

## Fragen der Nachbarschaft zur Bürgerversammlung „Sanierung der Hinterstraße“

### Antwort der Verwaltung gelb hinterlegt

Gibt es ein aktuelles Gutachten über den Unterbau der Hinterstraße zum jetzigen Zustand?

Wenn ja, möchten wir gerne Einsicht nehmen.

Das AWW hat im Juni 2017 durch das Büro Urbanski & Versmold, Münster geotechnische Untersuchungen für die weitere Planung der Kanalbaumaßnahme durchführen lassen. Insgesamt wurden im Bereich der Hinterstraße vier Kleinrammbohrungen sowie Asphaltuntersuchungen durchgeführt. Der geotechnische Bericht kann gerne eingesehen werden.

Welches sind konkret die Vorteile für die Anwohner die so eine Baumaßnahme rechtfertigen?

Siehe Aussage im Kommunalen Abgabegesetz:

Anwohner sind nur dann finanziell zu beteiligen, wenn es für die Betroffenen einen Vorteil hat.

Für die Entstehung der Beitragspflicht ist es erforderlich, dass den Grundstückseigentümern durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Anlage wirtschaftliche Vorteile geboten werden; dies sind z.B. Erneuerungs- bzw. Verbesserungsvorteile.

Von einer Verbesserung kann nur gesprochen werden, wenn sich der Zustand der Anlage nach dem Ausbau in irgendeiner Hinsicht (räumliche Ausdehnung, funktionale Aufteilung, Art der Befestigung) von ihrem ursprünglichen Zustand im Zeitpunkt der erstmaligen Herstellung in einer Weise unterscheidet, die positiven Einfluss auf ihre Benutzbarkeit hat.

Die Fahrbahn und der Gehweg erhalten erstmals eine Frostschutzschicht. Die verbesserte Befestigungsart, die Erhöhung der Tragfähigkeit und der erstmalige Einbau einer Frostschutzschicht stellen eine beitragsfähige Verbesserung dar.

Die Fahrbahn verfügt vor dem Ausbau über eine Breite von 5 m, die dem ruhenden und fließenden Verkehr zur Verfügung standen durch die auf der Südseite bestehende, nicht gesicherte Möglichkeit des Parkens auf der Fahrbahn. Nach der Maßnahme ist der ruhende Verkehr durch die bauliche Anlegung des Parkstreifens vom fließenden Verkehr getrennt. Die erstmalige Anlegung einer Teilanlage stellt eine Verbesserung der Anlage im Ganzen dar. Durch die Ausbaumaßnahme werden erstmals baulich angelegte Parkflächen geschaffen, welche eine beitragsfähige Verbesserung darstellen.

Eine verkehrstechnische Verbesserung der Beleuchtung liegt nach der ständigen Rechtsprechung des OVG NRW vor, wenn eine bessere Ausleuchtung der Straße erreicht wird. Diese bessere Ausleuchtung wird u.a. erreicht, durch die Erhöhung der Zahl der Leuchtkörper und die damit verbundene bessere Ausleuchtung der Straße. Die Planung sieht vor, die Beleuchtung um 2 Leuchtstellen zu ergänzen, somit auf 6 Leuchtstellen zu erhöhen.

Sind die Eigentümer oder die Stadtverwaltung beweispflichtig?

Werden in den Häusern vor Beginn der Maßnahme Untersuchungen zwecks möglicherweise entstehender Schäden durchgeführt (Risse usw.).

Gibt es dazu ein Beweissicherungsverfahren?

Das Abwasserwerk wird im Vorfeld der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchführen. Rechtzeitig vor Beginn der Kanalbauarbeiten wird das Abwasserwerk die entsprechenden Gebäudebesichtigungen mit den Grundstückseigentümern terminieren.

Werden für die geplanten Maßnahmen Angebote von Unternehmern eingeholt?

Erfolgt hierzu eine Ausschreibung?

Haben die Eigentümer Einsicht in diese Unterlagen?

FB 70:

Es erfolgt eine öffentliche Ausschreibung nach VOB. Die Anlieger erhalten keine Einsicht in diese Unterlagen.

Wann wird die Verkehrszählung stattfinden damit die Frage der Anliegerstraße/Durchgangsstraße geklärt wird?

