung einzubeziehen sind, unterliegt derzeit noch einer eingehenden Prüfung.

Wir hoffen, dass mit dieser umfangreichen Stellungnahme alle vorgebrachten Punkte ausreichend beantwortet sind. Bei weiteren Fragen stehen wir Ihnen gerne jeder Zeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Markus Gerhards