

STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle/Aktenzeichen: Fachbereich 7 Tiefbau

Sitzungsvorlage

Datum: 07.11.2005

Drucksache Nr.: **05/0440**

öffentlich

Beratungsfolge: Haupt- und Finanzausschuss
Rat

Sitzungstermin: 30.11.2005
14.12.2005

Betreff:

Neufassung der Straßenbaubeitragssatzung der Stadt Sankt Augustin

Beschlussvorschlag:

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin, die als Anlage beigefügte Satzung der Stadt Sankt Augustin über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 Kommunalabgabengesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (KAG) für straßenbauliche Maßnahmen zu beschließen.

Problembeschreibung/Begründung:

Die städtische Straßenbaubeitragssatzung in der Fassung vom 29.11.1983 hat sich in den vergangenen 22 Jahren in der täglichen Praxis bewährt. Sie wurde vielfach in verwaltungsgerichtlichen Verfahren auf ihre Rechtswirksamkeit hin überprüft und bislang nicht beanstandet. Dennoch ist eine Überarbeitung und Neufassung der Straßenbaubeitragssatzung nunmehr zur Anpassung an die inzwischen weiterentwickelte und herrschende Rechtsauffassung geboten und erforderlich.

Im Vordergrund steht dabei zunächst die strukturelle Anpassung der Vorteilssätze der Anlieger für zukünftige straßenbauliche Maßnahmen an die inzwischen fortentwickelte Rechtsprechung zum Straßenbaubeitragssatzung. Die bisherige Beitragssatzung hat sich bezüglich der Anteile der Beitragspflichtigen an die eher moderaten Vorteilssätze der Mustersatzung des Nordrhein-Westfälischen Städte- und Gemeindebundes aus dem Jahre 1982 gehalten und gilt seit 1983 unverändert.

Der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund und der Städtetag Nordrhein-Westfalen haben seit 1999 über eine neue Mustersatzung beraten. Unter Beachtung des Grundsatzes, dass die Allgemeinheit nicht mit Kosten von Maßnahmen belastet werden soll, die nur einer bestimmten Personengruppe einen Vorteil vermitteln, erfolgte in Abstimmung mit dem Innenministerium NRW eine Anpassung der Beitragssätze. In der neuen Mustersatzung (veröffentlicht im Januar 2004) werden zur Gewichtung der Anteile der Anlieger jeweils getrennt für die einzelnen Straßenarten und Teileinrichtungen Spannbreiten in den Vorteilssätzen von 10 bis 80 % empfohlen. Diese Vorteilssätze müssen durch den Ortsgesetzgeber unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und Beachtung des Äquivalenzprinzips (Abgabengerechtigkeit) konkretisiert werden.

Unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Mustersatzung und der inzwischen dazu weiterentwickelten herrschenden Rechtsauffassung schlägt die Verwaltung die strukturelle Anpassung und Anhebung der Beitragssätze auf den Mittelwert der von der Mustersatzung vorgeschlagenen Bandbreite vor, daraus ergibt sich eine Anhebung der Beitragssätze um durchschnittlich 15 Prozentpunkte gegenüber der bisherigen Satzung.

Neben der Anhebung der Vorteilssätze der Anlieger ist weiterhin auch eine Anpassung der Straßenbaubeitragssatzung an die Fortentwicklung der Rechtsprechung zum Straßenbaubeitragsrecht erforderlich, da das Beitragsrecht in weitem Umfange Richterrecht ist, und daraus resultierend ständig Veränderungen unterworfen ist.

Darüber hinaus erfordern auch geänderte Anliegerbedürfnisse (erhöhtes Parkbedürfnis, Sicherheit der Radwege) und redaktionelle Gründe eine Anpassung der Satzung an die tatsächlichen Gegebenheiten.

Die wesentlichen Änderungen werden daher nachstehend erläutert.

