

<h1>Vorlage</h1> <p>für den ASBU am 24.08.2011</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Öffentliche Sitzung <input type="checkbox"/> Nichtöffentliche Sitzung Punkt <u>4</u> der Tagesordnung
<p>Stadtamt: 60</p> <p>Sachbearbeiter: StAR Gerhard Serrière</p> <p>Aktenzeichen: 60-08-02.10</p> <p>Datum: 15.07.2011</p>	<p>Weitere Sitzungsteilnahme:</p> <p>StOinsp. Roman Theisen Dipl.-Ing. (FH) Paul Goebels Dipl.-Ing. (FH) Dieter Mathis</p>

Erhebung von Straßenausbaubeiträgen in der Lothringer Straße (Kaiser-Friedrich-Ring bis Kleiner Markt), Lisdorfer Straße (Kleiner Markt bis Titzstraße) sowie dem Hohenzollern- und Kaiser-Friedrich-Ring (Kleiner Markt bis Titzstraße)

- a) Information über die öffentlichen Einrichtungen in diesen Straßen(abschnitten);
- b) Festlegung der jeweiligen Straßenart.

Maßnahmen

Die Kreisstadt Saarlouis hat in den Jahren 2005 bis 2008 den öffentlichen Verkehrsraum im südwestlichen Bereich der historischen Innenstadt neu gestaltet. Im ersten Bauabschnitt (BA) wurden der *Hohenzollernring*, der *Kaiser-Friedrich-Ring* am ZOB und die *Lothringer Straße* in Angriff genommen. Danach wurden im 2. BA der *Kleine Markt* und parallel der daran angrenzende *Kreisverkehrsplatz*, in den auch der Hohenzollernring, der Kaiser-Friedrich-Ring und die Lisdorfer Straße einmünden, umgebaut. Als letzter - 3. BA - wurde die *Lisdorfer Straße* vom Kleinen Markt bis zur Titzstraße neu gestaltet.

Ein Übersichtsplan ist in Anlage 1 beigelegt.

Erhebung von Straßenausbaubeiträgen

Die Kreisstadt Saarlouis hat seit **1987** eine **Satzung** über die Erhebung von Ausbaubeiträgen gem. **§ 8 des Kommunalabgabengesetzes** des Saarlandes. Am 03.09.1998 wurde eine Neufassung der Satzung beschlossen, die den Änderungen im Kommunalabgabengesetz Rechnung trägt. Die letzte Änderung durch die Euro-Anpassungssatzung vom 27.09.2001 ist am 01.01.2002 in Kraft getreten.

§ 1 bestimmt, dass die Stadt Saarlouis zum Ersatz des Aufwandes für die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von öffentlichen Einrichtungen im **Bereich** der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze und als Gegenleistung für die dadurch den Eigentümern und Erbbauberechtigten erwachsenden **wirtschaftlichen Vorteile** Beiträge erhebt.

Wesentlich für den **Beitragsbegriff** ist der Gesichtspunkt der **Gegenleistung**: beitragspflichtig können nur diejenigen sein, die **besondere Vorteile** vom Bau einer Anlage haben. Der für die Beitragserhebung vorauszusetzende Vorteil beruht auf der **Möglichkeit der Inanspruchnahme** der ausgebauten Anlage. Es ist also **nicht** erforderlich, dass die Vorteile auch **tatsächlich** in Anspruch genommen werden. Keinesfalls hat der im KAG gebrauchte Begriff *wirtschaftlicher Vorteil* jedoch etwas mit finanziellen Wertzuwächsen o.ä. zu tun, wie dies oft auch bei Betroffenen missverstanden wird.

Im Rahmen dieser Vorlage wird die anstehende Beitragserhebung für die Platzgestaltung des **Kleinen Marktes** ausgenommen. Für Plätze sieht die Satzung in § 4.9 vor, dass eine **Einzelfallsatzung** die anrechenbaren Breiten und die Stadtanteile bestimmt¹. Diese Satzung muss vom Stadtrat beschlossen werden; insofern wird eine eigene Vorlage erstellt.

Das **Straßenbaubeitragsrecht** gliedert sich in **drei** aufeinander folgende **Stufen**, nämlich

1. die **Aufwendungsphase**,
2. die **Verteilungsphase**
3. die **Heranziehungsphase**.

Die nachfolgenden Erläuterungen orientieren sich zum besseren Verständnis an dieser Gliederung. Ein Schaubild ist in Anlage 2 beigelegt.

¹ § 4.9 Für die öffentlichen Einrichtungen, die in 4.2 nicht erfasst sind oder für welche die anrechenbaren Breiten in 4.2, soweit solche festgesetzt sind, 4.4, 4.7 und 4.8 oder die festgesetzten Stadtanteile in 4.2 offensichtlich nicht zutreffen, bestimmt der Stadtrat durch Satzung im Einzelfall diese anrechenbaren Breiten und die Stadtanteile für die Aufwandsverteilung nach 4.1. Satz 1 gilt auch für Plätze.

1. Aufwendungsphase

In der **Aufwendungsphase** ist zu entscheiden, wie hoch der erforderliche Aufwand ist. Der **Umfang des beitragsfähigen Aufwandes** ergibt sich aus dem jeweiligen **Bauprogramm**; die Bauprogramme für die o.a. Anlagen wurden in den Sitzungen der Stadtratsgremien ab 2005 beschlossen; neben den förmlichen Beschlüssen über die Planentwürfe ergeben sie sich aber auch aus den Änderungen oder Ergänzungen durch Leistungsverzeichnisse nachfolgender Ausschreibungen mit anschließenden Vergabebeschlüssen². Insgesamt wurden die Straßen und der Kleine Markt in drei Bauphasen neu gestaltet, wobei eine einzelne Anlage durchaus erst im dritten Bauabschnitt fertig gestellt sein konnte. So wurden durch den Bau des Kreisverkehrsplatzes und des Kleinen Marktes die Anlagen im Hohenzollern- und Kaiser-Friedrich-Ring sowie der Lisdorfer Straße erst im Jahr 2008 entsprechend den Bauprogrammen technisch fertig gestellt, obwohl ein Großteil der Arbeiten bereits größtenteils im ersten Bauabschnitt 2006 durchgeführt wurde.