Vorbemerkung:

Bei der Einstufung der Straße in einen von der Satzung bestimmten Straßentyp geht es um die von der Verwaltung vorzunehmende Anwendung von Ortsrecht. Für die Einstufung einer Straße kommt es auf die objektive **Funktion** der Straße im gemeindlichen Verkehrsnetz nach der gemeindlichen Verkehrsplanung, dem aufgrund solcher Planung verwirklichten Ausbauzustand, der straßenverkehrlichen Einordnung und die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse an.

Die Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen unterscheidet verschiedene Straßenarten, unter anderem gehören hierzu die Anliegerstraße, die Haupterschließungsstraße und die Hauptverkehrsstraße. Im Verkehrsentwicklungsplan hat der Rat der Stadt Coesfeld das so genannte Vorbehaltsnetz definiert. Hierunter ist das Netz der Hauptverkehrsstraßen zu verstehen. Die Hinterstraße gehört nicht zu diesem Netz. Eine Einstufung als Hauptverkehrsstraße ist damit ausgeschlossen.

Eine wichtige Rolle bei der Zuordnung zu den Straßenarten spielt in der Regel die Verkehrsbelastung. Aufgrund von Behinderungen im Straßenverkehr (z.B. Sperrung der Dülmener Straße) war eine verlässliche Zählung des Verkehrs bisher nicht möglich. In den anstehenden Schulferien ist eine Zählung ausgeschlossen. Insofern kann eine Zählung frühestens nach den Sommerferien erfolgen.

Die absolute Verkehrsmenge kann aber auch nicht der entscheidende Faktor für die Entscheidung sein, welcher der beiden in Frage kommenden Straßenarten (Anliegerstraße oder Haupterschließungsstraße) die Hinterstraße zuzuordnen ist. Für die Wohnstraße (gleichzusetzen mit der Anliegerstraße) gibt die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen z.B. eine Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz in der Spitzenstunde an. Dies entspricht einer Tagesbelastung von ungefähr 4.000 Kfz. Die Verkehrsbelastung in der Hinterstraße wird deutlich unter diesem Wert liegen. Demnach müsste sie rein nach der Verkehrsbelastung als Anliegerstraße eingestuft werden.

Entscheidend ist hier die Funktion, die die Hinterstraße im Verkehrssystem spielt. Seit Realisierung der Fußgängerzone kann die Innenstadt aus Richtung Süden nur noch über die Letter Straße angefahren und auch wieder verlassen werden. Da die Letter Straße ohne Wendemöglichkeit vor der Fußgängerzone endet, kann der Verkehr nur über die östliche Verbindung über die Kellerstraße und den Südring oder über die westliche Verbindung über die Hinterstraße und den Jakobiring wieder zur Letter Straße gelangen. Damit übernimmt die Hinterstraße eine wichtige Funktion zur Erschließung der Innenstadt, die deutlich über die Zweckbestimmung der Anliegerstraße hinausgeht. Hinzu kommen die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, die über die Bewirtschaftung mit Parkscheinautomaten der Nutzergruppe der Kunden zugeordnet werden und somit ebenfalls eine wichtige Rolle für die Erschließung der Innenstadt spielen.

Insgesamt vertritt die Verwaltung die Auffassung, dass die Hinterstraße der Straßenart Haupterschließungsstraße zuzuordnen ist.

Wie hoch sind die Kosten der Eigentümer:

- a) bei einer Anliegerstraße?
- b) bei einer Durchgangs- oder Sammelstraße?

Dieses ist kostenmäßig für die Eigentümer sehr wichtig. Nach unseren jahrelangen Erfahrungen handelt es sich um eine reine Durchgangsstraße. Dieses trifft ebenfalls für die Fußgänger zu. Ein Verweilen auf der Straße findet nicht statt.

Wie ist das Verhältnis der Kostenaufteilung

- für Straße
- für Gehwege
- für Parkplätze

FB 70:

**Anliegerstraße:**

- a) Fahrbahn 80 v.H.
- b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen 80 v.H.
- c) Parkstreifen 80 v.H.
- d) Gehweg 80 v.H.
- e) Beleuchtung und Oberflächenentwässerung 80 v.H.

**Haupterschließungsstraße:**

- a) Fahrbahn 60 v.H.
- b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen 60 v.H.
- c) Parkstreifen 80 v.H.
- d) Gehweg 70 v.H.
- e) Beleuchtung und Oberflächenentwässerung 60 v.H.