1. Vorteile der Anlieger (§ 4 neue Satzung)

Nach § 8 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) sind die Anliegeranteile einerseits und die Anteile der Allgemeinheit nach den Vorteilen zu bemessen, die den Grundstückseigentümern bzw. der Allgemeinheit durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Straße geboten werden.

Öffentliche Straßen werden je nach ihrer Verkehrsfunktion unterschiedlich stark vom Anlieger- bzw. Durchgangsverkehr in Anspruch genommen. Die Bandbreite reicht von überwiegender Anliegernutzung in Anliegerstraßen über ein nahezu gleichgewichtiges Nebeneinander von Anlieger- und Durchgangsverkehr in Haupterschließungsstraßen bis hin zu überwiegendem Durchgangsverkehr in Hauptverkehrsstraßen. Bei der Bemessung der Vorteilssätze ist zu beachten, dass der Durchgangsverkehr im wesentlichen die Teileinrichtungen Fahrbahn und Radweg nutzt, während die Teileinrichtungen Gehweg und Parkstreifen selbst auf Bundesstraßen überwiegend den Anliegern zur Verfügung stehen bzw. die Nutzung der Straße für die Anlieger erleichtern. Entsprechend dieser Vorteilssituation sind die Anteile der Beitragspflichtigen in den einzelnen Straßenkategorien differenziert zu betrachten.

Der Rechtsprechung des OVG Münster folgend wurde in § 4 Abs. 5 eine Regelung aufgenommen, wonach für Fußgängergeschäftsstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche die anrechenbaren Breiten und Anteile der Beitragspflichtigen im Einzelfall durch Satzung festgelegt werden.

2. Anrechenbare Breiten für Parkstreifen (§ 4 Abs. 3 neue Satzung)

Nach der bisherigen Satzungsregelung war der Aufwand für die Herstellung von Parkstreifen nur bis zu einer Höchstbreite von 2,00 bzw. 2,50 m in den von den Anliegern zu tragenden Aufwand einzubeziehen. Dies entspricht der üblichen Breite von Parkstreifen in Längsaufstellung.

Aufgrund des seit Jahren steigenden Fahrzeugaufkommens besteht mittlerweile in allen Baugebieten ein größerer Parkraumbedarf. Deshalb soll die anrechenbare Breite für Parkstreifen auf 5,00 m erhöht werden, um künftig auch den Aufwand für Parkflächen in Senkrecht- und Schrägaufstellung zu erfassen.

Diese Breite entspricht den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen – Ausgabe 1985 (EAE 85)“ und den „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen – Ausgabe 1993 (EAHV 93)“, die Grundlage für Straßenplanungen sind. Diese Empfehlungen werden auch von der obergerichtlichen Rechtsprechung als Maßstab anerkannt.

3. Anrechenbare Breiten für Radwege (§ 4 Abs. 3 neue Satzung)

Für Radwege mit Zweirichtungsverkehr reichte die bisherige Höchstbreite von 1,70 m nicht aus. Nach der Neufassung des § 2 Straßenverkehrsordnung (STVO) zum 1.10.1998 und der dazu vom Bundesministerium für Verkehr erlassenen Verwaltungsvorschriften sollen baulich angelegte Radwege für den Einrichtungsverkehr möglichst eine Breite von 2,00 m, für den Zweirichtungsverkehr von 2,40 m haben. Die anrechenbare Breite für Radwege soll daher auf 2,40 m erhöht werden.

4. Beitragsmaßstab (§§ 5 – 7 neue Satzung)

Aus Gründen der Transparenz und Handhabbarkeit wird der ehemalige § 4 (Beitragsmaßstab) mit seinen zahlreichen Absätzen und Unterabsätzen aufgeteilt in einen „allgemeinen Teil“ § 5 (Verteilung des umlagefähigen Aufwandes), und zwei weitere Paragraphen, nämlich § 6 (Berücksichtigung des Maßes der Nutzung), der erstmals in sich abgeschlossen und ausschließlich das Maß der Nutzung regelt, sowie § 7 (Berücksichtigung der Nutzungsart), der die Berücksichtigung der Nutzungsart ordnet.

