

**Stellungnahme der Bauverwaltung zu den Eingaben
der Anlieger aus der ersten und zweiten Offenlage**

**Straßenbaubeiträge nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) für
„In der Bannewiese/ Friedensplatz/ Heinrichstraße
mit Veitstraße (von Heinrichstr. bis Friedenstr.)“**

Zu den Eingaben der Anlieger sind für einige Punkte Erläuterungen oder Stellungnahmen der Bauverwaltung erforderlich. Im Wesentlichen betreffen die Fragen die Bereiche:

1. Anlagenbildung für die Beitragserhebung nach § 8 KAG, Begrenzung der Anlage, Bauprogramm
2. Erschließungsbeiträge für erstmalige Herstellung, Straßenbaubeiträge für nochmalige Herstellung/Verbesserung
3. Instandsetzungsmaßnahmen oder nochmalige Herstellung / Verbesserung nach § 8 KAG
4. Beitragsfähige Mehrkosten (historisches „Kopfsteinpflaster“, verstärkter Oberbau)
5. Leuchten, die 2010/2011 im Rahmen des Konjunkturprogrammes bereits erneuert wurden
6. Frühzeitige Information der Anlieger, Beitragshöhe
7. Ratenzahlung / Stundung nach der Abgabenordnung
8. Einstufung als Anliegerstraße

1. Anlagenbildung für die Beitragserhebung nach § 8 KAG, Begrenzung der Anlage, Bauprogramm

Die Abgrenzung der Anlage **In der Bannewiese/Friedensplatz** nach natürlicher Betrachtungsweise ergibt sich durch die Einmündung der Straße In der Bannewiese in die Franz-Tacke-Straße sowie am Friedensplatz durch die Einmündungen Friedenstraße und Franz-Tacke-Straße vor dem Bahnübergang als örtlich erkennbare Begrenzung.

Nach der Rechtsprechung des OVG Münster ist die räumliche Abgrenzung der Anlage in der Regel auf das Bauprogramm abzustellen. Allerdings unterliegt der grundsätzliche vom Bauprogramm bestimmte Umfang der Anlage gewissen rechtlichen Schranken, die dazu führen können, dass die räumliche Ausdehnung einer

Anlage über das Bauprogramm hinausgeht. (OVG Münster 15 A 355/08 vom 10.05.2008)

Somit ergibt sich aus dem Bauprogramm die räumliche Ausdehnung einer konkreten Anlage nur insoweit, als dem auszubauenden Straßenteil erkennbar eine Erschließungsfunktion für bestimmte Grundstücke zukommt. Dies setzt eine Abgrenzung der Anlage nach örtlich erkennbaren Merkmalen oder nach rechtlichen Gesichtspunkten voraus. Es ist somit in der Regel auf die natürliche Betrachtungsweise abzustellen.

Maßgeblich ist das durch die tatsächlichen Gegebenheiten geprägte Erscheinungsbild, nicht aber eine „lediglich auf dem Papier stehende“ planerische Festsetzung. Eine vom Bauprogramm abweichende Beurteilung ist möglich, wenn dies zum Zeitpunkt des Entstehens der sachlichen Beitragspflicht geboten ist. Der Beginn bzw. das Ende einer Ausbaustrecke ist für sich allein kein für die Begrenzung der Anlage geeignetes Merkmal.

(OVG Münster 2 A 1691/88 v. 05.07.1990 und 15 A 6119/96 v. 09.06.2000)

Zum Grundstück Friedensplatz 4:

Der Bahnübergang vom Friedensplatz zur Schleupestraße wurde vor einigen Jahren (auf Kosten Der Bahn) neu angelegt und die Fahrbahn wurde bis etwa zur Höhe von Grundstück Friedensplatz 4/5 angeglichen. Auf einer Länge von 10 – 15 m wurde die Fahrbahn bereits (beitragsfrei) erneuert. Dieses Straßenstück gehört über das Bauprogramm hinaus zur Anlage, die nach natürlicher Betrachtungsweise durch die Einmündungen Friedenstraße und Franz-Tacke-Straße vor dem Bahnübergang örtlich erkennbar begrenzt ist.

In der Bannewiese, von Franz-Tacke-Straße bis zur Kurve:

In diesem Teilabschnitt soll – sofern es technisch möglich und geboten ist – die Fahrbahn weit möglichst erhalten werden. Die Gehwege werden erneuert und Leuchten ergänzt. Auch wenn in diesem, im Verhältnis zur gesamten Anlage kurzen Teilabschnitt die Fahrbahn nicht erneuert werden sollte, gilt wie o.g. die Pflicht zur Abgrenzung der Anlage nach örtlich erkennbaren Merkmalen, d.h. die Anlage beginnt an der Franz-Tacke-Straße.

