

KREISSTADT METTMANN Der Bürgermeister		Drucksachennummer 232/2018	
Beschlussvorlage			
Bauen und Gebäudemana- gement	öffentlich	☒	
Dr. Tetzner, Stefan	nicht öffentlich	☐	

Gremium:	TOP-NR:	Datum:
Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt	5	26.09.2018

Umgestaltung Düsseldorf
 Plankonzeption und Abrechnung nach KAG

<u>Finanzielle Auswirkungen</u>	Ja
Kosten	Ca. 4.200.000 €
Produkt	12.12.03 Bau, Betrieb und Unterhaltung von Verkehrsanlagen, einschließlich ÖPNV
Haushaltsjahr	2017 ff
Folgekosten	Unterhaltungs- und Betriebskosten
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung	☒ ja ☐ nein
Deckungsvorschlag	

Anmerkung der Stadtkämmerin:

UMWELTBELANGE werden besonders berührt im Bereich:

☐ Abfall	☐ Wasserhaushalt	☐ Klima
☐ Boden	☐ Natur- und Artenschutz	☐ Emissionen / Immissionen

BESCHLUSSVORSCHLAG

 Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Variante 2 (Konzept Düsseldorf mit einem beidseitigen Fahrradangebotsstreifen) die weiteren Beratungen zu führen.

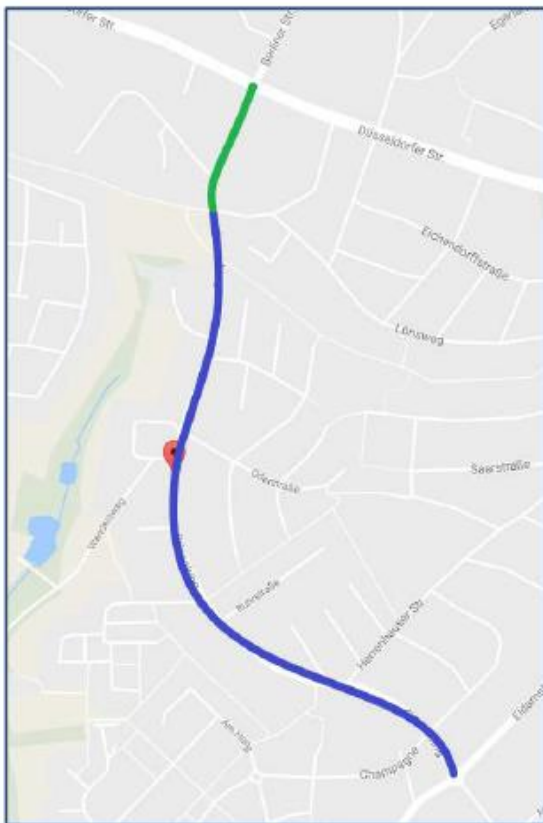
Abstimmungsergebnis:

	Ja	Nein	Enthaltungen
CDU			
SPD			
Die Grünen			
FDP			
UBWG			
Piraten/Linke			
BfM			
Fraktionslose Mitglieder			
Bürgermeister			

Verwaltungserläuterung:

I. Variantenvergleich

Im Ausschuss für Planung, Verkehr und Umwelt am 10. Mai 2017 bzw. 28. Februar 2018 wurden von der Verwaltung sowie Herrn Hindrichs vom Ingenieurbüro Leinfelder (Haan) mögliche Ausbauvarianten des Düsseldorfings (zwischen Kreisverkehr Eidamshauser Straße und Düsseldorfer Straße) vorgestellt. Die Umgestaltung umfasst den 15 m breiten Teil des Düsseldorfings (blau; siehe untenstehende Abbildung) und den 11,5 m breiten Teil der Hubertusstraße (grün).