5. Tiefenbegrenzung (§ 5 Abs. 3 neue Satzung)

Nach der neueren obergerichtlichen Rechtsprechung ist die Anordnung einer Tiefenbegrenzung nicht zulässig für Grundstücke, die in vollem Umfang dem Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen sind und kraft dieser Lage insgesamt Baulandqualität haben.

Ausschließlich zur Abgrenzung zwischen Innen- und Außenbereich ist es in Zweifelsfällen zulässig, durch eine Tiefenbegrenzung in der Satzung zum Ausdruck zu bringen, dass ein Grundstück nur zu einem Teil als Bauland zu qualifizieren ist und somit auch nur insoweit der Beitragspflicht unterliegt.

Die Tiefenbegrenzung wird daher nur noch Anwendung finden für Grundstücke, die insgesamt oder teilweise im Außenbereich liegen.

6. Eckgrundstücksvergünstigung (§ 5 Abs. 4 neue Satzung)

Im Straßenbaubeitragsrecht kann eine Ermäßigungsregelung mit dem Ziel der Umverteilung der ausfallenden Beitragsanteile auf die übrigen Beitragspflichtigen nur vorgesehen werden, wenn die ausgebaute Straße einen Ausstattungszustand erhält, über den die andere Straße schon verfügt, also gewissermaßen nur bei einem angleichenden Ausbau.

Wird eine Ermäßigungsregelung für erforderlich gehalten, muss ihre Anwendung konditionell an die Erfüllung der vorstehend aufgezeigten Voraussetzung geknüpft werden. Dabei ist es sinnvoll, eine Reduzierung des Flächenansatzes für jede Teileinrichtung gesondert vorzunehmen.

Weiterhin ist vorgesehen, die Ermäßigungsregelung künftig nur noch überwiegend Wohnzwecken dienenden Grundstücken zu gewähren, da die Ecklage für Wohngrundstücke typischerweise auch erhebliche Nachteile mit sich bringt, wie etwa eine stärkere Lärmbelastung und eine größere (unerwünschte) Einsichtnahmemöglichkeit durch Passanten. Da Wohngrundstücke (anders als gewerblich genutzte Grundstücke) eher weniger Ziel- und Quellverkehr auslösen, profitieren sie typischerweise nur in eingeschränkterem Maße von zusätzlichen Zufahrtsmöglichkeiten und vermittelt ihnen beispielsweise auch das Vorhandensein eines weiteren Gehweges nur einen geringen Vorteil. Dem gegenüber wirkt sich die Ecklage für gewerblich genutzte Grundstücke fast stets besonders vorteilhaft aus, weil die weitere Straßenfront zur Schaufensterwerbung oder für zusätzliche Kunden- und Lieferanteneingänge verwendet werden können, die den Betriebsablauf erleichtern.

7. Entscheidung über die Kostenspaltung (§ 8 Abs. 2 neue Satzung)

Die Entscheidung über die Kostenspaltung ist dann, wenn die Beitragssatzung sie als Möglichkeit vorsieht, kein Akt der Ortsgesetzgebung. Die Anordnung der Kostenspaltung ist im Allgemeinen kein Geschäft der laufenden Verwaltung im Sinne von § 28 Abs. 3 GO NW.

Das hat zur Folge, dass grundsätzlich ein Ratsbeschluss erforderlich ist. Etwas anderes gilt, wenn die Satzung die Zuständigkeit ausdrücklich dem Bürgermeister zuweist. Eine solche Zuweisung bedeutet allerdings nicht, dass dieser die Entscheidung in eigener Person treffen müsste. Es reicht dann aus, wenn die Entscheidung von einer insoweit nach den Bestimmungen der Gemeindeordnung vertretungsberechtigten Person gefasst wird. Eine solche Delegation wird jetzt aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung empfohlen, wobei die Erfahrungen in den letzten Jahren gezeigt haben, dass die Kostenspaltung in der Praxis kaum von Bedeutung ist. Das gleiche gilt für die Abschnittsbildung, die aus diesem Grund erst gar nicht mehr in die Satzung aufgenommen wurde.

