

Beschlussvorlage	4530/2016/1 Vorgänger-Vorlage: 4530/2016	Fachbereich 3 Herr Schlich
Ausbau Bäckerstraße - Im Preul - Erhebung von Vorausleistungen und Ausbaubeiträgen		
Beratungsfolge	Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaft Haupt- und Finanzausschuss Stadtrat	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtrat beschließt,

- den Anteil der Stadt Mayen und der Beitragspflichtigen an den umlagefähigen Ausbaukosten für den Ausbau der Verkehrsanlage „Bäckerstraße/ Im Preul“ wie folgt festzusetzen:

Stadt Mayen	50%
Anlieger	50%

- gem. § 7 Abs. 5 Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz (KAG) in der derzeit geltenden Fassung in Verbindung mit der aktuellen Satzung über die Erhebung von Ausbaubeiträgen der Stadt Mayen (ABS), Vorausleistungen in Höhe von 100 % der voraussichtlichen umlagefähigen Kosten für die Verkehrsanlage „Bäckerstraße/ Im Preul“ zu erheben.

<u>Gremium</u>	<u>Ja</u>	<u>Nein</u>	<u>Enthaltung</u>	<u>wie Vorlage</u>	<u>TOP</u>
<u>Ausschuss für Stadtentwicklung und Wirtschaft Haupt- und Finanzausschuss Stadtrat</u>					

Sachverhalt:

Im Rahmen des Förderprogramms „Aktive Stadt“ ist der Ausbau der Bäckerstraße und der Straße „Im Preul“ geplant. Die Planung zur Umgestaltung des Straßenzuges Bäckerstraße/ Im Preul wurde mit den Bürgern und Anliegern im Rahmen einer Einwohnerversammlung am 06. Juli 2016 erörtert. Der Entwurf wurde in den städtischen Gremien beraten und durch den Stadtrat am 13. Juli 2016 beschlossen.

Der Ausbau wurde Januar 2017 begonnen. Die Fertigstellung bis Lukasmart ist beabsichtigt.

Aufgrund der unmittelbaren Übergänge der Bäckerstraße in die Straße „Im Preul“ sowie der im Beitragsrecht gebotenen „natürlichen Betrachtungsweise“, sind die beiden Straßen vom Boemundring bis zur Neustraße als **eine** zusammenhängende **Verkehrsanlage** zu qualifizieren.

Zur Deckung der Ausbaurkosten ist nach den Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes (KAG) und der Ausbaubeitragssatzung (= Satzung über die Erhebung von Einmalbeiträgen nach tatsächlichen Investitionsaufwendungen für den Ausbau von Verkehrsanlagen in der Stadt Mayen, nachfolgend kurz ABS genannt) ein Teil der Kosten auf die Anlieger umzulegen (Beitragserhebungspflicht). Zur frühzeitigen Refinanzierung der Kosten sollen Vorausleistungen auf die voraussichtlich entstehenden Kosten erhoben werden. Hierzu ist die Festsetzung des Gemeinde- und Anliegeranteiles durch den Stadtrat erforderlich.

1. Festlegung des Gemeindeanteiles:

Die Festlegung des Gemeindeanteils für den o. a. Ausbau (Anteil des öffentlichen Interesses) einerseits und der Anteil der Anlieger andererseits ist ein rechtlich zu wertender Vorgang. Diese Anteile werden nicht in der Satzung, sondern für jeden Einzelfall gesondert, durch einen Beschluss des Stadtrates nach pflichtgemäßem Ermessen festgesetzt.

Entsprechend § 10 Abs. 3 KAG und § 5 ABS legt der Stadtrat fest, welchen Anteil der Aufwendungen die Stadt Mayen selbst übernimmt.

Das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz (OVG) hat in seinem Beschluss vom 15.12.2005 (6 A 11220/05.OVG) ausgeführt, dass für die Bemessung des Gemeindeanteils grundsätzlich nicht die absolute Stärke des Gesamtverkehrsaufkommens einer Straße, sondern das Verhältnis zwischen Durchgangsverkehr und Anliegerverkehr maßgebend ist.

