Stadt Köthen (Anhalt)

Der Oberbürgermeister

Beschlussvorlage 2010071/2

Dezernat: **Dezernat 6**	aktuelles Gremium **Stadtrat**	Sitzung am: **15.04.2010** TOP: **2.10**	
Amt: **Amt 65**	öffentlich **ja**	Vorlagen-Nr.: **2010071/2**	
	Az.:	erstellt am: **31.03.2010**	

Betreff

Beschluss zur Erneuerung bzw. Herstellung der Straßendecke in Asphaltbauweise der nördlichen und südlichen Trautmannstraße in Köthen

Beratungsfolge

Nr.	Gremium	Ist-Termin	Ergebnis
1	15.04.2010: Bau- und Umweltausschuss	15.04.2010	laut BV
2	15.04.2010: Stadtrat	15.04.2010	laut BV

Beschlussentwurf

Der Stadtrat bestätigt die Klassifizierung der Trautmannstraße als Anliegerstraße und beschließt die Erneuerung bzw. Herstellung der Straßendecke in Asphaltbauweise entsprechend der BV 2010050/1 und 2010043/1 vom BU 18.3.2010.

Gesetzliche Grundlagen:

Darlegung des Sachverhalts / Begründung

Der BU hat in seiner Sitzung am 18.3.2010 den Beschluss zur Erneuerung bzw. Herstellung der Straßendecke in Asphaltbauweise der nördlichen und südlichen Trautmannstraße gefasst.
Da die Trautmannstraße als Anliegerstraße klassifiziert wurde, wird der Ausbau entsprechend § 8b Abs. 2 Straßenausbaubeitragssatzung unter den Vorbehalt der mehrheitlichen Zustimmung der Anlieger gestellt. Falls die absolute Mehrheit der später Beitragspflichtigen zur geplanten Ausbaumaßnahme nicht erreicht wird, entscheidet der Stadtrat über die Durchführung des geplanten Ausbaus.
Die Anliegerversammlung fand am 25.3.2010, 18.00 Uhr im Ratssaal statt. Von insgesamt 64 Beitragspflichtigen waren 47 Anlieger anwesend.
Die Informationsveranstaltung wurde von der Stadt gemeinsam mit den Versorgungsträgern Abwasserverband Köthen und EnviaM durchgeführt. So konnten alle geplanten Baumaßnahmen – Erneuerung der Schmutz- und Regenwasserkanäle, Erdverlegung der Elektroleitungen und grundhafter Ausbau der Straße – in einer Veranstaltung erläutert werden.

Im Ergebnis ist Folgendes festzustellen:

1. Die Mehrheit der anwesenden Anlieger zweifelte die Klassifizierung der Trautmannstraße als Anliegerstraße an und forderte die Verwaltung auf, diese zu überprüfen. Es wurde seitens der Verwaltung zugesagt, die Überprüfung vorzunehmen und dem Stadtrat am 15.4.2010 zur nochmaligen Entscheidung vorzulegen.

2. Von 21 anwesenden Anliegern der nördlichen Trautmannstraße stimmten 6 Anlieger der Erneuerung der Straßendecke in Asphaltbauweise zu, 15 Anlieger stimmten gegen die Erneuerung der Straßendecke in Asphaltbauweise der Trautmannstraße. Von den 26 anwesenden Grundstückseigentümer der südlichen Trautmannstraße stimmten 7 für und 19 gegen die Herstellung der Straßendecke in Asphaltbauweise. Mehrheitlich wurde der Ausbau demnach abgelehnt.

Nun ist der Sachverhalt insgesamt dem Stadtrat zur endgültigen Entscheidung vorzulegen.

