

Gerichtssentscheidungen

- » Übersicht
- » nach Rechtsgebiet
- » nach Examensrelevanz
- » in Bearbeitung
- » Einsenden

Gesetze / Verordnungen

Aktuelles / Artikel






 [VG Ansbach](#) [Rechtsprechung](#)

Urteil vom 29. Juli 2010 - Az. AN 18 K 09.01289

VG Ansbach · Urteil vom 29. Juli 2010 · Az. AN 18 K 09.01289

Informationen zum Urteil

Schnellzugriff:

- Druckansicht
- Download
- Editieren

Gericht:	VG Ansbach
Datum:	29. Juli 2010
Aktenzeichen:	AN 18 K 09.01289
Typ:	Urteil
Fundstelle:	openJur 2012, 109359
Verfahrensgang:	

Tenor

- 1 1. Der Bescheid der Stadt ... vom 30. Juni 2009 wird aufgehoben.
- 2 2. Die Kosten des Verfahrens hat die Beklagte zu tragen.
- 3 Insoweit ist das Urteil vorläufig vollstreckbar.
- 4 Die Beklagte kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe der festgesetzten Kosten abwenden, wenn nicht der Kläger vor Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Tatbestand

- 5 Der Kläger ist mit einem Anteil von 139,59/1000 Miteigentümer des Grundstücks Fl.Nr. ..., ... in ... Die ... erstreckt sich von der ...-straße im Süden in einer Länge von ca. 525 m nach Norden, daran schließt sich in einem rechten Winkel in östlicher Richtung bis zur ...-straße die ca. 120 m lange ...-straße an.
- 6 Mit Bescheid vom 30. Juni 2009 zog die Beklagte den Kläger zu einer Vorauszahlung auf den Straßenausbaubeitrag für die Erschließungsanlage ...-/... zwischen ...-straße und ...-straße in Höhe von 687,00 EUR heran.
- 7 Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, die Stadt habe am 9.

- Juni 2009 mit dem Ausbau der ...-/...-straße zwischen ...-straße und ...-straße begonnen. Auf die weitere Begründung wird Bezug genommen.
- ⁸ Aus einer Beilage zum Bescheid vom 30. Juni 2009 ergibt sich, dass die...-straße/...-straße gemäß § 4 Abs. 3 Straßenausbaubeitragssatzung (ABS) als Hauptgeschäftsstraße eingestuft werde. Des Weiteren ergibt sich aus dieser Anlage, dass es sich hier um die Vorauszahlung 2009 für den Ausbau der ...-/...-straße im Bereich zwischen ...-straße und...-straße handele. Als Kostensatz pro m² ergibt sich ein Betrag von ca. 13,57 EUR.
- ⁹ Bereits mit Schreiben der Beklagten vom 30. März 2009 wurde der Kläger darauf hingewiesen, dass die Gesamtmaßnahme in zwei Abschnitten in den Jahren 2009 und 2010 hergestellt werde, der erste Abschnitt im Bereich zwischen ...-straße und ...-straße 2009, der zweite Abschnitt im Bereich zwischen ...-straße und ...-straße 2010. Die erstmalige Herstellung der ...- und der ...-straße sei vor 1961 erfolgt. Der vorhandene Fahrbahnaufbau genüge aufgrund der vorhandenen Unterbauten und Asphaltsschichten nicht mehr den aktuellen verkehrlichen Belangen. Unebenheiten, Aufbrüche und Spurrillen im Fahrbahnbelag seien die Folge und führten zudem zu einer Verstärkung der Geräuschentwicklung. Weitere Unterhaltsmaßnahmen könnten nicht mehr durchgeführt werden. Des Weiteren würden auch die vorhandenen Gehwege einen insgesamt ungenügenden Aufbau besitzen. Unabhängig von gestalterischen Erwägungen sei die vollständige Erneuerung der Fahrbahn und der Gehwege zum jetzigen Zeitpunkt unabdingbar. Wie dargestellt, werde die Fahrbahn vollständig erneuert und mit einem den heutigen und künftigen Verkehrsbedürfnissen erforderlichen Aufbau hergestellt. Die Baukosten würden nach gegenwärtigem Stand für den Bauabschnitt 2009 mit ca. 1.557.000,00 EUR und für den Bauabschnitt 2010 mit ca. 1.143.000,00 EUR, d.h. insgesamt mit ca. 2.700.000,00 EUR veranschlagt. Als beitragsfähige Baukosten verblieben dabei für den Bauabschnitt 2009 ca. 1.193.000,00 EUR und für den Bauabschnitt 2010 ca. 791.000,00 EUR, d.h. insgesamt ca. 1.984.000,00 EUR. Diese seien anteilig mit ca. 760.000,00 EUR für den Bauabschnitt 2009 und ca. 508.000,00 EUR für den Bauabschnitt 2010, d.h. insgesamt mit ca. 1.268.000,00 EUR auf die Beitragspflichtigen umzulegen. Die ...-/...-straße sei gemäß § 4 Abs. 3 ABS als Hauptgeschäftsstraße zu klassifizieren. Eine Einstufung als Hauptverkehrsstraße scheidet aus, da diese nicht überwiegend dem durchgehenden innerörtlichen Verkehr oder dem überörtlichen Durchgangsverkehr diene. Auf den weiteren Inhalt des Schreibens wird Bezug genommen.
- ¹⁰ Mit einem am 23. Juli 2009 bei Gericht eingegangenen Schriftsatz seines Prozessbevollmächtigten vom selben Tag ließ der Kläger gegen den genannten Bescheid Klage erheben und beantragen,
- ¹¹ den Bescheid vom 30. Juni 2009 über die Erhebung der Vorauszahlung in Höhe von 687,00 EUR auf den Straßenausbaubeitrag für die Erschließungsanlage ...-/...-straße zwischen ...- und ...-straße betreffend das Grundstück ...-straße ... aufzuheben.
- ¹² Zur Begründung wurde mit Schriftsatz vom 21. September 2009 im Wesentlichen ausgeführt: Durch Beschlussfassung im ... der Beklagten vom 17. April 2007 sei an die Verwaltung der Auftrag für eine Vorplanung erteilt worden mit der Maßgabe, ein Workshop-Verfahren zur Anwohnerbeteiligung durchzuführen. Dieses Verfahren sei mit einem Abschlussbericht vom 15. April 2008 beendet worden. Der Bericht beschreibe unter Ziffer 1. als „im Konsens verabschiedete Planungsgrundlagen“ die Errichtung eines

verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit den kennzeichnenden Elementen Tempo 20 km/h, geringer Höhenversatz bzw. niveaugleicher Ausbau zwischen Fahrbahn und Gehweg u.a., Auflösung der Bewohnerparkplätze, bauliche Verbesserung des südlichen Eingangs zur...-straße mit dem Ziel der Temporeduzierung und der Reduktion des privaten Kfz-Verkehrs (Torsituation), Straßenunterbau der neuen Fahrspur für den Busverkehr auslegen, um Erschütterungen zu minimieren u.a..

- ¹³ Der Umbau der ...-straße und der ...-straße sei Teil des im Jahr 2004 entwickelten integrierten Handlungskonzeptes für die ... Innenstadt im Rahmen der Innenstadtentwicklung (Städtebauförderungsprogramm „...“). Hierbei werde zugrunde gelegt, dass die ...-straße für den mit der Bahn anreisenden Besucher der erste Eindruck, sozusagen die Visitenkarte, von ... sein werde. In einem Konzept zur Umgestaltung der ...- und ...-straße durch die ... Objekt ... und in einem Erläuterungsbericht vom 25. November 2008 heiße es u.a., mit der verkehrsrechtlichen Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Geschwindigkeitsbeschränkung 20 km/h solle bei Beibehaltung des Trennprinzips die Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs weiter verbessert werden, die Lärmbelastung für die Anwohner sinken und der ortsfremde Individualverkehr reduziert werden. Weiter heiße es, wie im Bestand werde der Straßenzug auch in der Neuplanung im Regelquerschnitt in eine Fahrbahn und beidseitig begleitende Gehwege aufgeteilt. Aufgrund der verkehrsrechtlichen Anordnung könnten die straßenbegrenzenden Bordsteine auf 3 cm abgesenkt werden, um den Überquerungskomfort zu verbessern. Die bestehenden 40 Stellplätze würden auf 27 Kurzzeitparkplätze reduziert. Unter Ziffer 4.2 dieses Berichts heiße es u.a., der Abschnitt der ...-straße entlang des ...-platzes stelle eine Zäsur im Verlauf der ...-straße dar. Hier dominiere die Funktion als verkehrswichtige Umsteigeanlage mit einer Vielzahl zu verknüpfenden Linien. Die Ostseite des ...-platzes müsse durch konstruktiv hochwertige Beläge den Belastungen des Busverkehrs besonders in den Kreuzungsbereichen standhalten. Unter Ziffer 5.1 des Berichts heiße es, die Fahrbahnaufbauten würden entsprechend den Verkehrsbelastungen gemäß den Bestimmungen der RStO festgelegt. Eine entsprechende Bemessung der Fahrbahnaufbauten erfolge im Zuge der Entwurfsplanung, wobei aufgrund der Verkehrsbelastung von Bauklasse II gemäß RStO auszugehen sei.
- ¹⁴ Die Beschlussvorlage zur Sitzung des ... vom 9. Dezember 2008 beschreibe eine sehr starke verkehrliche Belastung für die Straße durch den Busverkehr. Laut dortiger Angabe komme es in der...-straße und der nördlichen ...-straße zu ca. 900 Busbewegungen und im südlichen Abschnitt der ...-straße zu ca. 1.200 Busbewegungen pro Tag. In der Sitzung vom 3. März 2009 habe der ... den Ausführungsplanungen zur Umgestaltung der...-straße-Nord einschließlich ...platz und ...-straße zugestimmt. Unter Ziffer 3. der Beschlussvorlage heiße es, wie in vergleichbaren Fällen (z.B. Ausbau ...-straße zwischen ...-straße und ... Straße) zählten auch die Kosten für den aufgrund des Busverkehrs erforderlichen verstärkten Fahrbahnunterbau zum beitragsfähigen Aufwand.
- ¹⁵ Aus der Behördenakte ergebe sich aus einem Vermerk vom 4. Juni 2009, dass sich das Ausschreibungsergebnis 20 % unter der Kostenschätzung für die ursprüngliche Kostenermittlung vom 25. Februar 2009 belaufe.
- ¹⁶ Insgesamt sei die Klage begründet, da die Bemessung des Vorschussbetrages auf einem unwirksamen Satzungsrecht beruhe, jedenfalls aber einer falschen Anwendung des Satzungsrechts.