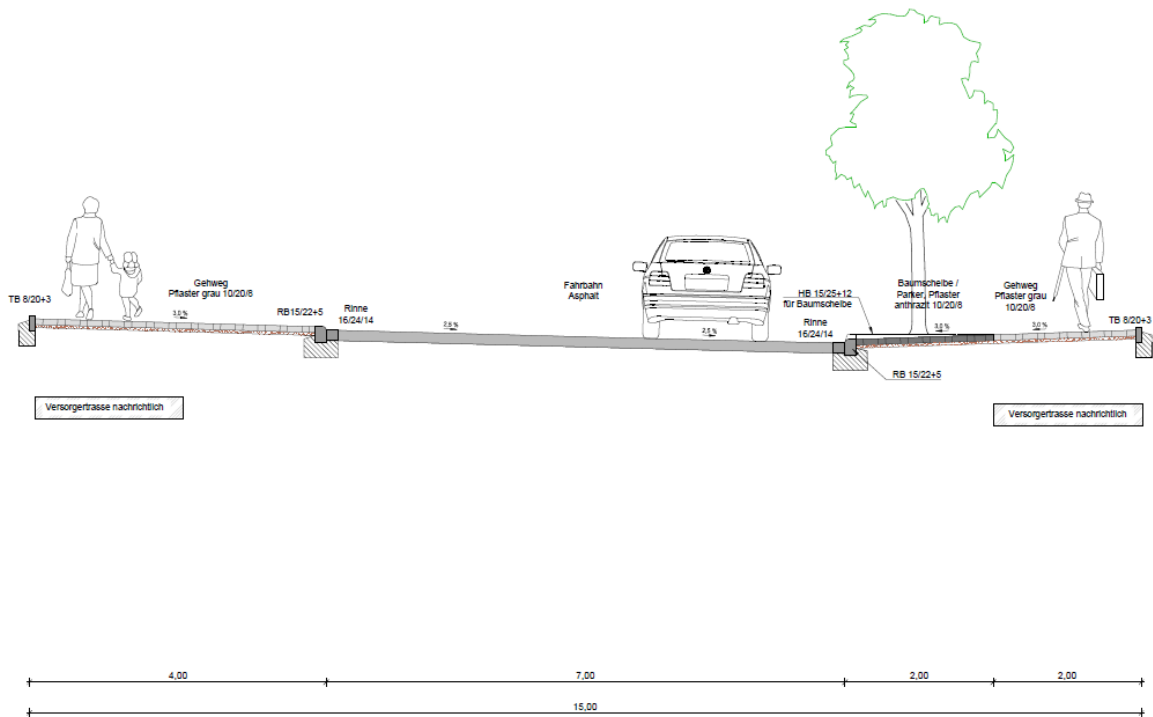
Umgestaltungsbereich

Neben der ausschließlichen Erneuerung der Fahrbahn (Baukosten in Höhe von ca. 2,28 Mio. € zzgl. Planungskosten) wurden zwei Varianten vorgestellt:

Variante 1: Die Fahrbahn wird 7,00 m breit ausgeführt und beidseitig von 2,00 m breiten Parkscheiben bzw. Baumscheiben bzw. einer Gehwegverbreiterung flankiert. Der durchgängige Gehweg ist auf beiden Seiten 2,00 m breit.

Die Anzahl der Parkstände gegenüber heute bleibt unverändert. Viele Bestandsbäume können erhalten werden. Der Radverkehr erhält keine gesonderte Führung.

Die Baukosten für diese Variante betragen ca. 3,75 Mio. € zzgl. Planungskosten.



Querschnitt der Variante 1

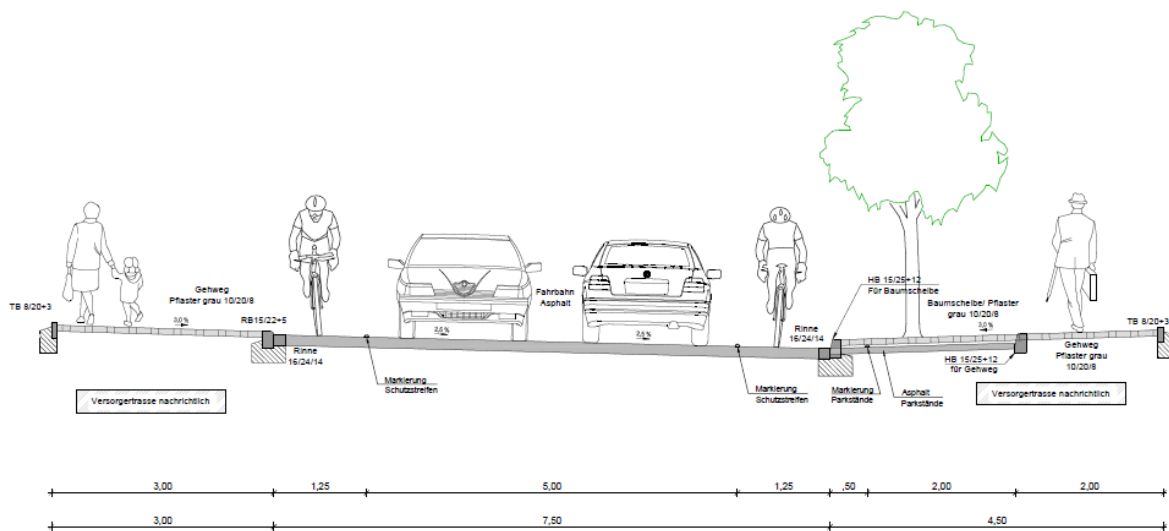


Lageplan der Variante 1 (exemplarischer Ausschnitt)