8. In-Kraft-Treten und Übergangsvorschrift (§ 12 neue Satzung)

Die Verwaltung schlägt in § 12 zum In-Kraft-Treten der Satzung eine Regelung vor, die eine klare Abgrenzung der Anwendung der alten Satzung und der Neuregelung möglich macht.

Die bisherige Satzung gilt für alle Beitragstatbestände, die schon erfüllt sind und für straßenbauliche Maßnahmen, mit deren Bauausführung auf Grund der bisherigen Beschlusslage noch vor In-Kraft-Treten der Satzungsneuregelung begonnen wurde. Die Neuregelung wirkt sich damit nicht auf Beitragspflichten aus, über deren Höhe die betroffenen Grundstückseigentümer im Wege der Bürgerbeteiligungen ausführlich informiert wurden.

Die neue Satzung soll gelten für straßenbauliche Maßnahmen, mit deren Bau nach In-Kraft-Treten dieser Satzung begonnen wird.

Bei allen Maßnahmen, die zukünftig geplant bzw. ausgeführt werden, erfolgt im Rahmen der Bürgerbeteiligung – wie bisher auch – eine rechtzeitige Information der Anlieger über die nach der neuen Satzungsregelung entstehenden Beitragsbelastungen.

Finanzielle Auswirkungen

Die neue KAG-Satzung führt bei den künftig vorgesehenen und nach § 8 KAG abrechenbaren Straßenbaumaßnahmen zwangsläufig zu einer Verbesserung der Einnahmesituation der Stadt und wird damit auch zur Haushaltskonsolidierung ab dem Jahre 2006 beitragen.

Dem gegenüber steht die deutliche Mehrbelastung der Grundstückseigentümer bei künftigen beitragsfähigen Straßenausbaumaßnahmen. Anhand einiger in Vorjahren abgeschlossener Maßnahmen wurde folgende durchschnittliche Mehrbelastung ermittelt:

Anliegerstraße (mit Gehweg)	+ 25%
Anliegerstraße (Mischfläche)	+ 30%
Haupterschließungsstraße	+ 40%
Hauptverkehrsstraße	+ 56%.

Im übrigen wird auf die ausführliche Vorberatung in der Gebührenkommission am 7.11.2005 verwiesen.

In Vertretung

Rainer Gleß
Technischer Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat finanzielle Auswirkungen
 hat keine finanziellen Auswirkungen

Die Gesamtkosten belaufen sich auf Euro.

- Sie stehen im Verw. Haushalt Vermög. Haushalt unter der Haushaltsstelle zur Verfügung.
 Der Haushaltsansatz reicht nicht aus. Die Bewilligung über- oder außerplanmäßiger Ausgaben ist erforderlich.
Für die Finanzierung wurden bereits veranschlagt Euro, insgesamt sind Euro bereitzustellen. Davon im laufenden Haushaltsjahr Euro.

- (2) Die Fahrbahnen der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind nur insoweit beitragspflichtig, als sie breiter sind, als die anschließenden freien Strecken.
- (3) Nicht beitragsfähig sind die Kosten
 1. für die laufende Unterhaltung und Instandsetzung der Straßen, Wege und Plätze.
 2. für Hoch- und Tiefstraßen sowie für Straßen, die für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind (Schnellverkehrsstraßen), ferner für Brücken, Tunnels und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen.

§ 3 Ermittlung des beitragsfähigen Aufwands

Der beitragsfähige Aufwand wird nach den tatsächlichen Aufwendungen ermittelt.

