

Antwort durch die Verwaltung auf die CDU Anfrage: Bahnhofstraße vom 20.06.2018

Eine Sondersatzung ist grds. nur dann zu erlassen, wenn eine atypische Erschließungssituation vorliegt. Eine **atypische Erschließungssituation** liegt vor, wenn es zu einer nicht angemessenen Verteilungsregelung kommt. Wird allerdings die tatsächliche Erschließungssituation hinsichtlich der Verteilung durch die allgemeine Beitragssatzung wirksam geregelt, bedarf es einer Sondersatzung nicht.

Eine atypische Erschließungssituation verlangt nur dann die Festsetzung des Anliegeranteils durch Sondersatzung, wenn die Festsetzung des Anliegeranteils in der allgemeinen Straßenbaubeitragssatzung wegen der Besonderheit des Abrechnungsfalls nicht mehr vom satzungsgeberischen Ermessen gedeckt sei (OVG NRW, Urteil v. 09.05.1995 – 15 A 2545/92 sowie Beschl. vom 18.11.2013, 15 A 2302/12).

Nach § 8 Abs. 1 S. 2 KAG NRW, wonach bei den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen Beiträge erhoben werden sollen, besteht eine Beitragserhebungspflicht. Dieses „Sollen“ ist in der Regel einem „Müssen“ gleichzusetzen; den Gemeinden steht dementsprechend nur ein sehr enger Ermessensspielraum zu. Darüber hinaus ergibt sich aus dem Bundesrecht, nämlich der **Gesetzesgebundenheit der Verwaltung nach Art. 20 Abs. 3 GG** und dem **Gebot der Gleichmäßigkeit der Abgabenerhebung nach Art. 3 Abs. 1 GG**, ein Verbot des Abgabenverzichts (vgl. OVG NRW, Beschl. vom 18.11.2013, 15 A 2302/12). Das heißt, dass es der Stadt Schwerte schon verfassungsmäßig verboten ist, bei Nichtvorliegen einer atypischen Erschließungssituation durch den Erlass einer Sondersatzung von der Beitragserhebungspflicht auch nur teilweise abzusehen.

Die hier erfolgten Baumaßnahmen an der Bahnhofstraße stellen für die Eigentümer und Erbbauberechtigten der erschlossenen Grundstücke einen wirtschaftlichen Vorteil dar. Die verkehrsberuhigte Geschäftsstraße erhält u.a. ihre Qualität dadurch, dass sie für die Anlieger kurze Wege bietet. Die Geschwindigkeitsregelung von 20 km/h kommt dem entgegen und ermöglicht uneingeschränkt Menschen, sicher von einer Gehwegseite auf die andere zu kommen. Zudem bieten die Parkmöglichkeiten einen wirtschaftlichen Vorteil für die Anlieger.

Die Bahnhofstraße wurde dahingehend verändert, dass die Fahrbahn zugunsten der Erweiterung der Fußgängerbereiche verschmälert wurde. Trotzdem ist ein ausreichender Fahrverkehr (Begegnungsverkehr inkl. Busse) nach wie vor möglich. Von der zwischenzeitlich erwogenen Möglichkeit einer Einbahnstraßenregelung wurde bewusst wieder Abstand genommen. Durch die Neugewichtung der Verkehrsanteile zu Gunsten der Fußgänger ist kein Funktionsverlust hinsichtlich der Fahrbahn eingetreten, sondern es wurde zulässigerweise durch bauliche Maßnahmen der Versuch unternommen, den Fahrzeugverkehr zu reduzieren und zu verlangsamen und gleichzeitig die Attraktivität des Fußgängerverkehrs zu erhöhen. Dass dadurch zugleich neue städtebauliche Akzente gesetzt werden, ist unschädlich. Es geht jedenfalls gerade nicht nur darum, das Ortsbild zu verschönern; die abgerechnete Maßnahme dient vorrangig der Neugestaltung des Verkehrsraumes (so auch in einem sehr ähnlichen Fall des VG München, Beschluss v. 30.03.2004, M 2 S 03.7249). Angesichts der Tatsache, dass die Bahnhofstraße wie bisher mit beiderseitigen Gehwegen, einer zweispurigen Fahrbahn sowie Parkflächen ausgebaut wurde, ist keine erhebliche Abweichung von der bisherigen Straßenbeschaffung gegeben. Die hier zu behandelnde Erschließungssituation stellt sich hier im Ergebnis als „normales“ Abrechnungsgebiet dar, sodass gerade keine atypische Erschließungssituation vorliegt.

Zudem gibt es über 20 beitragspflichtige Anlieger, auf die sich die Beitragspflicht erstreckt und somit eine gerechte Verteilung der Erschließungsbeiträge sichergestellt ist.

Da hier wie dargestellt keine atypische Situation vorliegt, ist kein Rechtfertigungsgrund für ein Abweichen von der gültigen Satzung gegeben.

Die jetzige Baumaßnahme ist nach Ablauf der üblichen Nutzungsdauer erfolgt. Die Nutzungsdauer beträgt laut Rechtsprechung bei gewöhnlichen Straßen ca. 25-27 Jahre (vgl. OVG NRW, Beschl. v. 12.07.2017, 15 E 10/17). Nach Ablauf dieser Nutzungsdauer wird sowohl die Erneuerungsbedürftigkeit als auch die regelmäßige Instandsetzung und Unterhaltung unterstellt. Da die Bahnhofstraße im Jahre 1971 von einer Landesstraße herabgestuft wurde, liegt die Nutzungsdauer bei über 45 Jahren und gilt damit als erneuerungsbedürftig.