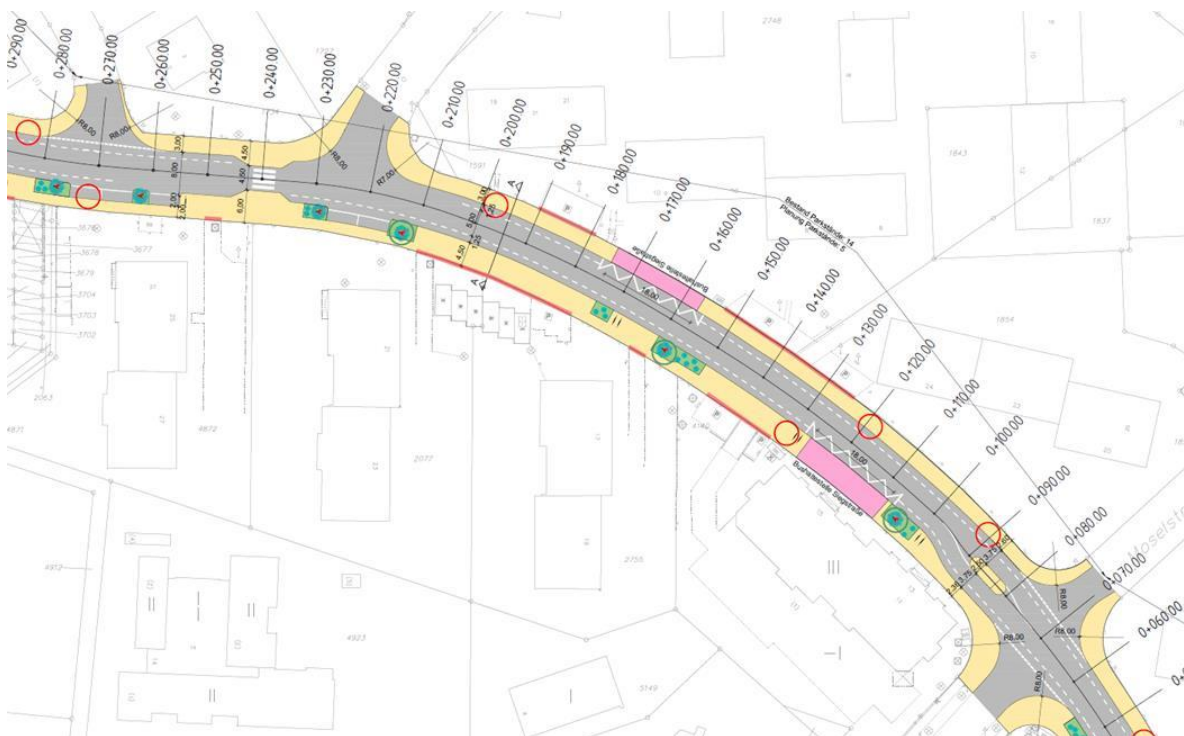
Variante 2: Die Fahrbahn mit einer Breite von 5,00 m wird beidseitig flankiert von je einem Schutzstreifen (1,25 m breit) für Radfahrer. Auf der einen Seite wird der Gehweg auf 3,00 m verbreitert. Auf der anderen Seite wird der Gehweg in einer Breite von 2,00 m hinter den Parkständen (bzw. Baumscheiben) mit einer Breite von 2,50 m geführt. Abschnittsweise ist der Gehweg auf 4,50 m verbreitert.

Die Variante 2 führt zu mehr Platz im Seitenraum als Variante 1 (bzw. heute). Der Radfahrer erhält einen Sicherheitsraum. Die Anzahl der Parkstände (minus 45 %) und Bäume (minus 55 %) sind gegenüber heute bzw. der Variante 1 dezimiert.

Die Baukosten für diese Variante betragen ca. 3,74 Mio. € zzgl. Planungskosten.



Querschnitt der Variante 2



Lageplan der Variante 2 (exemplarischer Ausschnitt)

II. Beurteilung des Straßencharakters

Die Einschätzung des Straßentyps einer Straße gemäß der Beitragssatzung erfolgt nach den Kriterien

- objektive Funktion der Straße im gemeindlichen Verkehrsnetz nach der gemeindlichen Verkehrsplanung,
- dem aufgrund solcher Planung verwirklichten Ausbauzustand,
- der straßenverkehrsrechtlichen Einordnung und
- den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen.

§ 4 Abs. 6 Nr. 2 Beitragssatzung definiert die **Haupterschließungsstraßen** (a) als „Straßen, die der Erschließung von Grundstücken und gleichzeitig dem Verkehr innerhalb von Baugebieten oder innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen dienen, soweit sie nicht Hauptverkehrsstraßen [...] sind“.

Nach § 4 Abs. 6 Nr. 3 Beitragssatzung sind Hauptverkehrsstraßen (b) dagegen solche „Straßen, die dem durchgehenden innerörtlichen Verkehr oder dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen, insbesondere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit Ausnahme der Strecken, die außerhalb von Baugebieten und von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen liegen“.