- ¹⁷ Es sei ein zu hoher Kostenansatz für die Berechnung der Vorauszahlung herangezogen worden. Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen in Art. 5 KAG könnten Vorauszahlungen auf den Beitrag in Höhe des voraussichtlich entstehenden Beitrags verlangt werden, wenn mit der Herstellung der Maßnahme begonnen worden sei. Der voraussichtlich beitragsfähige Aufwand wäre anhand des konkreten Ausschreibungsergebnisses zu bemessen gewesen und hätte nicht willkürlich um einen nun mit enthaltenen Sicherheitszuschlag erhöht werden dürfen. Für die Berechnung der Vorauszahlung sei auf das tatsächliche Ausschreibungsergebnis abzustellen, so dass die Vorauszahlung hier um überschlägig 5 v. H. überhöht erhoben sei.
- ¹⁸ Des Weiteren habe keine Ausscheidung der Mehrkosten des besonderen Fahrbahnunterbaus stattgefunden. Die durch den Fahrbahnunterbau im Vergleich zu einem gewöhnlichen Fahrbahnunterbau ausgelösten Mehrkosten seien von der Beklagten nicht gesondert erfasst worden. Sie rechne diese derzeit zu Unrecht mit zu den Fahrbahnkosten. Die tatsächliche Verkehrsbelastung des Straßenzugs mit Verkehrsbewegungen der öffentlichen Busse sei mutmaßlich bundesweit beispiellos für einen solchen Straßenzug. Für diese zwischen 10 und 14 Tonnen Gesamtgewicht schweren Fahrzeuge werde nach Aktenlage eigens ein Fahrbahnaufbau der Bauklasse II aufgebracht. Analog zu der nicht gegebenen Beitragsfähigkeit von Überbreiten liege hier eine „Übertiefe“ im Straßenaufbau vor. Gemessen an den Bedürfnissen der Anlieger biete dieser besondere Straßenaufbau keinen beitragsrelevanten Vorteil.
- ¹⁹ Des Weiteren habe die Beklagte eine falsche Straßenkategorie der Abrechnung zugrunde gelegt. Der abrechnungsgegenständliche Straßenzug erfülle die satzungsgemäße Definition eines verkehrsberuhigten Bereiches. Wie der Gebrauch des Wortes insbesondere in der Satzung verdeutliche, unterfalle dem Begriff des verkehrsberuhigten Bereichs aus der Satzung nicht allein nur der verkehrsberuhigte Bereich i.S. von § 42 Abs. 4 StVO a.F.. Der Straßenzug stelle vielmehr eine öffentliche Verkehrsfläche i.S. von § 4 Abs. 3 f ABS dar, in der durch verkehrsberuhigende Baumaßnahmen der Fahrzeugverkehr verlangsamt sei. In den sich aus Workshop-Verfahren, Gestaltungsplanung und Ausführungsplanung konkretisierenden Planungsgängen würden fortgeführt und übereinstimmend verkehrsberuhigende Baumaßnahmen beschrieben, vermittels derer der Fahrzeugverkehr verlangsamt werden solle. Die Bemessung des Vorauszahlungsbetrages beruhe daher zu Unrecht auf der Zuordnung der ...-/...-straße als Hauptgeschäftsstraße.
- ²⁰ Eine solche liege auch nicht vor. Es sei fraglich, ob die Frontlänge der Grundstücke mit Ladengeschäften im Erdgeschoss tatsächlich überwiege. Der Begriff des Ladengeschäfts sei in der Satzung nicht definiert. Im Sinne des Bauplanungsrechts würde es sich um eine Stätte gewerblicher Betätigung mit Kunden- und Publikumsverkehr handeln. So sei schon fraglich, ob es sich bei Apotheken als freiberuflich betriebene Anlagen für gesundheitliche Zwecke um ein Ladengeschäft handle. Von den reinen Verkaufsstellen seien Räumlichkeiten zu unterscheiden, in denen ein Handwerk ladenmäßig betrieben werde (z.B. Friseur) oder die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Ausübung des Handwerks stünden. Entsprechende Nutzungen seien Handwerksbetriebe. Im Sinn der vorstehenden Definition hätte die Beklagte nach Aktenlage zu Unrecht zwei Friseurgeschäfte, eine Fahrschule, drei Internetcafés, ein Versicherungsbüro und eine Apotheke mit zu den Ladengeschäften gerechnet. Ferner sei im

... Straßenzug ein nicht unerheblicher und zum Teil auch schon längerfristiger Leerstand vorhanden, den die Beklagte bei entsprechender vormaliger Nutzung auch aktuell als Ladengeschäft werte, obgleich eine künftige Nutzung als Ladengeschäft weder absehbar noch unbedingt vorgezeichnet sei. Ein nach der Satzung als Hauptgeschäftsstraße geltender Straßenzug müsse auch eine dem damit zugerechneten hohen Anliegervorteil entsprechende tatsächliche Gestalt haben. Für eine Hauptgeschäftsstraße würden die Gehwege nach der Umgestaltung weiterhin viel zu schmal sein, um den unterstellten Anliegervorteil relevant werden zu lassen. Die zu geringe Gehwegbreite lasse kein kauflustiges Schlendern mit Verweilen vor den Geschäftsauslagen zu. Insbesondere hätten die Gewerbetreibenden wenig Möglichkeit, den Kunden neben der Warenpräsentation in einem Schaufenster auch durch Verkaufsangebote vor dem Ladengeschäft auf das eigene Angebot aufmerksam zu machen. Die einschlägigen Richtwerte der Stadtplanung für die Anlage von Gehwegen sähen zu der Mindestbreite von 1,50 m Breitenzuschläge für Verweilflächen vor Schaufenstern von 1 m und für Auslagen vor Geschäften von 1,50 m vor. In den Bereichen mit bloßer Gehwegbreite von 2,50 m sei knapp der Breitenzuschlag für Verweilflächen beachtet worden. Aber weder in diesen Bereichen noch in den Bereichen mit einer Gehwegbreite von 3,5 m sei ausreichend Platz bemessen für vorteilsvermittelnde Auslagen vor Geschäften. Hierfür bedürfte es einer Mindestbreite von 4 m. Das diesen Straßenzug charakterisierende Vorhandensein von ausreichend breiten Gehwegflächen werde von der ... an sich zutreffend berücksichtigt, denn ausdrücklich bei den Hauptgeschäftsstraßen liege die beitragsfähige Höchstbreite bei dem Doppelten der Gehwegbreite von Anlieger- oder Haupterschließungsstraßen. Hinzu komme das vorteilsschädigende Fehlen einer ausreichenden Zahl von Kundenparkplätzen.

- ²¹ Die Frage, ob eine Ausbaumaßnahme zu einer Verbesserung geführt habe, sei in der Regel nicht für die gesamte Straße, sondern für jede ihrer Teileinrichtungen getrennt zu beantworten, und zwar selbst dann, wenn gleichsam in einem Zuge die gesamte Straße ausgebaut worden sei. Denn die Verbesserung der Nutzbarkeit könne nur für jede Verkehrsart gesondert beurteilt werden. Der Ausbau der Fahrbahn könne sich nur für den Kraftfahrzeugverkehr auswirken, der Ausbau der Gehwege habe lediglich Konsequenzen für den Ablauf des Fußgängerverkehrs und die Anlegung eines Parkstreifens sei bedeutsam vornehmlich für den ruhenden Verkehr.
- ²² Auch sei es nicht ersichtlich, wann die Teile der Beleuchtungsanlage erstmals hergestellt worden seien. Sei eine Beleuchtungsanlage noch keine 30 Jahre alt, bedürfe es für die Beitragsfähigkeit ihrer Erneuerung des konkreten Nachweises ihrer Verschlissenheit. An diesen Nachweis seien strenge Anforderungen zu stellen, wenn erkennbar sei, dass der Ausbau aus nicht beitragsrelevanten Gründen erfolgt sei. Die Beklagte sei in der Vortragslast und der Beweispflicht hinsichtlich des Alters der Beleuchtungsanlage. Ein tatsächliches Verschlissensein sei aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich. Vielmehr deute sich aus den Formulierungen in den Planungsunterlagen an, dass jeweilige Unterhaltsmaßnahmen in der Form eines überschaubaren Teilaustausches genügend sein würden. Eine solche wie die oben beschriebene Ausbaumaßnahme an der Teileinrichtung Beleuchtung sei keine beitragsfähige Verbesserung. Sie trage nicht dazu bei, dass die Einrichtung ihrer bestimmungsgemäßen Funktion besser zu dienen geeignet sei, weil für Verkehrsteilnehmer insoweit keine Verbesserung der Beleuchtungssituation erzielt werde.

