



## Beschlussvorlage

Nr.: **BV/029/2023** / öffentlich

### **Satzung der Stadt Friesoythe über die abweichende Erhebung von Straßenausbaubeiträgen und Verwendung Zuschüsse Dritter für die Anlage "In den Späten" für die Maßnahme Radwegausbau südlich Münsterlandring**

#### **Beratungsfolge:**

Gremium	frühestens am
Ausschuss für Straßen, Wege, Kanalisation, Digitalisierung Verwaltungsausschuss Stadtrat	08.02.2023

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Der anliegende Satzungsentwurf wird beschlossen.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Veröffentlichung vorzunehmen.

#### **Sach- und Rechtsdarstellung:**

Es wird auf die Beschlussvorlage BV/229/2022 verwiesen.

Die Stadt Friesoythe hat sich auf die Förderung durch Aufnahme ins Jahresbauprogramm der Maßnahme Radwegausbau südlich Münsterlandring bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) beworben. Die Maßnahme Radwegausbau südlich Münsterlandring des Wirtschaftsweges In den Späten ist mit Kosten von rund 896.070,00 Euro veranschlagt, wobei eine mögliche Förderung die Kosten in Höhe von 75 % finanzieren kann.

Der Radwegausbau südlich Münsterlandring ist beitragsrechtlich als Straßenausbaubeitrag zu bewerten, da der Wirtschaftsweg In den Späten keine „Anbaustraße“ im erschließungsbeitragsrechtlichen Sinn darstellt.

Der Anteil der Anlieger am Aufwand richtet sich nach Bemessung der Vorteilslage entsprechend des § 4 Abs. 1 Nr. 5 der Straßenausbaubeitragssatzung. Der Wirtschaftsweg In den Späten stellt eine Gemeindestraße im Sinne von § 47 Nr. 3 des Niedersächsischen Straßengesetzes dar. Der Anteil der Anlieger an den Ausbaukosten beträgt demnach 75 %, das wären 672.052,50 Euro.

Hier sieht die Verwaltung ein Auseinanderfallen der in der Satzung aufgenommenen pauschalisierten Vorteilsbemessung zur geschätzten künftigen Vorteilslage.

Dies bestätigt die Potenzialstudie zum Alltagsradverkehr im Zuge des Radwegeausbau Münsterlandring des Ingenieurbüro IRS, Varel. Darin heißt es: „Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass der Abschnitt entlang des Münsterlandrings eine wesentliche Bedeutung für den Alltagsradverkehr aufweist“ und somit die öffentliche Nutzung den Anliegervorteilen überwiegt.

Hierbei hat sich die IRS auf den Alltagsradverkehr bezogen, der touristische Verkehr wurde bei der Potenzialstudie nicht berücksichtigt, da dies für den Antrag zur Aufnahme ins Mehrjahresprogramm beim NLStBV nicht von Belang ist.

Bei der Vorteilsbemessung zur Ermittlung des Anteils der Anlieger am Aufwand ist jedoch der Gesamtverkehr (alltags- sowie touristischer und Anliegerverkehr) zu betrachten.

Da die künftige Vorteilslage der Anlieger bei der Aufwandsverteilung heranzuziehen ist, und dies nur durch Schätzung erfolgen kann, besteht die sehr hohe Gefahr einer unsicheren Rechtslage – Stichwort: „Wie misst man im Voraus die Verkehrsbedeutung/-zahlen einer Brücke oder Straße, die

noch nicht vorhanden ist“.

Die Schätzung des künftigen Verkehrs wird Hauptbestandteil einer möglicherweise vor Gericht stattfindenden Auseinandersetzung.

Die Ermittlung über ein Fachgutachten ist zwar theoretisch möglich, aber auch dementsprechend teuer und langwierig. Zudem verbleibt eine gewisse Unsicherheit, weil es Verkehrsströme zu bewerten gilt, die sich erst nach Realisierung der Maßnahmen über einen gewissen Zeitraum entwickeln werden.

Die Verwaltung hat versucht, die Ziel-Verkehrszahlen für die ersten Jahre ohne ein solches Gutachten zu schätzen und dies mit 33 Anliegerfahrten und 153 Durchgangsfahrten errechnet. (Bei der Ermittlung wurden keine wissenschaftlichen Methoden angewandt, sondern lediglich Ziele ausgemacht und Hochrechnungen vorgenommen).

Bei dieser Ziel-Schätzung hätten die Anlieger den Anteil in Höhe der Vorteilslage von 18 % (33 zu 153) der Kosten zu tragen. Dies sind rechnerisch 161.292,60 Euro.

Diese Anteile sind entsprechend der Straßenausbaubeitragssatzung auf die einzelnen Anlieger zu verteilen.

In ferner Zukunft soll noch mehr Radverkehr über den Radweg geführt werden, da die Bedeutung des Radweges durch die gute Erreichbarkeit des ISEK-Quartiers II – „Stadtspark“ (Das grüne Band, Bewegung und Kultur an der Soeste) mit dem Rad steigt.

Die dortigen Angebote (Aquaferum, Sportanlagen des SV Hansa Friesoythe und dem Schützenverein, Multifunktionsplatz und künftig weiteren Angeboten) über einen Radweg abseits des großen Kraftverkehrs (Münsterlandring) zu erreichen, wird für den Rad fahrenden Sportler oder Teilnehmer sehr attraktiv sein. Ob die Hochrechnung von 18 % dann noch herangezogen werden kann und ggfs. vor Gericht Bestand hat, bleibt einer nicht unerheblichen Gefahr unterlegen.

