

AZ: -61.1- / Herr Denfeld

**Drucksache Nr.: 0803/2013/DS**

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Hauptausschuss	13.09.2016	Ö	Kenntnisnahme
Finanz- und Rechnungsprüfungs- fungsausschuss	21.09.2016	Ö	Vorberatung
Planungs- und Umweltaus- schuss	22.09.2016	Ö	Vorberatung
Bau- und Vergabeausschuss		Ö	Vorberatung
Ratsversammlung	27.09.2016	Ö	Endg. entsch. Stelle

**Berichterstatter:**

OBM

**Verhandlungsgegenstand:**

**Änderung der Straßenbaubeitrags-  
satzung der Stadt vom 07.06.2012**

**- Beschlüsse der Ratsversammlung vom  
26.04.2016 (Vorlagen 0270/2013/An  
und 0275/2013/An)**

**A n t r a g :**

1. Die anliegende Satzung der Stadt Neumünster über die Erhebung von Beiträgen für die Herstellung, den Ausbau, den Umbau und die Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen (Straßenbaubeitragsatzung) wird beschlossen.
2. Die weiteren Ausführungen im Hinblick auf die Beschlüsse der Ratsversammlung vom 26.04.2016 (Vorlagen 0270/2013/An und 0275/2013/An) werden zur Kenntnis genommen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Mindereinnahmen aus Straßenausbaubeiträgen (siehe Begründung)

## **Begründung:**

Die Ratsversammlung hat am 26.04.2016 (Vorlage 0275/2013/An) folgendes beschlossen:

„Die Verwaltung wird aufgefordert, zu prüfen, ob nachfolgende Eckpunkte in die Straßenbaubeitragssatzung mit einfließen können:

1. Es ist darzulegen, welche Straßenunterhaltungsarbeiten in der jeweiligen Straße in den letzten sechs Jahren durchgeführt wurden und welche Kosten angefallen sind.
2. Der Sanierungsumfang im Bezug auf Straßenflächen und gegebenenfalls von Rad- und Fußwegen ist darzustellen und anhand von neueren Untersuchungen zu dokumentieren.
3. In der sanierungsbedürftigen Straße ermittelt die Verwaltung im Vorwege - unabhängig von der Klassifizierung (Verkehrsbedeutung) - wie viele PKW, LKW und Busse an einem Werktag (außerhalb der Ferienzeiten) diese Wegeverbindung nutzen.
4. Bevor die städtischen Gremien der Straßensanierung zustimmen, ist eine Kostenermittlung zu erheben. Diese darf bei der Endabrechnung nur um 5 % vom Ansatz abweichen. Dabei sind die umlagefähigen Kosten nach dem KAG gesondert auszuweisen.
5. Die betroffenen Anlieger sind früh- und rechtzeitig über den Umfang der Maßnahmen, den Zeitrahmen und über die Höhe der zu tragenden Anliegerbeiträge von der Verwaltung zu informieren.  
  
Die Kosten für wünschenswerte zusätzliche Maßnahmen wie Baumpflanzungen, Grünflächen und dergleichen sind nicht im Rahmen der Sanierung von den Anliegern zu tragen - aber zu tolerieren.
6. Im Rahmen der Sanierungsabstimmung zwischen der Stadt und Leitungsträgern soll durch entsprechende Gespräche und Vereinbarungen sichergestellt werden, dass in naher Zukunft (in den nächsten 4 Jahren) keine weiteren Straßenaufbrüche auf der gesamten Strecke erfolgen werden. Davon ausgenommen ist ein Aufbruch vor einem einzelnen Grundstück.
7. Die Verwaltung wird gebeten, Alternativen zur bisherigen Straßenaufteilung aufzuzeigen.

Ergänzung: Die Verwaltung wird gebeten, über den im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss am 21.04.2016 beschlossenen Prüfauftrag mit zu berichten.“

In die Straßenbaubeitragssatzung können die in den Fragen 1 bis 6 angesprochenen Punkte nicht einfließen. Die nachfolgenden Antworten sollen helfen, die zukünftige Umsetzung der Satzung transparenter zu machen und die Beteiligten ausreichend und angemessen zu informieren.