1. Bestimmung der Anlagen³

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass Darstellungen in Ausbauplänen allenfalls eine indizielle Bedeutung bei der Beantwortung der Frage zukommt, wie die Anlagen bestimmt werden. Im Saarland gilt die **inhaltliche Identität** zwischen **erschließungs- und straßenbeitragsrechtlichem Anlagenbegriff** (Einrichtungsbegriff)⁴. Die räumliche Ausdehnung einer Anlage kann damit über das Bauprogramm hinausgehen oder auch zurückbleiben. Während sich die Anlagenbestimmung bei den Straßenabschnitten der Lisdorfer und Lothringer Straße einfach gestaltet, wirft die Bestimmung der öffentlichen Einrichtungen im Hohenzollernring und Kaiser-Friedrich-Ring verschiedene Fragen auf. Zuallererst, ob der Kreisverkehrsplatz trennende Wirkung hat, außerdem, inwiefern der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) im Kaiser-Friedrich-Ring und der mittlere Parkstreifen im Hohenzollernring Auswirkungen auf die Anlagenbestimmung haben.

Öffentliche Einrichtungen

Bei einer **Kreisverkehrsanlage** i. S. des § 9a StVO⁵ handelt es sich zwar bei natürlicher Betrachtungsweise um eine selbständige öffentliche Einrichtung; sie ist jedoch **nicht** im Sinne des Straßenausbaubeitragsrechtes **beitragsfähig**. In einen Kreisverkehrsplatz münden unterschiedliche andere Fahrbahnen ein, am ZOB handelt es sich dabei um vier Richtungsfahrbahnen, eine Straße und einen Platz. Da die Mittelinsel

² u.a. OVG Lüneburg, B. v. 17.01.1990 – 9 M 90/89; weitere Nachweise bei Driehaus in Driehaus, Kommunalabgabenrecht (KAG), Stand März 2011, § 8 Rn. 320

³ im KAG des Saarlandes wird der Begriff „öffentliche Einrichtung“ verwendet, in anderen Landesabgabengesetzen (Z.B. NRW) wird auch der Begriff „Anlage“ verwendet. Die Begriffe sind jedoch deckungsgleich (Driehaus, Kommunalabgabenrecht, Stand März 2011, § 8 Rn 5).

⁴ OVG Saarlouis, Urteil vom 23.08.2006 – 1 R 20/06, SKZ 2007,20

⁵ ausgewiesen durch Verkehrszeichen 215 der StVO

Ge- oder Verbot

1. Fahrzeugführer müssen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung im Kreisverkehr rechts folgen.
2. Fahrzeugführer dürfen die Mittelinsel des Kreisverkehrs nicht überfahren.
3. Sie dürfen innerhalb des Kreisverkehrs auf der Fahrbahn nicht halten.

nicht überfahrbar ist, handelt es sich um eine *echte* Kreisverkehrsanlage. Die Grundflächen der Kreisverkehrsanlagen sind anders als bei Kreuzungsanlagen nicht Bestandteile der einzelnen in die Einrichtung einmündenden Straßen. Damit kommt keine entsprechende Anwendung der für eine Kreuzungsanlage geltenden Regel in Betracht, nach der die Kosten für die Herstellung in dem Verhältnis in den beitragsfähigen Aufwand der sich kreuzenden Straßen eingehen, in dem ihre Fahrbahnbreiten zueinander stehen.

Der Kreisverkehrsplatz hat im Hinblick auf die o.g. Anlagen „trennende“ Wirkung⁶. Damit wird ein bisher anlagemäßig einheitlicher Straßenzug in selbständige Straßen zerlegt⁷.

Von einem Kreisverkehrsplatz dürfen regelmäßig keine Zufahrten zu angrenzenden Grundstücken angelegt werden, es darf an ihnen auch nicht gehalten werden (vgl. § 9a Abs. 1 Satz 3 StVO⁵). Eine vorteilsrelevante zur Beitragserhebung führende Inanspruchnahmemöglichkeit setzt zumindest voraus, dass auf der Fahrbahn der ausgebauten Verkehrsanlage bis zur Höhe des jeweils angrenzenden Grundstücks gefahren, dort angehalten und es etwa über den Gehweg betreten werden kann. Eine Kreisverkehrsanlage ermöglicht jedoch nicht einmal ein Anhalten vor dem Grundstück, so dass sie nicht geeignet ist, eine vorteilsrelevante Inanspruchnahmemöglichkeit zu vermitteln. Damit scheidet sie aus dem Kreis der beitragsfähigen Einrichtungen aus⁸.

Das Saarland hat für die 2007 fertig gestellte Kreisverkehrsanlage einen GVFG – Zuschuss von 75 v.H. der Kosten gewährt.

1.1 Hohenzollernring

Der Hohenzollernring besteht aus **zwei Richtungsfahrbahnen** mit jeweils einem relativ breiten Gehweg, auf der Seite C & A mit Pflanzstreifen. Sie sind durch einen bis zu 13,20 m breiten **Mittelstreifen** getrennt. Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG ist für die Beurteilung der Ausdehnung, Größe und Länge einer einzelnen Erschließungsanlage grundsätzlich auf den Gesamteindruck abzustellen. Beim Mittelstreifen fehlt der unmittelbare Zusammenhang mit den beiden Fahrbahnen insofern, als dass die Parkplätze nicht zwischen der Fahrbahn und einem Gehweg liegen (wobei es dann gleich ist, ob die Parkplätze längs oder quer angelegt sind); diese sind immer unselbständig. Die Breite der Anlage im Mittelstreifen des Hohenzollernrings mit weit über 10 m und die große Anzahl der Parkplätze, die im Zuge der Neugestaltung des Hohenzollernrings noch vergrößert wurde, sprechen dafür, dass es sich um eine *eigenständige* Anlage handelt. Damit trennt der begrünte Mittelstreifen im Anschluss an den trennenden Kreisverkehr die beiden Richtungsfahrbahnen augenfällig⁹.