Ergänzend zu den BV 2010050/1 und 2010043/1 vom BU 18.3.2010 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.
Die Anlieger kritisierten, dass die Trautmannstraße nicht nur von Anliegern genutzt wird.
Sie stellten einen „erheblichen“ Durchgangsverkehr fest, insbesondere zu den Zielen Tierpark, Gaststätte, Kindergarten „Am Stadion“ und Tennisplatz.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Klassifizierung als Anliegerstraße aus folgenden Gründen unstrittig:

- Die Trautmannstraße endet im Bereich Tierpark als Sackgasse; Durchgangsverkehre sind demnach ausgeschlossen.
- Die von den Anliegern angesprochenen Durchgangsverkehre zum Tierpark, zur Kita usw. sind tatsächlich Zielverkehre, da die Einrichtungen selbst Anlieger der Trautmannstraße (Tierpark, Gaststätte) oder einer benachbarten Straße (Naumannstraße) sind, die wiederum eine Sackgasse ist und nur sehr wenige Anlieger aufweist.
- Sowohl der nördliche als auch der südliche Teil der Naumannstraße sind verkehrsrechtlich der Seb.-Bach-Straße bzw. der August-Bebel-Straße untergeordnet (Vorfahrt beachten-Schild).
- Die Trautmannstraße dient zum überwiegenden Teil der Erschließung der Anliegergrundstücke, was von der Rechtsprechung als Hauptkriterium für die Klassifizierung als Anliegerstraße angesehen wird.
- Im Verkehrsentwicklungsplan ist die Trautmannstraße als Anliegerstraße klassifiziert; eine verkehrlich höhere Belastung ist perspektivisch nicht vorgesehen.

Die nächst höhere Straßenklassifizierung ist die Haupterschließungsstraße. In diese Kategorie sind bspw. die Anhaltische Straße, Leipziger Straße und der Jürgenweg einzuordnen.
Der von den Anliegern befürchteten „Schnellstrecke“ der Trautmannstraße nach Ausbau kann durch verkehrsleitende Maßnahmen (wechselseitiges Anordnen des Parkens, evtl. Geschwindigkeitsreduzierung) begegnet werden.
Aus den vorgenannten Gründen ist die Klassifizierung der Trautmannstraße als Anliegerstraße geboten.
Die nachfolgend angeführten Urteile bestätigen diese Rechtsauffassung.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes (seit dem Urteil vom 11.11.1986 - 9 A 25/86 -, Kommunale Steuerzeitschrift 1987, 136 f.) handelt es sich bei einer Anliegerstraße (einer überwiegend dem Anliegerverkehr dienenden Straße) um eine Straße, die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder durch eine Zuwegung mit ihr verbundenen Grundstücke dient. Als Anliegerverkehr ist derjenige Verkehr anzusehen, der zu diesen Grundstücken hinführt (sog. Zielverkehr) oder von ihnen ausgeht (sog. Quellverkehr).
Wenn der Ziel- und Quellverkehr insgesamt „überwiegt“, er also mehr als 50 % ausmacht, handelt es sich um eine Anliegerstraße.
Hiervon ist regelmäßig auszugehen bei Ortsrandstraßen in Wohngebieten und bei Straßen in Reinen Wohngebieten.
Sind hingegen der Anliegerverkehr und der übrige Verkehr, also derjenige Verkehr, der nicht Ziel- und Quellverkehr in Bezug auf die Anliegergrundstücke ist, in etwa gleich stark oder überwiegt letzterer sogar, so scheidet eine Einstufung der Straße als Anliegerstraße aus. Dient in einem solchen Fall die Straße in erheblichem Maße dem Verkehr innerhalb von Baugebieten oder Ortslagen, sammelt sie also den Verkehr von Anliegerstraßen und führt diesen den Hauptverkehrsadern der Gemeinde zu, ist sie stattdessen als Straße mit innerörtlichem Verkehr einzustufen. Ist sie - wie insbesondere die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Bereich der Ortsdurchfahrten - dazu bestimmt, vor allem durchgehenden überregionalen Verkehr aufzunehmen, ist die Straße als Durchgangsstraße einzustufen. Welcher Straßenkategorie eine Straße konkret zuzuordnen ist, richtet sich danach, welche Funktion im Gesamtverkehrsnetz sie nach der Verkehrsplanung der Gemeinde, dem darauf beruhenden Ausbauzustand (z. B. Breite und Länge der Straße) und der straßenrechtlichen Gewichtung haben soll. Ferner kommt den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen Bedeutung zu. Erst ab einer Fahrbahnbreite von 6,50 m ist bei verminderter Geschwindigkeit der Begegnungsverkehr zweier Lkws möglich (Nds. OVG, Beschl. v. 24.10.2002 - 9 LA 4140/01 -). Führt eine Straße aus einem Wohngebiet in ein Ferienhausgebiet, in dem weit mehr Grundstücke vorhanden sind als in dem abgerechneten Teil der Straßenausbaubeitragsmaßnahme, so kann nicht von einer Anliegerstraße ausgegangen werden (Nds. OVG, Urt. v. 10.03.1998 - 9 L 2841/96 -, Nds. VBl. 1998, 260 ff.). Endet eine Straße in einem Wendehammer, ist es ausgeschlossen, dass sie dem innerörtlichen Verkehr oder gar dem Durchgangsverkehr dient. Gegen die Annahme einer solchen über den Anliegerverkehr hinausgehenden Bedeutung spricht auch eine Fahrbahngestaltung in Verbundsteinen, eine fehlende Fahrbahnmarkierung bzw. ein nur einseitiger Gehweg (Nds. OVG, Beschl. v. 01.11.2002 - 9 LA 4116/01 -).
Die Aufnahme von Verkehr aus Nachbarstraßen infolge von Einbahnregelungen rechtfertigt noch nicht die Annahme, der Charakter der Straße als Anliegerstraße sei zu verneinen.