- ²³ Hinsichtlich der Parkflächen werde die Parksituation verschlechtert, da im Vergleich zum bisherigen Parkplatzangebot die bestehenden 40 Stellplätze auf 27 Kurzzeitparkplätze reduziert würden.
- ²⁴ Mit Schriftsatz vom 19. Oktober 2009 beantragte die Beklagte,
- ²⁵ die Klage abzuweisen.
- ²⁶ Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, der Kläger gehe fehl, wenn er von einem falschen Kostenansatz für die Berechnung der Vorauszahlung ausgehe. Der voraussichtlich beitragsfähige Aufwand für den Bauabschnitt I sei von dem zuständigen Fachbereich bei der Beklagten zunächst mit 1.193.219,34 EUR, der umlagefähige Aufwand mit 759.936,72 EUR ermittelt worden. Diese Kosten seien Grundlage für das Schreiben der Beklagten vom 30. März 2009 gewesen. Richtig sei, dass das Ausschreibungsergebnis für die Tiefbauarbeiten sodann ca. 20 % unter der ursprünglichen Kostenschätzung gelegen sei. Dass die Beklagte dennoch den voraussichtlich beitragsfähigen Aufwand um (nur) 15 % auf 1.014.236,44 EUR reduziert habe und der umlagefähige Aufwand damit 645.946,21 EUR betrage, sei aber nicht willkürlich wie der Kläger meine, sondern begründet. Es werde nämlich insoweit nicht berücksichtigt, dass es sich bei dem Ausschreibungsergebnis nur um die Tiefbauarbeiten handle, die aber, wenn auch den größten Teil, so aber doch nur einen Teil der beitragsfähigen Aufwendungen ausmachten und zudem nicht alle Kosten der Tiefbauarbeiten zu den beitragsfähigen Kosten zählen würden. Die neben den Tiefbauarbeiten beitragsfähigen ...-Anteile würden aber nicht unterhalb der ursprünglichen Kostenschätzung liegen. Vielmehr hätten Teile hiervon, wie z.B. die Planungsleistungen und die Beleuchtung bereits den Wert der Kostenschätzung erreicht, so dass hierfür auch keine prozentuale Reduzierung in Betracht komme. Auch die übrigen Teile lägen nicht unterhalb der ursprünglichen Kostenschätzung, so dass eine Reduzierung aller beitragsfähigen Aufwendungen um 20 % entsprechend der Ausschreibung für die Tiefbauarbeiten nicht angezeigt gewesen sei.
- ²⁷ Die Beklagte habe auch die durch den Fahrbahnunterbau im Vergleich zu einem „gewöhnlichen“ Fahrbahnunterbau ausgelösten Mehrkosten als umlagefähigen Aufwand umlegen können. Die Gemeinde habe im Rahmen ihrer Planungshoheit einen weiten Ermessensspielraum. Dieses Ermessen umfasse in Bezug auf den Straßenkörper auch die Entscheidung über Aufbau, Stärke und Material. Eventuell entstehende Mehrkosten seien erst dann nicht mehr umlagefähig, wenn sie grob unangemessen und sachlich schlechthin unvertretbar seien. Dies treffe in Bezug auf den Ausbau der ...-/...-straße nicht zu. Die Fahrbahnaufbauten seien entsprechend den Verkehrsbelastungen gemäß den Bestimmungen der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 01) festgelegt worden. Dabei ergebe die richtlinienkonforme Bemessung für die ...-/...-straße eine Zuordnung zur Bauklasse II. Dieser Bauklasse liege eine bemessungsrelevante Beanspruchung von 3,0 bis 10 Mio. t Achsübergängen im gesamten Nutzungsraum, in der Regel 30 Jahre, zugrunde. Beim Ausbau in Bauklasse II handle es sich somit um die nach den Verhältnissen notwendige übliche Bauweise. Deren Kosten seien daher in vollem Umfang beitragsfähig. Der Kläger meine nun, einen Vergleich zur nicht gegebenen Beitragsfähigkeit von Überbreiten vornehmen zu können. Die Beschränkung auf anrechenbare Breiten resultiere aber aus der Überlegung, dass typischerweise zur Bewältigung des normalen Allgemein- und Anliegerverkehrs in einem bestimmten Gebiet für eine bestimmte

Verkehrsanlage (bzw. deren Teileinrichtung) lediglich eine bestimmte Breite erforderlich sei. Entsprechend sei in der ... für Hauptgeschäftsstraßen, die der Erschließung sonstiger Gebiete dienen, bei der Teileinrichtung Fahrbahn eine anrechenbare Höchstbreite von 7,5 m bzw. 9 m festgelegt. Auf den Straßenaufbau könne diese Regelung zu den Überbreiten nicht übertragen werden. Denn wie oben bereits ausgeführt, handle es sich beim Ausbau in Bauklasse II um die nach den Verhältnissen notwendige und übliche Bauweise.

- ²⁸ Entgegen den Ausführungen des Klägers lägen die Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Bereich gemäß ABS nicht vor. Wie der Kläger richtig bemerke, werde in der Vorschrift das Wort „insbesondere“ verwendet, das nicht abschließend sei. Seine weitere Folgerung sei jedoch unzutreffend. Das Wort insbesondere beziehe sich auf die Vorschrift des § 42 Abs. 4 a StVO a.F. sowie auf das Wort Fußgängerbereiche. Sodann sei nach dem Doppelpunkt genau definiert, was im Sinne der Vorschrift des § 4 Abs. 3 lit. f ABS unter „verkehrsberuhigte Bereiche“ zu verstehen sei. Wie sich aus dem ...-Beschluss vom 9. Dezember 2008 sowie aus dem Erläuterungsbericht ergebe, sollte mit der verkehrsrechtlichen Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Geschwindigkeitsbeschränkung 20 km/h bei Beibehaltung des Trennprinzips die Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs weiter verbessert werden, die Lärmbelastung für die Anwohner sinken und der ortsfremde Individualverkehr reduziert werden. Ein verkehrsberuhigter Bereich, in dessen Bereich der Fahrzeugverkehr Schrittgeschwindigkeit einhalten müsse, liege somit nicht vor. Verkehrsberuhigende Baumaßnahmen, mit denen der Fahrzeugverkehr verlangsamt werde (z.B. Fahrbahnverengungen, Fahrbahnverschwenkungen, Aufpflasterungen an Kreuzungen) und die sich auf die gesamte Länge der Erschließungsanlage ...-/...-straße auswirken würden, seien nicht durchgeführt worden. Die Verlangsamung des Fahrzeugverkehrs solle im Wesentlichen durch die verkehrsrechtliche Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung 20 km/h erfolgen.
- ²⁹ Zu Recht habe die Beklagte auch die ...-/...-straße als Hauptgeschäftsstraße im Sinne der Satzung eingestuft. Eine Hauptverkehrsstraße liege nicht vor und dies werde vom Kläger auch nicht in Zweifel gezogen. Fraglich sei für den Kläger, ob die Frontlänge der Grundstücke mit Ladengeschäften im Erdgeschoss tatsächlich überwiegen würde. Nach der Rechtsprechung würden mit dem Begriff „Ladengeschäfte“ geschäftliche Unternehmungen erfasst, die in einem „Laden“ betrieben würden. Hierunter sei nach herkömmlichem Verständnis ein mit dem Grundstück verbundener, mit Schaufenstern ausgestatteter Verkaufsraum zu verstehen, in dem Waren ausgelegt und feilgehalten würden und in dem der Kunde den Händler aufsuche. Geschäfte mit einem handelsüblichen Waren- und Dienstleistungsangebot wie z.B. Blumen, Hüte, Schirme, Friseur, etc. stellten folglich Ladengeschäfte dar. Demnach seien auch Geschäfte, wie Friseur, Fahrschule, Internetcafé, Versicherungsbüro und Apotheke als Ladengeschäft zu werten. Nach den Erhebungen der Beklagten überwiege die Frontlänge der Grundstücke mit Ladengeschäften mit 59,10 %. Dabei seien auch zurzeit leer stehende Läden (insgesamt 7 Grundstücke) berücksichtigt worden. Bei der Erhebung von Vorauszahlungen sei der Sachverhalt zugrunde zu legen, der zu diesem Zeitpunkt die größte Wahrscheinlichkeit einer späteren Realisierung für sich habe. Da die Läden zum Teil erst seit kurzem leer stünden bzw. bekannt sei, dass die Eigentümer eine Weitervermietung anstreben würden, würden diese als Grundstücke mit Läden im Erdgeschoss berücksichtigt. Zudem stehe zwar

in zwei Fällen ein Laden leer, aber auf dem Grundstück sei ein weiterer Laden vorhanden. Nach der Definition in der ... setze die Klassifizierung als Hauptgeschäftsstraße nicht voraus, dass die Erschließungsanlage nach der Straßenbaumaßnahme über eine bestimmte Gehwegbreite oder über eine ausreichende Zahl von Kundenparkplätzen verfüge. Wie sich aus dem ...-Beschluss vom 9. Dezember 2008 und dem Erläuterungsbericht ergebe, sei Ziel der Umgestaltungsmaßnahme eine Aufwertung und Verbesserung des Straßenraums. Die Fahrbahnbreite werde zu Gunsten von breiteren Gehwegen und Verbesserung des ruhenden Verkehrs reduziert, Pflanzgefäßreihen sorgten für Begrünung. Die Erschließungsanlage ...-/...-straße solle durch die Umgestaltung in ihrem Geschäftsstraßeneindruck gestärkt werden.