§ 4 Anteil der Stadt und der Beitragspflichtigen am Aufwand

- (1) Die Stadt trägt den Teil des Aufwandes, der
 - a) auf die Inanspruchnahme der Anlagen durch die Allgemeinheit entfällt.
 - b) bei der Verteilung des Aufwandes nach §§ 5 ff. auf ihre eigenen Grundstücke entfällt.

Der übrige Teil des Aufwandes ist von den Beitragspflichtigen zu tragen (Anteil der Beitragspflichtigen nach Abs. 3).

- (2) Überschreiten Anlagen die nach Abs. 3 anrechenbaren Breiten, so trägt die Stadt den durch die Überschreitung verursachten Mehraufwand allein. Bei den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen beziehen sich die anrechenbaren Breiten der Fahrbahnen auf die Breite, die über die beitragsfreie Fahrbahnbreite nach § 2 Abs. 2 hinausgeht.

- (3) Der Anteil der Beitragspflichtigen am Aufwand nach Abs. 1 Satz 2 und die anrechenbaren Breiten der Anlagen werden wie folgt festgesetzt:

Bei Straßenart	Anrechenbare	Breiten	Anteil der Beitragspflichtigen
	In Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten	Im Übrigen	
1. Anliegerstraßen			
a) Fahrbahn	8,50 m	5,50 m	65 v.H.
b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen	je 2,40 m	nicht vorgesehen	65 v.H.
c) Parkstreifen	je 5,00 m	je 5,00 m	70 v.H.
d) Gehweg	je 2,50 m	je 2,50 m	70 v.H.
e) Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	---	---	65 v.H.
f) unselbständige Grünanlagen	je 2,00 m	je 2,00 m	65 v.H.
g) Mischfläche	nicht vorgesehen	10,00 m	70 v.H.
2. Haupterschließungsstraßen			
a) Fahrbahn	8,50 m	6,50 m	45 v.H.
b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen	je 2,40m	je 2,40m	45 v.H.
c) Parkstreifen	je 5,00 m	je 5,00 m	65 v.H.
d) Gehweg	je 2,50 m	je 2,50 m	65 v.H.
e) Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	---	---	45 v.H.
f) unselbständige Grünanlagen	je 2,00 m	je 2,00 m	45 v.H.
3. Hauptverkehrsstraßen			
a) Fahrbahn	8,50 m	8,50 m	25 v.H.
b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen	je 2,40 m	je 2,40m	25 v.H.
c) Parkstreifen	je 5,00 m	je 5,00 m	65 v.H.
d) Gehweg	je 2,50 m	je 2,50 m	65 v.H.
e) Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	---	---	25 v.H.
f) unselbständige Grünanlagen	je 2,00 m	je 2,00 m	25 v.H.
4. Hauptgeschäftsstraßen			
a) Fahrbahn	7,50 m	7,50 m	55 v.H.
b) Radweg einschl. Sicherheitsstreifen	je 2,40 m	je 2,40 m	55 v.H.
c) Parkstreifen	je 5,00m	je 5,00 m	70 v.H.
d) Gehweg	je 6,00 m	je 6,00 m	70 v.H.
e) Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	---	---	55 v.H.
f) unselbständige Grünanlagen	je 2,00 m	je 2,00 m	55 v.H.
5. Selbständige Gehwege Beleuchtung und Oberflächenentwässerung	einschl. und 3,00 m	3,00 m	75 v.H.

Wenn bei einer Straße ein oder beide Parkstreifen fehlen, erhöht sich die anrechenbare Breite der Fahrbahn um die anrechenbare Breite des oder der fehlenden Parkstreifen, höchstens jedoch um je 2,50 m, falls und soweit auf der Straße eine Parkmöglichkeit geboten wird.

- (4) Die in Abs. 3 Ziffern 1 bis 5 genannten Breiten sind Durchschnittsbreiten.