Die **Heinrichstraße** ist örtlich erkennbar im Süden von der Neuenkirchener Straße und im Norden vom Friedensplatz begrenzt und ist eine selbständige Anlage. Die von der Heinrichstraße in östliche Richtung abzweigende **Veitstraße** bis Friedenstraße ist ein nur ca. 58 m langes Straßenstück, das im Zusammenhang mit der Heinrichstraße in gleicher Breite und gleicher Ausbauart (Separationsprinzip) ausgebaut werden soll. Die Heinrichstraße bildet zusammen mit dem „unselbständigen Anhängsel“ Veitstraße die durch das Bauprogramm konkret bestimmte und räumlich eindeutig abgrenzbare Anlage, die erkennbar eine Erschließungsfunktion für bestimmte Grundstücke hat und ihnen wirtschaftliche Vorteile – namentlich Erschließungsvorteile – bietet.

Eine „Anlage im straßenbaurechtlichen Sinne“ kann daher im Bauprogramm festgelegt werden als: Heinrichstraße (von Friedensplatz bis Neuenkirchener Straße) mit Veitstraße (von Heinrichstraße bis Friedenstraße)

Bei einem zeitgleichen Ausbau (Erneuerung und/oder Verbesserung gem. § 8 KAG) ist es unter bestimmten Umständen möglich, ein **gemeinsames Bauprogramm** für die zu erneuernden Straßen zu beschließen. Die Beitragsbelastungen

werden gleichmäßig verteilt, „doppelte“ Kosten z.B. für Baustelleneinrichtung werden vermieden.

Aus dem Kommentar „Das Straßenbaubeitragsrecht nach § 8 KAG NRW“ (Dietzel/Kallerhoff), Rdn. 52: „Die Anlage kann auch aus mehreren Straßenzügen bestehen, wenn für deren Ausbau ein einheitliches Bauprogramm aufgestellt ist. Im Hinblick auf den Vorteilsgedanken ist in diesem Fall erforderlich, dass der Anlage (wie bei einer einzelnen Straße) eine Erschließungsfunktion für bestimmte Grundstücke zukommt und zudem alle Grundstücke erfasst werden, denen durch die Ausbaumaßnahme wenigstens annähernd gleiche wirtschaftliche Vorteile geboten werden. ...“ (s. OVG Münster Urteil vom 25.01.2005 – 15 A 548/03)

Urteil VG Köln vom 11.01.2000 (17 K 8353/98) Klage gegen die Stadt Hürth
 „... Was also in diesem Sinne als Anlage zu verstehen ist, wird in erster Linie durch das Bauprogramm der Gemeinde bestimmt, welches damit auch maßgeblich für die räumliche Ausdehnung einer solchen Anlage ist. Das Bauprogramm ist die gemeindliche Entscheidung, in der zum Ausdruck kommt, welche Baumaßnahme(n) an welcher bzw. welchen Straße(n) vorgenommen werden soll(en). ...

Zur Zusammenfassung von zwei (oder mehr) selbständigen Anlagen in einem gemeinsamen Bauprogramm genügt es nach der Rechtsprechung (insbesondere des OVG Münster), dass der für die entsprechende Beschlussfassung zuständige Bauausschuss der Stadt Rheine beschließt, die gesonderten Ausbauplanungen zu einem einheitlichen Bauprogramm zu verbinden oder ein gemeinsames Bauprogramm (Ausbauplan) zu erstellen. Auch die Kommentare zu § 8 KAG Schneider / Rhode (3.2 Begriff der Anlage im Straßenbaubeitragsrecht) und „Das Straßenbaubeitragsrecht nach § 8 KAG NRW“ (Dietzel/Kallerhoff), Rdn. 52 kommen zu dem Ergebnis, dass das Bauprogramm für die räumliche Festlegung der „Anlage“ entscheidend ist.

Die von der Rechtsprechung und in den Kommentaren geforderten Voraussetzungen zur Zusammenfassung der hier betroffenen Straßen sind erfüllt:

- Es werden ausschließlich solche Straßen zusammengefasst, die dem gleichen Straßentyp mit den gleichen Anteilssätzen angehören (hier: Anliegerstraßen).
- Die Anlage selbst ist durch örtlich erkennbare Merkmale abgrenzbar,
- sie hat erkennbar eine Erschließungsfunktion für bestimmte Grundstücke und
- es werden annähernd gleiche wirtschaftliche Vorteile durch gleiche bauliche Ausstattung (Separationsprinzip mit Fahrbahn, beidseitige Gehwege, wechselseitige Parkflächen, Grünbeete zur Verkehrsberuhigung, Entwässerungseinrichtungen und Straßenbeleuchtung) geboten.