- ³⁰ Auch die Beleuchtung sei eine beitragsfähige Verbesserungsmaßnahme. Im Zuge des Ausbaus sei das überalterte Seilleuchtensystem aus dem Jahre 1980 (und älter) durch moderne Leuchten ersetzt worden. Das bestehende Seilleuchtensystem habe eine Lebensdauer von ca. 30 Jahren erreicht. Entgegen den Ausführungen des Klägers bedürfe es damit für die Beitragsfähigkeit der Erneuerung keines konkreten Nachweises der Verschlissenheit. Im Übrigen habe der BayVGH mit Urteil vom 30. Januar 1980 entschieden, dass der Aufwand für eine neu geschaffene Beleuchtungsanlage nach einer Lebensdauer der alten Anlage von etwa 20 Jahren grundsätzlich beitragsfähig sei. Mit den modernen Leuchten werde zudem eine verbesserte Ausleuchtung der Straße erreicht. Die bisherigen Seilleuchten (Lichtstrom 7.800 Lumen) würden bei gleichbleibender Anzahl der Lichtpunkte durch moderne Seilleuchten mit Spiegeloptik (Lichtstrom 17.000 Lumen) ersetzt.
- ³¹ Wie sich aus dem Erläuterungsbericht (Bl. 145 - 146 d.A.) ergebe, seien im Bestand auf der Westseite des nördlichen Abschnitts und der Nordseite der ...-straße gehwegübergreifend etwa 40 Stellplätze angeordnet gewesen. Durch die neue Planung würden 27 Stellplätze auf der jeweils breiteren Gehwegseite geschaffen. Die Neuerrichtung der Teileinrichtung Parkflächen führe zu einer klaren und eindeutigen Trennung des fließenden vom ruhenden Verkehr und damit zu einer beitragsfähigen Verbesserung. Dies gelte auch dann, wenn vorher am Straßenrand Parkmöglichkeiten zur Verfügung gestanden hätten, denn das Parken am Fahrbahnrand sei nicht mit dem Parken auf Parkstreifen vergleichbar.
- ³² Ergänzend wurde mit Schriftsatz vom 3. Dezember 2009 zunächst noch vorgetragen: Beim Straßenzug ...-/...-straße handele es sich um eine Erschließungsanlage. Für die Frage, ob eine selbstständige Erschließungsanlage vorliege, komme es weder auf die Parzellierung noch auf eine einheitliche oder unterschiedliche Straßenbezeichnung an. Maßgebend sei vielmehr das Erscheinungsbild, also die tatsächlichen Verhältnisse, wie sie z.B. durch die Straßenführung, Straßenbreite, Straßenlänge und Straßenausstattung geprägt würden und sich im Zeitpunkt des Entstehens sachlicher Beitragspflichten einem unbefangenen Beobachter bei natürlicher Betrachtungsweise darstellten. Dass die ...- und ...-straße derartige Merkmale, wie z.B. gleiche Straßenbreite und gleiche Straßenausstattung aufweisen würden, die dazu führe, dass eine einheitliche Erschließungsanlage vorliege, sei bereits mit Schriftsatz vom 1. Dezember 2009 ausgeführt worden. An dieser Beurteilung ändere auch die Tatsache nichts, dass an der Stelle, an der die ...-straße als solche ende und zur ...-straße werde, eine 90° Kurve vorliege. So habe der BayVGH entschieden, dass, auch wenn eine Straße kurvenförmig abknicke, dies noch keine Zäsur bewirke, welche die Straße als zwei einzelne Erschließungsanlagen bei

bewirke, welche die Straße als zwei einzelne Erschließungsanlagen bei gleichem Erscheinungsbild erscheinen lasse. Dass der von der ...-straße abzweigende und in Nord-Süd-Richtung als ...-straße verlaufende Straßenzug bei gleichbleibender Fahrbahnbreite in Asphalt, Ausstattung, Verkehrsbedeutung und Erschließungsfunktion nach Osten in einer Rechtskrümmung und als ...-straße bezeichnet erkennbar weiter verlaufe, sei zudem dadurch gekennzeichnet, dass sich im Bereich der Straßenkrümmung keine Kreuzungen, Abzweigungen, Einmündungen oder Aufpflasterungen befinden würden, die den Straßenzug augenfällig abgrenzten und in zwei einzelne Erschließungsanlagen trennen bzw. als zwei Erschließungsanlagen erscheinen lassen würden. Zudem sei auch durch die verkehrsrechtliche Beschilderung für die Verkehrsteilnehmer der Hinweis gegeben, dass der Straßenzug nach Osten weiter verlaufe und der einheitliche Straßenzug erst erkennbar mit der Einmündung in die ...-straße ende, die den Straßenzug an das übrige Straßennetz anbinde. Auch aus der entgegen gesetzten Richtung sei klar erkenntlich, dass der einheitliche Straßenzug von der ...-straße aus als ...-straße ohne weitere örtlich erkennbare trennende Merkmale weiter in Nord-Süd-Richtung als...-straße verlaufe. Auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts könne ein Straßenzug selbst bei mehrfachen rechtwinkligen Richtungsänderungen eine einheitliche Erschließungsanlage darstellen, wenn eine einheitliche Breite der Straße und ihre auf gesamter Länge gleichen Ausstattungsmerkmale prägend seien.

- ³³ Mit Schriftsatz vom 28. Juni 2010 trug die Beklagte ergänzend weiter vor: In der mündlichen Verhandlung vom 9. Dezember 2009 habe das Gericht die Beklagte gebeten, nochmals zur Klarstellung die Kosten zu benennen, die beim Ausbau der ...- und ...-straße dem Busverkehr zugeordnet werden könnten. Eine detaillierte Kostenaufgliederung könne den Anlagen 2.1 bis 2.4 entnommen werden. Voran zu stellen sei zunächst, dass die gewählte Bauklasse II bei der Fahrbahn bereits dann richtigerweise hätte gewählt werden müssen, wenn eine wesentlich geringere Anzahl von Bussen, nämlich bereits ab 151 Busse pro Tag durch die ...- und ...-straße fahren würden, so dass es letztlich für den streitgegenständlichen Fall nicht von Bedeutung sei, dass weit mehr Busse am Tag durch diese Straßen fahren würden. Zudem sei der Unterschied zwischen Bauklasse II und III insbesondere in der Betonbauweise nicht sehr groß.
- ³⁴ Die Berechnung ergebe, dass wie bereits im Schriftsatz vom 1. Dezember 2009 dargelegt, bei Berücksichtigung der Bauklasse III die Kosten für die Asphaltfahrbahn um einen Betrag von 28.600,00 EUR netto und die Kosten für die Betonfahrbahn in Höhe des ... um einen Betrag von 4.160,00 EUR netto im ersten Bauabschnitt zu reduzieren wären. Bei der Neuberechnung würden bei der Betonfahrbahn die Kosten für zusätzlich erforderlich werdende Betonerdsporne berücksichtigt, die vor der Ausschreibung noch nicht vorgesehen gewesen seien. Hierdurch seien zusätzliche Kosten i.H.v. 4.160,35 EUR entstanden.
- ³⁵ Die umlagefähigen Kosten für die Fahrbahn im ersten Bauabschnitt würden sich somit von bisher 386.581,60 EUR auf 340.259,47 EUR und damit um 46.322,13 EUR reduzieren. Der umlagefähige Aufwand für die Fahrbahn würde sich von bisher 231.948,94 EUR um 27.793,28 EUR auf 204.155,68 EUR reduzieren. Dies würde bezüglich der Fahrbahn einem Umlagesatz von ca. 52 % gegenüber dem bisherigen Umlagesatz von 60 % entsprechen.
- ³⁶ Bei den Kostenermittlungen, die dem Busverkehr zugeordnet werden können, sei zu berücksichtigen, dass bereits im Vorauszahlungsbescheid

71.296,20 EUR als nicht beitragsfähige Kosten direkt dem Busverkehr zugeordnet worden seien. In der Anlage „Detailplan ...platz“ seien die nicht in den beitragsfähigen Aufwand einbezogenen Aufstellflächen sowie Wartebereiche grau hinterlegt. Darüber hinaus seien aus der Kostenaufgliederung in Anlage 2.2 die nicht beitragsfähigen Kosten im Einzelnen ersichtlich. Weitergehende Kosten könnten dem Busverkehr nicht zugeordnet werden, insbesondere auch nicht Kosten für die Erstellung von Umleitungsstrecken, da diese Aufwendungen für die Umleitung unabhängig vom Linienverkehr erforderlich gewesen seien. Die Kosten für die Einrichtung von Ersatzhaltestellen seien nicht von der Beklagten, sondern vom Busbetreiber getragen worden.