Anliegerverkehr im beitragsrechtlichen Sinne ist der gesamte Ziel- und Quellverkehr, der durch die von der Verkehrsanlage erschlossenen Grundstücke ausgelöst wird. Nach der aktuellen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes Rheinland-Pfalz vom 11. Februar 2014 ist jeder Verkehrsteilnehmer, der die Straße befährt, um dort einen Parkplatz anzusteuern, dem Zielverkehr dieser Straße und somit dem Anliegerverkehr zuzuordnen (6A 10766/13.OVG). Unter Durchgangsverkehr hingegen versteht man die allgemeine Nutzung der Verkehrsanlage um ein außerhalb liegendes Ziel zu erreichen.

Die Rechtsprechung gemäß dem Urteil vom 07.12.2004 – 6 A 11406/04. OVG stuft den Gemeindeanteil einer Straße wie folgt ein:

- | | |
|----------|---|
| 25% | bei geringem Durchgangs-, aber ganz überwiegendem Anliegerverkehr |
| 35 – 45% | bei erhöhtem Durchgangs-, aber noch überwiegendem Anliegerverkehr |
| 55 -65% | bei überwiegendem Durchgangsverkehr |
| 70% | bei ganz überwiegendem Durchgangs-, aber nur wenig Anliegerverkehr. |

In einer ersten Kalkulation zur Erstellung der Kosten-und Finanzierungsübersicht (KoFi) im Rahmen des Förderprogrammes „Aktive Stadtzentren“ wurde eine Verteilung von 40 % Gemeindeanteil und 60 % Anliegeranteil angestrebt.

Unter Berücksichtigung der geplanten Ausbaumaßnahme konnte nun nach erneuter Prüfung der Verkehrssituation und Abwägung der Verkehrsflüsse sowie deren Ursache ein ausgeglichenes Verhältnis von Anlieger- zu Durchgangsverkehr festgestellt werden. Der von den Anliegern in der Bäckerstraße und Im Preul verursachte Verkehr steht in etwa im gleichen Verhältnis zum Durchgangsverkehr in Richtung Neustraße.

Dies entspricht einer Verteilung der Kostenanteile von 50 % Anliegeranteil zu 50 % Gemeindeanteil.

Da solche Entscheidungen in der Regel durch die Gerichte aufgrund fehlender Ortskenntnisse nicht ersetzt werden können, hat das OVG folgenden Leitsatz geprägt:
„Die Entscheidung des Gemeinderats über den Gemeindeanteil bedarf keiner förmlichen schriftlichen Begründung. Vielmehr reicht es aus, dass sich der Rat beispielsweise Vorüberlegungen der Verwaltung, die in einer Sitzungsvorlage zusammengefasst sind, anschließt, so dass überprüft werden kann, ob der Ratsbeschluss zur Festlegung des Gemeindeanteils auf einer greifbaren Fehleinschätzung beruht“ (OVG RP, 6 A 10697/08.OVG, AS 37, 129, ESOVGRP).“

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 05.10.2016 den Vorschlag der Verwaltung zur Kostenaufteilung 50% / 50% abgelehnt.

Infolge dieser Ablehnung wurden zur Prüfung der prozentualen Verteilung des Anlieger- und Durchgangsverkehrs am 08.11.2016 und am 05.01.2017 jeweils in der Zeit von 7.00 Uhr bis 19.00 Uhr eine Verkehrszählung im Straßenverlauf Bäckerstraße/ Im Preul durchgeführt. Die Zählung vom 05.01.2017 liegt, bedingt durch die Weihnachtsferien und auch die Jahreszeit, außerhalb der anerkannten Verkehrszählperiode und wäre damit grundsätzlich anfechtbar. Zur Erhebung der Verkehre und Ermittlung der prozentualen Verteilung der Kosten wurde sie trotzdem berücksichtigt.