Doch dürfte eine Straße, in die mehrere „normale“ Anliegerstraßen (vor allem Stichstraßen) einmünden, trotz ihrer Lage im Wohngebiet und etwa geringer Breite und Verkehrsbelastung als eine im wesentlichen dem innerörtlichen Verkehr dienende Straße (Hauptterschließungsstraße) zu qualifizieren sein. Vor allem, wenn ihr die einmündenden Straßen durch Stoppschilder oder Vorfahrtsschilder straßenverkehrrechtlich untergeordnet sind (Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 7. Aufl. § 34 Rn. 34). Letztlich dient die Einstufung einer Straße dazu, im Einzelfall den „besonderen Vorteil der Allgemeinheit“ vom Straßenausbau festzulegen, der nach § 6 Abs. 5 Satz 4 NKAG dazu führt, dass ein Teil des beim Straßenausbau entstandenen Aufwandes nicht den Anliegern auferlegt werden darf, sondern von der Gemeinde getragen werden muss (Nds. OVG, Beschl. v. 12.03.2004 - 9 ME 45/04 -).

Aus den vorgenannten Gründen ist für die Trautmannstraße die Klassifizierung der Anliegerstraße vorzunehmen.

Zu 2.
Die Anliegerversammlung hat die Erneuerung bzw. Herstellung der Straßendecke in Asphaltbauweise der Trautmannstraße mehrheitlich abgelehnt.
Durch die Verwaltung und den Abwasserverband wurde dargelegt, dass die Kanalbaumaßnahmen und die Erdverlegung der Stromkabel in jedem Fall erfolgen werden. Der Straßenausbau würde durch die Mitwirkung mehrerer Versorgungsträger für alle Beteiligten preiswerter, weil sich die Versorgungsträger anteilig an den Wiederherstellungskosten des Straßenbaus, abhängig von der von ihnen benötigten Grabenbreite beteiligen müssen.
Die Kanalerneuerung erfolgt im offenen Verfahren, d.h. durch eine Neuverlegung der Kanäle.
Der Regenwasserkanal wird auf einer Länge von ca. 108 m im Inlinerverfahren saniert, ca. 380 m Kanal werden erneuert. Der Schmutzwasserkanal wird im Inlinerverfahren saniert.
In offener Bauweise sind die Regenwasser- und Schmutzwasserhausanschlüsse zu erneuern.