- ³⁷ Zu den Ausführungen der Kammer in der mündlichen Verhandlung vom 9. Dezember 2009, dass nach Auffassung des Gerichts es wohl in Deutschland einzigartig sei, dass einzelne Straßen bei einer Stadt der Größe von ... derartigen Busverkehr aufnehmen müssten, sei noch zu entgegnen, dass dies nicht der Fall sei. So würden beispielsweise in der ...-straße in ... (rd. 90.000 Einwohner) in vergleichbarer Innenstadtlage in der Summe deutlich mehr als 1.200 Busse pro Tag fahren. Die Beklagte sei daher der Auffassung, dass die Kosten der Bauweise Bauklasse II zu Recht in den beitragsfähigen Aufwand eingestellt worden seien und dem zu beachtenden Vorteilsprinzip durch die Herausnahme der Aufstellflächen für die Busse sowie der Wartebereiche auf der Gehwegfläche bereits ausreichend Rechnung getragen worden sei, zumal der Busverkehr nach herrschender Rechtsprechung nicht als Durchgangsverkehr, sondern als Anliegerverkehr zu werten sei.
- ³⁸ Mit Schriftsatz vom 7. Juli 2010 führte die Beklagte ergänzend aus, der Stadtrat der Beklagten habe in seiner Sitzung vom 18. Mai 2010 beschlossen, dem Kläger keinen Vergleichsvorschlag zu unterbreiten, der inhaltlich darauf gerichtet gewesen wäre, dass der Anteil des Klägers und der übrigen Beitragspflichtigen hinsichtlich der Teileinrichtung Fahrbahn von bislang 60 % auf 40 % festgelegt worden wäre. Die Beklagte sei nach wie vor der Auffassung, dass es vorliegend keiner Sondersatzung bzw. Sonderregelung bedürfe, wonach der Aufwand zu reduzieren gewesen wäre, da kein derart atypischer Fall vorliege, welcher ein Korrekturverfahren erfordern würde. Ausgangspunkt für die Zuordnung einer Straße zu einem bestimmten Straßentyp seien die Definitionen der Kategorien der ... Abzustellen sei dabei auf die Funktion der Straße. Nach den durchgeführten Erhebungen der Beklagten würden in der ...- und ...-straße die Frontlängen der Grundstücke mit Ladengeschäften im Erdgeschoss dominieren. Da die ...- und ...-straße nicht überwiegend dem durchgehenden innerörtlichen Verkehr oder dem überörtlichen Durchgangsverkehr dienen würden, sei sie als Hauptgeschäftsstraße zu klassifizieren.
- ³⁹ Nach der Rechtsprechung des Bayer. Verwaltungsgerichtshofs sei der Erlass einer sogenannten Sondersatzung neben der allgemeinen Straßenausbaubeitragssatzung nur dann geboten, wenn es um die Abrechnung eines Straßentyps gehe, bei dem die in der allgemeinen Satzung festgelegten Eigenbeteiligungen der Gemeinde die nach der Möglichkeit der Inanspruchnahme zu bemessenden Vorteile für die Allgemeinheit verfehlen würden. Eine Sondersatzung solle den gesetzlichen Anforderungen des Art. 5 Abs. 3 KAG an die gemeindliche Eigenbeteiligung in denjenigen Ausnahmefällen Rechnung tragen, in denen das in der Stammsatzung nieder gelegte Eigenbeteiligungssystem zu derart unangemessenen Ergebnissen führen würde, das auf seiner Grundlage die sachliche Beitragspflicht nicht entstehen könne. Welche Vorteile für die

„besondere Vorteile“ nicht entstehen können. Vielmehr „Vorteile für die Allgemeinheit“, die dieser „neben den Beitragspflichtigen“ zu Gute komme, dabei in die Bewertung einzubeziehen seien, werde in Art. 5 Abs. 3 KAG nicht erwähnt, erschließe sich aber aus der Gegenüberstellung zu den in Art. 5 Abs. 1 Satz 1 KAG angeführten, zur Beitragserhebung berechtigenden „besonderen Vorteilen“ der Anlieger. Im einen wie im anderen Falle sei beitrags- und eigenbeteiligungsrelevant allein die Möglichkeit der Inanspruchnahme. Wende man diese Grundsätze auf den hier streitgegenständlichen Fall an, werde deutlich, dass eine Sondersituation nicht vorliege. Der Busverkehr des ... sei nach herrschender Rechtsprechung schon nicht als Durchgangsverkehr zu werten. Abgesehen davon, dass eine Gemeindestraße so errichtet bzw. ausgebaut werden müsse, dass sie das gesamte zu erwartende Verkehrsaufkommen bewältigen könne, zähle der Busverkehr, der Haltestellen innerhalb der öffentlichen Einrichtungen anfähre, zum Anliegerverkehr.

- ⁴⁰ Auch der Verkehr zu einem Bahnhof sei als Ziel- und Quellverkehr und somit als Anliegerverkehr zu werten, d.h. als Verkehr, der durch Einrichtungen auf Grundstücken, die von der ausgebauten Straße erschlossen würden, verursacht werde. Die Verkehrsbelastung, die von einem Grundstück ausgehe, werde bei der Gewichtung des Vorteils des einzelnen Grundstücks in der Beitragsbemessung berücksichtigt, hier z.B. würden die Grundstücke der Bahn ca. 15 % der Vorauszahlung bei insgesamt 85 beitragspflichtigen Grundstücken tragen.
- ⁴¹ Zum Vorteil für die Allgemeinheit, der sich typischerweise in der Eigenbeteiligung der Gemeinde spiegele, zähle auch der Anteil des allgemeinen Kfz-Verkehrs. Dieser solle durch verschiedene Maßnahmen wie durch weitere Sperrung des Bereichs am ...platz für den allgemeinen Kfz-Verkehr, Einengung der Einfahrtstropfete in der ...-straße, Verengung der Fahrbahn mit Verbreiterung der Gehwege, Ausstattung des Straßenraums mit Pflanzgefäßreihen und Mobiliar und Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h reduziert werden. Dem Aufwand, der dem Busverkehr zugeordnet werden könne, werde bei der Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes Rechnung getragen. Auf die Ausführungen im Schriftsatz vom 28. Juni 2010 werde insoweit verwiesen. Insgesamt könne gesagt werden, dass es sich bei der ...-/...-straße daher um keine Straßen mit atypischer Erschließungssituation handele.
- ⁴² Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Niederschriften über den Termin zur Augenscheinseinnahme vom 29. Juli 2010 und der Termine zur mündlichen Verhandlung vom 9. Dezember 2009 und vom 29. Juli 2010 und auf den Inhalt der Gerichts- und der beigezogenen Behördenakten Bezug genommen.

Gründe

- ⁴³ Die zulässige Klage ist begründet, da der angefochtene Bescheid der Beklagten vom 30. Juni 2009 rechtswidrig ist und der Kläger dadurch in seinen Rechten verletzt wird (§ **113** Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- ⁴⁴ Streitgegenstand vorliegender Klage ist der Vorauszahlungsbescheid der Beklagten vom 30. Juni 2009, mit welchem der Kläger als Sondereigentümer bzw. Teileigentümer des Grundstücks Fl.Nr. ..., ... in ... zu einer Vorauszahlung auf den Straßenausbaubeitrag bezüglich der ...-straße/...-straße herangezogen worden ist.

- 45 Der angefochtene Bescheid kann sich hinsichtlich der Verteilungsregelung nicht auf eine wirksame Rechtsgrundlage stützen.
- 46 1.
- 47 a)
- 48 Nach Art. 5 Abs. 1 Satz 1 KAG sollen die Gemeinden u.a. für die Erneuerung oder Verbesserung von Ortsstraßen Beiträge von denjenigen Grundstückseigentümern und Erbbauberechtigten erheben, denen die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Straße besondere Vorteile bietet. In den als Grundlage der Beitragserhebung gemäß Art. 2 Abs. 1 KAG zu erlassenden Abgabesatzungen können die Gemeinden nähere Bestimmungen treffen. Kommt die Straße neben den Beitragspflichtigen nicht nur unbedeutend auch der Allgemeinheit zugute, muss diese Satzung eine Eigenbeteiligung der Gemeinde vorsehen, die die Vorteile für die Allgemeinheit angemessen berücksichtigt (Art. 5 Abs. 3 Satz 1 - 3 KAG). Aus der gesetzlichen Vorgabe, den öffentlichen Nutzen „angemessen“ in die Eigenbeteiligung einzustellen, sowie der Erkenntnis, dass sich aus Straßenbaumaßnahmen erwachsende Vorteile einer rechnerisch exakten Bemessung von vornherein entziehen, weshalb nur nach einem Wahrscheinlichkeitsmaßstab vorgegangen werden kann, folgt zwangsläufig, dass der Gemeinde bei der Entscheidung über die Eigenbeteiligungssätze im Einzelnen ein Bewertungsspielraum zuzubilligen ist, der nicht voll der gerichtlichen Kontrolle unterliegt. Die Ermächtigung des Satzungsgebers, einen Spielraum auszuschöpfen, findet ihre rechtliche Grenze erst in den allgemeinen abgaberechtlichen Grundsätzen des Prinzips, dass ein Beitrag einen Ausgleich für einen Vorteil darstellen muss, der Verhältnismäßigkeit und des Willkürverbots. Innerhalb dieser Grenzen ist es jedoch nicht zu beanstanden, wenn die Gemeinde typische Fallgruppen in einer vereinheitlichenden Weise erfasst, die das Heranziehungsverfahren praktikabel, überschaubar und effizient gestaltet (vgl. BayVGh, Urteil vom 16.8.2001, **6 B 97.111** - juris).
- 49 Ausgehend davon ist die gemeindliche Eigenbeteiligung so abzustufen, dass der Vorteil, der der Allgemeinheit im Verhältnis zu den Anliegern wächst, ausreichend differenziert berücksichtigt wird. Maßgeblich ist dabei das Maß der zu erwartenden Inanspruchnahme der ausgebauten Straße durch die Anlieger einerseits und die Allgemeinheit andererseits. Die Gemeinden sind auf Grund des Differenzierungsgebots gehalten, zumindest drei Straßenkategorien entsprechend ihrer Verkehrsfunktion aufzustellen, nämlich Wohnstraßen, Straßen mit starkem innerörtlichen Verkehr und Durchgangsstraßen. Darüber hinaus muss sich die in Bezug auf den jeweiligen Straßentyp festgelegte Eigenbeteiligung der Gemeinde sachgerecht in das System der festgelegten Anteilsätze einfügen (BayVGh, Urteil vom 29.10.1984, 6 B 82 A.2893). Es obliegt dem Satzungsermessen der Gemeinde festzulegen, nach welchen Straßentypen zu unterscheiden ist. Dabei kann sie sich aus Gründen der Praktikabilität auf relativ grobe Unterscheidungen beschränken. Die Einstufung einer bestimmten Straße zu einem Straßentyp auf der Grundlage der Satzung unterliegt allerdings der vollen gerichtlichen Nachprüfung. Die von der Satzung verwendeten Begriffe sind regelmäßig nicht straßenrechtlich, sondern beitragsrechtlich zu verstehen, so dass maßgeblich auf die Funktion der Straße abzustellen ist. Die Zuordnung zu einer in der Ortssatzung der Gemeinde vorgesehenen Straßenkategorie hat sich an ihren wesentlichen, für die Straße insgesamt bedeutsamen und sie überwiegend charakterisierenden Merkmalen auszurichten, wobei von der Funktion der Straße im Gesamtverkehrsnetz