Im Bereich des Hohenzollernrings befinden sich damit einschließlich des selbständigen Parkplatzes **drei öffentliche Einrichtungen**.

⁶ u.a. OVG Lüneburg, Urteil vom 28.11.2001 – 9 LB 2941/01

⁷ VGH Kassel, Urteil vom 29.10.2008 – 5 B 1308/08

⁸ Vgl. Driehaus in Driehaus, KAG, § 8 Rn. 288a, 323a i.V.m. Rn. 396; Driehaus, Kreisverkehrsanlagen, ZMR 2004, 77;.

⁹ Driehaus spricht von zwei einzelnen Erschließungsanlagen, „wenn die Richtungsfahrbahnen... durch einen breiten Mittelstreifen auffällig voneinander abgegrenzt werden“ (Driehaus, Anlagenbegriff, ZMR, 1997, 445 (446))

1.2 Kaiser-Friedrich-Ring (Lisdorfer Straße bis Kreisel Innerer Ring)

Der Kaiser-Friedrich-Ring weist ebenfalls **zwei Richtungsfahrbahnen** auf, anstatt eines Mittelstreifens trennt der **ZOB** die beiden Fahrbahnen auf der gesamten Länge zwischen Lisdorfer Straße und dem Kreisel im Inneren Ring. Bei einer Bushaltestelle, insbesondere aber auch bei einer zentralen Bahn-Anlage, handelt es sich um eine *eigenständige* Erschließungsanlage. Ebenso wie im Erschließungsbeitragsrecht bleiben auch im Ausbaubeitragsrecht die Grundflächen anderer Erschließungsanlagen bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwandes unberücksichtigt. Der Busbahnhof ist aufgrund seiner öffentlichen Zweckbestimmung – Widmungszweck Busbahnhof - einer Nutzung für andere als Erschließungszwecke entzogen. Damit bleibt festzuhalten, dass die beiden Richtungsfahrbahnen insgesamt durch eine andere Erschließungsanlage sowie den bereits oben erwähnten Kreisverkehr getrennt werden. Daher ist davon auszugehen, dass es sich bei den **beiden Richtungsfahrbahnen** auch jeweils um **eigenständige** (Erschließungs-)Anlagen handelt. Die im Hinblick auf die natürliche Betrachtungsweise notwendige augenfällige Trennung besteht ebenfalls.

1.3 Lothringer Straße

Die Lothringer Straße wird zwischen Kleiner Markt und der Kreuzung mit dem Kaiser-Friedrich-Ring umfassend umgestaltet. Der Kleine Markt wird einer anderen straßenbaubeitragsrechtlichen Kategorie zugerechnet (gewidmet als Fußgängerbereich), so dass die Anlage in Höhe der Einfahrt zur Tiefgarage endet. Nach dem Ausbau ist die Lothringer Straße in diesem Bereich nur noch eine Anliegerstraße, während die Fortsetzung des Straßenzuges stadtauswärts weiterhin eine Haupterschließungsstraße ist. Zu berücksichtigen ist auch der räumlich ausgedehnte Kreuzungsbereich am Theater am Ring mit zweispurigen Richtungsfahrbahnen und selbständigen Mittelstreifen, der die beiden Straßenzüge der Lothringer Straße trennt. Vom Erscheinungsbild der Straße und wegen der unterschiedlichen Straßenkategorien handelt es sich damit nach dem Ausbau um eine *eigenständige* Anlage.

1.4 Lisdorfer Straße

Die Lisdorfer Straße ist in dem Teilabschnitt zwischen Verkehrskreisel und dem Kreuzungsbereich mit der Titzstraße eigenständig. Sowohl Kreisverkehr als auch die beiden Kreuzungsbereiche – ein weiterer ist der Bereich Walter-Bloch-Str./Ludwigstraße - trennen die Teilabschnitte der Lisdorfer Straße.

2. Beitragsfähige Maßnahmen

2.1 Hohenzollernring Ost und West

Die Fahrbahnen und die – teilweise unebenen - Gehwege waren weitgehend abgenutzt (Zeitablauf) und wurden verbessert (stärkerer Unterbau, erstmals Frostschutzschicht). Außerdem wurden auch unselbständige Parkflächen erstmals im Straßenraum angelegt. Die Straßenbeleuchtung wurde ebenfalls durch Lampen mit besserer Ausleuchtung verbessert. Die erfolgten Bepflanzungen werden den jeweiligen Teileinrichtungen zugeordnet.

Insgesamt handelt es sich jeweils um beitragsfähige Verbesserungen.

Zum beitragsfähigen Aufwand gehören auch die anteiligen Honorare für die externen Planungsleistungen.

Zu berücksichtigen ist, dass für die selbständigen Parkplätze im Mittelstreifen des Hohenzollernrings in Anwendung der Rechtsprechung des BVerwG keine Beiträge erhoben werden können, weil sie in ihrer Erschließungsfunktion *keinem* Abrechnungsgebiet zugeordnet werden können. Außerdem müssen die anrechenbaren Breiten entsprechend der städtischen Beitragssatzung für die einzelnen Teileinrichtungen bei der Kostenzuordnung berücksichtigt werden. Überbreiten gehen zu Lasten der Stadt (z.B. können für Gehwege lediglich die Kosten für 2,50 m Breite umgelegt werden).

