



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0880/2023		Datum: 08.02.2023	
Dezernat 4			
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.10.20	
Betreff:			
Erhebung von Ausbaubeiträgen für den Ausbau der Spechtstraße, von Spechtstraße 19/21 bis einschließlich Spechtstraße 34, Koblenz-Karthause			
Gremienweg:			
16.03.2023	Stadtrat	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt <input type="checkbox"/> Enthaltungen
	TOP öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen
06.03.2023	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/> einstimmig <input type="checkbox"/> abgelehnt <input type="checkbox"/> verwiesen	<input type="checkbox"/> mehrheitl. Kenntnis <input type="checkbox"/> vertagt <input type="checkbox"/> Enthaltungen
	TOP öffentlich		<input type="checkbox"/> ohne BE <input type="checkbox"/> abgesetzt <input type="checkbox"/> geändert <input type="checkbox"/> Gegenstimmen

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt, für den Ausbau (Erneuerung, Erweiterung, Verbesserung) der Spechtstraße, nach natürlicher Betrachtungsweise verlaufend von Spechtstraße 19/21 bis einschließlich Spechtstraße 34, Koblenz-Karthause (Abgrenzung siehe beigefügter Plan), nach dem Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz - KAG - vom 20.06.1995 (GVBl. S. 175) und der Satzung über die Erhebung von einmaligen Beiträgen nach tatsächlichen Investitionsaufwendungen für die Herstellung und den Ausbau von Verkehrsanlagen (Ausbaubeitragsatzung) vom 22.07.2003 - ABS -, in den zurzeit geltenden Fassungen, Ausbaubeiträge in Höhe von 65 % der beitragsfähigen Aufwendungen zu erheben.

Begründung:

Auf Grundlage der vom Stadtrat am 21.06.2018 beschlossenen Ausbauplanung, Lageplan Nr.: 19.67/02.05.2018/02.01, wurde im nördlichen Bereich der Spechtstraße eine Wendeanlage hergestellt. Die Fahrbahn wurde in Asphaltbauweise, der Gehweg und die Parkstände in Pflasterbauweise ausgeführt. Im Zuge der Maßnahme wurden in diesem Bereich auch die Beleuchtung sowie die Straßenentwässerung hergestellt. Die Baumaßnahme wurde im Dezember 2018 abgeschlossen, die Schlussrechnung ist am 05.02.2019 eingegangen.

Auch wenn Anlass für die Anlegung des Wendehammers der Bau der neuen Kindertagesstätte und deren (bessere) Erschließung war, werden keine zusätzlichen Grundstücke durch die Anlegung des Wendehammers in der Spechtstraße erschlossen. Der Ausbau der Spechtstraße stellt daher eine ausbaubeitragspflichtige Maßnahme (Erneuerung, Erweiterung, Verbesserung, Umbau) in Form der Verbesserung einer bestehenden Verkehrsanlage dar.

Denn es werden hierdurch eine gefahrlose Wendemöglichkeit eröffnet und folglich den Verkehrsfluss behindernde Wendemanöver in dem in erster Linie dem fließenden Verkehr vorbehaltenen Fahrbahnraum vermieden (vgl. auch Hdb. Erschließung und ErschließR, Bitterwolf/Drescher/Thielmann, Ausgabe 2021, S. 397, Rn. 282).

Hiervon werden alle Grundstücke in der Stichstraße in beitragsrechtlicher Weise bevorteilt; es unterliegen deshalb alle Anlieger der Ausbaubeitragspflicht, ungeachtet der Tatsache, dass die Baumaßnahme nur in einem bestimmten Bereich durchgeführt wurde. Denn der Wirkungsbereich der Ausbaumaßnahme erstreckt sich auf die gesamte Verkehrsanlage Spechtstraße, verlaufend von

Spechtstraße 19/21 bis einschließlich Spechtstraße 34. Aus der Möglichkeit des einzelnen Grundstückseigentümers, wegen der Lage seines Grundstücks die Verkehrsanlage in qualifizierter Weise in Anspruch zu nehmen, wird der beitragsrelevante Vorteil abgeleitet. Selbstverständlich unterliegen alle erschlossenen Grundstücke der Ausbaubeitragspflicht, unabhängig davon, ob sie privat oder öffentlich genutzt werden.

