

Sitzungsvorlage Nr. V/2026/0210

Zuständig: Fachbereich Tiefbau und Entsorgung
Verfasser: Schabbing, Waltraud



Ahaus, 14.09.2026

Beratungsfolge

Rat

29.09.2026 TOP Ö

10.4

Beratungsgegenstand

Baugebiet "Wüllen Nord - Abschnitt 2" Bildung von Hauptzug und Ringstraße zu einer Erschließungseinheit

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Ahaus beschließt, den Erschließungsaufwand für die Straßen Hauptzug und Ringstraße im Baugebiet „Wüllen Nord – Abschnitt 2“, die für die Erschließung eine Einheit bilden, gem. § 130 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 3 Abs. 2 der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Stadt Ahaus vom 11.06.1990 gemeinsam zu ermitteln. Die Erschließungseinheit ist im Lageplan Anlage 01 dargestellt. Diese Anlage 01 ist Bestandteil der Beschlussvorlage.

Zusammenfassung der Vorlage

Die Stadt Ahaus soll für das Baugebiet „Wüllen Nord – Abschnitt 2“ zwei Straßen – den Hauptzug und die Ringstraße – zu einer gemeinsamen Erschließungseinheit zusammenfassen. Ziel ist es, die Erschließungskosten beider Straßen gemeinsam zu berechnen und fair auf alle betroffenen Anlieger zu verteilen. Da die Ringstraße ausschließlich über den Hauptzug an das übrige Straßennetz angebunden ist, besteht zwischen beiden Straßen ein enger funktionaler Zusammenhang. Nach aktuellen Kostenschätzungen würde eine getrennte Abrechnung die Anlieger des Hauptzugs um mehr als ein Drittel stärker belasten als jene der Ringstraße – damit besteht eine gesetzliche Pflicht zur gemeinsamen Abrechnung. Für den städtischen Haushalt entstehen durch diesen Beschluss keine direkten finanziellen Auswirkungen.

Sachdarstellung

Der Erschließungsaufwand kann gemäß § 130 Abs. 2 Satz 3 BauGB für mehrere Anlagen, die für die Erschließung der Grundstücke eine Einheit bilden, insgesamt ermittelt werden. Eine Zusammenfassung der Anlagen setzt voraus, dass mehrere einzelne beitragsfähige Erschließungsanlagen vorhanden sind. Ferner ist ein besonderer funktionaler Zusammenhang erforderlich. Dieser ist gegeben, wenn von derselben Hauptstraße eine oder mehrere Nebenstraßen abzweigen und ausschließlich die Hauptstraße den Nebenstraßen die Anbindung an das übrige Straßennetz der Gemeinde vermittelt.

Das ist hier der Fall: der neu herzustellende Hauptzug (s. Anlage 01, Nr. 2, grün umrandet) beginnt im Osten an der Einmündung zum Kaikhoffs Weg (s. Anlage 01, Nr. 1, rot umrandet),

knickt nach ca. 60 m rechtwinklig nach Westen ab und endet an der Einmündung Lange Straße. Der Hauptzug hat eine Breite von 11,75 m und wird im Trennsystem mit beidseitigen Gehwegen ausgebaut. Die Verkehrsfläche ist mit Baumbepflanzungen und Parkflächen versehen. An den Hauptzug schließt sich Richtung Norden eine Ringstraße (s. Anlage 01, Nr. 3, gelb umrandet) in einer geringeren Breite von 6 m an. Sie wird niveaugleich als Mischfläche in pflasterbauweise ausgebaut. Im Nordosten besitzt die Ringstraße einen kurzen Stich, von dem Richtung Osten nur ein Grundstück erschlossen wird und der auf der westlichen Seite über Parkflächen verfügt. Da es sich von seiner Länge und Erschließungswirkung um einen unselbständigen Stich handelt, gehört dieser zur Anlage Ringstraße, die auf den Hauptzug zurückführt und keine andere Verbindung zum Verkehrsnetz hat. Für diese beiden Anlagen kann eine Zusammenfassungsentscheidung getroffen werden.

Dieses Ermessen verdichtet sich jedoch unter bestimmten Bedingungen zu einer Rechtspflicht – die Zusammenfassung ist dann im Sinne des Gesetzes „dringend geboten“.

Es muss eine Erschließungseinheit zwingend gebildet werden, wenn bei einer getrennten Abrechnung der einzelnen Straßen die Anlieger der Hauptstraße im Vergleich zu den Anliegern der Nebenstraße um mehr als ein Drittel höher belastet würden.

Im vorliegenden Fall ist nach bisherigen Kostenschätzungen davon auszugehen, dass der fiktive Beitragssatz des aufwendigeren Hauptzuges voraussichtlich das 4/3-Fache des Beitragssatzes der funktional abhängigen Ringstraße bei Einzelabrechnung übersteigt. Somit besteht eine zwingende Rechtspflicht die zu einer Erschließungseinheit verbundenen Anlagen gemeinsam abzurechnen. Ziel ist es, extreme und unfaire Beitragsunterschiede in einer funktionalen Vorteilsgemeinschaft abzufedern.

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja ☒ Nein

Budget:

Maßnahme:

Ergebnisplan:

Pos.	Bezeichnung	Betrag in €

Finanzplan:

Pos.	Bezeichnung	Betrag in €

Prüfung der Umwelt- und Klimarelevanz

☒ keine ☐ positiv ☐ teils/teils ☐ negativ

Alternativen / Optimierung:

☐ keine

☐ folgende Optimierungsmaßnahmen werden berücksichtigt:

☐ werden aus folgenden Gründen nicht vorgeschlagen:

Anlagen

Anlage 01 – Lageplan Erschließungseinheit