## Was bedeuteten die angegebenen 300.000 Euro für die Sanierung?

Sind das die Kosten die von der Stadt im Haushaltsplan für die Sanierung vorgesehen sind?

Ja, zu den Haushaltsberatungen für das Haushaltsjahr 2018 wurde im August 2017 dieser Betrag, ohne vorliegende Planung, rein aus Erfahrungswerten geschätzt.

Sind die darüber hinausgehenden Kosten von den Eigentümern zu zahlen?

Die Grundstückseigentümer haben den Aufwand zu tragen, den die Gemeinde insgesamt in die Anlage investiert. Das bedeutet, dass der Aufwand beitragsfähig ist, der durch eine Erneuerungs- oder Verbesserungsmaßnahme verursacht ist. Davon ausgenommen sind Aufwendungen für Unterhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen.

Wird die Erstattung des Abwasserwerks (75.000 €) von den Kosten abgezogen?

### Fachbereich 70:

Soweit die Straßenbaumaßnahme mit der Kanalbaumaßnahme in der Weise verbunden wird, dass nach dem Verlegen des Kanals nicht die Fahrbahn in ihrem früheren Zustand wiederhergestellt wird, sondern der Ausbau der Fahrbahn unmittelbar entsprechend dem Bauprogramm in Angriff genommen wird, so dass dadurch Kosten eingespart werden, darf diese Ersparnis nicht nur bei einer Baumaßnahme berücksichtigt werden, sondern muss auf alle Baumaßnahmen verteilt werden. Eine bei der Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes für eine Ausbaumaßnahme zu berücksichtigende Kostenersparnis setzt voraus, dass bei der Stadt tatsächlich eine Ersparnis eingetreten ist. Soweit der Kostenerstattungsanspruch tatsächlich zugunsten der Stadt besteht, wird diese Ersparnis zugunsten der Grundstückseigentümer auf den beitragsfähigen Aufwand angerechnet.

### Abwasserwerk:

Das Abwasserwerk wird sich an der Wiederherstellung der Straßenoberflächen im Bereich des Kanals beteiligen. Berücksichtigt wird die Mindestgrabenbreite gemäß DIN EN 1610 zzgl. einer beidseitigen Abtreppung mit einer Breite von 20 cm. In der Hinterstraße wird ein Kanal DN 700 bis DN 800 verlegt. Es ergibt sich eine Straßenbreite von 2,35 m bzw. 2,49 m, an der sich das AWW an den Kosten der Oberflächen beteiligt.

Erfahrungsgemäß werden die Kosten eines Kostenvoranschlages nicht eingehalten. Was ist, wenn dann die tatsächlichen Kosten viel höher sind? Auf Spekulationen über die Kosten können wir uns nicht einlassen.

Wir brauchen schon konkrete Zahlen.

Da geht es der Stadt nicht anderes als jedem privaten Bauherrn. Zu diesem Zeitpunkt der Maßnahmenplanung dienen Kostenvorschläge als Grundlage um weitere Planungsschritte einzuleiten. Es folgt in den kommenden Planungsphasen eine Kostenberechnung und später die Kostenfeststellung. Zum jetzigen Zeitpunkt, wo noch die Abstimmung der Planung mit den Anliegern aussteht, können keine genaueren Kosten benannt werden.

## Frage zum Baumbestand

Die Hinterstraße weist zum jetzigen Zeitpunkt bereits drei Bäume aus (siehe unser Schreiben vom 30.01.2018). Der Plan vom 12.10.2017 weist drei zusätzliche Bäume aus. Nach dem Gespräch der Nachbarn mit der Verwaltung, die dort ihre Bedenken

äußerten, wurde eine neue Zeichnung mit Datum vom 13.02.2018 erstellt. Hier sind jetzt sieben zusätzliche Bäume vorgesehen.

Wir betrachten dieses Vorgehen als nicht bürgernah. Die Anlieger wünschen keine zusätzlichen Bäume.

Begründung:

Die Bäume sind an der Südseite der Straße geplant. Da die Straße zu schmal ist, ist auf dieser Straßenseite, wegen des Lichteinfall, nur eine eingeschossige Bauweise erlaubt. Der gesetzlich vorgeschriebene Grenzabstand beträgt 2,00 Meter.