Nachfolgend die Auswertung der Verkehrszählung vom 08.11.2016:

Uhrzeit		Abschnitt					%
		1 - Einfahrt bis KiGa	2 - KiGa bis AOK	3 - AOK bis Kurve	4 - Preul		
7 - 10 Uhr	Anliegerverkehr	29	26	29	10	94	54,97
	Durchgangsverkehr	0	0	16	61	77	45,03
						171	100
10 - 13 Uhr	Anliegerverkehr	29	54	16	10	109	56,48
	Durchgangsverkehr	0	0	0	84	84	43,52
						193	100
13 - 16 Uhr	Anliegerverkehr	21	49	31	16	117	59,39
	Durchgangsverkehr	0	0	12	68	80	40,61
						197	100
16 - 19 Uhr	Anliegerverkehr	32	23	15	15	85	59,03
	Durchgangsverkehr	0	0	0	59	59	40,97
						144	100

Erläuterung:

Nach der aktuellen Rechtsprechung ist jeder Verkehrsteilnehmer, der die Straße befährt, um dort einen Parkplatz anzusteuern, dem Zielverkehr dieser Straße und somit dem Anliegerverkehr zuzuordnen (6A 10766/13.OVG)

Tagesauswertung

	Anzahl	%
Anliegerverkehr	405	57,45
Durchgangsverkehr	300	42,55
Gesamtverkehr	705	100

Um dieses Ergebnis zu manifestieren, wurde am 05.01.2017 eine weitere Zählung durchgeführt. Die Voraussetzungen für diese Zählung waren nicht optimal, da sie in den Weihnachtsferien und somit außerhalb der normalen Zählzeiten durchgeführt werden musste. Eine Verschiebung war jedoch in Anbetracht des geplanten Baubeginns am 09.01.2017 nicht möglich. Zudem waren die Wetterbedingungen mit Schneeregen und Minustemperaturen äußerst ungünstig. Die Ergebnisse dieser Zählung sind somit grundsätzlich anfechtbar.

Die Zählung führte zu folgendem Ergebnis:

Uhrzeit		Abschnitt					%
		1 - Einfahrt bis KiGa	2 - KiGa bis AOK	3 - AOK bis Kurve	4 - Preul		
7 - 9 Uhr	Anliegerverkehr	18	0	17	17	52	34,44
	Durchgangsverkehr	0	0	49	50	99	65,56
						151	100
9-11 Uhr	Anliegerverkehr	6	18	14	4	42	42,86
	Durchgangsverkehr	0	0	0	56	56	57,14
						98	100
11-13 Uhr	Anliegerverkehr	22	0	22	23	67	36,02
	Durchgangsverkehr	0	0	59	60	119	63,98
						186	100
13-15 Uhr	Anliegerverkehr	8	22	0	3	33	55,93
	Durchgangsverkehr	0	0	0	26	26	44,07
						59	100
15-17 Uhr	Anliegerverkehr	29	0	13	14	56	37,58
	Durchgangsverkehr	0	0	46	47	93	62,42
						149	100
17 -19 Uhr	Anliegerverkehr	7	15	0	1	23	46,00
	Durchgangsverkehr	0	0	0	27	27	54,00
						50	100

Hinweis:

Die Zählung erfolgte in den Weihnachtsferien, Wetter: Schneeregen, Minustemperaturen; außerhalb der normalen Zählzeiten > die Ergebnisse dieser Zählung sind somit auf jeden Fall anfechtbar

Tagesauswertung

	Anzahl	%
Anliegerverkehr	273	39,39
Durchgangsverkehr	420	60,61
Gesamtverkehr	693	100

Die beiden Zählungen führten zu deutlich unterschiedlichen Verteilungen der Anteile für den Anliegerverkehr (57,45% (1) / 39,39% (2)) und den Durchgangsverkehr (42,55% (1) / 60,61% (2)). Aufgrund der fast umgekehrten Werte während der zweiten Zählung und unter Berücksichtigung, dass diese Zählung in den Weihnachtsferien stattgefunden hat, schlägt die Verwaltung hinsichtlich der Kostenverteilung den Mittelwert aus beiden Zählungen vor:

Gemeindeanteil	50%
Anliegeranteil	50%

2. Vorausleistungserhebung:

Die Verwaltung beabsichtigt, zur Refinanzierung der Kosten des Straßenausbaus Vorausleistungen zu erheben (§ 9 ABS).