Der Regenkanal dient neben der Entwässerung privater Grundstücke auch der Entwässerung der öffentlichen Straße.
Die Stadt ist gemäß § 42 Abs. 1 Satz 3 StrG LSA Baulastträger der Trautmannstraße und somit zur Beseitigung des Oberflächenwassers dieser Straße verpflichtet.
Erfolgt keine Erneuerung der Straßendecke, und werden für die Dachentwässerung und die Straßenentwässerung ein gemeinsamer Kanal genutzt, muß sich der Straßenbaulastträger (Stadt) an den Kosten der Regenentwässerung der Straße entspr. § 23 Abs. 5 StrG LSA in der Höhe beteiligen, wie sie ein eigener Kanal verursacht hätte.
Diese Kostenbeteiligung für die Straßenentwässerung ist straßenausbaubeitragspflichtig.

Die Entscheidung der EnviaM, die Baumaßnahme des Abwasserverbandes zu nutzen, um in der Trautmannstraße die Stromversorgung von der derzeitigen Freileitung zu ändern in eine Erdverlegung der Kabel, ist eine unternehmerische Entscheidung, die nicht zu beanstanden ist. Folge für die Stadt ist, dass die Straßenbeleuchtung neu organisiert werden muß. Die Straßenlampen sind derzeit an den Freileitungsmasten angebracht, die dann abgebaut werden. Deshalb ist die Erneuerung der Straßenbeleuchtung die Folge. Auch diese Maßnahme ist straßenausbaubeitragspflichtig.

Ohne die Erneuerung bzw. Herstellung der Straßendecke in Asphaltbauweise sind die Anlieger demnach beitragspflichtig für die Kosten der Straßenentwässerung und die Erneuerung der Straßenbeleuchtung.

Nach derzeitiger Kostenschätzung werden ohne Straßenausbau folgende Straßenausbaubeiträge von den Anliegern erhoben werden (in €/m² Grundstücksfläche unter Vernachlässigung der Geschossigkeit der Grundstücke):

	Nördlliche Trautmannstraße (Bach-Straße bis Naumannstraße)	Südliche Trautmannstraße (Bach-Str. bis August-Bebel-Straße
Straßenentwässerung	1,50 €/m²	3,25 €/m²
Straßenbeleuchtung	0,75 €/m²	0,75 €/m²
Gesamt	2,25 €/m²	4,00 €/m²

Aus Sicht der Verwaltung ist ein grundhafter Straßenausbau in der südlichen Trautmannstraße, die derzeit mit Kopfsteinpflaster aus Porphyr versehen ist, dringend geboten; der Ausbau der nördlichen Trautmannstraße, die derzeit eine Asphaltdeckschicht ohne tragfähigen Untergrund aufweist wird dringend empfohlen.

Die nördliche Trautmannstraße wurde bereits mit einer dünnen Asphaltdeckschicht versehen; die Gesamthaltbarkeit wird auf ca. 3-5 Jahre eingeschätzt. Eine Sanierung der Deckschicht durch eine Oberflächenbehandlung wurde bereits 2008 nötig.
Das Aufbringen einer weiteren zusätzlichen Asphaltdeckschicht ist technisch problematisch, weil durch den höhenmäßigen Aufbau der Fahrbahn die Entwässerung von Straße und Gehweg nicht mehr gewährleistet sind. Diese Problematik hat bereits im jetzigen Ausbauzustand zu Anliegerbeschwerden geführt und würde künftig noch prägnanter sein.
Zukünftig bleibt nur die Alternative der ständigen, kleinteiligen Fahrbahnreparatur zu Lasten des Stadthaushaltes und der spätere grundhafte Ausbau ohne die Beteilung anderer Versorgungsträger, alleinig zu Lasten der Stadt Köthen und somit der Straßenausbaubeitragspflichtigen.
Nach Verschleiß der jetzigen Asphaltoberfläche wäre spätestens in 10 Jahren der grundhafte Ausbau erforderlich, dann mit erheblich höheren Kosten für die Stadt und die Anlieger, da die Versorgungsträger nicht an Bau und Kosten beteiligt wären.
An Stelle von 0,90 Euro/m² ist dann mit Anliegerbeiträgen von ca. 2,65 Euro/m² Grundstücksfläche für den nördlichen Teil und an Stelle von 0,95 Euro/m² für den südlichen Teil der Trautmannstraße allein für die Erneuerung bzw. Herstellung der Straßendecke zu rechnen.