Die Höhe der Häuser beträgt auf der Südseite von der Straße bis zur Dachrinne ca. 3,60 Meter. Die vorgesehenen Bäume erreichen eine Höhe von 8 – 12 Meter und eine Baumkrone von 3 – 4 Meter. Außer einer starken Beeinträchtigung des Tageslichts vor den Fenstern, bringt das Laub eine zusätzliche Verunreinigung der Dachrinnen und der Straße mit sich. Eine Reinigung der Straße durch die Kehrmachine findet schon jetzt wegen der bestehenden Parkplätze nicht mehr statt und wird noch weiter durch die zusätzlichen Bäume eingeschränkt.

Dieses entbindet die Anlieger jedoch nicht von der Gebührenzahlung.

Straßenbäume spielen eine wichtige Rolle für das Stadtklima. Dies wurde auch im Aufstellungsverfahren für das Klimaschutzkonzept aufgegriffen. Der vorläufige Maßnahmenkatalog enthält dementsprechend die Forderung, zukünftig mehr Straßenbäume zu pflanzen und verbindliche Mindestanforderungen für Straßenbäume zu definieren.

Auszug NABU-Homepage:

*Pflanzen sind für ein angenehmes Stadtklima das A und O. Eine herausragende Rolle spielen Straßenbäume, da diese sowohl durch Staubfilterung, Verdunstung und Sauerstoffproduktion die Stadtluft verbessern, als auch durch Verschattung einer Aufheizung des Straßenraums entgegenwirken. Die Gründe für Straßenbegleitgrün sind vielfältig, nicht nur das Stadtklima profitiert. Für Fußgänger und Radfahrer verbessert sich die Aufenthaltsqualität; Insekten, Vögel und andere Lebewesen finden einen Lebensraum und der Verkehr wird beruhigt.*

Auszug Homepage der Stadt Nürnberg:

*Straßenbäume bringen Natur in die Stadt. Sie nehmen Kohlendioxid auf, produzieren Sauerstoff und wirken damit auf natürliche Weise der Klimaveränderung entgegen. Straßenbäume filtern den Staub aus der Luft und mindern den Verkehrslärm. Im Sommer spenden sie Schatten und sorgen für ein angenehmes Kleinklima. Straßenbäume machen unsere Stadt schöner und tragen zu einem angenehmen Wohnumfeld bei. Vielen Tieren in der Stadt geben sie einen Lebensraum.*

Daher sind in drei Varianten der aktuellen und auf der Bürgerversammlung zu diskutierenden Planung Baumstandorte vorgesehen. Mit kleinkronigen Bäumen soll der besonderen Situation in der Hinterstraße Rechnung getragen werden. Denkbar ist auch eine Begrünung in anderer Form, z.B. als Fassadengrün. Auch hierfür wurde eine Variante erarbeitet.

Im Schreiben vom 30.01.2018 wurden von der Nachbarschaft die folgenden Bäume angesprochen:

- Baum zwischen den Häusern Hinterstraße 5 und 9: hierbei handelt es sich um einen sehr kleinen Baum auf Privatgrundstück ohne Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der viel zu kleinen Pflanzfläche
- Baum in der Pfauengasse: der Baum steht deutlich zurück versetzt in der Pfauengasse und entfaltet keinerlei Raumwirkung in die Hinterstraße.

- Vier Pyramiden-Hainbuchen und die Platane im Übergang zum Jakobiring: dies sind die einzigen Bäume mit Raumwirkung für die Hinterstraße. Zwei der vier Hainbuchen müssen im Zuge der Kanalbaumaßnahme entfernt werden. Ob die dritte Hainbuche erhalten werden kann, muss im Zuge der Baumaßnahme bewertet werden. Dieser Bereich wird in die Planung integriert, um ein Gesamtkonzept entwickeln zu können.

#### Die Nachbarn schlagen eine Ortsbesichtigung durch die Verwaltung vor.

Hierdurch sollen sich die Entscheider einen tatsächlichen Überblick über die Situation in der Hinterstraße machen.

Die Verwaltung hat sich wie immer bei Projekten in mehreren Ortsterminen ein detailliertes Bild von der Örtlichkeit und der Verkehrssituation gemacht.

#### Frage zu den Gehwegen

Aufgrund der neuen Zeichnung weisen die Gehwege nun, wie bisher vorhanden, eine Breite von 1,25 Meter auf. Die Verwaltung hält es für erforderlich, dass ein Rundboard mit einem Auftritt von drei cm Fahrbahn und Gehweg trennen. Dieses wird von uns bestritten, da in der Vergangenheit LKWs schon die vorhandene hohe Bordsteinkante häufig überfahren. Auch beim Einparken besteht nun die Gefahr, dass Fahrzeuge die nicht mehr vorhandene Bordsteinkante ignorieren. Der Fußgänger auf der Hinterstraße ist in jedem Fall der Verlierer. Das entspricht nicht dem Konzept und hat keinerlei Vorteile.

