

Beschlussvorlage	5209/2018	Fachbereich 3 Herr Schlich
Festlegung der Verkehrsanlage Habsburgring/L 82		
Beratungsfolge	Ausschuss für Verkehr, Umwelt, Forst und Klimaschutz Haupt- und Finanzausschuss Stadtrat	

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Stadtrat beschließt,

1. die Straße Habsburgring/L 82 vom Kreuzungsbereich Habsburgring/ Auf der Eich/ Koblenzer Straße bis zur Kreisverkehrsanlage im Bereich Kelberger Straße/ Marktstraße als eigenständige Verkehrsanlage und entsprechend über Ausbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz für Rheinland-Pfalz (KAG) vom 20.06.1995 (GVBl. S. 175), in der derzeit gültigen Fassung i. V. m. der Satzung über die Erhebung von Einmalbeiträgen nach tatsächlichen Investitionsaufwendungen für den Ausbau von Verkehrsanlagen der Stadt Mayen vom 26.06.2013 abzurechnen.
2. den Anteil der Stadt Mayen und der Beitragspflichtigen an den umlagefähigen Ausbaukosten der o. g. Verkehrsanlage wie folgt festzusetzen:

Stadt Mayen	50 %
Anlieger	50 %

<u>Gremium</u>	<u>Ja</u>	<u>Nein</u>	<u>Enthaltung</u>	<u>wie Vorlage</u>	<u>TOP</u>
<u>Ausschuss für Verkehr, Umwelt, Forst</u>					
<u>und Klimaschutz</u>					
<u>Haupt- und Finanzausschuss</u>					
<u>Stadtrat</u>					

Sachverhalt:

Die Fahrbahn der in der Baulast des Landes stehenden L 82 werden im Innenstadtbereich von Mayen, einschließlich Busbuchten, Abbiegespuren und Entwässerungseinrichtungen erneuert. Weiterhin werden die Seitenräume im Bereich Habsburgring/ Boemundring auf der Basis eines durchgehenden neuen Verkehrskonzeptes ebenfalls neu ausgebaut.

Die Bauabschnitte 1 bis 7 wurden bereits in den Jahren 2010 bis 2018 ausgebaut und fertiggestellt. Mit dem Ausbau des 8. und letzten Bauabschnittes soll in diesem Jahr begonnen werden.

In der Stadtratssitzung am 28.01.2015 wurde die Verkehrsanlage Habsburgring (Einmündung Marktstraße bis Einmündung Obertor) als eine zusammenhängende Verkehrsanlage angesehen. Dies ist jedoch fehlerhaft.

Für die Beurteilung der ausbaubeitragsrechtlichen Selbstständigkeit einer Verkehrsanlage kommt es nach der übertragbaren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zum Erschließungsbeitragsrecht auf den Gesamteindruck an, den die tatsächlichen Verhältnisse

dem äußeren Erscheinungsbild nach einem unbefangenen Betrachter bei natürlicher Betrachtungsweise vermitteln. Maßgeblich sind hier Straßenführung, -breite, -länge, -ausstattung, -gefälle oder -steigungsverhältnisse. So kann eine unterschiedliche Pflasterung oder die unterschiedliche farbige Gestaltung eines Belags gegen die Einheitlichkeit eines Straßenbereichs sprechen (OVG RLP, Urteil vom 14.01.2013 – 6 A 10940/12).

Auf Grund der unmittelbaren Übergänge der einzelnen Bauabschnitte (Innenstadtring) und der im Beitragsrecht gebotenen „natürlichen Betrachtungsweise“, beginnt die Verkehrsanlage am Kreuzungsbereich Habsburgring/ Auf der Eich/ Koblenzer Straße.

Fraglich ist, wo die Verkehrsanlage endet und ob eine Kreisverkehrsanlage eine trennende Wirkung darstellt. Dies beurteilt sich nach dessen tatsächlichen Erscheinungsbild. Eine Verkehrsinsel, in den mehrere Straßen sternförmig auf dessen Mitte zulaufen, und dessen Mittelinsel bautechnisch so von der Kreisfahrbahn abgesetzt ist, dass ein Überfahren der Mittelinsel nicht möglich ist, erscheint als eigenständige Verkehrsanlage und als Unterbrechung der einmündenden Straßen (OVG RLP, U. v. 21.08.2007 – 6 A 10527/07). Kann aber die Mittelinsel überfahren werden und sind die Kreisfahrbahn sowie die Mittelinsel nur optisch markiert, spricht mehr gegen eine trennende Wirkung.

Vorliegend wurden mehrere Verkehrsinseln am Habsburgring errichtet. Dabei handelt es sich jedoch überwiegend um Minikreisel, die überfahren werden können. Die erste große Kreisverkehrsanlage wurde im Bereich Kelberger Straße/ Marktstraße errichtet, deren Verkehrsinsel, aufgrund einer baulichen Anlage, nicht überfahren werden kann. Folglich endet die Verkehrsanlage auch an dieser Kreisverkehrsanlage.

Gemeindeanteil

Der Gemeindeanteil wurde bereits mit Beschluss vom 28.01.2015 auf 50 % festgelegt. Dies ist insoweit auch nicht zu beanstanden. Beschließt jedoch eine Gemeinde eine Straße als „Abrechnungsgebiet“ und einen entsprechenden Gemeindeanteil, so ist der Gemeindeanteil fehlerhaft bemessen, wenn sich das Abrechnungsgebiet als unwirksam gebildet erweist. Denn unabhängig davon, in welcher Höhe der Gemeindeanteil richtig festzulegen ist, war die ursprüngliche Entscheidung über den Gemeindeanteil auf einer unrichtigen Tatsachengrundlage und damit unter Verletzung des der Gemeinde zustehenden Beurteilungsspielraums getroffen worden. Folglich ist der Gemeindeanteil von 50 % nochmals, auf Grundlage der richtig festgelegten Verkehrsanlage, zu beschließen |

Finanzielle Auswirkungen:

Nein

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

Innovativer Holzbau:

Sofern es sich um ein Bauwerk handelt: Kann das Bauwerk als innovatives Holzbauwerk errichtet werden:

Ja:

Nein:

Entfällt:

Anlagen:

Keine |