

Beschlussvorlage	<b>7091/2023</b>	<b>Fachbereich 3</b> Herr Seiler
<b>Ausbau der Verkehrsanlage "Am Obertor"</b> - Festlegung des Bauprogrammes - Festlegung des Gemeindeanteiles - Definition der Verkehrsanlage		
Beratungsfolge	Stadtrat	

**Beschlussvorschlag der Verwaltung:**

Der Stadtrat beschließt,

1. das Bauprogramm für die Nebenanlagen der Verkehrsanlage „Am Obertor“ wie in der Vorlage beschrieben zu definieren,
2. die Verkehrsanlage wie im Vorlagetext beschrieben und im Lageplan der Anlage verdeutlicht zu definieren,
3. den Anteil der Stadt Mayen und der Beitragspflichtigen an den umlagefähigen Ausbaukosten der Nebenanlagen einschl. Beleuchtung der o.g. Verkehrsanlage wie folgt festzusetzen:

Stadt Mayen	70 %
Anlieger	30 %

<b><u>Gremium</u></b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>	<b>Enthaltung</b>	<b>wie Vorlage</b>	<b>TOP</b>
<b><u>Stadtrat</u></b>					

**Sachverhalt:**

Im Zuge des Ausbaus des Habsburgrings wurde im Rahmen des 8. Bauabschnittes die Straße „Am Obertor“ als Verbindung zwischen dem Habsburgring und der Kelberger Straße ebenfalls ausgebaut.

Bei der Abrechnung des Habsburgrings mussten aus diesem Grund große Teile der ausbaubeitragsfähigen Kosten des 8. Bauabschnittes unberücksichtigt bleiben, da diese nicht im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkehrsanlage Habsburgring entstanden sind.

Nach eingehender Prüfung unter Hinzuziehung der Kanzlei caspers mock wurde zunächst die Frage geklärt, ob es bei der Straße „Am Obertor“ um eine eigenständige, abrechnungsfähige Verkehrsanlage handelt. Von dort wurde dann gutachterlich festgestellt, dass dies zu bejahen ist und gemäß den gesetzlichen Vorschriften auch abgerechnet werden muss (Grundsatz der Einnahmehbeschaffung, § 94 GemO).

Die im Zuge des 8. Bauabschnittes entstandenen Baukosten, welche der Verkehrsanlage „Am Obertor“ zuzuordnen und beitragsfähig sind, sind daher nach dem Ausbaubeitragsrecht auf die Anlieger nach Abzug des festzulegenden Gemeindeanteiles umzulegen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass aufgrund der Klassifizierung als Landesstraße die umlagefähigen Kosten nicht für die komplette Verkehrsanlage, sondern nur für die Nebenanlagen einschl. Beleuchtung umzulegen sind.

**Verkehrsanlage:**

Für die Beurteilung der Selbstständigkeit einer Verkehrsanlage kommt es nach der einschlägigen Rechtsprechung auf den Gesamteindruck an, den die tatsächlichen Verhältnisse dem äußeren Erscheinungsbild nach einem unbefangenen Betrachter bei natürlicher

Betrachtungsweise vermitteln.

Im hier vorliegenden Fall beginnt die Verkehrsanlage an der Kreuzung Am Obertor / Habsburgring, setzt sich entlang der Linkskurve an der Kreuzung Am Obertor / Westbahnhofstraße fort und endet vor der Kreisverkehrsanlage Am Obertor / Kelberger Straße. Zur Verdeutlichung wird auf die Anlage 1 der Vorlage verwiesen.

Bauprogramm:

Über die gefassten Beschlüsse zu den entsprechenden Vergaben der jeweiligen Bauarbeiten sowie der Beschlussfassung über die Planung für den 8. Bauabschnitt ist das Bauprogramm definiert. Der Grunderwerb und die Schlussvermessung sind nicht Bestandteil des Bauprogrammes.

Gemeindeanteil:

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 Gemeinde 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 abziehen 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.

Wie oben bereits dargestellt, kann hier aufgrund der bestehenden Straßenbaulastträgerschaft des Landes nur eine Abrechnung der Nebenanlagen einschl. Beleuchtung der Verkehrsanlage erfolgen. Mithin sind für die Festlegung des Gemeindeanteils auch nur die Verkehrsverhältnisse in Bezug auf die Nebenanlagen, hier also der vor Ort vorherrschende Fußgängerverkehr, maßgebend.

Die Verwaltung geht im Fall der Straße „Am Obertor“ davon aus, dass ein ganz überwiegender Durchgangsverkehr und nur wenig Anliegerverkehr vorliegt.

Zwar werden die Grundstücke vor Ort auch jeweils von den Anliegern angegangen. Bewohnt sind hierbei – vom Habsburgring kommend – allerdings nur die Liegenschaften auf der rechten Seite bis zur Kreuzung Westbahnhofstraße. Nennenswerter Anliegerverkehr auf der linken Seite ist nicht erkennbar; gleiches gilt – abgesehen vom einem Gasthaus an der Ecke Am Obertor / Habsburgring - auch für gewerbliche Nutzungen im Bereich der Verkehrsanlage.

Demgegenüber ist bei der Betrachtung des Durchgangsverkehrs für den Fußgängerverkehr die Nutzung der Verkehrsanlage als Verbindung zu diversen Zielen zu sehen:

- Finanzamt Westbahnhofstraße
- Zuwegung zur Inanspruchnahme des ÖPNV
  - o Westbahnhof
  - o Bushaltestellen am Boemundring & Habsburgring
- Verbandsgemeindeverwaltung Vordereifel
- Durchgangsverkehr vom westlichen Teil der Stadt, nördlich der Kelberger Straße, hin zur Innenstadt

Eingeschränkt liegt weiterer Durchgangsverkehr zum Gemeinschaftsklinikum sowie seitens der Schüler:innen mehrerer Schulen im Bereich Einsteinstr./Joignystr./Hinter Burg vor, der aber auch über weitere Verkehrsanlagen abfließt.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Einnahmen aus Ausbaubeiträgen in entsprechender Höhe.

#### **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:

**Welche Auswirkungen ergeben sich aus dem verfolgten Vorhaben für das Klima?:**

Inwieweit wurden Klima- und Artenschutzaspekte berücksichtigt? Wurde beispielsweise bei Baumaßnahmen bzw. Renovierungsmaßnahmen die Möglichkeit von Solarthermie- und Photovoltaik-Anlagen geprüft? Wurde die CO<sub>2</sub>-Bilanz von zu beschaffenden Produkten geprüft / verglichen?

nein

**Anlagen:**

Anlage 1 – Katasterdarstellung Ausdehnung Verkehrsanlage „Am Obertor“