Die Gehwege mit einer Breite von 1,25 m reichen grundsätzlich für eine Nutzung durch Fußgänger aus, im Begegnungsfall kann es erforderlich sein, dass Fußgänger auch die Fahrbahn nutzen. Die weiche Separation zwischen Fahrbahn und Gehweg durch einen Rundbord mit einem Auftritt von maximal 3 cm hält die Verwaltung daher weiterhin für zwingend erforderlich, um die Situation der Fußgänger zu verbessern.

Eine weitergehende Verbesserung der Situation für Fußgänger wäre nur bei gleichzeitigem Verzicht auf die Stellplätze möglich. Hier vertritt die Nachbarschaft bisher aber ganz klar die Auffassung, dass die Stellplätze unverzichtbar sind. Die Sicherheitsbedenken der Nachbarschaft werden durch die Verwaltung nicht geteilt.

#### Wird die Straße insgesamt angehoben?

Fast alle Häuser haben mindestens eine Stufe zum Haus.

Im derzeitigen Planungsprozess gibt es noch keine Höhenplanung. Zunächst gilt es die Fläche in der Lage zu planen. Nach Festlegung auf eine abgestimmte Flächenplanung wird die Höhenplanung erstellt. Im Straßenverlauf gibt es über 40 Lichtschächte an den Bestandsgebäuden die in eine Höhenplanung einzubinden sind.

#### Etwas zur Altersstatistik der Eigentümer, die auch auf der Hinterstraße wohnen.

Das Durchschnittsalter liegt bei 66,42 Jahren.

#### Wie sollen die Kosten für die Sanierung von älteren Bürgern aufgebracht werden?

Viele Grundstückseigentümer können die Lasten nicht bezahlen. Eine Stundung hilft nicht, weil die Stadt ein Vielfaches des marktüblichen Zinssatzes von ihren Bürgern verlangt. (6 v.H.).



Jeder Bankkredit ist preiswerter.

Nur, Kredite durch Bank oder Sparkasse sind kaum noch möglich. Mehrere Eigentümer sind 80 Jahre und älter.

Sollen dann die Eigentümer eine Belastung auf ihr Haus aufnehmen?

Werden so die Bürger im Alter bestraft, die sich ein sorgenfreies Alter vorgestellt haben? Mancher wird sich wohl gezwungen sehen seine jahrzehntelange besessene Immobilie zu verkaufen.

Kann das im Sinne einer Stadt sein?

§ 8 Abs. 1 KAG ermächtigt die Gemeinden, Beiträge zu erheben und verpflichtet sie hierzu durch eine Sollvorschrift bei den dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen. Beiträge können nicht unmittelbar aufgrund des § 8 KAG erhoben werden. Sie dürfen nach § 2 Abs. 1 KAG nur aufgrund einer Satzung erhoben werden. Die Vorschrift verschafft dem Grundsatz Geltung, dass die Gemeinden für die von ihnen gebotenen Leistungen soweit wie möglich Entgelte zu fordern haben (=Beitragserhebungspflicht).

Die Kommunalabgabe kann gestundet werden, wenn die Einziehung bei Fälligkeit eine erhebliche Härte für den Schuldner bedeuten würde. Die Voraussetzungen des Vorliegens einer „erheblichen Härte“ sind in jedem Einzelfall auf Antrag konkret zu prüfen (Vermögens- und Einkommensverhältnisse sind darzulegen).

#### Wann erfahren die Eigentümer konkrete Angaben über die auf sie zukommenden Kosten?

Ohne eine genaue Höhe der auf die Eigentümer zukommenden Kosten dürfte die geplante Maßnahme nicht durchgeführt werden. Die Entscheidung sollte zum Wohl der Bürger getroffen werden und diese nicht in unbekannte Kosten stürzen.

Das Aufmaß der Straße liegt vor.

Die vorgesehenen Mittel für den Unterbau sind bekannt und aufgeführt.

Die Flächen für die Pflasterung oder die Asphaltdecke sind bekannt.