(a) Die hier zu betrachtende Erschließungsanlage Düsselring / Hubertusstraße verläuft zwischen zwei Knotenpunkten über eine Länge von knapp 1,4 km. Sie ist auf dieser Strecke die ausschließliche oder zusätzliche Erschließungsanlage für alle unmittelbar an die Straße grenzenden Grundstücke und für zahlreiche weitere Grundstücke, die über befahrbare oder nicht befahrbare Wege mit dieser Erschließungsanlage verbunden sind. Insoweit dient sie unzweifelhaft der Erschließung von Baugrundstücken. Die Erschließungsanlage verbindet darüber hinaus mehrere Baugebiete miteinander, die in verschiedenen Bebauungsplänen planungsrechtlich erfasst sind. Nahezu alle erschlossenen Grundstücke liegen im Geltungsbereich dieser Bebauungspläne. Von der Erschließungsanlage zweigen elf Straßen nach Osten und Westen ab. Davon münden nur fünf Straßen in weitere Straßen; die restlichen Straßen enden als Sackgasse oder führen in das jeweilige Baugebiet. Damit wird die Funktion der Erschließungsanlage deutlich: Sie dient einerseits selbst der Erschließung von Grundstücken und vermittelt andererseits den Verkehr aus den einzelnen Baugebieten zu den an den Knotenpunkten zusammentreffenden Straßen. Bei der Vielzahl der unmittelbar erschlossenen und der mittelbar über andere Straßen erschlossenen Grundstücke liegt der Schwerpunkt dieses Straßenzuges eindeutig auf der Erschließung von Grundstücken.

(b) Der hier zu betrachtende Straßenzug ist nicht klassifiziert. Ihm fehlt daher ein charakteristisches Merkmal einer Hauptverkehrsstraße, auf das die Satzung durch die Wahl des Wortes „insbesondere“ in erster Linie abstellt. Gerade die klassifizierten Straßen sollen als Hauptverkehrsstraßen einzustufen sein. Der Straßenzug dient ganz offensichtlich nicht dem überörtlichen Durchgangsverkehr. Dieser verläuft vor allem über die Düsseldorfer Straße. Sie dient auch nicht dem innerörtlichen Verkehr auf der Weise, dass sie einzelne Stadtteile miteinander verbindet. Um die Straße als Hauptverkehrsstraße einstufen zu können, müsste der innerörtliche oder überörtliche Durchgangsverkehr überwiegen. Angesichts der Vielzahl der an der Straße und in den Baugebieten liegenden Grundstücke ist dies zu verneinen. Die im April 2016 ermittelte Belastung von ca. 6.500 Kfz/Tag liegt im mittleren Belastungsbereich und ist eher untypisch für eine Hauptverkehrsstraße. Zudem

sprechen die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen und die bauliche Ausgestaltung der Anlage gegen die Einstufung als Hauptverkehrsstraße.

Auch kann die Inanspruchnahme der Erschließungsanlage durch Busse des öffentlichen Personennahverkehrs nicht zur Einstufung als Hauptverkehrsstraße führen. Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil der Inanspruchnahme der Anlage durch das allgemeine Verkehrsaufkommen und hat keine prägende Funktion.

III. Beurteilung des Beitragstatbestandes

Vorangestellt wird der Hinweis, dass die Gemeinden nach § 8 Abs. 1 KAG NRW Straßenbaubeiträge erheben sollen, sobald durch eine Straßenbaumaßnahme u. a. der Beitragstatbestand der Herstellung (hierunter fällt auch die Erneuerung) oder Verbesserung nach § 8 Abs. 2 KAG NRW erfüllt ist. Nach der Auslegung von Gesetzestexten bedeutet ein „Sollen“ regelmäßig ein „Müssen“, soweit nicht besondere atypische Umstände ein Abweichen von der Regel erfordern.

Die Gemeinden in NRW sind damit verpflichtet, Straßenbaubeiträge zu erheben. Dieser Verpflichtung können sie z. B. nicht durch einen Freistellungsbeschluss des Rates entgehen.

Eine Beitragserhebungspflicht ergibt sich zudem aus § 3 Abs. 2 KAG NRW, der bestimmt, dass zur Deckung der Ausgaben Steuern nur erhoben werden sollen, wenn die Deckung durch Gebühren und Beiträge nicht in Betracht kommt.

Darüber hinaus bestimmen die in der Gemeindeordnung festgelegten Grundsätze der Finanzmittelbeschaffung, dass zur Erfüllung der Aufgaben zunächst die speziellen Entgelte (Gebühren und Beiträge) für die von der Gemeinde erbrachten Leistungen erhoben werden müssen, bevor die Gemeinde sich ihre Finanzmittel aus Steuern beschafft (§ 77 Abs. 2 GO NRW). Die Gemeinde hat mithin keinen Ermessensspielraum, von einer Beitragserhebung abzusehen.