auszugehen, wobei von der Funktion der Straße im Gesamtverkehrsnetz der Gemeinde auszugehen ist, wie sie durch ihre Lage, die Art der Ausgestaltung und die Belastung ihre Ausprägung gefunden hat. Dabei sind Lage, Ausgestaltung und Verkehrsbelastung allerdings nur Indizien, sie können zur Verkehrsfunktion und damit letztlich ausschlaggebenden tatsächlichen Verkehrsbedeutung der Straße in Widerspruch stehen (vgl. z.B. BayVGH, Beschluss vom 27.2.2008, **6 ZB 05.3393** - juris).

- ⁵⁰ Diesem Differenzierungsgebot hat die Beklagte in ihrer Straßenausbaubeitragsatzung vom 31. Dezember 1992 in der Fassung der Änderungssatzung vom 16. April 2004 (ABS), auf die die Beklagte den hier angefochtenen Vorauszahlungsbescheid vom 30. Juni 2009 gestützt hat, Folge geleistet, ohne dass es für die vorliegende Entscheidung von Bedeutung ist, ob diese Satzung hinsichtlich der Eigenbeteiligung in allen Straßenkategorien die Vorteile für die Allgemeinheit angemessen berücksichtigt, da jedenfalls für die Abrechnung der ...-/...-straße diese ... keine Anwendung finden kann, da offensichtlich keine der dort abgebildeten Straßenkategorien im vorliegenden Fall den Vorteilen der Anlieger und der Allgemeinheit gerecht wird. Bei der ...-/...-straße handelt es sich um einen Straßentyp, bei dem die in der ... festgelegten Eigenbeteiligungen die nach der Möglichkeit der Inanspruchnahme zu bemessenden Vorteile für die Allgemeinheit verfehlen. Um die durchgeführten Erneuerungs- bzw. Verbesserungsmaßnahmen für die ...-/...-straße abrechnen zu können, bedarf es daher des Erlasses einer Sondersatzung.
- ⁵¹ Das Instrument der besonderen Einzelsatzung wurde entworfen, um diejenigen Fälle der Verbesserung oder Erneuerung einer Ortsstraße abrechenbar zu machen, in denen die in der Stammsatzung festgelegten Höchstmaße für die anrechenbaren Breiten und Flächen der Anlagen oder der Anteil der Beitragsschuldner offensichtlich den Vorteilen der Anlieger und der Allgemeinheit nicht gerecht werden. Diese Satzung soll also den gesetzlichen Anforderungen des Art. 5 Abs. 3 KAG an die gemeindliche Eigenbeteiligung in denjenigen Ausnahmefällen Rechnung tragen, in denen das in der Stammsatzung niedergelegte Eigenbeteiligungssystem zu derart unangemessenen Ergebnissen führt, dass auf seiner Grundlage die sachliche Beitragspflicht nicht entstehen kann. Welche „Vorteile für die Allgemeinheit“, die dieser „neben den Beitragspflichtigen“ zugutekommen, dabei in die Bewertung einzubeziehen sind, wird in Art. 5 Abs. 3 KAG nicht erwähnt, erschließt sich aber aus der Gegenüberstellung zu den in Art. 5 Abs. 1 Satz 1 KAG angeführten, zur Beitragserhebung berechtigenden „besonderen Vorteilen“ der Anlieger: Im einen wie im anderen Fall ist beitrags- und eigenbeteiligungsrelevant allein „die Möglichkeit der Inanspruchnahme“. Der Erlass einer Sondersatzung ist dann geboten, wenn es um die Abrechnung eines Straßentyps geht, bei dem die in der Stammsatzung festgelegten Eigenbeteiligungen die nach der Möglichkeit der Inanspruchnahme zu bemessenden Vorteile für die Allgemeinheit verfehlen (BayVGH, Urteil vom 11.12.2003, 6 B 99.1271 - juris). Dabei stellt der BayVGH auch klar, dass trotz der Neufassung von Art. 5 Abs. 3 in Satz 4 und 5 KAG der Erlass von Sondersatzungen nicht gehindert wird.
- ⁵² b)
- ⁵³ Wie die Augenscheinseinnahme am 29. Juli 2010 ergeben hat, geht das Gericht zunächst davon aus, obwohl es für die Entscheidung nicht von tragender Bedeutung ist, dass es sich bei der ...-/...-straße trotz des Abknickens der ...-straße in einem 90 Grad Winkel nach Osten um eine Anlage im Sinne des Straßenausbaubeitragsrechts handelt.

- ⁵⁴ Für die Beurteilung der Ausdehnung einer Erschließungsanlage, d.h. der Frage, wo eine selbständige Erschließungsanlage beginnt und endet, kommt es weder auf die Parzellierung noch auf eine einheitliche oder unterschiedliche Straßenbezeichnung an; maßgebend ist vielmehr das Erscheinungsbild, also die tatsächlichen Verhältnisse, wie sie z.B. durch die Straßenführung, Straßenbreite, Straßenlänge und Straßenausstattung geprägt werden und sich im Zeitpunkt des Entstehens sachlicher Beitragspflichten einem unbefangenen Beobachter bei natürlicher Betrachtungsweise darstellen. Der Maßstab der natürlichen Betrachtung ist nicht mit der Vorgabe verbunden, dass sie aus der „höheren Warte“ einer vom Betrachter einzunehmenden Vogelperspektive aus anzustellen sei. Vielmehr ist grundsätzlich der Blickwinkel eines Betrachters am Boden einzunehmen. Wegen der damit unter Umständen verbundenen Einengung des Horizonts (bei einem unübersichtlichen, z.B. abknickenden Straßenverlauf) mag gegebenenfalls ergänzend auch der sich aus Plänen oder Luftbildaufnahmen ergebende Straßenverlauf mit in die Betrachtung einzubeziehen sein. Im Ausgangspunkt bedeutet dies, dass der Eindruck in der Örtlichkeit vom Standort des Betrachters abhängen kann. Doch daraus folgt lediglich, dass es für eine vollständige Würdigung der tatsächlichen Verhältnisse gegebenenfalls erforderlich sein kann, den Straßenverlauf von mehreren Standorten aus in verschiedener Richtung zu beurteilen (BVerwG, Urteil vom 10.6.2009, **9 C 2/08** - juris).
- ⁵⁵ Unter Beachtung dieser Grundsätze stellt die ...-straße/...-straße eine Anlage dar. Zwar führt die ...-straße an ihrem nördlichen Ende in einem rechten Winkel nach Osten als ...-straße weiter, und Straßenzüge verlaufen nach natürlicher Betrachtungsweise eher geradeaus, als dass sie ohne äußerlich erkennbare weitere Merkmale unvermittelt etwa rechtwinklig abknicken. Dies hindert jedoch nicht, dass gleichwohl nur eine Anlage vorliegt (vgl. BayVG, Urteil vom 24.10.2006, 6 B 02.1279; BVerwG a.a.O - juris). Wenn man die vorliegenden Luftbilder betrachtet, die allerdings den Ausbauzustand vor der hier abgerechneten Erneuerung zeigen, spricht einiges dafür, die ...-straße und die ...-straße als zwei Anlagen zu betrachten. Allerdings stellt sich für einen unbefangenen Betrachter die Straßenführung so dar, wenn er sowohl in der ...-straße stehend nach Norden blickt bzw. in der...-straße nach Westen, dass zwar die Fortführung der Fahrbahn nach Osten bzw. nach Süden nicht von jedem Standpunkt aus unmittelbar erkennbar ist. Es fällt jedoch auf, dass sich die Häuserfassade der Anwesen ...-straße ... bzw. ...-straße ... auf Grund der Fensterfronten wohl nach Süden bzw. Osten weiter erstrecken, was darauf schließen lässt, dass insoweit auch die Straße sich in die jeweilige Richtung fortsetzen muss. Je weiter man sich in der ...-straße nach Norden bzw. in der ...-straße nach Westen bewegt, wird deutlich, dass sich die Straße jeweils in die andere Richtung fortsetzt. Für eine einheitliche Anlage spricht darüber hinaus insbesondere, dass die ...-straße und ...-straße im hier in Augenschein genommenen Umfang hinsichtlich Straßenbreite und Straßenausstattung nahezu identisch sind und die Straße im Knickbereich eine einheitliche Straßenführung ausweist, die Straßenführung auch nicht mehr wie ursprünglich sich rechtwinklig darstellt, sondern in einem Bogen weitergeführt wird und auch keine sonstigen optischen Merkmale für eine Unterbrechung des Straßenverlaufs sprechen. Auch die Gehsteige sind sowohl im Bereich der ...- als auch der ...-straße durchgehend in gleicher Weise ausgeführt. Für eine einheitliche Anlage spricht auch, dass gerade in dem abknickenden Bereich keine weitere Straße kreuzt, so dass es beinahe zwingend erscheint, dass sich die Straße jeweils nach Norden bzw. Süden weiterhin fortsetzt.