Rechtsansprüche können aus den Antworten nicht abgeleitet werden, es gilt ausschließlich die Satzung.

„1. Es ist darzulegen, welche Straßenunterhaltungsarbeiten in der jeweiligen Straße in den letzten sechs Jahren durchgeführt wurden und welche Kosten angefallen sind.“

Arbeiten im Straßenraum (Kanal, Fernwärme, Telekommunikation, Gas, Wasser, Strom, ...), Straßenunterhaltungsarbeiten und Straßenerneuerungen erfolgen durch unterschiedliche Abteilungen in der Stadt und durch externe Unternehmen.

In der Verwaltung befindet sich gerade ein EDV – System im Aufbau mit dem Ziel, diese unterschiedlichen Baustellen zu koordinieren. Eine Erfassung der Kosten / Aufwendungen sieht das System nicht vor.

Eine Auflistung dieser Arbeiten im Sinne der Fragen ist bei allen beitragspflichtigen Straßeninstandsetzungen für die Zukunft möglich, erfordert aber einen erheblichen Arbeitsaufwand innerhalb der Verwaltung.

Ein Straßenzustandskataster ist ebenfalls im Aufbau. Ziel des Katasters ist es, die zukünftige Instandhaltung der Straßen besser zu planen und im Haushalt die Mittelbereitstellung langfristig zu sichern.

Anmerkung: Es ist beabsichtigt den Bau- und Vergabeausschuss in einer seiner ersten Sitzungen über dieses Kataster zu informieren.

Da diese Informationen für die Beitragspflicht und die Beitragshöhe unerheblich sind, sollte auf diese Auflistungen verzichtet werden. Die Bereitstellung dieser Informationen bindet vorhandene Arbeitskapazitäten oder erfordert zusätzliches Personal.

- „2. Der Sanierungsumfang im Bezug auf Straßenflächen und gegebenenfalls von Rad- und Fußwegen ist darzustellen und anhand von neueren Untersuchungen zu dokumentieren.“

Die Verwaltung informiert über die beabsichtigten Maßnahmen in den Ausschüssen und Stadtteilbeiräten durch schriftliche Vorlagen. Übersichts- und Detailpläne sind den Vorlagen im Regelfall beigefügt. Die Notwendigkeit der Maßnahmen wird in den Vorlagen begründet. Eine Vorstellung der Planungen in den Ausschüssen ist auf Wunsch durch die Verwaltung vorgesehen. Im Ausschuss können beauftragte Fachplaner auf Wunsch auch Detailfragen beantworten.

- „3. In der sanierungsbedürftigen Straße ermittelt die Verwaltung im Vorwege - unabhängig von der Klassifizierung (Verkehrsbedeutung) - wie viele PKW, LKW und Busse an einem Werktag (außerhalb der Ferienzeiten) diese Wegeverbindung nutzen.“

Die Zuordnung einer bestimmten Straße zu einem in der Satzung vorgesehenen Straßentyp ist eine von der Verwaltung vorzunehmende Anwendung von Ortsrecht. Für die Beantwortung der Frage, wie eine Straße einzustufen ist, ist maßgeblich auf ihre Funktion im Gesamtverkehrsnetz der Gemeinde abzustellen. Dies gilt sowohl für die bisherige als auch die vorgesehene neue Einteilung der Straßen (siehe Pkt. 7).

Bezüglich des LKW- und Busverkehrs ist zu berücksichtigen, dass auch dieser zum Anliegerverkehr zählen kann (LKW-Lieferverkehr aller Art, Fahrzeuge dort ansässiger Firmen). Linienbusse (Stadtbusse) erschließen das entsprechende Gebiet und zählen nach der Rechtsprechung ausdrücklich zum Anliegerverkehr.