Die im Antrag der Piraten/Linken vom 09.05.2018 angeführten Entscheidungen des OVG Münster vom 21.04.1975 – II A 1112/73 und vom 08.10.1999 – 15 A 3305/96 sind der Verwaltung bekannt. Sie finden auf die geplante Baumaßnahme jedoch keine Anwendung, da einerseits der Herstellungszeitraum schon etwa 50 Jahre zurückliegt und andererseits die grundsätzliche Erneuerungsbedürftigkeit der Straße festgestellt wurde (siehe auch nachstehenden Punkt „a. Fahrbahn“). Die Entscheidungen aus anderen Bundesländern sind auf das nordrhein-westfälische Kommunalabgabenrecht nicht übertragbar und können allenfalls ergänzend herangezogen werden.

a. Fahrbahn

Die geplanten Arbeiten an der Fahrbahn erfüllen den Beitragstatbestand der Erneuerung nach § 8 KAG NRW.

Die Beitragsfähigkeit einer Erneuerung als Fall der nochmaligen Herstellung setzt voraus, dass die Anlage

- erstens erneuerungsbedürftig ist und
- zweitens die übliche Nutzungszeit abgelaufen ist.

Eine Erneuerungsbedürftigkeit ist anzunehmen, wenn die Anlage verschlissen ist, d. h. sich in einem insgesamt schadhafte, abgenutzten Zustand befindet, ohne dass bereits die Verkehrssicherheit der Anlage aufgehoben sein muss.

Die Nutzungszeit ist von dem ursprünglichen Zustand der Anlage an zu bemessen. Der ursprüngliche Zustand bezeichnet den Zustand, den die Anlage im Zeitpunkt der erstmaligen oder jeder weiteren Herstellung oder Verbesserung der Anlage hatte.

Wenn die übliche Nutzungszeit einer Anlage schon lange abgelaufen ist, bedarf es für den Nachweis der Verschlossenheit keiner ins Einzelne gehenden Dokumentation. Bei einer Herstellung vor mehr als 50 Jahren indiziert in der Regel bereits das Alter der Anlage deren Abgenutztheit. Daraus folgt, dass der Nachweis der Erneuerungsbedürftigkeit umso weniger detailliert sein muss, je länger die übliche Nutzungszeit abgelaufen ist.

Ist die übliche Nutzungszeit einer Anlage abgelaufen oder sogar weit abgelaufen, hat ein im Einzelfall vorliegender besonderer Grund für die Verschlossenheit oder eine ggf. unterlassene ordnungsgemäße Unterhaltung und Instandsetzung durch die Gemeinde keine eigenständige Bedeutung mehr auf das Vorliegen des Beitragstatbestands der Erneuerung.

Für die Annahme eines Erneuerungsbedarfs kommt es nicht darauf an, dass jeder Quadratmeter der ausgebauten Fahrbahn verschlissen ist, sondern nur darauf, dass die Fahrbahn in ihrer Gesamtheit erneuerungsbedürftig ist.

Zahlreiche Frostaufbrüche und Risse in der Fahrbahn dokumentieren die Notwendigkeit einer Erneuerung. Die erstmalige Herstellung der Fahrbahn liegt 45 bis 50 Jahre zurück (Fertigstellung zwischen 1967 und 1974). Die notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen sind durchgeführt worden. Dies indizieren auch die heute erkennbaren Ausbesserungsflächen.

Damit liegen die Voraussetzungen für eine nochmalige Herstellung nach § 8 KAG NRW in Form der beitragsfähigen Erneuerung vor.

Die durch die Erneuerung der Fahrbahn den Grundstückseigentümern gebotenen Vorteile im Sinne des § 8 Abs. 2 KAG NRW werden nicht durch ausbaubedingte Nachteile kompensiert. Diese könnten darin gesehen werden, dass die Fahrbahnbreite von ursprünglich ca. 8,55 m auf eine Breite von nunmehr 7,50 m reduziert wird. Die Reduzierung ist eine Folge der in größerer Breite anzulegenden Gehwege bzw. durch die Schaffung einer zusätzlichen Teileinrichtung (Parkstreifen). Insoweit käme eine teileinrichtungsübergreifende Kompensation in Betracht. Um kompensationswirksam zu werden, müsste die Fahrbahn durch die Verschmälerung funktionsunfähig werden, was bei absoluter Betrachtung nicht der Fall ist. Die Fahrbahn hat mit einer Breite von 7,50 m vielmehr eine Breite, die sogar noch über der für Haupteinfahrungsstraßen gemäß § 4 Abs. 3 Nr. 2 Beitragssatzung vorgesehenen anrechenbaren Breite von 6,50 m liegt.

b. Gehwege

Die Erneuerung der Gehwege ist unter dem Gesichtspunkt der Herstellung in Form der Erneuerung nicht beitragsfähig nach § 8 Abs. 2 KAG NRW. Derzeit befinden sich die Gehwege in einem hinreichenden Ausbaustand. Lediglich im Bereich einiger Bäume sind die Gehwegplatten durch die Wurzeln angehoben. Diese wenigen Stellen rechtfertigen aber keine Beitragserhebung unter dem Gesichtspunkt der Erneuerung.