2.2 Kaiser-Friedrich-Ring Ost und West

An den Fahrbahnen wurden keine beitragsfähigen Maßnahmen durchgeführt, sondern lediglich nicht beitragsfähige Anpassungsmaßnahmen. Die durchgehend unebenen Gehwege waren insgesamt abgenutzt (Zeitablauf) und wurden verbessert (stärkerer Unterbau, erstmals Frostschutzschicht). Außerdem wurden auch unselbständige Parkflächen erstmals im Straßenraum angelegt. Die Straßenbeleuchtung wurde ebenfalls durch Lampen mit besserer Ausleuchtung verbessert. Die erfolgten Bepflanzungen werden den jeweiligen Teileinrichtungen zugeordnet.

Insgesamt handelt es sich jeweils um beitragsfähige Verbesserungen.

Zum beitragsfähigen Aufwand gehören auch die anteiligen Honorare für die externen Planungsleistungen.

2.3 Lothringer Straße

Die Fahrbahnen und die durchgehend unebenen Gehwege waren insgesamt abgenutzt (Zeitablauf) und wurden verbessert (stärkerer Unterbau, erstmals oder stärkere Frostschutzschicht). Außerdem wurden auch unselbständige Parkflächen erstmals im Straßenraum angelegt. Die Straßenbeleuchtung wurde ebenfalls durch Lampen mit besserer Ausleuchtung verbessert. Die erfolgten Bepflanzungen werden den jeweiligen Teileinrichtungen zugeordnet.

Insgesamt handelt es sich jeweils um beitragsfähige Verbesserungen.

Zum beitragsfähigen Aufwand gehören auch die anteiligen Honorare für die externen Planungsleistungen.

2.4 Lisdorfer Straße

Die Lisdorfer Straße wurde insgesamt mit neuer Gliederung des Straßenraums umgestaltet. Die Fahrbahn und die durchgehend unebenen Gehwege waren insgesamt abgenutzt (Zeitablauf) und wurden verbessert (stärkerer Unterbau, erstmals Frostschuttschicht). Außerdem wurden auch unselbständige Parkflächen erstmals im Straßenraum angelegt. Die Straßenbeleuchtung wurde ebenfalls durch Lampen mit besserer Ausleuchtung verbessert.

Insgesamt handelt es sich jeweils um beitragsfähige Verbesserungen.

Zum beitragsfähigen Aufwand gehören auch die anteiligen Honorare für die externen Planungsleistungen.

3. Beitragsfähige Kosten

In der **Aufwendungsphase** ist zu entscheiden, wie hoch der erforderliche Aufwand ist. Der **Umfang des jeweiligen beitragsfähigen Aufwandes** ergibt sich aus den **Bauprogrammen** für die einzelnen öffentlichen Einrichtungen.

Das KAG verlangt eine „cent-genaue“ Kostenermittlung¹⁰. Eine materiell-rechtliche Schätzungsbefugnis gibt es nur, wenn Gemeinschaftseinrichtungen (z.B. Mischkanal) ausgebaut werden.

In den untenstehenden Aufstellungen wird jeweils der **beitragsfähige Aufwand** aufgeführt:

	Hohenzollernring OST	Hohenzollernring WEST	Kaiser-Friedrich-Ring OST	Kaiser-Friedrich-Ring WEST	Lothringer Straße	Lisdorfer Straße
Teileinrichtung	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
Fahrbahn	67.155,76	75.539,41	-	-	142.878,53	98.885,68
Gehweg	33.281,06	39.993,67	43.476,10	38.539,72	73.816,85	183.543,07
Parkflächen	27.190,77	43.878,06	30.400,52	32.604,94	52.602,99	46.825,16
Grünanlagen	14.439,04	15.092,38	33.196,30	17.472,83	23.201,94	-
Beleuchtung	16.609,52	13.408,22	27.646,83	33.041,51	17.176,39	21.507,92
Entwässerung	-	-	-	-	-	127.780,86
Gesamt	158.676,15	187.911,74	134.719,75	121.659,00	309.676,70	478.542,69

Hinzuweisen ist darauf, dass die Grünanlagen unselbständig sind und in den Beitragsbescheiden – je nach Standort - entweder den Gehwegen oder den Parkflächen zugeordnet werden. Die Planungskosten wurden den Teileinrichtungen anteilmäßig zugeordnet. Der beitragsfähige Aufwand für alle Anlagen beträgt **1.391.186 €**.

¹⁰ Vgl. Driehaus in Driehaus, KAG, § 8 Rn. 352, ständige Rechtsprechung des OVG Saarlouis

2. Verteilungsphase

Der **Begriff** des „**wirtschaftlichen Vorteils**“ wird **ausschließlich** mit dieser Phase in Verbindung gebracht. Es gilt zu entscheiden, welcher beitragsfähige Aufwand nach Abzug des Stadtanteils umlagefähig ist sowie welchen Grundstückseigentümern in welcher Höhe Anteile davon zuzuschreiben sind. Der *unbestimmte* Rechtsbegriff des „Vorteils“ ist in den Kommunalabgabengesetzen der Bundesländer weit verbreitet und in ständiger Rechtsprechung anerkannt und näher definiert. Danach knüpft die Beitragspflicht im Ausbaubeitragsrecht – anders als im Erschließungsbeitragsrecht – nicht an den durch die Erschließung und damit die Bebaubarkeit vermittelten, sondern an den Vorteil an, der dem Grundstück durch den Ausbau der öffentlichen Einrichtung Straße deshalb wächst, weil es zur Straße in einer besonders räumlich engen Beziehung steht. Im Ausbaubeitragsrecht ist diese besondere Beziehung darin begründet, dass diese bestimmten Grundstücke sich von allen anderen darin unterscheiden, dass aufgrund ihrer räumlich engen Beziehung zur Einrichtung erfahrungsgemäß angenommen werden kann, dass von ihnen aus die Verkehrseinrichtung im stärkeren Umfang in Anspruch genommen werden kann als von anderen Grundstücken und dies zu einer Steigerung ihres Gebrauchswertes führt, die für die anderen Grundstücke nicht in vergleichbarer Weise eintritt.