Die Verkehrsermittlung aus einer Verkehrszählung hat somit keinen Einfluss auf die Beitragshöhe und ist in diesem Zusammenhang als nicht zielführend anzusehen. Es soll daher auf entsprechende kostenintensive Verkehrszählungen verzichtet werden.

- „4. Bevor die städtischen Gremien der Straßensanierung zustimmen, ist eine Kostenermittlung zu erheben. Diese darf bei der Endabrechnung nur um 5 % vom Ansatz abweichen. Dabei sind die umlagefähigen Kosten nach dem KAG gesondert auszuweisen.“

Die Stadt ist gesetzlich verpflichtet, Beiträge in voller Höhe und nach den tatsächlich entstandenen Kosten zu erheben. Eine pauschale Begrenzung dieser Kosten ist nicht zulässig. Eine Satzungsregelung, die den umzulegenden Aufwand im Vorwege an Hand einer Kostenschätzung beschränkt, würde höherrangiges Recht verletzen und wäre auf jeden Fall nichtig. Da die Bestimmung des beitragsfähigen Aufwandes zum Kernbereich der Satzung zählt, hätte dies wohl die Nichtigkeit der gesamten Beitragsatzung zur Folge.

- „5. Die betroffenen Anlieger sind früh- und rechtzeitig über den Umfang der Maßnahmen, den Zeitrahmen und über die Höhe der zu tragenden Anliegerbeiträge von der Verwaltung zu informieren.

Die Kosten für wünschenswerte zusätzliche Maßnahmen wie Baumpflanzungen, Grünflächen und dergleichen sind nicht im Rahmen der Sanierung von den Anliegern zu tragen - aber zu tolerieren.“

Bereits bei der Aufstellung des Haushaltes ist bekannt, für welche Maßnahmen die Verwaltung eine Beitragspflicht sieht.

Falls Planungs- oder Baubeschlüsse erforderlich sind, teilt die Verwaltung regelmäßig über Vorlagen mit, welche Maßnahmen beabsichtigt sind. Eine unverbindliche Erstinformation über die Höhe der Beiträge erfolgt ebenfalls.

Über die Stadtteilbeiräte werden die betroffenen Anlieger regelmäßig über die Planung und den Umfang der Maßnahme informiert.

Nach Erteilung des Auftrages informiert das beauftragte Bauunternehmen die Anlieger über Details zum Ablauf, wie Baubeginn, Dauer, Zugang zu den Grundstücken, ... .

Baumpflanzungen und Grünflächen sind nur beitragspflichtig, soweit sie zur Straße gehören (Teileinrichtung Straßenbegleitgrün). Handelt es sich um Straßenbegleitgrün, ergibt sich aus der umfassenden Beitragserhebungspflicht der Gemeinde (siehe 4.) zwingend, entsprechende Beiträge auch zu erheben. Die Gemeinde ist nicht berechtigt, für bestimmte Teileinrichtungen der Straße auf Beiträge zu verzichten.

- „6. Im Rahmen der Sanierungsabstimmung zwischen der Stadt und Leitungsträgern soll durch entsprechende Gespräche und Vereinbarungen sichergestellt werden, dass in naher Zukunft (in den nächsten 4 Jahren) keine weiteren Straßenaufbrüche auf der gesamten Strecke erfolgen werden. Davon ausgenommen ist ein Aufbruch vor einem einzelnen Grundstück.“

In den Konzessionsverträgen mit den Stadtwerken ist keine Ausschlussfrist (z. B. 4 Jahre) vereinbart. Im Telekommunikationsgesetz ist eine derartige Frist nicht vorhanden.

Ob eine Änderung des Konzessionsvertrages möglich wäre, wäre zu verhandeln.

Mit den Stadtwerken werden regelmäßig Abstimmungsgespräche über die zukünftigen Maßnahmen geführt. Durch das Baustellenmanagement soll ermöglicht werden, dass Synergien bei der Baudurchführung genutzt werden, Behinderungen für die Bürger reduziert werden und die hier gewünschte Schwächung der Straßenoberfläche nach kurzer Zeit nicht entsteht.