Ein Beitragstatbestand dürfte aber mit Blick auf eine beitragsfähige Verbesserung gegeben sein. Eine solche liegt nach ständiger Rechtsprechung des OVG Münster vor, wenn durch die Ausbaumaßnahme die Ausstattung der Anlage entsprechend ihrer bisherigen verkehrstechnischen Konzeption hinsichtlich der räumlichen Ausdehnung (Erweiterung), hinsichtlich der funktionalen Aufteilung der Gesamtfläche oder hinsichtlich der Art der Befestigung vorteilhaft verändert wird.

Die beabsichtigte Verbreiterung sowohl des östlichen als auch vor allem des westlichen Gehwegs (in Variante 2) hat eine deutlich positive verkehrliche Auswirkung. Sie steigert damit durch den zusätzlichen Gebrauchsvorteil an der Straße den Gebrauchswert der erschlossenen Grundstücke und gewährt den Eigentümern somit auch den erforderlichen wirtschaftlichen Vorteil. Durch die größeren Breiten wird die Benutzung der Gehwege für die Fußgänger erleichtert, indem ein Begegnungsverkehr auch mit Kinderwagen problemloser erfolgen kann. Die Gehwege werden von jetzt etwa 1,90 m über weite Strecken auf 3,00 m bzw. 4,50 m verbreitert. Diese Verbreiterung stellt eine deutliche Verbesserung dar.

c. Parkstreifen

Die erstmalige Anlegung von Parkstreifen ist nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Münster eine Verbesserung der ganzen Anlage, weil die Trennung des fließenden vom ruhenden Verkehr den Verkehrsablauf leichter und sicherer macht. Der Umstand, dass vorher am Fahrbahnrand Parkmöglichkeiten zur Verfügung standen, ist für die Verbesserung unerheblich, da das Parken am Fahrbahnrand aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit nicht mit dem Parken auf Parkstreifen vergleichbar ist. Aus diesem Grunde kommt es auch nicht darauf an, wenn durch die Herstellung des Parkstreifens oder von Parkbuchten vorher am Fahrbahnrand vorhandene Parkplätze wegfallen und in der Folge nachher weniger Parkplätze als vor dem Ausbau vorhanden sind.

IV. Anrechenbare Maße

IV.1. Anrechenbare Breiten und Anliegeranteile bei Haupteerschließungsstraßen

Anrechenbare Breite für die Fahrbahn (§ 4 Abs. 3 Nr. 2 lit. a Beitragssatzung)	6,50 m
Anliegeranteil für die Fahrbahn (§ 4 Abs. 3 Nr. 2 lit. a Beitragssatzung):	45 %
Anrechenbare Breite für die Gehwege (§ 4 Abs. 3 Nr. 2 lit. d Beitragssatzung):	je 2,50 m
Anliegeranteil für die Gehwege (§ 4 Abs. 3 Nr. 2 lit. d Beitragssatzung):	65 %
Anrechenbare Breite für die Parkstreifen (§ 4 Abs. 3 Nr. 2 lit. c Beitragssatzung):	je 5,00 m
Anliegeranteil für die Parkstreifen (§ 4 Abs. 3 Nr. 2 lit. c Beitragssatzung):	65 %

IV.2. Tatsächliche Breiten

Tatsächliche durchschnittliche Breite der Fahrbahn:	8,55 m
Fahrbahnfläche lt. Ermittlung der Vermessungsabteilung:	11.787 qm
Fahrbahnlänge lt. Ermittlung der Vermessungsabteilung:	1.378 m
Tatsächliche durchschnittliche Breite der Gehwege (Düsselring):	2 x ca. 1,90 m
Tatsächliche durchschnittliche Breite der Grünstreifen (Düsselring):	2 x ca. 1,10 m

V. Beitragsfähiger Aufwand für die drei Ausbauvarianten**V.0. Aufwand für Fahrbahnausbau****a. Gekürzter beitragsfähiger Aufwand Fahrbahn**

Beitragsfähiger Aufwand für eine Breite von 8,55 m	2.626.448 €
Abzug für eine Mehrbreite von 2,05 m (Haupterschließungsstraße)	<u>- 629.733 €</u>
Gekürzter beitragsfähiger Aufwand (inkl. MwSt.)	1.996.715 €

Der vorstehenden Berechnung liegt die Kostenschätzung des Ingenieurbüros Leinfelder vom 21.02.2018 zugrunde.