Da der Stadt anders als den Grundeigentümern jeglicher Bezug zu Grundstücken fehlt, scheidet im Zusammenhang mit dem hier maßgeblichen Vorteil von vornherein alles das aus, was sich im Wert von Grundstücken niederschlägt. Der beitragsrechtliche Vorteil ist folglich **nicht** identisch mit dem, was sich im Einzelfall für einen Eigentümer mit Blick auf sein Grundstück konkret und in **Mark und Pfennig** wertsteigernd erweist. Für die Bestimmung des Vorteilsbegriffs ist deshalb nicht auf eine sich im Einzelfall ergebende Wertsteigerung abzustellen, sondern darauf, ob der Straßenausbau etwas bietet, was sowohl für die Stadt als auch für die Grundstückseigentümer nützlich ist. Diese Anforderung erfüllt somit, wie oben dargelegt, einzig und allein die **gebotene Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Anlage (Straße)**. Nur diese Inanspruchnahmemöglichkeit – im Sinne der Verbesserung der Erschließungssituation - ist sowohl der Allgemeinheit als auch den Grundstückseigentümern eröffnet. Die **Inanspruchnahmemöglichkeit** von den angrenzenden Grundstücken aus ist von der Stadt zu **prognostizieren**.

Maßgebend ist jedoch nicht die jeweils konkret ausgeübte Grundstücksnutzung, sondern die **zulässige Nutzung**. Es kommt hier auf die objektive Nutzbarkeit des Grundstücks an, wie sie sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere dem Bauungs- und dem Bauordnungsrecht ergibt. Deshalb ist nicht entscheidend, ob ein Anlieger beispielsweise infolge der Schaffung einer Fußgängerzone höhere Einkünfte aus der tatsächlich ausgeübten Nutzung seines Grundstücks erzielt oder sogar Einbußen erleidet¹¹.

Für die **Bemessung** (den Wert) der Anliegervorteile, die sich ausschließlich nach dem **Umfang der wahrscheinlichen Inanspruchnahmemöglichkeit** bestimmen, wird zu-

¹¹ vgl. hierzu Driehaus in Driehaus, KAG, § 8 Rn. 273

nächst nach **Straßenart** und dann noch zwischen den einzelnen **Teileinrichtungen** unterschieden.

2.1 Ermittlung des umlagefähigen Aufwands - Bestimmung der Stadtanteile

Die öffentlichen Einrichtungen dienen weitgehend der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Eine Haupteinschließungsfunktion nimmt lediglich die Lisdorfer Straße wahr, die auch dem Verkehr zum ZOB aus Richtung Lisdorf und als Einfahrt in den Hohenzollern- und Kaiser-Friedrich-Ring dient. Die Richtungsfahrbahnen des Hohenzollern- und Kaiser-Friedrich-Rings sowie der abgehängte Ast der Lothringer Straße sind damit jeweils als **Anliegerstraße** einzustufen, während die Lisdorfer Straße **Haupteinschließungsstraße** ist. Beim öffentlichen Personennahverkehr in den beiden Richtungsfahrbahnen des Kaiser-Friedrich-Rings handelt es sich um Ziel- und Quellverkehr, damit *nicht* um Durchgangsverkehr, sondern Anliegerverkehr¹².

Anliegerstraßen: Bei der **Fahrbahn** verbleiben jeweils **50 v.H.** des beitragsfähigen Aufwands bei der Stadt, bei den **Gehwegen** und den **unselbständigen Parkflächen** jeweils **40 v.H.**, während die **Bepflanzungen** den Gehwegen bzw. Parkstreifen zugeordnet werden.

Lisdorfer Straße: Bei der **Fahrbahn** beträgt der Stadtanteil **70 v.H.**, bei den **Gehwegen** und den **unselbständigen Parkflächen 50 v.H.** sowie der **Entwässerung 70 v.H.**; **Bepflanzungen** wurden in der Lisdorfer Straße nicht vorgenommen.

Beitragserhebung südwestlicher Bereich Innenstadt			
Maßnahme	Umlagefähiger Aufwand	Abzug stadteigenes Grundstück	Einnahmen
Lisdorfer Straße	189.636,45 €		189.636,45 €
Hohenzollernring Ost	86.829,15 €		86.829,15 €
Hohenzollernring West	103.852,28 €		103.852,28 €
Kaiser-Friedrich-Ring Ost	78.067,16 €		78.067,16 €
Kaiser-Friedrich-Ring West	69.691,24 €		69.691,24 €
Lothringer Straße	169.800,51 €	61.722,10 €	108.078,41 €
Gesamt	697.876,79 €	61.722,10 €	636.154,69 €

Beim stadteigenen Grundstück in der Lothringer Straße handelt es sich um das Theater am Ring. Für gemeindeeigene Grundstücke können keine Beiträge erhoben werden¹³.

¹² Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 8. Auflage 2007, § 34 Rn. 32 mit weiteren Nachweisen; der VGH Kassel ordnet den durch eine „Bushaltestelle“ ausgelösten „Passantenverkehr“ dem Anliegerverkehr zu (Beschluss v. 5.2.2002 – 5 TZ 16/02, zitiert in Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, § 34 Rn. 34)

¹³ Driehaus in Driehaus, KAG, § 8, Rn. 87b mit weiteren Nachweisen

2.2 Beantwortung der Berücksichtigungsfrage - Abrechnungsgebiete

In dem in Anlage 3 beigefügten Lageplan sind die an die öffentlichen Einrichtungen angrenzenden Grundstücke gekennzeichnet.