Im Telekommunikationsgesetz wird den Betreibern die Nutzung des öffentlichen Raumes uneingeschränkt erlaubt. Die Stadt Neumünster – hier Straßenbaulastträger – wirkt darauf hin, dass durch geeignete Baumaßnahmen (grabenlose Ausführung) und durch Vorgaben von Zeitfenstern die Schwächung der Straße durch Aufbrüche minimiert wird.

„7. Die Verwaltung wird gebeten, Alternativen zur bisherigen Straßenaufteilung aufzuzeigen.“

Nach der gängigen Rechtsprechung und Kommentierung zum Straßenbaubeitragsrecht in Schleswig-Holstein sind die zum Anbau bestimmten Straßen in vier Kategorien aufzuteilen. Dabei gibt es zwei verschiedene Modelle: Entweder die in der derzeit gültigen Straßenbaubeitragssatzung der Stadt verwendete Aufteilung in Anliegerstraßen (1. Kategorie), Innerortsstraßen (2. Kategorie) und Durchgangsstraßen (3. Kategorie) oder aber in Anliegerstraßen (1. Kategorie), Haupteerschließungsstraßen (2. Kategorie) und Hauptverkehrsstraßen (3. Kategorie). Die vierte zwingend vorgeschriebene Kategorie ist jeweils die Fußgängerzone.

Aufgrund der allgemein geänderten Verkehrsverhältnisse (Zunahme des innerörtlichen Verkehrs bei gleichzeitigem Rückgang des Durchgangsverkehrs u. a. infolge des Baus von Umgehungsstraßen) wird das zweite Modell in Rechtsprechung und Kommentierung inzwischen als vorteilsgerechter angesehen. Die Straßenbaubeitragssatzung der Stadt soll daher mit der vorgeschlagenen Satzungsänderung auf dieses Modell umgestellt werden. Dadurch werden viele Straßen, die nach der bisherigen Satzung in die 1. Kategorie einzustufen waren, zukünftig in die 2. Kategorie und viele Straßen, die nach der bisherigen Satzung in die 2. Kategorie einzustufen waren, zukünftig in die 3. Kategorie einzustufen sein. Umgekehrt sind keine Straßen denkbar, die in eine für die Anlieger teurere Kategorie als nach der bisherigen Satzung einzustufen wären. Somit ergeben sich bei Umsetzung der vorgeschlagenen Satzungsänderung für die Anlieger zukünftig in vielen Straßen niedrigere, in keiner Straße jedoch höhere Beiträge.

Umgekehrt sinken die Einnahmen der Stadt aus den Beiträgen entsprechend. Für die Jahre 2014 - 2016 hätten sich bei Anwendung der vorgeschlagenen neuen Satzungsregelung Mindereinnahmen von ca. 65.000,-- € (2014), von ca. 15.000,-- € (2015) und von ca. 230.000 € (2016 bis dato) ergeben.

Im Rahmen einer vorteilsgerechten Beitragserhebung hat sich der § 2 (4) Straßenbaubeitragssatzung (SBS) als unzureichend erwiesen. Genau wie für die zum Anbau bestimmten Straßen nach § 2 (2) SBS verlangt die neuere Rechtsprechung auch für diese nicht zum Anbau bestimmten Straßen und Wege (Außenbereichsstraßen) eine Unterscheidung in drei Kategorien. Entsprechend ist § 2 (4) SBS im folgenden Satzungsentwurf geändert worden.