Die Flächen für die einzelnen Grundstücke mit den jeweiligen Geschossen liegen der Verwaltung vor.

Die Quadratmeter, die der Berechnung zu Grunde liegen sind auch zu ermitteln

Jeder verantwortungsbewusste Bürger holt sich vor größeren Investitionen frühzeitig Kostenvoranschläge ein, damit er sich nicht verschuldet.

Warum ist dies bei der Stadt Coesfeld nicht passiert?

Selbstverständlich erstellt die Stadt Kostenvoranschläge (siehe Ausführungen zu vorigen Fragen). In der Bürgerversammlung erhalten die Anlieger Informationen über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten. Die Kollegin der Beitragsabteilung hat das Grundstücksbezogen vorbereitet. In der Bürgerversammlung können allerdings aus datenschutzrechtlichen Gründen nur grobe Daten genannt werden. Die grundstückbezogenen Zahlen können im Anschluss der Bürgerversammlung direkt bei der Kollegin erfragt werden.

Haben wir die Möglichkeit uns nur für die geplante Maßnahme des Abwasserwerks zu entscheiden?

Kanalarbeiter mit einer normalen Teerdecke

Vorteil für uns: Keine Kostenbeteiligung durch die Eigentümer.

FB 60:

In seiner Sitzung am 17.05.2018 hat der Rat nach entsprechender Vorberatung im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen und im Haupt- und Finanzausschuss beschlossen, dass die Hinterstraße nach Durchführung der Baumaßnahmen des Abwasserwerks und der Stadtwerke auf der gesamten Breite und Länge entsprechend den technischen Vorgaben der RSTO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen) herzustellen ist. Insofern muss die Frage verneint werden. Nähere Informationen und Grundlagen können der Beschlussvorlage 96/2018 entnommen werden.

Sind in der Straße Schadstoffe vorhanden, die einer besonderen Entsorgung erfordern?

Wer hat dann für die entstehenden Entsorgungskosten aufzukommen?

Laut dem vorliegenden Gutachten wurde die eingebaute HOS-Schicht mit einer teerhaltigen Emulsion angespritzt. Die Asphaltdecke ist nicht teerhaltig. Aufgrund der geringen Schichtdicke und des Schichtenverbundes werden Asphalt und der obere Teil der HOS-Schicht in einem Zuge ausgebaut. Diese Materialien sind zu entsorgen. Die Gesamtheit der Kosten geht in die Beitragsberechnung ein.

Warum werden die Bürger nicht vor der geplanten Maßnahme z.B. in einer Bürgeranhörung informiert und unterrichtet? Das hätte sehr viel Ärger weniger mit sich gebracht. Wir als Anwohner haben immer alles nur durch die Presse erfahren.

Eine Bürgeranhörung wurde durch den Finanzausschuss gefordert. Wieso kann der Rat ohne Anhörung dann eine Entscheidung treffen?

Die Entscheidung darüber, ob und wann eine Straße ausgebaut wird, obliegt dem Rat. In seiner Sitzung am 21.12.2017 hat der Rat zunächst den grundsätzlichen Beschluss gefasst, „die Hinterstraße im Zusammenhang mit der Erneuerung der Kanalisation zur Gemeinschaftsstraße im Sinne des Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes Innenstadt (InHK) zu planen.“ Zuvor hatten der Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen (06.12.2017) und der Haupt- und Finanzausschuss (14.12.2018) im Rahmen der Vorberatung gleichlautende Beschlüsse gefasst.

In der Folge wurden die entsprechenden Finanzmittel in den Haushalt für das Jahr 2019 eingestellt. Grundlage für den Beschluss war eine grobe Planungsskizze der Verwaltung.

Bereits am 23.01.2018 trafen sich dann Vertreter der Verwaltung mit Nachbarschaftsvertreter, um die geplante Maßnahme zu erläutern und zu diskutieren.

In seiner Sitzung am 17.05.2018 hat sich der Rat nach entsprechender Vorberatung im Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen und im Haupt- und Finanzausschuss dann mit der Frage beschäftigt, mit welchem Standard die Hinterstraße ausgebaut werden soll. Beschlossen wurde schließlich, dass die Hinterstraße nach Durchführung der Baumaßnahmen des Abwasserwerks und der Stadtwerke auf der gesamten Breite und Länge entsprechend den technischen Vorgaben der RSTO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen) herzustellen



ist. Grundlage des Beschlusses war unter anderem das Protokoll über das Gespräch mit Vertretern der Nachbarschaft am 23.01.2018.