Auch der Straßenraum ist mit Begrenzungspollern und Pflanztrögen in gleicher Weise im Bereich der ...- als auch der ...-straße ausgestaltet. Darüber hinaus ergibt sich aus der im Kreuzungsbereich ...-/...-straße getroffenen Verkehrsregelung, wonach Busse nach Norden die ...-straße benutzen dürfen, dass die Straße weiter führen muss, als vielleicht unmittelbar einsehbar. Nach alledem stellt sich die ...-/...-straße einem unbefangenen Betrachter bei natürlicher Betrachtungsweise am Boden als eine einheitliche Anlage dar, die im Süden an der Kreuzung mit der ...-straße beginnt und im Osten an der Einmündung mit der ...-straße endet.

56 c)

57 Wie die Augenscheinseinnahme und die mündlichen Verhandlungen ergeben haben, stellt diese Anlage jedoch einen Straßentyp dar, der im Bereich der Beklagten wohl einmalig ist und sich unter keine der in der ... der Beklagten enthaltenen Straßenkategorien subsumieren lässt im Hinblick auf die in der Stammsatzung festgelegten Eigenbeteiligungen, die dem zu bemessenden Vorteil für die Allgemeinheit entsprechen, die diese aus der Benutzung dieses Straßenzugs zieht.

58 In der Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs ist geklärt, dass bei der Einordnung einer Straße in die Kategorien der Ausbaubeitragssatzung auf die Zweckbestimmung abzustellen ist, wie sie sich aus einer Gesamtbewertung von Art und Größe der Gemeinde, deren weiterreichenden Verkehrsplanungen, deren Lage und Führung der Straße im gemeindlichen Straßennetz und dem gewählten Ausbauprofil ergibt. Verkehrszählungen kommt danach allenfalls die Bedeutung eines Bestätigungsmerkmals zu (BayVGH, Beschluss vom 5.3.2009, **6 ZB 08.2960** - juris).

59 Gemäß der Flächennutzungsplanung der Beklagten (Blatt 106 der Akten) lässt sich zwar zunächst entnehmen, dass die ...-/...-straße keine Hauptverkehrsstraße darstellt. Aus den weiteren Unterlagen, so insbesondere auch der Präsentation der Planung (Blatt 136 ff. der Akten) ergibt sich jedoch, dass nahezu der gesamte öffentliche Nahverkehr, der mit Bussen erfolgt, in Nord/Süd-Richtung bzw. umgekehrt durch die ...- und ...-straße geführt wird, da wohl 15 von 17 Buslinien, die das ... Stadtgebiet befahren, über diesen Straßenzug geführt werden. Aus dieser Präsentation ergibt sich auch, dass durch die ...-straße und die nördliche...-straße ca. 900 Busse pro Tag und durch den südlichen Abschnitt der ...-straße ca. 1200 Busse pro Tag geführt werden. Dieser Busverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs stellt auch einen überwiegend durchgehenden innerörtlichen Verkehr dar. Entgegen der Auffassung der Beklagten kann dieser Busverkehr nicht etwa als Anliegerverkehr bezeichnet werden, auch wenn sich in der...-straße der ...-bahnhof der Beklagten befindet und Verkehr, der Bahnreisende zum Bahnhof bringt, als Anliegerverkehr zu qualifizieren ist, da wohl nur ein geringerer Anteil von Fahrgästen der Busse diese benutzt, um als Bahnreisende zum Bahnhof zu gelangen. Die Busse halten am ...platz, dieser Halt gilt jedoch als Verknüpfungspunkt zu weiteren „Busbahnhöfen“ der Beklagten. Denn in unmittelbarer Nähe befindet sich in östlicher Richtung der ...platz, der ebenfalls als Verknüpfungspunkt des öffentlichen Busverkehrs gilt, in westlicher Richtung über den Bahnhof erreichbar liegt der Parkplatz ..., der im Wesentlichen als Verknüpfungspunkt für die Buslinien in den westlichen bzw. östlichen Bereich des Landkreises ... und in den Landkreis ... dient und darüber hinaus in etwa 350 m Entfernung Richtung Süden liegen die „...“, auch in diesem Bereich findet ein Verknüpfungsverkehr der öffentlichen Buslinien statt. Dies bedeutet, dass

wohl eine große Zahl von Fahrgästen, die den ...platz ansteuern, von dort aus entweder zu Fuß weiter gehen oder die anderen genannten Verknüpfungspunkte aufsuchen, um von dort aus mit dem öffentlichen Nahverkehr etwa Richtung Osten zu den Klinikbereichen zu fahren bzw. Richtung Süden zur Technischen Fakultät der Universität ... oder um in der Innenstadt einzukaufen. Dafür, dass die ...-straße in ihrem südlichen Bereich für Fußgänger eine Verbindungsschiene zur Haltestelle „...“ darstellt, sprechen auch die Ausbaupläne (Bl. 147 der Akten) der Beklagten selbst, da die bisher umwegigen Laufwege zwischen ...-straße und der Haltestelle „...“ durch den Wegfall der Sockelmauern im Eingangsbereich der ...-straße wesentlich begradigt werden und auch durch den Wegfall der Mittelinsel und der Einbeziehung des Rechtsabbiegerverkehrs in die Ampelsignalisierung sich die Laufwege für die Fußgänger verbessern sollen.

⁶⁰ Dass es sich bei diesem Busverkehr nicht etwa nur um Anliegerverkehr handelt, ergibt sich zudem daraus, dass im gesamten Bereich der ...-/...-straße außer der Haltestelle am ...platz lediglich in der Nähe der Kreuzung der...-straße mit der ...-straße sich eine weitere Bushaltestelle befindet und sämtliche Busse vom ...platz entweder Richtung Norden, Süden oder Osten bzw. von den „...“ oder vom ...platz aus über die ...-/...-straße weiter fahren. Darüber hinaus fahren auch die Linien ... und ... durch die genannte Anlage, dies sind Buslinien, die nicht lediglich im Stadtgebiet der Beklagten fahren, sondern überörtlichen Verkehr darstellen, da diese sich in den westlichen Landkreis ...-... fortsetzen. Die ...-/...-straße stellt daher zu Recht, wie einem Zeitungsbericht der ... Nachrichten zu entnehmen ist, auf Grund der Verkehrsplanung der Beklagten die Aorta des öffentlichen Nahverkehrs dar und auf keiner anderen Straße im Gebiet der Beklagten ist dieser Nahverkehr derart gebündelt wie im Bereich der ...-/...-straße.

⁶¹ Gleichwohl kann die hier abgerechnete Straße nicht als Hauptverkehrsstraße im Sinne von § 4 Abs. 3 c der ABS der Beklagten eingestuft werden, da die ...-/...-straße von ihrem Erscheinungsbild und Ausbauprofil her sich nicht als Hauptverkehrsstraße darstellt. Die Straßenbreite beträgt lediglich 6,5 m, und die angebrachten Begrenzungspoller auf den Gehwegen führen zu einer optischen Verschmälerung der Fahrbahn, wie sich auch in der Augenscheinseinnahme und aus den vorliegenden Lichtbildern gezeigt hat. Des Weiteren ist es wohl für eine Hauptverkehrsstraße eher ungewöhnlich, dass die Bordsteine bis auf 3 cm abgesenkt worden sind, sodass insoweit eine optische Trennung von Fahrbahn und Gehwegen praktisch nicht vorhanden ist, aber eine Trennung bei einer Hauptverkehrsstraße jedoch vorhanden sein sollte, um den Verkehr auf der Fahrbahn auch zur Sicherheit der Fußgänger deutlich abzugrenzen. Gegen eine Hauptverkehrsstraße spricht darüber hinaus, dass die Beklagte mit ihrem Verkehrskonzept versucht, den individuellen überörtlichen Durchgangsverkehr, ein Definitionsmerkmal der Hauptverkehrsstraße, aus der ...-/...-straße zu verbannen, da in Höhe des ...-platzes ein Durchfahrtsverbot für den Individualverkehr besteht, also ein solcher nicht möglich sein soll, auch wenn eine Überwachung dieses Verbots schwer möglich erscheint, es jedoch im Ergebnis nicht darauf ankommt, ob dies gelingt, da jedenfalls das Verkehrskonzept eine solche Durchgangssperre vorsieht.

⁶² Auch als Haupterschließungsstraße gemäß § 4 Abs. 3 b der ABS der Beklagten kann die ...-/...-straße wohl nicht eingeordnet werden, da das dafür notwendige Gleichgewicht von Anlieger- und durchgehendem innerörtlichen Verkehr (vgl. BayVGh, Beschluss vom 5.3.2009 - **6 ZB 08.2960**) vorliegend nicht gegeben ist. Ausgehend von 900 Bussen im südlichen Bereich bzw. von 1000 Bussen im südlichen Bereich der Anlage

nördlichen Bereich bzw. von 1200 Bussen im südlichen Bereich der Anlage handelt es sich hier auf Grund der oben genannten Verkehrsströme des öffentlichen Nahverkehrs um durchgehenden innerörtlichen Verkehr, der den Anliegerverkehr bei weitem überwiegt, auch unter Berücksichtigung, dass nicht nur Busse des öffentlichen Nahverkehrs, sondern auch Individualverkehr sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich der genannten Anlage möglich ist, um die angesiedelten Geschäfte in der ...-/...-straße zu erreichen. Wie oben dargestellt, stellt der ...platz einen Verknüpfungspunkt mit allen anderen weiteren Busverknüpfungspunkten dar, so dass schwerlich davon auszugehen ist, dass die Hälfte der Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs sich zum Bahnhof bzw. den in der ...-/...-straße befindlichen Ladengeschäften oder Wohnhäusern begeben werden.

