

| | | | |
|--|---------|--------------|----------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: | B 03/0020/WP16 |
| Federführende Dienststelle: Bauverwaltung | | Status: | öffentlich |
| Beteiligte Dienststelle/n: | | AZ: | |
| | | Datum: | 16.08.2010 |
| | | Verfasser: | |
| Trierer Straße von Debyestraße bis Nordstraße / Ringstraße | | | |
| Abrechnung der als Hauptverkehrsstraße ausgebauten Erschließungsanlage gemäß § 8 KAG NW zum Zwecke der Erhebung von Beiträgen | | | |
| Beratungsfolge: | | TOP: __ | |
| Datum | Gremium | Kompetenz | |
| 09.09.2010 | MA | Entscheidung | |

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss beschließt auf Grund

- S der §§ 1, 2 und 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NW) vom 21.10.1969 (GV. NW. S. 712/SGV NW 610) und seiner Änderungsgesetze sowie
- S der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG NW für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Aachen vom 21.12.2007 (veröffentlicht in den Aachener Tageszeitungen am 29.12.2007)

die Abrechnung der als Hauptverkehrsstraße ausgebauten Erschließungsanlage zum Zwecke der Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG NW.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Maßnahmebezogene Einnahmen**391.904,09 €** Beiträge gem. § 8 KAG NW

_€

e. Wenn bei a. nein: Deckung?

Maßnahme

_____ _€

f. Dauer

_____ Jahre

g. Zuschüsse

_____ _€

Erläuterungen:

Die Trierer Straße ist eine der ältesten Straßen Aachens und zugleich eine der wichtigsten Ausfallstraßen der Stadt. Sie verbindet die Aachener Innenstadt mit den Ortsteilen Brand und Kornelimünster / Walheim. Des Weiteren zweigen die Zufahrten zur Bundesautobahn (A 44) sowie die Freunder Landstraße (L 220) von ihr ab. Im Ortsteil Brand bildet die Trierer Straße mit ihren zahlreichen Geschäften das lokale Zentrum.

Seit der Eingemeindung der ehemaligen Gemeinde Brand in die Stadt Aachen im Jahre 1972 blieben der Straßenausbau bzw. die verkehrstechnische Gliederung der Trierer Straße in diesem Bereich unverändert. Die Trierer Straße entsprach daher längst nicht mehr den verkehrlichen, funktionalen und technischen Anforderungen an die heutigen Verkehrsverhältnisse.

Eine Neuordnung der Verkehre und Neugliederung des Straßenraumes waren daher dringend notwendig.

Im Bereich von Debyestraße bis An der Unterbahn wies die Fahrbahn vor dem Ausbau fünf Fahrstreifen auf. An der westlichen Seite war ein Zweirichtungsradweg vorhanden. Parkstreifen / Parkstände fehlten. Der Gehweg war an der schmalsten Stelle lediglich 1,50 m breit, was zu Behinderungen zwischen Fahrgästen des ÖPNV und Fußgängern führte. Der nur 19,00 m breite Streckenabschnitt von An der Unterbahn bis Nordstraße / Ringstraße wies vor dem Ausbau insbesondere im Bereich der Achse zum Schulwegzentrum Heussstraße eine unzureichende Gehwegbreite auf, und ein Radweg war nicht vorhanden.

Im Zuge des Ausbaus wurde die zur Verfügung stehende öffentliche Verkehrsfläche neu aufgeteilt, so dass nunmehr sowohl für Fahrzeuge als auch für Radfahrer und Fußgänger ausreichend Raum zur Verfügung steht.

Die im Bereich der Autobahnauf- bzw. -abfahrten ca. 15,75 m und im weiteren Verlauf durchschnittlich 12,50 m breite Fahrbahn erhielt einen Komplettausbau in 4 cm Asphaltdeckschicht, 8 cm Asphaltbinder, 18 cm bituminöser Tragschicht auf 45 cm Frostschutzkies 0/45 (Gesamtaufbau 75 cm). Dies stellt erstmalig einen Fahrbahndeckenaufbau nach der erforderlichen Bauklasse dar. Im Zuge des Ausbaus wurden einige Bushaltestellen versetzt. Die dadurch entstandenen Kosten stellen im Gegensatz zu den Kosten des Fahrbahnausbaus keinen beitragsfähigen Aufwand dar. Da es sich bei der Trierer Straße jedoch um eine klassifizierte Straße (Bundesstraße) handelt, ist gemäß § 3 Abs. 3 der städtischen Ausbaubeitragsatzung die Fahrbahn nur insoweit abrechenbar, als sie breiter als die anschließenden freien Strecken ist.