V.1. Aufwand für Variante 1**a. Gekürzter beitragsfähiger Aufwand Fahrbahn**

Beitragsfähiger Aufwand für eine Breite von 7,00 m	2.110.391 €
Abzug für eine Mehrbreite von 0,50 m (Haupterschließungsstraße)	<u>- 150.742 €</u>
Gekürzter beitragsfähiger Aufwand (inkl. MwSt.)	1.959.649 €

b. Beitragsfähiger Aufwand Gehwege

Beitragsfähiger Aufwand (nicht beitragsfähig – siehe oben)	0 €
--	------------

c. Ungekürzter beitragsfähiger Aufwand Parkstreifen

Beitragsfähiger Aufwand für eine Breite von 2,00 m	1.147.654 €
Keine Mehrbreite, da unter 5,00 m (Haupterschließungsstraße)	<u>0 €</u>
Ungekürzter beitragsfähiger Aufwand	1.147.654 €

Der vorstehenden Berechnung liegt die Kostenschätzung des Ingenieurbüros Leinfelder vom 02.11.2016 zugrunde.

V.2. Aufwand für Variante 2

a. Gekürzter beitragsfähiger Aufwand Fahrbahn

Beitragsfähiger Aufwand für eine Breite von 7,50 m	2.362.327 €
Abzug für eine Mehrbreite von 1,00 m (Haupteerschließungsstraße)	<u>- 314.977 €</u>
Gekürzter beitragsfähiger Aufwand (inkl. MwSt.)	2.047.350 €

b. Gekürzter beitragsfähiger Aufwand Gehwege

Beitragsfähiger Aufwand für eine Breite von 3,00 m + 4,50 m	1.907.400 €
Abzug für eine Mehrbreite von 2,50 m (Haupteerschließungsstraße)	<u>- 635.800 €</u>
Gekürzter beitragsfähiger Aufwand	1.271.600 €

c. Ungekürzter beitragsfähiger Aufwand Parkstreifen

Beitragsfähiger Aufwand für eine Breite von 2,50 m	102.781 €
Keine Mehrbreite, da unter 5,00 m (Haupteerschließungsstraße)	<u>0 €</u>
Ungekürzter beitragsfähiger Aufwand	102.781 €

Der vorstehenden Berechnung liegt die Kostenschätzung des Ingenieurbüros Leinfelder vom 13.12.2017 zugrunde.

VI. Anmerkungen

Sollten die **Sinkkästen** aufgrund des Fahrbahnausbaus beseitigt und wiederhergestellt werden müssen, wäre der hierfür entstehende Aufwand als Folgeaufwand beitragsfähig.

Sollten die Sinkkästen nur anlässlich des Fahrbahnausbaus erneuert werden, wäre der Aufwand nicht beitragsfähig. Sind die Sinkkästen dagegen verschlissen und entsprechend alt, würde die Erneuerung der Sinkkästen ein eigenständiger Beitragstatbestand darstellen, und zwar als die Erneuerung eines selbständigen Teils der Straßenentwässerungsanlage.

Beitragsfähig sind ebenfalls Kosten für die Beseitigung eines mit **Schadstoffen** belasteten Aushubs. Diese Kosten können in einem erheblichen Umfang anfallen.

Müssen im Fahrbahnbereich **Versorgungsleitungen** verlegt werden, sind diese Kosten als Folgeaufwand beitragsfähig. Nimmt das Versorgungsunternehmen den Fahrbahnausbau allerdings zum Anlass, seine Leitungen im Fahrbahnbereich zu erneuern, muss bei der Ermittlung des beitragsfähigen Herstellungsaufwands für die Fahrbahn später eine **Kostensparnis** wegen verbundener Baumaßnahmen berücksichtigt werden. Das Versorgungsunternehmen hat dadurch, dass die Gemeinde die Fahrbahn auf ihre Kosten herstellt, das Schließen des Leitungsgrabens im Bereich des Fahrbahnoberbaus erspart.

Angleichungsflächen bei den einmündenden Straßen sind, wenn sie in einem vertretbaren Umfang (kurze Ausbaustrecke in die einmündende Straße hinein) durchgeführt werden, Folgeaufwand zum Herstellungsaufwand der Fahrbahn und daher beitragsfähig.

Sollten in der Kostenschätzung auch Maßnahmen zur Erneuerung der Fahrbahn im **Kreisverkehr** enthalten sein, sind diese Arbeiten nicht beitragsfähig. Der Kreisverkehr ist eine selbständige Anlage und kann daher nicht Bestandteil der abzurechnenden Anlage sein. In einem Veranlagungsverfahren müsste ein entsprechender Aufwand ggf. aus den entstandenen Kosten herausgerechnet werden.

Fahrbahnmarkierungen zählen zu den verkehrslenkenden Einrichtungen und sollten ähnlich dem Aufwand für Verkehrsschilder bei der Ermittlung des beitragsfähigen Aufwands unberücksichtigt bleiben.

Querungshilfen in der Fahrbahn sollten aus vorgenannten Gründen ebenfalls nicht bei der Ermittlung des beitragsfähigen Aufwands berücksichtigt werden.

Sollten als Folge der Gehwegarbeiten Anpassungsarbeiten an und auf den **privaten Grundstücken** notwendig werden, sind diese beitragsfähig.