Im Abrechnungsgebiet befinden sich 5 Anlieger mit Wohnnutzung und 10 landwirtschaftliche Flächen, wobei rund 11 % der Flächen in städtischem Eigentum stehen und bei der Beitragsberechnung veranlagt werden müssten. Landwirtschaftliche Flächen werden mit einem Nutzungsfaktor von 0,0333 bzw. 0,0167, Flächen der Wohnbebauung ab 1,000 bewertet.

Der Ausbau führt aber auch zu Belastungen für die Anlieger. Durch den Ausbau des Radweges finden in den nächsten Jahren schätzungsweise ca. 200 Fahrten pro Tag statt. Zudem kommt die Belastung des nahegelegenen Münsterlandrings mit mehreren hunderten Fahrzeugen pro Stunde. An dieser Stelle erinnert die Verwaltung daran, dass Teile der Anliegerschaft Flächen für die Herstellung des Münsterlandrings abgegeben und das Projekt damit erst ermöglicht haben. Auch wenn dies kein Argument bei der rechtlichen Bewertung spielen darf, ergibt sich aus den Gesamtumständen für die betroffenen Anlieger eher ein Nachteil als ein Nutzen.

Vor dem Hintergrund, dass die Stadt mit bis zu 75%-Fördermitteln rechnen kann, und der Radwegausbau eine wesentliche Bedeutung für den Alltagsradverkehr aufweisen wird, schlägt die Verwaltung vor, eine Ergänzungssatzung nach § 4 Abs. 3 und 4 der Straßenausbaubeitragssatzung zu erlassen.

Demnach kann die Stadt im Einzelfall durch ergänzende Satzung von den Anteilen nach Absatz 1 abweichen, wenn (wie hier) wichtige Gründe für eine andere Vorteilsbemessung sprechen.

Ohne den Ausbau des Münsterlandrings stünde der Ausbau des Wirtschaftsweges In den Späten in den nächsten Jahren nicht auf der Agenda, da die Verkehrsbedeutung des Wirtschaftsweges aktuell zu gering ist. Dies liegt auch am aktuellen Zustand des Weges, welcher den meisten bekannt sein wird. Eine Fotodokumentation zum aktuellen Zustand liegt der Anlage bei.

Da die Vorteilslage rechtssicher schwer einzuschätzen ist und die Anlieger die eben genannten Belastungen erleiden, beabsichtigt die Verwaltung abweichend von § 4 Abs. 3 der Straßenausbaubeitragssatzung in Verbindung mit § 6 b NKAG zusätzlich zu regeln, dass Zuschüsse Dritter zunächst zur Deckung des Anteils der Anlieger zu verwenden sind. Nach Auskunft des NLStBV wird in dem zu erwartenden Förderbescheid die Möglichkeit dieser abweichenden Regelung zugelassen.

Ziel dieser Ergänzungssatzung ist es, die Anlieger in diesem speziellen Fall mit möglichst geringen Straßenausbaubeiträgen zu veranlassen, da die Initiative für den Ausbau des Wirtschaftsweges als Radweg von der Verwaltung kam. Seit den ersten Planungen zum Münsterlandring wurde die

Radverkehrsführung über den Wirtschaftsweg In den Späten favorisiert. Ein Bau entlang des Münsterlandrings hätte zur Folge, dass zusätzlich 5,25 m in der Breite für 900 m Länge als Grunderwerb erforderlich geworden wären.

Die Anlieger haben sich nicht an die Stadt gewandt und um den Ausbau gebeten. Zudem ist der aktuelle Zustand als Wirtschaftsweg für die Anlieger als ausreichend zu betrachten. Die Stadt soll/muss sich im Rahmen der fahrradfreundlichen Kommune um ein gutes Radverkehrsnetz bemühen und möchte den Radfahrenden ein gut befahrbare Ersatzroute mit direkten Verbindungen abseits der KFZ für den am Münsterlandring fehlenden Radweg anbieten. Die Alternative hierzu stellt die Fahrt durch die Innenstadt oder das Gewerbegebiet dar.

Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass die „Causa In den Späten“ in Zukunft sicherlich von Anliegern anderer Straßen als Präzedenzfall herangezogen wird. Hier muss aber deutlich gemacht werden, dass sich aufgrund der speziellen Ausgangslage Rahmenbedingungen stellen, die anderenorts wohl kaum wieder so zutreffen werden. Hinzu kommt, dass eine deutliche Reduzierung der Anliegerausbaubeiträge – ggfs. sogar auf „0“ – nur möglich ist, weil Fördermittel fließen.

### **Finanzierung:**

- Keine finanziellen Auswirkungen
- Gesamtausgaben in Höhe von 896.100,00 €
- Folgekosten pro Jahr in Höhe der AfA ~ 35.900,00 € (896.100 € / 25 Jahre)
- Deckungsmittel stehen zur Verfügung unter I1.032324
- Umsetzung des Beschlusses in 2023

### **Anlagen**

Fotos für die Maßnahme Radwegausbau südlich Münsterlandring  
Satzung der Stadt Friesoythe über die abweichende Vorteilerhebung und Verwendung Zuschüsse  
Dritter Radwegausbau südlich Münsterlandring

Bürgermeister