Besonderheiten ergeben sich bei den an diesen öffentlichen Einrichtungen recht zahlreich vorkommenden **Hinterliegergrundstücken**. Zu unterscheiden ist zum einen zwischen *gefangenen* (oder auch *echten*) Hinterliegergrundstücken, die ausschließlich über die jeweils vorgelagerten Anliegergrundstücke eine Verbindung zum städtischen Verkehrsnetz haben, und zum anderen die Gruppe der Hinterliegergrundstücke, deren – aus Sicht der betreffenden Anliegergrundstücke – rückwärtige Teilflächen ihrerseits an eine Verkehrsfläche angrenzen (beitragsrechtlich auch *unechte* Hinterliegergrundstücke genannt). Bei der zweiten Gruppe geht es lediglich um eine Zweiterschließung, während die Eigentümer der Grundstücke der ersten Gruppe regelmäßig gem. §§ 917 ff. BGB die Einräumung eines Notweges über das Anliegergrundstück verlangen können¹⁴.

Das saarländische OVG verweist¹⁵ darauf, dass im saarländischen Straßenausbaubeitragsrecht kraft Gesetzes der grundbuchrechtliche Grundstücksbegriff gilt. Als einzige Ausnahme lässt das Gericht den Fall des sogenannten Handtuchgrundstückes gelten, das bei isolierter Betrachtung bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwands unberücksichtigt bleiben würde, obwohl es zusammen mit einem oder mehreren Grundstücken desselben Eigentümers beitragsrechtlich relevant genutzt werden könnte. Stehen Anlieger- und Hinterliegergrundstück im Eigentum derselben Person und werden beide Grundstücke grenzüberschreitend einheitlich genutzt, so ist auch das Hinterliegergrundstück bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwands zu berücksichtigen.

Von einer einheitlichen Nutzung ist stets bei einer Überbauung der Grenze zwischen Anlieger- und Hinterliegergrundstück auszugehen, wobei der Umfang der Überbauung unbeachtlich ist¹⁶. Bei unechten Hinterliegergrundstücken ist zudem zu prognostizieren, ob über das Vorderliegergrundstück nach den Regeln der Wahrscheinlichkeit eine nennenswerte Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtung (Straße) zu erwarten ist. Anhaltspunkt ist insbesondere wiederum die einheitliche Nutzung¹⁷, außerdem die tatsächliche Zufahrt¹⁸.

Für die an die öffentlichen Einrichtungen angrenzenden echten und unechten Hinterliegergrundstücke, die in die Abrechnungsgebiete aufgenommen wurden, liegen entweder tatsächliche Zufahrten vor, eine einheitliche Nutzung, oder es handelt sich um Handtuchgrundstücke. Im Falle C & A sind neben der einheitlichen Nutzung darüber hinaus noch einzelne Buchgrundstücke durch Baulasten gesichert (Not- und Fluchtwege, Ver-

¹⁴ Driehaus in Driehaus, KAG, Rn. 401 a; im weiteren ausführlich Rn. 401 b – I; Klausning, Hinterliegergrundstücke im Erschließungs- und Straßenausbaubeitragsrecht, ISW-Fachseminar Würzburg Okt. 2006, verfasst im August 2006; Eidam, Aufwandsverteilung, Würzburger Beitragstage 2010;

¹⁵ OVG Saarlouis, Beschlüsse vom 16.06.2004 – 1 Q 37/04 und 1 Q 38/04, SKZ 2005, 77/78

¹⁶ BVerwG, Urteil vom 15.01.1988 – 8 C 111.86 – NVwZ 1988, 636 = DVBl 1988, 896

¹⁷ OVG Saarlouis, Beschluss vom 08.02.2001 – 1 Q 31/00, SKZ 2001, 205/206; auch ständige Rechtsprechung des BayVGh seit 29.10.2009 (Eidam, ISW, 2010, S. 9) und anderer Obergerichte; Heranziehung zu Straßenausbaubeiträgen bei Nutzung als „einheitliches Firmengelände“ – Hessischer VGh, Beschluss v. 09.11.2004 – 5 TG 2850/04, Der Gemeindehaushalt 2005, 95f

¹⁸ Klausning, ISW 2006, S. 16f

sorgungsleitungen). Neben der einheitlichen Nutzung aller Buchgrundstücke – seien sie direkt an den Hohenzollerring Ost angrenzend oder als Hinterliegergrundstück entweder *gefangen* oder *unecht* - als Kaufhaus zeigen auch diese Baulasten, dass die Heranziehung der Hinterliegergrundstücke zu Ausbaubeiträgen gerechtfertigt ist.

2.3 Beantwortung der Belastungsfrage - Verteilung

Die **Verteilung der Beiträge** erfolgt nach der Satzung der Stadt Saarlouis damit nach der **Anzahl der Vollgeschosse**. Die **Grundstücksflächen** werden nach der Satzung der Kreisstadt Saarlouis mit einem **Faktor** von 1,0 für eingeschossige, 1,25 für zweigeschossige, 1,5 für dreigeschossige Bebaubarkeit multipliziert.

Die **Verteilungsflächen** werden **addiert** und man erhält eine Gesamtverteilungsfläche. Der **umlagefähige Aufwand** wird durch diese **Gesamtverteilungsfläche** dividiert. Der sich daraus ergebende Betrag wird mit der **Verteilungsfläche eines jeden Grundstücks** multipliziert. Daraus ergibt sich dann der auf jedes Grundstück entfallende Beitrag.