- (5) Für Fußgängergeschäftsstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche werden die anrechenbaren Breiten und Anteile der Beitragspflichtigen am Aufwand für die anrechenbaren Breiten im Einzelfall durch Satzung festgesetzt.
- (6) Im Sinne der Absätze 3 und 5 gelten als
- a) Anliegerstraßen: Straßen die überwiegend der Erschließung der angrenzenden oder der durch private Zuwegung mit ihnen verbundenen Grundstücke dienen.
 - b) Haupteerschließungsstraßen: Straßen, die der Erschließung von Grundstücken und gleichzeitig dem Verkehr innerhalb von Baugebieten oder innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen dienen, soweit sie nicht Hauptverkehrsstraßen nach Buchstabe c) sind.
 - c) Hauptverkehrsstraßen: Straßen, die dem durchgehenden innerörtlichen Verkehr oder dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen, insbesondere Bundes-, Land- und Kreisstraßen mit Ausnahme der Strecken, die außerhalb von Baugebieten und von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen liegen.
 - d) Hauptgeschäftsstraßen: Straßen, in denen die Frontlänge der Grundstücke mit Ladengeschäften oder Gaststätten im Erdgeschoss überwiegt, soweit es sich nicht um Hauptverkehrsstraßen handelt.
 - e) Fußgängergeschäftsstraßen: Hauptgeschäftsstraßen, die in ihrer gesamten Breite dem Fußgängerverkehr gewidmet sind, auch wenn eine zeitlich begrenzte Nutzung für den Anlieferverkehr möglich ist.
 - f) Selbständige Gehwege: Anliegerstraßen und Wohnwege, die in ihrer gesamten Breite dem Fußgängerverkehr dienen, auch wenn eine Nutzung für den Anliegerverkehr mit Kraftfahrzeugen möglich ist.
 - g) Verkehrsberuhigte Bereiche: Als Mischfläche gestaltete Straßen nach § 42 Abs. 4 a) Straßenverkehrsordnung.
- (7) Die vorstehenden Bestimmungen (Absätze 3 - 6) gelten für öffentliche Plätze und einseitig anbaubare Straßen und Wege entsprechend. Dabei sind die anrechenbaren Breiten für Radwege, Parkstreifen, Grünanlagen und Gehwege nach Absatz 3 nur entlang der bebauten bzw. bebaubaren Grundstücke anzusetzen. Die anrechenbare Breite der Fahrbahn nach Absatz 3 ist bei einseitig anbaubaren Straßen und Wegen mit 2/3 zu berücksichtigen.
- (8) Grenzt eine Straße ganz oder in einzelnen Abschnitten mit einer Seite an ein Kern-, Gewerbe- oder Industriegebiet und mit der anderen Seite an ein sonstiges Baugebiet oder an einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil und ergeben sich dabei nach Absatz 3 unterschiedliche anrechenbare Breiten, so gilt für die gesamte Straße die größte Breite.

- (9) Für Anlagen oder deren Teilanlagen, bei denen die festgesetzten anrechenbaren Breiten oder Anteile der Beitragspflichtigen offensichtlich nicht zutreffen, bestimmt der Rat durch Satzung im Einzelfall die anrechenbaren Breiten und Anteile der Beitragspflichtigen.