Das Porphyrpflaster der südlichen Trautmannstraße ist sehr uneben und kann baulich auch nicht ertüchtigt werden.

Durch die Baumaßnahme des Abwasserverbandes wird für den Hauptkanal ein Kanalgraben in der Fahrbahn geöffnet.
Da gleichzeitig auch die Hausanschlüsse getrennt nach Schmutz- und Regenwasser erneuert werden, erfolgen an jedem Grundstück 1-2 Schachtungen vom Hauptkanal über den Gehweg bis zum Grundstück. Vom Verursacher wird eine Wiederherstellung des Urzustandes der Straße gefordert, was jedoch insbesondere im Pflasterbereich nahezu unmöglich ist, da die Vorspannung einer Pflasterstraße nur bei der Erstherstellung möglich ist. Der Aufbruch bzw. die Störung des Pflastergefüges und das Setzungsverhalten der Tragschichten führen unweigerlich zu weiteren Senkenbildungen und Entwässerungsproblemen.

Aus den vorgenannten Gründen empfiehlt die Verwaltung, im Zusammenhang mit der Kanalbaumaßnahme die Wiederherstellung der Straßendecke in Asphaltbauweise der Trautmannstraße vorzunehmen. Die Fahrbahn erhält eine bituminöse Tragschicht und eine Asphaltdeckschicht. Die Borde werden angepasst. Der Gehweg im nördlichen Teil auf der östlichen

Seite wird in Betonsteinpflaster wiederhergestellt.

Die zusätzliche kostenseitige Belastung der Anlieger wird nachfolgend dargestellt. Durch Kostenverlagerung des Straßenbaus auf die mitbauenden Versorgungsträger Abwasserverband und EnviaM ist der Anteil der Stadt und der Anlieger geringer als bei einer selbständigen Straßenbaumaßnahme, die in einigen Jahren sowieso erfolgten müsste.

Nach derzeitiger Kostenschätzung werden für Straßenausbau, Straßenentwässerung und Erneuerung der Straßenbeleuchtung folgende Straßenausbaubeiträge von den Anliegern erhoben werden (in €/m² Grundstücksfläche unter Vernachlässigung der Geschossigkeit der Grundstücke):
Nördliche Trautmannstraße (Bach-Straße bis Naumannstraße) - Südliche Trautmannstraße (Bach-Straße bis August-Bebel-Straße)

grundhafter Straßenausbau	2,40 €/m²	4,20 €/m²
Straßenbeleuchtung	0,75 €/m²	0,75 €/m²
Gesamt	3,15 €/m²	4,95 €/m²

Somit betragen die Mehrkosten für den Straßenausbau für die Anlieger in der Nördlichen Trautmannstraße ca. 0,90 €/m² und in der Südlichen Trautmannstraße ca. 0,95 €/m² Grundstücksfläche.
Dafür wird mit dem Ausbau der Straße eine dauerhafte Lösung geschaffen, die für viele Jahre Kosten für Reparatur und Instandsetzung im städtischen Haushalt sparen lässt.

Die beitragspflichtigen Grundstückseigentümer der Trautmannstraße werden etwa ein halbes Jahr vor Erlass der entsprechenden Straßenausbaubeitragsbescheide im Rahmen eines Informationsschreibens über die abschließende Kostenbelastung unterrichtet. Nach Bekanntgabe der Bescheide besteht selbstverständlich die Gelegenheit, bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen, eine Stundung auch in Form der Ratenzahlung in Anspruch zu nehmen.

Anlagen:
keine