Die Rechtsgrundlagen für die Erhebung von Ausbaubeiträgen sind das Kommunalabgabengesetz und die Satzung der Stadt Koblenz über die Erhebung einmaliger Beiträge in den zurzeit geltenden Fassungen.

Gemäß § 10 Abs. 3 KAG 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 geringem Durchgangsverkehr).

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

- a) geringem Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegendem Anliegerverkehr
- b) erhöhtem Durchgangsverkehr, aber noch überwiegendem 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 Stadtanteils, dass aus 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.

Da in der hier in Rede stehenden Verkehrsanlage Spechtstraße, verlaufend von Spechtstraße 19/21 bis einschließlich Spechtstraße 34, allenfalls geringfügige Unterschiede zwischen diesen beiden Nutzungen bestehen, kann der Anteil des Anliegerverkehrs und derjenige des Durchgangsverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen einheitlich für den Fußgänger- und den Fahrverkehr ermittelt werden.

Es ergibt sich folgende Beurteilung:

Bei der hier in Rede stehenden Verkehrsanlage Spechtstraße, nach natürlicher Betrachtungsweise verlaufend von Spechtstraße 19/21 bis einschließlich Spechtstraße 34, handelt es sich um eine Gemeindestraße in einem Wohngebiet des Höhenstadtteils Karthause. Die Straße dient hinsichtlich des Anliegerverkehrs sowohl beim Fahrverkehr als auch beim fußläufigen Verkehr vorwiegend dem Erreichen der anliegenden Wohngrundstücke sowie der Grundschule Am Löwentor und der neuen Kindertagesstätte.

Beim Durchgangsverkehr ist der Fahrverkehr zur Gemeindestraße An der Bauschule, insbesondere ausgelöst durch die Berufsbildende Schule Wirtschaft, zu beachten. Der Fahrverkehr zum Finkenherd ist jedoch zumindest für Kfz in Höhe der östlichen Grundstücksgrenze An der Bauschule 2 - 12 a durch Poller versperrt. Der fußläufige Durchgangsverkehr ist durch die Verbindungsfunktion zum Finkenherd mit der Kita St. Beatus geprägt. Bei der Spechtstraße, nach natürlicher Betrachtungsweise verlaufend von Spechtstraße 19/21 bis einschließlich Spechtstraße 34, ist daher von einem erhöhten Durchgangs-, aber noch überwiegendem Anliegerverkehr auszugehen.

Unter Berücksichtigung aller Gegebenheiten und der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes Rheinland-Pfalz - OVG - rechtfertigt dies einen 35 %-igen Stadtanteil.

Anlage/n:

01: Übersichtsplan

Finanzielle Auswirkungen:

Die aus Beiträgen zu erwartenden Einnahmen sind bei Projekt P661162 veranschlagt.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Durch den Abwägungsbeschluss sind keine Auswirkungen auf den Klimaschutz zu erwarten

Historie:

21.06.2018 Der Stadtrat beschließt den Lageplan Nr.: 19.67/02.05.2018/02.01

24.01.2019 Der Stadtrat hat den Abwägungsbeschluss von der Tagesordnung abgesetzt (siehe Anlagen)

03.03.2020 Die Vorlage wurde in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Mobilität beraten und geändert beschlossen.
(Der Anliegeranteil wurde auf 50% festgelegt); BV/0100/2020

09.03.2020 Die Vorlage wurde im Haupt- und Finanzausschuss beraten und geändert beschlossen (Der Anliegeranteil wurde auf 65% festgelegt); BV/0100/2020

15.05.2020 Der Stadtrat hat die Angelegenheit vertagt; BV/0100/2020/1

07.12.2020 Die Vorlage wurde im Haupt- und Finanzausschuss mit einem vorgesehenen Anliegeranteil von 65 % beraten und mehrheitlich abgelehnt; BV/0100/2020/2

28.01.2021 Die Angelegenheit wurde vom Stadtrat, bei einem vorgesehenen Anliegeranteil von 65 %, mehrheitlich abgelehnt; BV/0100/2020/2