§ 5 Verteilung des umlagefähigen Aufwandes

- (1) Der nach den §§ 2 - 4 ermittelte Aufwand wird auf die erschlossenen Grundstücke nach deren Flächen verteilt. Dabei wird die unterschiedliche Nutzung der Grundstücke nach Maß (§ 6) und Art (§ 7) berücksichtigt.
- (2) Als Grundstücksfläche der erschlossenen Grundstücke im Sinne von Abs. 1 gilt bei Grundstücken innerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes und im Innenbereich die Fläche, die baulich, gewerblich oder in vergleichbarer Weise genutzt werden kann oder genutzt wird.
- (3) Als Grundstücksfläche der erschlossenen Grundstücke im Sinne von Abs. 1 gilt bei baulich oder gewerblich nutzbaren Grundstücken außerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes, die nicht insgesamt dem Innenbereich zuzuordnen sind,
- a) die Fläche zwischen der gemeinsamen Grenze des Grundstücks mit der Anlage und einer im Abstand von 50 m dazu verlaufenden Linie. Grundstücksteile, die lediglich die wegemäßige Verbindung zur Anlage herstellen, bleiben bei der Bestimmung der Grundstückstiefe unberücksichtigt.
- b) soweit die Grundstücke nicht an die Anlage angrenzen, die Fläche zwischen der Grundstücksgrenze, die der Anlage zugewandt ist und einer im Abstand von 50 m dazu verlaufenden Linie.

Überschreitet die tatsächliche Nutzung die Abstände nach Satz 1 Buchstabe a) oder b), so fällt die Linie zusammen mit der hinteren Grenze der tatsächlichen Nutzung.

- (4) Für überwiegend Wohnzwecken dienende Grundstücke, die von mehr als einer Anlage erschlossen werden, wird die Fläche im Sinne von Abs. 2 und 3 bei Abrechnung der jeweiligen Anlage um 50 % reduziert, soweit einzelne Teileinrichtungen hergestellt, erweitert oder verbessert werden, die in den übrigen Anlagen bereits vorhanden sind. Die Reduzierung des Flächenansatzes ist für jede Teileinrichtung gesondert vorzunehmen.

§ 6 Berücksichtigung des Maßes der Nutzung

- (1) Zur Berücksichtigung des unterschiedlichen Maßes der Nutzung wird die Fläche vervielfacht mit
- a) 1,0 bei einer Bebaubarkeit mit einem Vollgeschoss,
b) 1,25 bei einer Bebaubarkeit mit zwei Vollgeschossen,

- c) 1,5 bei einer Bebaubarkeit mit drei Vollgeschossen,
- d) 1,75 bei einer Bebaubarkeit mit vier und fünf Vollgeschossen,
- e) 2,0 bei einer Bebaubarkeit mit sechs und mehr Vollgeschossen.

- (2) Für Grundstücke innerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes ergibt sich die Zahl der Vollgeschosse wie folgt:

Ist die Zahl der Vollgeschosse festgesetzt, aus der höchstzulässigen Zahl der Vollgeschosse.

Sind nur Baumassenzahlen festgesetzt, gilt als Zahl der Vollgeschosse die Baumassenzahl geteilt durch 2,8, wobei Bruchzahlen auf volle Zahlen auf- oder abgerundet werden.

Ist nur die zulässige Gebäudehöhe festgesetzt, gilt als Zahl der Vollgeschosse die höchstzulässige Höhe geteilt durch 2,8, wobei Bruchzahlen auf volle Zahlen auf- oder abgerundet werden.

Ist tatsächlich eine höhere als die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse vorhanden oder zugelassen, so ist diese zugrunde zu legen; dies gilt entsprechend, wenn die zulässige Baumassenzahl oder die höchstzulässige Gebäudehöhe überschritten werden.

- (3) Für Grundstücke außerhalb des Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes oder für Grundstücke, für die ein Bebauungsplan die Zahl der Vollgeschosse, die Baumassenzahl oder die Gebäudehöhe nicht festsetzt, sowie für Grundstücke, auf denen eine Bebauung nicht zulässig ist, ergibt sich die Zahl der Vollgeschosse:

- a) Bei bebauten Grundstücken aus der Höchstzahl der tatsächlich vorhandenen Vollgeschosse. Ist die Zahl der Vollgeschosse wegen der Besonderheit des Bauwerkes nicht feststellbar, gilt als Zahl der Vollgeschosse die Höhe des Bauwerkes geteilt durch 2,8, wobei Bruchzahlen auf volle Zahlen auf- oder abgerundet werden; bei Sakralbauten (z.B. Kirchen) werden maximal 2 Vollgeschosse zugrunde gelegt.
- b) Bei unbebauten, aber bebaubaren Grundstücken aus der Zahl der auf den Grundstücken der näheren Umgebung überwiegend vorhandenen Vollgeschosse.
- c) Bei Grundstücken, auf denen keine Bebauung zulässig ist, die aber gewerblich genutzt werden können, wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt.
- d) Bei Grundstücken, auf denen nur Garagen oder Stellplätze zulässig oder vorhanden sind, wird ein Vollgeschoss zugrunde gelegt.