Darüber hinaus wurde beschlossen, den überarbeiteten Entwurf zur Umgestaltung der Straße in einer Bürgerversammlung zu erläutern und zur Diskussion zu stellen. Diesen Auftrag setzt die Verwaltung mit der am 11.07.2018 stattfindenden Bürgerversammlung um. Hier wird keine fertige, nicht mehr zu verändernde Planung vorgestellt. Vielmehr werden 4 Varianten zur Aufteilung des Straßenraumes und darüber hinaus weitere Gestaltungsvorschläge erörtert und mit den Bürgern diskutiert.

#### Welche Kriterien sind für die Höhe der evtl. Beteiligung maßgebend?

Grundstücksgröße

Straßenfläche

Geschosshöhe des Gebäudes?

Wie wird der Betrag für Eigentumswohnungen berechnet?

Gibt es eine Sonderregelung für Eckgrundstücke bzw. für Grundstücke die an zwei Straßen angrenzen?

Der Anteil der Beitragspflichtigen am Aufwand ergibt sich aus § 4 Abs. 3 der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Coesfeld vom 28.03.2014. Nach Abzug des auf die Allgemeinheit entfallenden Anteils ergibt sich der von den beitragspflichtigen Anliegern zu tragende umlagefähige Aufwand. Der umlagefähige Aufwand ist entsprechend den Regelungen des § 5 der Straßenbaubeitragssatzung auf die erschlossenen Grundstücke zu verteilen. Grundlage für die Verteilung sind die Grundstücksfläche sowie Maß und Art der baulichen Nutzung. Für beplante Grundstücke ist die im Bebauungsplan festgesetzte höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse maßgebend. Entsprechend der Anzahl der lt. Bebauungsplan zulässigen Vollgeschosse ist die Grundstücksfläche mit einem Nutzungsfaktor zu vervielfachen, der sich im Einzelnen aus § 6 Abs. 1 der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 KAG für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Coesfeld vom 28.03.2014 ergibt.

Der Berechnung des Ausbaubeitrags ist bei mehr als I-geschossiger Bebaubarkeit daher nicht die tatsächliche, sondern eine durch Vervielfältigung der Grundstücksfläche mit dem Nutzungsfaktor fiktive Grundstücksfläche zugrunde zu legen. Die Art der Nutzung ist dadurch zu berücksichtigen, dass für die Grundstücke, die nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes in einem Kern-, Gewerbe- oder Industriegebiet liegen, die vorgenannten Nutzungsfaktoren um 0,5 erhöht werden.

Gesamtgrundstücksfläche, auf die der Aufwand zu verteilen ist

Maßgebend sind die Grundstücksverhältnisse zum Zeitpunkt der Entstehung der Beitragspflicht (Fertigstellung und Abnahme der Baumaßnahme). Unter Berücksichtigung der zu dem Zeitpunkt sich ergebenden Grundstücksverhältnisse ergibt sich unter Einbeziehung der Zuschläge für mehr als I-geschossig bebaubare Grundstücke sowie gewerblich genutzte Grundstücke eine konkrete Grundstücksfläche. Der beitragsfähige Aufwand wird durch die Grundstücksfläche dividiert; dies ergibt den Beitrag in EUR je Quadratmeter beitragspflichtiger Fläche. Hier ein Berechnungsbeispiel einer Anliegerstraße (Erneuerung Beleuchtung):

Herstellungskosten gesamt	100%	3.250,00 €
Anteil der Stadt Coesfeld gem. Satzung für eine Anliegerstraße	20%	650,00 €
Anteil der beitragspflichtigen Anlieger für eine Anliegerstraße	80%	2.600,00 €
Anteil der Beitragspflichtigen (2.600,00 €) : zu berücks. Fläche		5.986,750 qm
<b>= Beitrag € je qm beitragspflichtiger Fläche</b>		<b>0,434 €</b>

Der Eigentümer einer Eigentumswohnung zahlt den Beitrag, der auf das gesamte mit dem Wohnungseigentum bebauten Grundstück entfällt, in Höhe seines Miteigentumsanteils.

Eine Sonderregelung für mehrfach erschlossene Grundstücke gibt es im Straßenausbaubeitragsrecht nicht. Die Satzung der Stadt Coesfeld sieht eine solche „Eckermäßigung“ nicht vor.