Als abzurechnende Anlage sollen in einem gemeinsamen Bauprogramm die zu erneuernden Straßen **„In der Bannewiese/Friedensplatz und Heinrichstraße** von Franz-Tacke-Straße bis Friedenstraße und von Friedensplatz bis Neuenkirchner Straße (mit **Veitstraße** von Heinrichstr. bis Friedenstr.) zusammengefasst werden.

2. Erschließungsbeiträge für erstmalige Herstellung, Straßenbaubeiträge für nochmalige Herstellung/Verbesserung

Die Erschließungsbeiträge nach dem Baugesetzbuch für die erstmalige endgültige Herstellung der **Heinrichstraße** mit ihren Teileinrichtungen: Straßenentwässerung aus 1913 / 1949 / 1950, Fahrbahn aus 1928, Gehwege aus 1965/1966 und Beleuchtung aus 1928 (Gasleuchten) wurden mit Bescheiden vom 13.11.1969 erhoben. Für die 1963 durchgeführten Bauarbeiten an der Fahrbahn und Beleuchtung wurden seinerzeit keine Beiträge nach dem KAG erhoben, da gem. § 8 Abs. 2 KAG Maßnahmen für „laufende Unterhaltung und Instandsetzung“ von der Beitragserhebung ausgenommen sind.

Auch die Teileinrichtungen der Veitstraße von Friedenstraße bis Heinrichstraße wurden zu unterschiedlichen Zeiten erstmalig endgültig hergestellt: Straßenentwässerung 1925, Fahrbahn 1938, Gehwege 1972, Beleuchtung 1938 (Gasleuchten, bei Fahrbahnherstellung.) Die Umstellung auf elektrische Beleuchtung erfolgte in diesem Gebiet Anfang der 1970er Jahre ohne Beitragserhebung. Die Erschließungsbeiträge für die erstmalige endgültige Herstellung der Anlage mit ihren o.g. Teileinrichtungen wurden mit Bescheiden vom 20.09.1973 erhoben.

Die Straßen in der Bannewiese und Friedensplatz waren schon vor Erlass des Bundesbaugesetzes vom 23.06.1960 (heute Baugesetzbuch) insgesamt hergestellt. Erschließungsbeiträge wurden daher nicht erhoben.

Alle betroffenen Straßen sind bereits erstmalig endgültig hergestellt. Für Straßenbaumaßnahmen zur (nochmaligen) Herstellung und/oder Verbesserung sind Straßenbaubeiträge nach § 8 KAG zu erheben.

3. Instandsetzungsmaßnahmen oder nochmalige Herstellung/ Verbesserung nach § 8 KAG

Die Stadt Rheine muss nach den Regeln der Wirtschaftlichkeit handeln. Instandsetzungsmaßnahmen an diesen Straßen, die die übliche Nutzungsdauer von 50 Jahren bereits überschritten haben, sind für die Stadt Rheine unwirtschaftlich. Daher ist eine gem. § 8 KAG beitragspflichtige nochmalige Herstellung / Verbesserung der Anlagen erforderlich.

Wird nach der hier notwendigen Kanalerneuerung nur eine Instandsetzung der Fahrbahndecke über dem Kanalschacht durchgeführt, dann ergibt sich ein Nebeneinander von alten und neuen Materialien im Unterbau und in der Fahrbahndecke und dadurch eine extrem reparaturanfällige Fahrbahn. Eine solche Verfahrensweise ist aufgrund der hohen Folgekosten durch die notwendige Straßenunterhaltung unwirtschaftlich und daher nicht zulässig.

Aus: Kommentar Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 8. Auflage

§ 32 Rdn.7 ff: Jedenfalls kann von einer bloßen Unterhaltungsmaßnahme nicht mehr die Rede sein, wenn sich eine Gemeinde zu einer Neu- und Umgestaltung der Straße entschließt, die nicht nur dem jeweiligen sondern einem auf Jahre und Jahrzehnte berechneten Verkehrsbedürfnis genügen soll. (OVG Münster, Urteil v. 22.11.1995 – 15 A 1432/93)

§ 32 Rdn.8: Die Entscheidung darüber, ob eine Ausbaumaßnahme als Maßnahme der laufenden Unterhaltung und Instandsetzung **oder** als beitragsfähige Maßnahme durchgeführt werden soll, liegt – sofern mit Blick etwa auf eine Erneuerung die insoweit erforderlichen Voraussetzungen erfüllt sind – **im Ermessen der Gemeinde**. „Es ist nicht Aufgabe des Gerichts im Rahmen der Beitragserhebung inzident zu prüfen, ob die Gemeinde die sinnvollste und zweckmäßigste Ausbaumaßnahme gewählt hat. Das ist vielmehr in die Entscheidung der dazu demokratisch legitimierten Organe der Gemeinde gelegt, die diese letztendlich vor den Gemeindebürgern zu verantworten haben.“ ...