§ 7 Berücksichtigung der Nutzungsart

Die nach den §§ 5 und 6 festgelegten Faktoren werden

- a) um 0,3 erhöht bei Grundstücken in durch Bebauungsplan festgesetzten Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten sowie Sondergebieten mit der Nutzungsart: Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe, Messe, Ausstellung und Kongresse;
- b) um 0,3 erhöht bei Grundstücken in Gebieten, in denen ohne Festsetzung durch Bebauungsplan eine Nutzung wie in den unter Buchstabe a) genannten Gebieten vorhanden oder zulässig ist;
- c) um 0,3 erhöht bei Grundstücken außerhalb der unter den Buchstaben a) und b) bezeichneten Gebiete, die gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzt werden (z.B. Grundstücke mit Büro-, Verwaltungs-, Post-, Bahn-, Krankenhaus- und Schulgebäuden), wenn diese Nutzung nach Maßgabe der Geschossflächen überwiegt. Liegt eine derartige Nutzung ohne Bebauung oder zusätzlich zur Bebauung vor, gilt die tatsächlich so genutzte Fläche als Geschossfläche.
- d) um 0,5 ermäßigt bei Grundstücken, die in einer der baulichen oder gewerblichen Nutzung vergleichbaren Weise genutzt werden können (z.B. Friedhöfe, Sportanlagen, Campingplätze, Freibäder, Dauerkleingärten oder private Grünanlagen).

§ 8 Kostenspaltung

- (1) Der Beitrag kann selbständig und ohne Einhaltung der Reihenfolge erhoben werden für
 1. Freilegung,
 2. Grunderwerb,
 3. Fahrbahn,
 4. Radweg,
 5. Gehweg,
 6. Parkflächen,
 7. Beleuchtung,
 8. Oberflächenentwässerung,
 9. unselbständige Grünanlagen.
- (2) Die Entscheidung über die Durchführung der Kostenspaltung wird dem/der Bürgermeister/in übertragen.

§ 9 Vorausleistungen und Ablösung

- (1) Sobald mit der Durchführung der Maßnahme begonnen worden ist, kann die Stadt Vorausleistungen bis zur Höhe des voraussichtlichen Beitrages erheben.

- (2) Der Straßenbaubeitrag kann abgelöst werden. Der Ablösungsbetrag richtet sich nach der voraussichtlichen Höhe des nach Maßgabe dieser Satzung zu ermittelnden Straßenbaubeitrages.

§ 10 Beitragspflichtige

- (1) Beitragspflichtig ist, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer des Grundstückes ist. Mehrere Eigentümer eines Grundstückes sind Gesamtschuldner.
- (2) Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, so tritt an die Stelle des Eigentümers der Erbbauberechtigte.
- (3) Bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Wohnungs- und Teileigentümer entsprechend ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.

§ 11 Fälligkeit

Der Beitrag wird einen Monat nach Bekanntgabe des Beitragsbescheides fällig.

§ 12 Inkrafttreten und Übergangsvorschrift

- (1) Diese Satzung tritt am 1.01.2006 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung vom 29.11.1983 außer Kraft.
- (2) Alle vor dem Inkrafttreten dieser Satzung bereits fertiggestellten Maßnahmen, sowie alle Maßnahmen, bei denen mit der Ausführung der Bauarbeiten bereits begonnen wurde, werden noch nach den bisherigen Satzungsvorschriften veranlagt.