Die Umsetzung der Ausbaumaßnahme erfolgt derzeit und wird bis spätestens Ende September abgeschlossen sein.

Die Verwaltung schlägt vor 100% der voraussichtlich umlagefähigen Kosten als Vorausleistung zu erheben.

Gemäß der Kostenschätzung ist mit umlagefähigen Kosten in Höhe von ca. ~~530.000 €~~ 624.000 € abzüglich der geschätzten Kosten in Höhe von ca. 12.000 € für die Straßenwiederherstellung im Kanalgrabenbereich (aktueller Ausbauzustand), also mit rund ~~518.000 €~~ 612.000 € zu rechnen. Die Kostensteigerung wird durch den Mehraufwand aufgrund von belastetem Boden verursacht, welcher einer gesonderten Behandlung und Entsorgung bedarf.

Bei einer Kostenverteilung entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung entfallen auf die Anlieger 50% der umlagefähigen Kosten und damit 306.000 €.

3. Förderung

Eine Förderung der Ausbaumaßnahme erfolgt im Rahmen des Förderprogramms „Aktive Stadt“.

Die anteiligen, durch die Anlieger zu zahlenden Ausbaubeiträge unterliegen jedoch nicht der Förderfähigkeit (siehe 6.4.1 und 6.4.2 der VV Förderung der städtebaulichen Erneuerung).

Die Förderobergrenze gemäß der förderrechtlichen Anerkennung vom 28.09.2016 basiert auf einer festgelegten Obergrenze für den Straßenausbau von 225 €/ m² und ermittelt sich wie folgt:

Herstellungskosten Berücksichtigung von 225 €/m² (1985 m² x 225 €/m²) =
446.625 €

Zzgl. bautechnischem Mehraufwand	
Entsorgung Z2- Material (netto)	60.385,80 €
12 % Baunebenkosten	7.246,30 €
Zwischensumme	67.632,10 €
19 % MwSt	12.850,10 €
Summe Mehraufwand	80.482,20 €
80.482 €	

Zwischensumme 527.107 €

Abzgl. KAG (50 % von 527.107 €) 263.553 €

Abzüglich Kostenerstattung der Werke
12.000 €

Förderobergrenze 251.554 €

Nach Abzug der voraussichtlichen Förderung der Maßnahme summiert sich der städtische Anteil der Kosten wie folgt:

Gemeindeanteil an den Gesamtkosten (50%)	
306.000 €	
Abzüglich der voraussichtlichen Förderung	251.554 €
Verbleibende Kosten der Stadt	54.446 €

Finanzielle Auswirkungen:

Die Maßnahme lässt sich mit den im Haushalt 2017 unter dem Teilhaushalt 9, Aktive Stadt, Konto 5113500-09600000-61 im investiven Teil des Finanzhaushaltes 2017 veranschlagten Kosten realisieren. Bei einer 50/50 Regelung, erhöhen sich die Einnahmen bedingt durch die nach dem Haushaltsabschluss ergebenden Mehrkosten für die Baumaßnahme gegenüber dem Kostenansatz im Haushaltsentwurf 2017 um ca. 25.000 €. Die Einnahmen für die Straßenwiederherstellung im Kanalgrabenbereich (aktueller Ausbauzustand) wurde ebenfalls entsprechend den im Sachverhalt dargestellten Betrag für den Haushalt 2017 angemeldet.

Familienverträglichkeit:

Hat die geplante Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf Familien in der Stadt Mayen?

Nein

Demografische Entwicklung:

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare Auswirkung auf die maßgeblichen Bestimmungsgrößen des demografischen Wandels und zwar

- die Geburtenrate
- die Lebenserwartung
- Saldo von Zu- und Wegzug (Migration, kommunale Wanderungsbewegung)

und beeinflusst damit in der Folge die Bevölkerungsstruktur der Stadt Mayen?

Nein

Barrierefreiheit:

Hat die vorgesehene Entscheidung unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die in der Stadt vorhandenen Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit?

nein |

Anlagen:

keine |