„Ergänzung: Die Verwaltung wird gebeten, über den im Bau-, Planungs- und Umweltausschuss am 21.04.2016 beschlossenen Prüfauftrag mit zu berichten.“

Dieser Prüfauftrag im Zusammenhang mit einer bereits abgerechneten beitragsfähigen Maßnahme im Straßenzug Amtmannstraße / Emil-Köster-Straße lautet:

„Die Verwaltung möge prüfen, ob es bundesweit konstruktivere Vorschläge gibt, die vor Ort als Lösungen dienen könnten.“

Im vorliegenden Fall sollte geprüft werden, ob es rechtlich einwandfreie Möglichkeiten gibt, die gemäß der Straßenbaubeitragssatzung in einer bestimmten Straße (Straßenzug Amtmannstraße / Emil-Köster-Straße) erhobenen Beiträge zu mindern.

Ein derartiger Beitragsverzicht ist in jeder denkbaren Ausgestaltung rechtswidrig. Die Gemeinden sind gesetzlich verpflichtet, die Straßenbaubeiträge entsprechend der Satzung in voller Höhe zu erheben. Dies gebieten auch der Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung (Artikel 20 (3) GG) und der Gleichheitsgrundsatz (Artikel 3 GG).

Grundsätzlich sind bundesweit zwei Modelle der Erhebung von Straßenbaubeiträgen möglich. Zum einen sind dies die einmaligen Straßenbaubeiträge, die im ganz überwiegenden Teil der Gemeinden, wie auch in Neumünster, erhoben werden. Zum anderen sind es die wiederkehrenden Straßenbaubeiträge, die dann jährlich von allen Grundstückseigentümern der Gemeinde zu erheben wären. Die Erhebung wiederkehrender Beiträge wäre in einer Stadt der Größenordnung von Neumünster mit erheblichen und dauerhaften Mehrkosten bei den Personalaufwendungen verbunden. Alle Grundstücke des gesamten Stadtgebietes wären laufend zu überwachen (Feststellung von Grundstücksveränderungen, Bebauungsänderungen, Nutzungsänderungen). In Schleswig-Holstein sind keine größeren Städte bekannt, die wiederkehrende Beiträge erheben.

Im Rahmen der Erhebung von einmaligen Straßenbaubeiträgen können grundsätzlich auch niedrigere Anteile als 85 % (Anliegerstraßen) in der Straßenbaubeitragssatzung festgelegt und auf die Beitragspflichtigen umgelegt werden. Die Stadt Neumünster hat sich jedoch im Rahmen der Hilfen zur Haushaltskonsolidierung gegenüber dem Land Schleswig-Holstein verpflichtet, in ihrer Straßenbaubeitragssatzung den gesetzlich zulässigen Höchstsatz von 85 % auszuschöpfen. Gegebenenfalls müsste bei einer Herabsetzung des von den Beitragspflichtigen zu zahlenden Anteils eine entsprechende Kompensation mit dem Land ausgehandelt werden.

Mit der Vorlage 0270/2013/An wurde beschlossen, dass eine Liste zu erstellen und auf der Homepage der Stadt bereitzustellen sei, aus der sich die Einstufung der Straßen (%-Satz der Beteiligung der Anlieger) sowie detaillierte Daten zu vergangenen und zukünftigen Baumaßnahmen in den jeweiligen Straßen ergeben sollen.

Ein entsprechendes Verzeichnis der Straßen (Anliegerstraßen, Haupterschließungsstraßen, Hauptverkehrsstraßen) wird gesondert mitgeteilt (0386/2013/MV). Bezüglich der Daten zu vergangenen und zukünftigen Baumaßnahmen wird auf die Ausführungen zu 1. und 2. verwiesen.

Aufgrund der o. g. Ausführungen soll die Straßenbaubeitragssatzung der Stadt vom 07.06.2012 wie folgt geändert werden:

**Straßenbaubeitragsatzung (aktuelle Fassung):**

**§ 2 Beitragsfähiger Aufwand und Vorteilsregelung**

- (1) Der beitragsfähige Aufwand ist nach den tatsächlich entstandenen Kosten zu ermitteln. Vom beitragsfähigen Aufwand werden nur Anteile auf die Beitragspflichtigen umgelegt (umlage-fähiger Aufwand).
- (2) Der beitragsfähige Aufwand und die auf die Beitragspflichtigen davon umzulegenden Anteile ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Beitragsfähig ist der Aufwand für:

	Anteile der Beitragspflichtigen bei Straßen, Wegen und Plätzen, die im wesentlichen dem		
	Anliegerverkehr dienen	innerörtlichen Verkehr dienen	Durchgangsverkehr dienen
Fahrbahnen einschließlich der Rinnen und Randsteine	85%	55%	35%
anrechenbare Fahrbahnbreite*	7 m*	10 m*	20 m*
Mischflächen	85%	70%	55%
Gehwege	85%	70%	55%
Radwege	85%	60%	40%
Kombinierte Geh- und Radwege	85%	65%	45%
Park- und Abstellflächen	85%	70%	55%
Bushaltebuchten	85%	60%	40%
Straßenbegleitgrün, befestigte und unbefestigte Sicherheits-, Rand- und			
Grünstreifen	85%	70%	55%
Beleuchtungseinrichtungen	85%	65%	45%
Straßenentwässerungseinrichtungen	85%	65%	45%
Böschungen, Schutz- und Stützmauern	85%	55%	35%
Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Fahrbahnbereich	85%	85%	85%

\*) siehe Absatz 3

**Straßenbaubeitragsatzung (geplante Fassung):**

**§ 2 Beitragsfähiger Aufwand und Vorteilsregelung**

- (1) Der beitragsfähige Aufwand ist nach den tatsächlich entstandenen Kosten zu ermitteln. Vom beitragsfähigen Aufwand werden nur Anteile auf die Beitragspflichtigen umgelegt (umlage-fähiger Aufwand).
- (2) Der beitragsfähige Aufwand und die auf die Beitragspflichtigen davon umzulegenden Anteile ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Beitragsfähig ist der Aufwand für:

	Anteile der Beitragspflichtigen bei		
	Anliegerstraßen	Haupterschließungsstraßen	Hauptverkehrsstraßen
Fahrbahnen einschließlich der Rinnen und Randsteine	85%	55%	35%
anrechenbare Fahrbahnbreite*	7 m*	10 m*	20 m*
Mischflächen	85%	70%	55%
Gehwege	85%	70%	55%
Radwege	85%	60%	40%
Kombinierte Geh- und Radwege	85%	65%	45%
Park- und Abstellflächen	85%	70%	55%
Bushaltebuchten	85%	60%	40%
Straßenbegleitgrün, befestigte und unbefestigte Sicherheits-, Rand- und			
Grünstreifen	85%	70%	55%
Beleuchtungseinrichtungen	85%	65%	45%
Straßenentwässerungseinrichtungen	85%	65%	45%
Böschungen, Schutz- und Stützmauern	85%	55%	35%
Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Fahrbahnbereich	85%	85%	85%