3. Heranziehungsphase

3.1 Entstehen der sachlichen Beitragspflichten

Das Entstehen der sachlichen (abstrakten) Beitragspflicht ist von der Beendigung einer beitragsfähigen Maßnahme (§ 8 Abs. 7 KAG) abhängig. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts im Erschließungsbeitragsrecht und der Obergerichte der Länder im Straßenausbaubeitragsrecht ist der Tatbestand der „endgültigen Herstellung“ beitragsrechtlich erst erfüllt, wenn eine grundsätzlich übliche Abnahme durchgeführt worden ist. Außerdem muss der entstandene Aufwand feststellbar sein, also regelmäßig mit Eingang der letzten Unternehmerrechnung¹⁹. Die (evtl.) Verzögerungen der Eingänge der Schlussrechnungen haben übrigens keinen Einfluss auf das Entstehen der jeweiligen sachlichen Beitragspflichten. Die Stadt ist nicht gehalten, ihre Gläubiger zur zügigen Rechnungsaufstellung zu veranlassen²⁰.

¹⁹ Driehaus, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 8. Auflage 2007, § 37 Rn. 8

²⁰ u.a. OVG Koblenz, Urteil vom 01.02.2005 – 6 A 11716/04 – KStZ 2005, 116; vgl. auch Driehaus in Driehaus, KAG, § 8 Rn. 490 f, mit weiteren Nachweisen

3.1.1 Kaiser-Friedrich-Ring (Lisdorfer Straße bis Kreisel Innerer Ring)

Erfüllung des jeweiligen Bauprogramms für die beiden Richtungsfahrbahnen:

Bau: 2006 bis 2008; Abnahme Arbeiten 1. BA 14.12.2006; Restarbeiten: Abnahmen 2. BA (insbesondere Kleiner Markt) 30.06.2008 und 3. BA (Lisdorfer Straße) 03.12.2008
Ende der Festsetzungsverjährungsfristen²¹: Richtungsfahrbahn vor Kleinem Markt 31.12.2012; Richtungsfahrbahn vor Lisdorfer Straße 31.12.2013 (Schlussrechnung Eingang 29.01.2009).

3.1.2 Hohenzollernring

Erfüllung des jeweiligen Bauprogramms für die beiden Richtungsfahrbahnen:

Bau: 2006 - 2008; Abnahme Arbeiten 1. BA 14.12.2006, Restarbeiten: Abnahmen 2. BA (insbesondere Kleiner Markt) 30.06.2008 und 3. BA (Lisdorfer Straße) 03.12.2008
Ende der Festsetzungsverjährungsfristen: Richtungsfahrbahn vor Kleinem Markt 31.12.2012; Richtungsfahrbahn vor Lisdorfer Straße 31.12.2013 (Schlussrechnung Eingang 29.01.2009)

3.1.3 Lothringer Straße

Erfüllung Bauprogramm

Bau: 2006 - 2008; Abnahme Arbeiten 1. BA 14.12.2006, Restarbeiten mit 2. BA Kleiner Markt bis 2008 (Abnahme 30.06.2008; Schlussrechnung Eingang 08.10.2008)
Ende der Festsetzungsverjährungsfrist: 31.12.2012

3.1.4 Lisdorfer Straße

Erfüllung Bauprogramm

Bau: 2008/2009; Abnahme 3. BA 03.12.2008, Eingang Schlussrechnung 29.01.2009
Ende der Festsetzungsverjährungsfrist: 31.12.2013

3.2 Gegenstand der Beitragspflichten

Grundstücke, für die qualifizierte Inanspruchnahmemöglichkeiten von der ausgebauten öffentlichen Einrichtung aus bestehen.

3.3 Bestimmung der persönlich Beitragspflichtigen

Beitragspflichtig sind diejenigen, die im Zeitpunkt der **Bekanntgabe des Beitragsbescheides** Eigentümer der Grundstücke oder Erbbauberechtigte sind. Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner. Bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Wohnungs- und Teileigentümer nur entsprechend ihrem Miteigentumsanteil Beitragsschuldner.

²¹ Gem. § 12 KAG i.V.m. § 169 Abs. 2 Nr. 2 AO

Beschlussvorschläge

Nach Anhörung des Beirates für Stadtplanung, Bauen und Umwelt

- einstimmig
 mit _____ Stimmen
bei _____ Stimmenthaltungen
und _____ Gegenstimmen

fasst der Ausschuss für Stadtplanung, Bauen und Umwelt

- einstimmig
 mit _____ Stimmen
bei _____ Stimmenthaltungen
und _____ Gegenstimmen

folgende Beschlüsse:

1. Die *Lisdorfer Straße* wird gem. § 4.2 i.V.m. § 4.6.2 der Straßenausbaubeitragssatzung (Strabs) vom 03.09.1998, geändert durch die Euro-Anpassungssatzung vom 27.09.2001 (SWV Nr. 40 v. 03.10.2001), als *Haupterschließungsstraße* eingestuft.
2. Die öffentlichen Einrichtungen *Lothringer Straße*, *Hohenzollernring West* und *Ost* sowie *Kaiser-Friedrich-Ring West* und *Ost* werden gem. § 4.2 i.V.m. § 4.6.1 der Straßenausbaubeitragssatzung (Strabs) vom 03.09.1998, geändert durch die Euro-Anpassungssatzung vom 27.09.2001 (SWV Nr. 40 v. 03.10.2001), als *Anliegerstraßen* eingestuft.