Südlich der Fahrbahn wurde zwischen den Autobahnauf- bzw. -abfahrten ein 2,50 m breiter Zweirichtungsradweg mit 0,50 m breitem Sicherheitsstreifen und ab Höhe der Einmündung An der Unterbahn bis zur Ringstraße ein 2,50 m breiter Zweirichtungsradweg ohne Sicherheitsstreifen angelegt. Dieser wurde in 8 cm Betonstreifenpflaster 10/20, 3 – 5 cm Brechsand-Splittgemisch 0/5, 15

cm hydraulisch gebundener Tragschicht 0/32 und 13 cm Frostschutzkies 0/45 (Gesamtaufbau ca. 40 cm) befestigt.

Zwischen der BAB Düsseldorf und der Einmündung An der Unterbahn wurde die Lücke im Radwegenetz auf der südlichen Seite der Trierer Straße durch die Anlegung eines im Durchschnitt 3,45 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweges geschlossen. Dieser wurde in 8 cm Betonstreifenplatten 30/30, 3 – 5 cm Brechsand-Splittgemisch 0/5, 15 cm hydraulisch gebundener Tragschicht 0/32 und 13 cm Frostschutzkies 0/45 (Gesamtaufbau ca. 40 cm) befestigt. Die Grundstücksein- und –ausfahrten wurden in Betonsteinpflaster angelegt.

Der nördliche **Gehweg** wurde in einer durchschnittlichen Breite von 2,50 m, der südliche Gehweg im Bereich der Autobahnauf- bzw. –abfahrten in einer Breite von 2,70 m und ab Höhe der Einmündung an der Unterbahn bis zur Ringstraße in einer Breite von ca. 2,10 m angelegt. Der Ausbaquerschnitt entspricht dem des kombinierten Geh- und Radweges.

Die vorhandenen Rinnenabläufe wurden durch neue DIN-gerechte Abläufe ersetzt, die für einen langen Zeitraum einen reibungslosen und raschen Abfluss des **Oberflächenwassers** gewährleisten.

Im Rahmen des Ausbaus wurden von der STAWAG insgesamt 30 **Beleuchtungsmaste** erneuert und 15 versetzt. Beitragsfähig sind jedoch nur das Erneuern von 22 sowie das Versetzen von 11 Masten. Der beitragsrechtliche Aufwand bezieht sich auf die in dem Beleuchtungsvertrag zwischen der Stadt und der STAWAG vereinbarten Kostenanteile.

Südlich der Fahrbahn wurde vor der Einmündung Ringstraße ein ca. 65 m langer Parkstreifen angelegt, der von Baumfeldern und einer Grundstückseinfahrt unterbrochen wird. Auf Grund der im Vergleich zur Gesamtlänge der Ausbaustrecke von über 500 m nur geringfügigen Länge kann dieser jedoch **nicht** als selbständige Teileinrichtung nach § 8 KAG NW abgerechnet werden.

Diese Neuaufteilung der Verkehrsfläche erfüllt das Tatbestandsmerkmal einer **Verbesserung** im Sinne von § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NW). Durch die Ausbaumaßnahme hat sich die Erschließungssituation der angrenzenden Grundstücke insgesamt verbessert. Damit gehen wirtschaftliche Sondervorteile für die betreffenden Grundstückseigentümer einher. Zum Ausgleich dieser Vorteile sind gemäß § 8 KAG NW in Verbindung mit der städtischen Ausbaubeitragssatzung (SBS) Beiträge zu erheben.

Die Kosten des Ausbaus werden mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten durch Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bezuschusst. Diese decken jedoch nur die unrentierlichen Baukosten und schlagen sich **nicht** in der Beitragsermittlung nieder.

Der komplette Neuausbau der Trierer Straße wird in drei technischen Bauabschnitten abgewickelt:

- 1) Trierer Straße von Debyestraße bis An der Unterbahn,
- 2) Trierer Straße von An der Unterbahn bis Nordstraße / Ringstraße und
- 3) Trierer Straße von Nordstraße / Ringstraße bis Ortsausgang.

Die Abschnitte 1 und 2 werden aus beitragsrechtlicher Sicht zusammengefasst, da die jeweiligen Teileinrichtungen identisch sind und der Ausbau zeitnah und in gleicher Weise erfolgte.

Der dritte technische Bauabschnitt ist noch nicht fertig gestellt und wird daher erst später abgerechnet.