\*) siehe Absatz 4

Beitragsfähig ist der Aufwand für:	Beitragsfähig ist der Aufwand für:
Anteile der Beitragspflichtigen bei Straßen, Wegen und Plätzen, die im wesentlichen dem Anliegerverkehr dienen	Anteile der Beitragspflichtigen bei
innerörtlichen Verkehr dienen	Anliegerstraßen
Durchgangsverkehr dienen	Haupterschließungsstraßen
<p>Erwerb der erforderlichen Grundstücksflächen einschließlich Nebenkosten und Wert der von der Stadt aus Ihrem Grundvermögen bereitgestellten Flächen</p>	<p>Erwerb der erforderlichen Grundstücksflächen einschließlich Nebenkosten und Wert der von der Stadt aus Ihrem Grundvermögen bereitgestellten Flächen</p>
<p>Freilegung</p> <p>Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft</p> <p>Möblierung</p> <p>z.B. Pflanzkübel, Sitzbänke, Fahrradbügel, Brunnenanlagen, Absperranlagen, Zierleuchten, Anpflanzungen und Spielgeräte, soweit eine feste Verbindung mit dem Grund und Boden besteht</p>	<p>Freilegung</p> <p>Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft</p> <p>Möblierung</p> <p>z.B. Pflanzkübel, Sitzbänke, Fahrradbügel, Brunnenanlagen, Absperranlagen, Zierleuchten, Anpflanzungen und Spielgeräte, soweit eine feste Verbindung mit dem Grund und Boden besteht</p>
<p>Für Fußgängerzonen beträgt der von den Beitragspflichtigen zu tragende Anteil am bei-tragsfähigen Aufwand einheitlich 65%; für den Umfang des beitragsfähigen Aufwandes bleibt der Katalog der Tabelle maßgebend.</p>	<p>Für Fußgängerzonen beträgt der von den Beitragspflichtigen zu tragende Anteil am bei-tragsfähigen Aufwand einheitlich 65%; für den Umfang des beitragsfähigen Aufwandes bleibt der Katalog der Tabelle maßgebend.</p>
<p>(3) Fahrbahnen einschließlich der Rinnen und Randsteine sind nur bis zu den jeweils angegebenen anrechenbaren Fahrbahnbreiten beitragsfähig. Maßgeblich ist die durchschnittliche Breite der Fahrbahn (Fläche geteilt durch Länge); dabei bleiben Wendeanlagen, Aufweitungen in Einmündungsbereichen und Abbiegespuren unberücksichtigt; ihre Flächen sind in voller Breite beitragsfähig.</p> <p>Fußgängerzonen sind in voller Breite beitragsfähig.</p>	<p>(3) Anliegerstraßen sind Straßen, Wege und Plätze, die ausschließlich oder überwiegend der Erschließung der anliegenden Grundstücke dienen.</p> <p>Haupterschließungsstraßen sind Straßen, Wege und Plätze, die neben der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegend der Aufnahme des Verkehrs angebundener Anliegerstraßen dienen und ihn Hauptverkehrsstraßen zuführen; sie haben überwiegend Sammelfunktion innerhalb von Baugebieten und im Zusammenhang bebauter Ortsteile.</p> <p>Hauptverkehrsstraßen sind Straßen, Wege und Plätze (hauptsächlich Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), die durchgehende Verkehrsströme aufnehmen, bündeln und zu untergeordneten Verkehrsanlagen (Haupterschließungs- und Anliegerstraßen) weiterleiten.</p> <p>(4) Fahrbahnen einschließlich der Rinnen und Randsteine sind nur bis zu den jeweils angegebenen anrechenbaren Fahrbahnbreiten beitragsfähig. Maßgeblich ist die durchschnittliche Breite der Fahrbahn (Fläche geteilt durch Länge); dabei bleiben Wendeanlagen, Aufweitungen in Einmündungsbereichen und Abbiegespuren unberücksichtigt; ihre Flächen sind in voller Breite beitragsfähig.</p> <p>Fußgängerzonen sind in voller Breite beitragsfähig.</p>
<p>(4) Für Wirtschaftswege beträgt der von den Beitragspflichtigen zu tragende Anteil einheitlich 85 %.</p>	<p>(5) Straßen und Wege, die nicht zum Anbau bestimmt sind (Außenbereichsstraßen), die</p>

- a) überwiegend dem Anliegerverkehr dienen und keine Gemeindeverbindungsfunktion haben, werden den Anliegerstraßen nach Abs. 2 gleichgestellt,
- b) überwiegend der Verbindung von Ortsteilen und anderen Verkehrswegen innerhalb des Stadtgebietes dienen, werden den Hauptschließungsstraßen nach Abs. 2 gleichgestellt,
- c) überwiegend dem Verkehr zu und von Nachbargemeinden dienen, werden den Hauptverkehrsstraßen nach Abs. 2 gleichgestellt.

Dr. Olaf Taurus  
Oberbürgermeister

**Anlagen:**

- Text der Straßenbaubeitragssatzung vom 07.06.2012 (Anlage 1)
- Text der neu zu erlassenden Straßenbaubeitragssatzung (Anlage 2)