§ 32 Rdn.28: Für die Beantwortung der Frage, ob eine ... Teileinrichtung ... erneuerungsbedürftig ist, steht der Gemeinde ein Einschätzungsermessen zu. Jedoch hat sie die Ausübung dieses Ermessens zu orientieren an der üblichen Nutzungsdauer von ... Teileinrichtungen. ... Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass von einer Erneuerungsbedürftigkeit lediglich die Rede sein kann, wenn z.B. die alte Fahrbahn nach Ablauf der üblichen Nutzungszeit verschlissen ist; erforderlich ist also nicht nur der Ablauf der normalen Nutzungszeit sondern auch die tatsächliche Abnutzung. ... Bei einer Zeitspanne von über **50 Jahren seit der erstmaligen Herstellung [der Fahrbahn] kann auf die tatsächliche Abgenutztheit geschlossen werden**. Entscheidungen des OVG Münster: v. 09.06.2000 – 15 A 4756/96 (Straße 50 Jahre = übliche Nutzungsdauer) **und** v. 15.07.2011 – (Straße über 50 Jahre Nutzungsdauer – kein Nachweis der Verschlossenheit mehr erforderlich).

4. Beitragsfähige Mehrkosten (historisches „Natursteinpflaster“, verstärkter Oberbau)

Die nochmalige Herstellung bzw. Verbesserung der Straßen „In der Bannewiese / Friedensplatz / Heinrichstraße (mit Veitstraße)“ soll in einem gemeinsamen Bauprogramm im Separationsprinzip als Tempo-30-Zone erfolgen. Der Ausbau soll generell einheitlich mit Fahrbahn, Gehwegen, Parkstreifen und Grünbeeten auf den vorhandenen Straßenparzellen mit wechselnden Gesamtbreiten von 10,00 m bis 11,00 m erfolgen. Es liegt im Ermessen des Bauausschusses, die Verwendung unterschiedlicher Beläge für die Fahrbahn zu beschließen.

Nach verschiedenen Bundes-Verwaltungsgerichts- bzw. OVG-Entscheidungen (siehe u.a. BVerwG, Urteil v. 10.11.89/ OVG Lüneburg, Urteil v. 26.04.1995/ OVG Schleswig, Urteile v. 16.09.1997 und 13.10.1999/ OVG Münster, Beschluss v. 06.01.2015) steht der Gemeinde hinsichtlich der Auswahl der Materialien ein weiter Ermessensspielraum zu. Die Erforderlichkeit der Aufwendungen ist erst dann nicht mehr gegeben, wenn sie sachlich schlechthin unvertretbar sind.

Aus dem Urteil OVG Schleswig vom 13.10.1999: „Ziel des Ausbaus war es – wie sich aus dem städtebaulichen Rahmenplan von 1989 ergibt –, ortsbildcharakteristische Straßenräume zu schaffen. Dies erfordert die Verwendung besonderer Materialien. Auch optische Gesichtspunkte rechtfertigen Mehrkosten, vorausgesetzt, die Maßnahme ist an sich beitragsfähig und dient nicht nur der Verschönerung des Ortsbildes. War der Aufwand erforderlich, ist er auch beitragsfähig.“

Die eventuell anfallenden Mehrkosten für die Neuverlegung des Natursteinpflasters von Hermannstraße bis Haus Nr. 22 sind im Verhältnis zu den Kosten der gesamten Anlage vertretbar und daher beitragsfähig.

Dies gilt auch für die Mehrkosten des gering verstärkten Oberbaues (Belastungsklasse 3.2 statt 1.0) z.B. für den kreuzenden Busverkehr in Kreuzungen.

5. Leuchten, die 2010/2011 im Rahmen des Konjunkturprogrammes bereits erneuert wurden

In der Bannewiese/Friedensplatz (von Luisenstr. bis Friedenstr.) wurden in 2010 im Zuge des Konjunkturpaketes 4 Leuchten erneuert. Im Jahr 2011 wurden an der Ecke Veitstraße /Friedenstraße und Ecke Thiebergstraße je 1 Leuchte erneuert. Für die Erneuerung der Straßenbeleuchtungen wurden bereits Beiträge nach § 8 KAG erhoben.