Die Arbeiten des ersten technischen Bauabschnittes erfolgten in der Zeit vom 29.01.2007 bis zum 29.02.2008, und die Arbeiten im zweiten technischen Bauabschnitt wurden vom 26.06.2008 bis 03.04.2009 durchgeführt.

1. Die Einstufung der Erschließungsanlage **Trierer Straße von Debyestraße bis Nordstraße / Ringstraße** erfolgt als **Hauptverkehrsstraße** gemäß § 4 Abs. 5 Buchstabe c) der städtischen Beitragssatzung in der Fassung vom 21.12.2007 (SBS).

2. Die Ausbaukosten betragen insgesamt.....**1.686.429,38 €**

Hiervon entfallen auf die Teileinrichtungen

a) Fahrbahn.....**949.525,23 €**

Der beitragsfähige Aufwand beträgt nach Abzug der Kosten in Höhe von 629.287,71 €

für die **nicht** anrechenbare Überbreite von 9,00 m (anrechenb. Breite 4,58 m).... **320.237,52 €**

b) Radweg**115.407,81 €**

Der beitragsfähige Aufwand beträgt nach Abzug der Kosten in Höhe von 2.814,82 €

für die **nicht** anrechenbare Überbreite von 0,06 m (anrechenb. Breite 2,40 m).....**112.592,99 €**

d) Gehweg**380.055,16 €**

e) gemeinsamer Geh- und Radweg.....**53.365,82 €**

Der beitragsfähige Aufwand beträgt nach Abzug der Kosten in Höhe von 6.960,76 €

für die **nicht** anrechenbare Überbreite von 0,45 m (anrechenb. Breite 3,00 m).....**46.405,06 €**

f) Beleuchtung**117.480,00 €**

g) Oberflächenentwässerung**70.595,36 €**

3. Die Anteile der Stadt und die Anteile der Beitragspflichtigen am beitragsfähigen Aufwand sowie die anrechenbaren Breiten ergeben sich aus § 4 Abs. 3 Nr. 3 Buchstaben a), b), d), e), f) und g) i. V. m. § 3 Abs. 3 der städtischen Beitragssatzung (SBS).

Der Anteil der Beitragspflichtigen am vorgenannten beitragsfähigen Aufwand beträgt somit für

| | |
|--|---------------------|
| a) die Fahrbahn | 64.047,50 € |
| (20 % gem. § 4 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. a) i. V. m. § 3 Abs. 3 der städt. Satzung) | |
| b) den Radweg | 22.518,60 € |
| (20 % gem. § 4 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. b) der städt. Satzung) | |
| d) den Gehweg | 228.033,10 € |
| (60 % gem. § 4 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. d) der städt. Satzung) | |
| e) den gemeinsamen Geh- und Radweg..... | 20.882,28 € |
| (45 % gem. § 4 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. e) der städt. Satzung) | |
| f) die Beleuchtung..... | 35.244,00 € |
| (30 % gem. § 4 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. f) der städt. Satzung) | |
| g) die Oberflächenentwässerung | 21.178,61 € |
| (30 % gem. § 4 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. g) der städt. Satzung) | |
| | |
| gekürzter beitragsfähiger Aufwand insgesamt..... | 391.904,09 € |

4. Der vorgenannte gekürzte beitragsfähige Aufwand ist auf die durch die Anlage erschlossenen Grundstücke unter Berücksichtigung ihrer Größe und Ausnutzbarkeit zu verteilen.

Gemäß § 7 der städtischen Beitragssatzung ergeben sich jedoch für die ausgebauten Teileinrichtungen unter Berücksichtigung der in den Nebenanlagen vorhandenen Teileinrichtungen folgende unterschiedliche Beitragssätze:

$$348.503,21 \text{ €} : 127.070 \text{ m}^2 = 2,74 \text{ € / m}^2$$
$$43.400,88 \text{ €} : 129.482 \text{ m}^2 = 0,34 \text{ € / m}^2$$

5. Die Verteilung ergibt einen gerundeten Beitragssatz von **2,74 € / m²** Grundstücksfläche für die Teileinrichtungen a), d), f) und g) sowie von **0,34 € / m²** für die Teileinrichtungen b) und e), jeweils unter Berücksichtigung der Ausnutzbarkeit.

6. Die Grundstücke, die von dem o. a. Straßenabschnitt erschlossen sind und auf die der beitragsfähige Aufwand zu verteilen ist (Abrechnungsgebiet), sind in einem Lageplan, der Bestandteil der Abrechnung ist, ausgewiesen.

Anlage/n: keine