Wenn die bestehenden Gehwege umgebaut werden, müssen auch die **Beleuchtungsanlagen** versetzt werden. Der Aufwand für die Beseitigung und Erstellung einer neuen Beleuchtungsanlage ist als Folgeaufwand des Gehwegausbaus beitragsfähig. Hierfür wurde ein Aufwand in Höhe von 117.500 € netto (2.500 € x 47 St.) angesetzt.

Ggf. erfüllen die Maßnahmen an den Beleuchtungsanlagen auch einen selbständigen Beitragstatbestand. Hierfür kommt alleine der Beitragstatbestand der Verbesserung infrage. Dafür müsste die Ausleuchtung der Straße nach dem Ausbau eine bessere sein als vor dem Ausbau.

Die Herstellung von **Fahrradhaltern** sollte als beitragsfähig angesehen werden. Da der moderne Straßenbau zunehmend auch den Fahrradverkehr berücksichtigt und dies auch gerade bei der hier auszubauenden Straße durch die Schaffung von Angebotsstreifen zum Ausdruck kommt, dürften Fahrradhalter als heute übliche Möblierung Bestandteile des Gehwegs sein. Eine entsprechende Möblierung bei Fußgängerzonen ist als beitragsfähiger Aufwand durchaus anerkannt. Bei den Gehwegen sollte nichts anderes gelten.

Neben den reinen Baukosten sind **weitere Kosten** beitragsfähig. Hierbei handelt es sich um alle Arbeiten, die an externe Dienstleister vergeben werden (Kosten des Ingenieurbüros für die Erstellung der Straßenplanung, der Vergabe, der Bauleitung oder für die Prüfung der Schlussrechnung, Kosten für externe Vermessungsbüros). Dieser Kostenanteil wurde pauschal mit 15 % bezogen auf die Baukosten berücksichtigt.

Die Ermittlung der anrechenbaren Breite muss für jede Gehwegseite getrennt vorgenommen werden. Zur Vereinfachung wurden in der vorstehenden Berechnung die Breiten für beide Seiten addiert und daraus die Mehrbreite ermittelt.

Aus alledem ergibt sich, dass der nach dem Ausbau noch festzustellende tatsächliche beitragsfähige Aufwand von dem oben ermittelten beitragsfähigen Aufwand nach oben oder unten abweichen kann. Die Berechnung muss daher als das angesehen werden, was sie ist, nämlich eine Kostenschätzung.

VII. Kostenübersicht der Varianten

Die oben im Detail dargestellten grundsätzlich beitragsfähigen sowie konkret umlagefähigen Kosten sind im Folgenden noch einmal vergleichend gegenübergestellt:

Anlagenteil	Fahrbahn		Parkstreifen		Gehwege	
	beitrags- fähiger Aufwand	umlage- fähiger Aufwand	beitrags- fähiger Aufwand	umlage- fähiger Aufwand	beitrags- fähiger Aufwand	umlage- fähiger Aufwand
Variante						
Fahrbahn	2.626.448 €	898.522 €	–	–	–	–
Variante 1	2.110.391 €	881.842 €	1.147.654 €	745.975 €	–	–
Variante 2	2.362.327 €	921.308 €	102.781 €	66.808. €	1.907.400 €	826.540 €

VIII. Kostenbeispiele / Beitragsvergleich

Um den Anwohnern einen möglichen Kostenrahmen zu nennen, werden im Folgenden für vier modellmäßige Grundstücke die zu veranschlagenden Beiträge aufgeführt. Es wird darauf hingewiesen, dass die endgültigen, im Einzelnen zu entrichtenden Beiträge von einer Vielzahl von Faktoren abhängig sind, die eine Abweichung von den Musterrechnungen nach sich ziehen:

- Exakte Bausumme
- Ausführung in Losen
- Besonderheiten in Einzelfällen
- Arbeiten an Beleuchtung, Sinkkästen usw. (siehe Punkt VI. „Anmerkungen“)

Modellgrundstück	A	B	C	D
Fläche [qm]	499	528	2.006	1.975
Vollgeschosse	I	II	III	IV
Faktor	1,0	1,3	1,5	1,6
Berechnungsfläche	499,0	686,4	3.009,0	3.160,0
Fahrbahn	2.783 €	3.827 €	16.775 €	17.617 €
Variante 1	5.040 €	6.933 €	30.391 €	31.916 €
Variante 2	5.619 €	7.729 €	33.879 €	35.579 €

IX. Weitere Vorgehensweise

Nach der Vorstellung der Planungsvarianten und der grundsätzlichen Berechnungsergebnisse der von den Anliegern zu zahlenden Beiträge in der Bürgerinformationsveranstaltung am 20.09.2018 in der Stadthalle sowie der Beratungen in der Sitzung des Ausschusses für Planung, Verkehr und Umwelt am 26.09.2018 schlägt die Verwaltung vor, die weiteren Beratungen auf der Grundlage der Variante 2 (Konzept Düsseldorf mit einem beidseitigen Fahrradangebotsstreifen) zu führen.