

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>5418/2019</b>	<b>Fachbereich 3</b> Herr Schlich
<b>Festlegung des Gemeindeanteils für die Ausbaumaßnahme "Im Hombrich/Neustraße"</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Ausschuss für Verkehr, Umwelt, Forst und Klimaschutz</b> <b>Haupt- und Finanzausschuss</b> <b>Stadtrat</b>	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

Der Stadtrat beschließt, den Anteil der Stadt Mayen und der Beitragspflichtigen an den umlagefähigen Ausbaukosten für die Ausbaumaßnahme „Im Hombrich/ Neustraße“ wie folgt festzusetzen:

Stadt Mayen	35 %
Anlieger	65 %

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

**Sachverhalt:**

Zur Deckung der Ausbaukosten 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). Hierzu ist die Festsetzung des Gemeinde- und Anliegeranteiles durch den Stadtrat erforderlich.

Das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz legt § 10 Abs. 4 KAG in ständiger Rechtsprechung dahingehend aus, dass der Eigenanteil der Gemeinde den Vorteil widerspiegeln muss, den die Allgemeinheit im Verhältnis zur Gesamtheit der Anlieger durch eine Ausbaumaßnahme erlangt. Dabei kommt es nicht entscheidend auf die absolute Stärke des Gesamtverkehrsaufkommens der Straße an, sondern ist vielmehr auf die zahlenmäßige Relation der Verkehrsfrequenzen des Anliegerverkehrs einerseits und des allgemeinen Durchgangsverkehrs andererseits abzustellen. Bei der Festlegung des Gemeindeanteils sind die Lage der zu Beurteilung anstehenden Straße innerhalb des jeweiligen Gemeindegebiets und die sich danach voraussichtlich ergebenden Verkehrsströme zu berücksichtigen.

Ausgehend hiervon wird vom Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz auf die „Leitlinien“ des Oberverwaltungsgericht Lüneburg (Urteil vom 08.09.1969 – I A 23/68) zurückgegriffen.

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.

Die Entscheidung über den Gemeindeanteil erfordert weder eine Verkehrszählung noch die Ermittlung der Verkehrsfunktion der Straße durch einen Sachverständigen. Der

Gemeinderat, der mit den örtlichen Verhältnissen, insbesondere den Grundstücksnutzungen, der flächenmäßigen Ausdehnung der Wegeparzelle und der Bedeutung einer Gemeindestraße im Gefüge der innerörtlichen Verkehrswege vertraut ist, kann hiernach grundsätzlich auch ohne solche formellen Erhebungen die Verkehrsbedeutung einer Straße innerhalb des Gemeindegebietes hinreichend zuverlässig einschätzen (OVG RLP, U. v. 21.01.2009 – 6 A 10697/08).

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 Stadt steht bei der Festlegung des Gemeindeanteils ein Beurteilungsspielraum von +/- 5 % zu (OVG RLP, U. v. 07.12.2004 – 6 A 11406/04.OVG). Dieser Beurteilungsspielraum bedeutet indes nicht, dass die Gemeinde gleichsam schematisch fünf Prozentpunkte von dem ermittelten Gemeindeanteil anziehen darf. Die Bandbreite von 5 % nach oben und unten soll vielmehr einen Ausgleich für die tatsächliche Unsicherheit bieten, die mit der Bewertung des Anlieger- und Durchgangsverkehrs ohne präzise Datenerhebung verbunden ist.

Anliegerverkehr im beitragsrechtlichen Sinne meint somit nur den Ziel- und Quellverkehr der beitragspflichtigen Grundstücke.

Beispiel:

*Der Anlieger in der Straße A, der über zwei weitere Straßen (B und C) zum Bäcker in der Straße D fährt, stellt in den beiden Straßen auf dem Weg zwischen Wohnhaus und Bäckerei (Straße B und C) Durchgangsverkehr dar. In der Straße D hingegen stellt er Anliegerverkehr dar.*

Folglich stellen Kunden die **Gewerbebetriebe, Gaststätten** u. ä. anfahren Anliegerverkehr dar. Der **Busverkehr** der Haltestellen anfährt, zählt in dieser Straße zum Anliegerverkehr. Auch die Verkehrsteilnehmer, die eine Verkehrsanlage befahren, um dort einen **Parkplatz** anzusteuern, sind dem Anliegerverkehr dieser Verkehrsanlage zuzurechnen.

In den nachfolgenden Entscheidungen hat das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz hierüber bereits entschieden: *OVG RLP, B. v. 29.04.2003 – 6 A 10343/03, OVG RLP, U. v. 16.03.2010 – 6 A 11146/09, OVG RP, B. v. 11.02.2014 – 6 A 10766/13.*

Die Straßen „Im Hombrich“ und „Neustraße“ sind Einbahnstraßen. Diese leiten fast den kompletten Verkehr aus dem gesamten Sanierungsgebiet „Aktive Stadt“ ab. Folglich herrscht bei dieser Verkehrsanlage noch überwiegender Anliegerverkehr, bei erhöhtem Durchgangsverkehr.

Die Verwaltung schlägt dem Stadtrat vor:

den Stadtanteil auf	35 %
den Anliegeranteil auf	65 %

festzusetzen. |

Finanzielle Auswirkungen:

Bei einem Gemeindeanteil von 35 % beträgt die finanzielle Belastung der Stadt Mayen ca. 265.000,00 EUR.

**Familienverträglichkeit:**

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

Keine

**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?

Keine

**Barrierefreiheit:**

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

Keine

**Innovativer Holzbau:**

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

Ja:       Nein:       Entfällt:

**Anlagen:**

Keine |