Ein Austausch bzw. ein Versetzen der 2010/2011 erneuerten Leuchten ist nicht schädlich für die Zuschussmaßnahme im Rahmen des Konjunkturprogrammes, da die Kosten für Erneuerung der Leuchten der Stadt Rheine seinerzeit tatsächlich entstanden sind und die Anliegeranteile ordnungsgemäß nach § 8 KAG von den Anliegern erhoben wurden.

Zur Umsetzung des Beleuchtungskonzeptes der Stadtwerke Rheine für das gesamte Bauprogramm In der Bannewiese/ Friedensplatz/ Heinrichstraße/ Veitstraße ist eine Neuverteilung der Straßenleuchten mit einer einheitlichen Lichtpunkthöhe von 6 m erforderlich. Mit den Kosten für das Versetzen bzw. den Austausch der o.g. (bereits erneuerten) Leuchten sollen die Anlieger aber aufgrund der zeitlichen Nähe der aktuellen Straßenbaumaßnahme und der Beleuchtungsmaßnahmen 2010/2011 nicht belastet werden.

6. Frühzeitige Information der Anlieger, Beitragshöhe

In der Bauausschussvorlage 389/14 wurde erstmals berichtet, wie die Bauverwaltung der Stadt Rheine die Anlieger besser und früher über bevorstehende Beitragserhebungen bei erstmaligen- und nochmaligen Herstellung von Straßen informieren will. Aufgrund der Personellen Situation der Bauverwaltung wurde darauf hingewiesen, dass eine schrittweise Änderung erst ab 2016 eingeführt werden kann.

Die Information über die zukünftig geplante Verfahrensweise hat der Bauausschuss in seiner Sitzung am 26.11.2015 erhalten. Nach Aufnahme einer Straßenbaumaßnahme in den Haushaltsplan sollen zukünftig ca. 1 Jahr vor geplantem Baubeginn alle Beitragspflichtigen über die bevorstehende Baumaßnahme und die beabsichtigte Beitragserhebung informiert werden. Diese Informationsschreiben enthalten noch keine Angaben über die voraussichtliche Beitragshöhe.

Für das jetzt zur Beschlussfassung vorgesehene Bauprogramm ist auf der Grundlage der für den Haushaltsplan grob geschätzten Kosten von einem Beitragssatz von um 20 € pro m² Abrechnungsfläche auszugehen.

Sobald das Bauprogramm durch den Bauausschuss beschlossen wurde, werden die Anlieger von der Bauverwaltung ein Informationsschreiben über die Einbeziehung der Grundstücke und die Abrechnungsfläche erhalten.

7. Ratenzahlung / Stundung nach der Abgabenordnung

Gemäß § 12 Abs. 1 Nr. KAG gelten für Straßenbaubeiträge nach § 8 KAG die Bestimmungen der Abgabenordnung.

Auf Antrag kann bei Vorliegen einer persönlichen Härte eine Stundung/ Ratenzahlung gemäß § 222 Abs. 1 Abgabenordnung (AO) gewährt werden.

Für die Dauer der Stundung/ Ratenzahlung werden gem. § 234 Abs. 1 AO i.V.m § 238 Abs. 1 AO Stundungszinsen in Höhe von 0,5 %/mtl. (jährlich 6 %) erhoben.

8. Einstufung als Anliegerstraße

Anliegerstraßen sind gem. § 3 Abs. 4 a) der Satzung Straßen, die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch eine private Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen. Aufgrund der Lage im Straßennetz und der vorhandenen Wohnbebauung sind die hier betroffenen Straßen als typische „Anliegerstraßen“ einzustufen.

Für eine Einstufung als Haupteerschließungsstraßen gem. § 3 Abs. 4 b) müssten sie gleichzeitig dem Verkehr innerhalb von Baugebieten oder innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen dienen (wie z.B. die deutlich breitere Sprickmannstraße).

Definition „verkehrsberuhigter Bereich“:

Gemäß § 3 Abs. 4 g) der Straßenbaubeitragssatzung sind „verkehrsberuhigte Bereiche“ als Mischfläche gestaltete Anliegerstraßen, die in ihrer gesamten Breite von Fußgängern benutzt werden dürfen, jedoch zeitlich unbegrenzt mit Kraftfahrzeugen benutzt werden dürfen. Der Anliegeranteil für „Verkehrsberuhigte Bereiche beträgt gemäß § 3 Abs. 3 Nr.7 wie bei anderen Anliegerstraßen 70 %.

Im Auftrag

Gesehen und einverstanden:
Im Auftrag

Volk-Tobschall

Gawollek