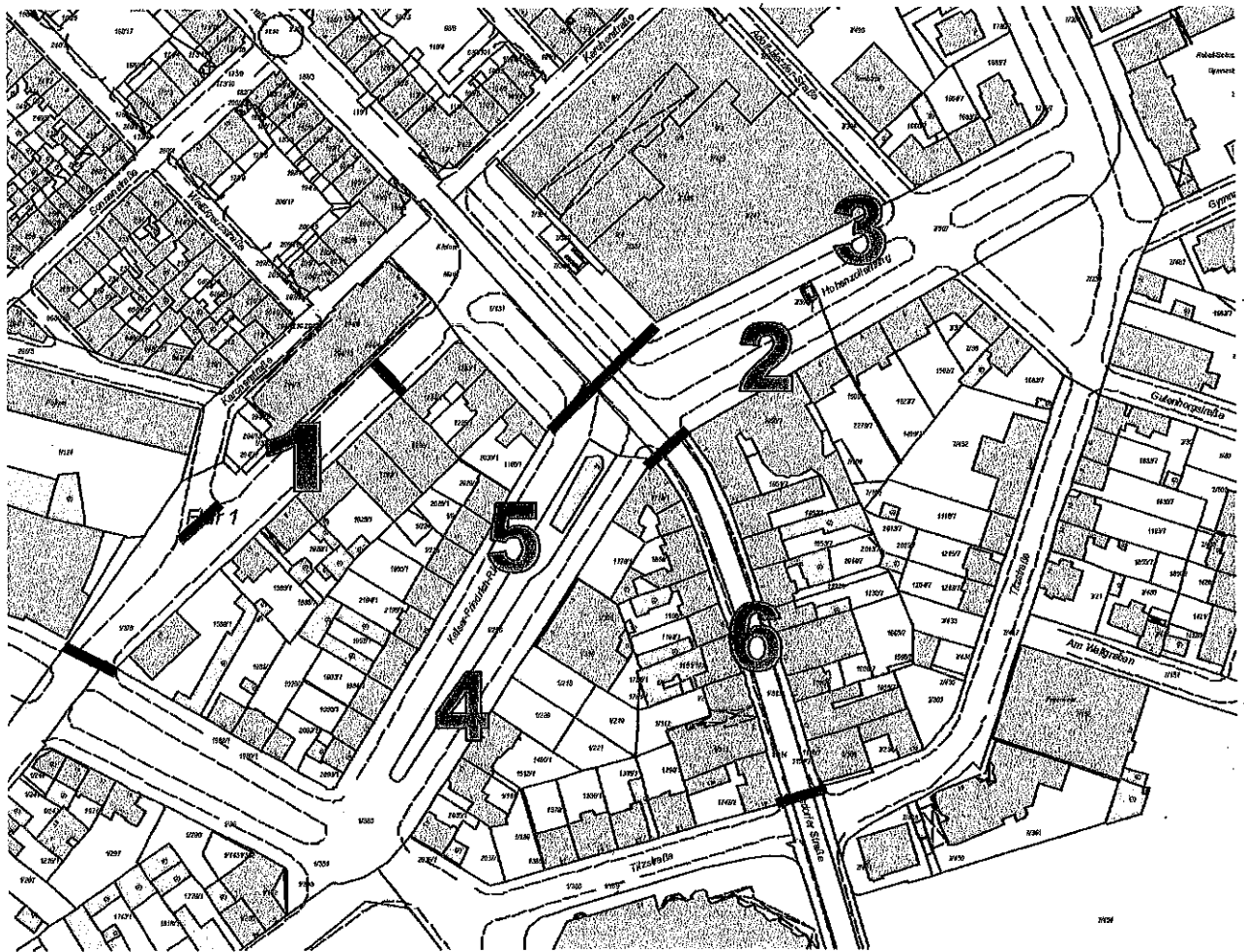

(Gerhard Serrière)
Stadtamtsrat

Gesehen:


(Manfred Heyer)
Beigeordneter


(Roland Henz)
Oberbürgermeister

Übersichtsplan - Anlage 1



- 1 Lothringer Straße**
- 2 Hohenzollerring Ost (Richtungsfahrbahn)**
- 3 Hohenzollerring West (Richtungsfahrbahn)**
- 4 Kaiser-Friedrich-Ring Ost (Richtungsfahrbahn)**
- 5 Kaiser-Friedrich-Ring West (Richtungsfahrbahn)**
- 6 Lisdorfer Straße**

Anlage 2

Gliederung des Erschließungs- und Straßenausbaubeitragsrechts

I. Aufwendungsphase

1. **Bestimmung der Anlage bzw. Einrichtung**
(§ 127 Abs. 2 BauGB)
2. **Beitragsfähige Maßnahme**
 - **Erschließungsbeitrag:**
Erstmalige Herstellung (§ 128 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB)
 - **Straßenbaubeitrag:**
Abgrenzung zu nichtbeitragsfähigen Maßnahmen der laufenden Unterhaltung und Instandsetzung
3. **Beitragsfähige Kosten**
(§§ 128, 129 Abs. 1 Satz 1 BauGB)

II. Verteilungsphase

1. **Ermittlung des umlagefähigen Aufwands**
(beitragsfähiger Aufwand abzüglich Gemeindeanteil - § 129 Abs. 1 Satz 3 BauGB)
2. **Beantwortung der Berücksichtigungsfrage,**
d.h. der Frage, welche Grundstücksflächen bei der Verteilung des umlagefähigen Aufwands zu berücksichtigen sind (bevorzugte Grundstücksflächen - § 131 Abs. 1 BauGB)
3. **Beantwortung der Belastungsfrage,**
d.h. der Frage, mit welchen Beitragsbeträgen die zu berücksichtigenden Grundstücksflächen zu belasten sind (§ 131 Abs. 2 u. 3 BauGB i.V. mit satzungsmäßiger Verteilungsregelung)

III. Heranziehungsphase

1. **Entstehen der sachlichen Beitragspflichten**
(§ 133 Abs. 2 BauGB)
2. **Gegenstand der Beitragspflichten**
(§ 133 Abs. 1 BauGB)
3. **Bestimmung des persönlich Beitragspflichtigen**
(durch Heranziehungsbescheid - § 134 Abs. 1 BauGB)

(Paragrafen beziehen sich auf das Erschließungsbeitragsrecht)