- ⁶³ Aber auch eine Einordnung als Hauptgeschäftsstraße, wie dies die Beklagte in dem angefochtenen Bescheid vorgenommen hat, ist insbesondere auf Grund der dafür geltenden Eigenbeteiligung der Beklagten nicht rechtmäßig. Zwar mag formal eine Hauptgeschäftsstraße vorliegen, da die Frontlänge der Grundstücke mit Ladengeschäften im Erdgeschoss im Bereich der ...-und...-straße überwiegt und es sich dabei auch nicht um eine Hauptverkehrsstraße handelt (§ 4 Abs. 3 d ABS). Allerdings entspricht die dort genannte Eigenbeteiligung der Beklagten für die Fahrbahn mit Randstreifen oder -rinne in Höhe von 40 % und für die Gehwege in Höhe von 20 % nicht anteilmäßig dem Nutzen, den die Allgemeinheit aus der Benutzung der Anlage zieht.
- ⁶⁴ Der mit 40 % Eigenbeteiligung der Beklagten zu geringe Anteil an den Kosten für die Erneuerung der Fahrbahn der ...-/...-straße ergibt sich daraus, dass der ungewöhnlich hohe Busverkehr im Bereich dieser Anlage wohl schon der Straßenkategorie einer Hauptgeschäftsstraße nicht entspricht und zum anderen daraus, dass ja nach dem Verkehrskonzept der Beklagten beinahe alle Buslinien für ihr Stadtgebiet über diese Anlage geführt werden sollen bzw. auf Grund der vorhandenen Verkehrsachsen geführt werden müssen, um den Busverkehr ins Stadtzentrum zu bringen. Dies bedeutet, dass der Vorteil der Allgemeinheit von der Benutzung der ...-/...-straße jedenfalls größer sein wird als der Vorteil der anliegenden Grundstückseigentümer bzw. Nutzer. Etwas anderes gilt auch nicht deshalb, weil etwa die Beklagte mit Schriftsatz vom 1. Dezember 2009 dargelegt hat, dass die umlagefähigen Kosten für die Fahrbahn im ersten Bauabschnitt um weitere 46.322,13 EUR reduzieren würden, die dem Busverkehr bei der Erneuerung der ...-/...-straße geschuldet seien, dies insbesondere deshalb, weil die Beklagte bei der Erneuerung bzw. Verbesserung einen Fahrbahnaufbau der Bauklasse II gewählt habe und sich der Anteil für die Beitragsschuldner dadurch von 60 % auf ca. 52 % reduziere. Diese Kosten für die Bauklasse II sind alleine dem gebündelten Busverkehr geschuldet und diese Bauklasse ist nach der „Standardisierung des Oberbaus - Deutscher Asphaltverband e.V. -“, für Hauptverkehrsstraßen, Industriestraßen und Straßen im Gewerbegebiet zu wählen, also für Straßen, die besonderen Beanspruchungen unterliegen, wohl nicht jedoch für die von der Beklagten gewählte Straßenkategorie der Hauptgeschäftsstraße. Die erhöhten Kosten für die Bauklasse II in Unterschied zur Bauklasse III liegen daher nicht im ermessensgerechten Umfang der hier vorliegenden Fahrbahnerneuerung, stellen also keine beitragsrelevanten Kosten dar, da insoweit die anlagenbezogene Erforderlichkeit für einen solchen Ausbau einer Hauptgeschäftsstraße fehlt. Die durchgeführte Kostenreduzierung stellt also keine Abgeltung des Vorteils der Allgemeinheit dar. Wollte die Beklagte die Kostenmehrung für die Bauklasse II als beitragsrelevante Kosten

die Kostenermittlung für die Bauklasse II als beitragsrelevante Kosten behandeln, dann wäre es eigentlich nur konsequent gewesen, die Anteile der Beitragsschuldner, also der Anlieger, für die Fahrbahn mit Randstreifen oder Rinne in Höhe von 30 % festzusetzen, also dem Anteil entsprechend, der bei Hauptverkehrsstraßen relevant ist.

⁶⁵ Aber auch der nur 20 %-ige Eigenanteil der Beklagten an den Kosten für die Erneuerung der Gehwege ist auf Grund ihres Verkehrskonzepts nicht hinnehmbar. Dies ergibt sich schon aus der ... selbst in Zusammenschau mit dem 50 %-igen Eigenanteil der Beklagten bei Fußgängergeschäftsstraßen, da doch in Fußgängergeschäftsstraßen der beitragsrelevante Vorteil der Anlieger höher erscheint als der der Allgemeinheit, was sich auch in vielen anderen Straßenausbaubeitragssatzungen ausdrückt, dort der Eigenanteil der Gemeinde geringer ausfällt. Der zu geringe Eigenanteil der Beklagten im vorliegenden Fall ergibt sich aber auch aus dem Ausbaukonzept selbst. Wie der Stellungnahme zur Umgestaltung ...-und ...-straße, westliche ... (Blatt 144 ff. der Akten) zu entnehmen ist, sollen die Bordsteine der Gehwege auf 3 cm abgesenkt werden, um den Überquerungskomfort zu verbessern. Zu Gunsten eines jeweils einseitigen Servicestreifens, der eine Spur für Pkw und Fahrradstellplätze, Gastronomie, Möblierung und Begrünung schafft, entsteht ein asymmetrischer Straßenquerschnitt. Der geschaffene Gehweg steht also in seiner gesamten Breite nicht uneingeschränkt den Fußgängern zur Verfügung, da zum einen insgesamt 27 Kurzstellplätze getrennt von der Fahrbahn hergestellt werden und auch zahlreiche, relativ große Pflanzkübel im Gehsteigbereich aufgestellt werden, was teilweise dazu führt, dass auch Ladeninhaber bei der Präsentation ihrer Waren eingeschränkt werden. Darüber hinaus führt diese geringe Höhe der Bordsteine wohl auch dazu, dass bei Begegnungsverkehr der Omnibusse, wenn auch möglicherweise in geringem Umfang, ein Ausweichen auf den Gehweg möglich ist. Auch im Hinblick auf Anliegerstraßen, bei denen der Eigenanteil der Beklagten für Gehwege ebenfalls bei 20 % liegt, scheint jedenfalls im hier vorliegenden Fall der Eigenanteil der Beklagten zu gering, ob dieser im Bereich der Fußgängergeschäftsstraßen oder der Hauptverkehrsstraßen anzusiedeln ist, steht im Ermessen der Beklagten.

⁶⁶ 2.

⁶⁷ Soweit der Klägervertreter eine beitragsfähige Erneuerung der Straßenbeleuchtung in der ...-/...-straße bezweifelt, so ist dem nicht beizupflichten, da wohl unwidersprochen feststeht, dass die bisherigen Beleuchtungsanlagen mindestens dreißig Jahre alt sind. Bei einer solchen Nutzungsdauer der Beleuchtungsanlage kann ohne weitere Nachweise davon ausgegangen werden, dass die normale Benutzungszeit dieser Beleuchtungsanlage nach diesem Zeitraum abgelaufen ist und somit eine Erneuerung der Beleuchtungsanlage eine beitragsfähige Maßnahme darstellt (BayVGH vom 30.01.1980). Darüber hinaus hat die Beklagte unwidersprochen vorgetragen, dass die bisherigen Seilleuchten mit einem Lichtstrom von 7800 Lumen bei gleichbleibender Anzahl der Lichtpunkte durch moderne Seilleuchten mit Spiegeloptik (Lichtstrom 17.000 Lumen) ersetzt werden, diese Maßnahme also auch eine beitragsfähige Verbesserung der Beleuchtungsanlage darstellt (OVG Nordrhein-Westfalen, U. v. 13.12.1990, 2 A 2098/89 - Juris). Insoweit handelt es sich also um beitragsfähige Aufwendungen, wobei die im angefochtenen Bescheid angenommene Eigenbeteiligung der Beklagten wohl noch ermessensgerecht erscheint.

⁶⁸ 3.

⁶⁹ Aus alledem ergibt sich nach Auffassung des Gerichts, dass es für die Entstehung der sachlichen Beitragspflicht zur Abrechnung der Verbesserungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen der ...-/...-straße einer gesonderten Rechtsgrundlage bedarf, da die ... der Beklagten insoweit nicht anwendbar ist.

⁷⁰ Aus diesem Grund war daher der Bescheid der Beklagten vom 30. Juni 2009 mit der Kostenfolge aus § **154** Abs. 1 VwGO aufzuheben.

⁷¹ Vorläufige Vollstreckbarkeit: § **167** VwGO i.V.m. §§ **708** Nr. 11, **711** ZPO.

⁷²

⁷³ Beschluss

⁷⁴ Der Streitwert wird auf 687,00 EUR festgesetzt (§ **52** Abs. 3 GKG).

Permalink: <http://openjur.de/u/485184.html>

⊕ Kommentare (0) einblenden



Bestes freies juristisches
Internetprojekt 2009
EDV Gerichtstag 2009 Saarbrücken

RSS Feeds
Juristische Abkürzungen
Fachzeitschriften

Entscheidungen
Artikel

Bundesgerichte
Europ. Gerichte
Oberlandesgerichte
Landgerichte
Amtsgerichte

Verwaltungsgerichte
Sozialgerichte
Arbeitsgerichte
Finanzgerichte
Landesverfassungsgerichte

[Impressum](#) · [Kontakt](#) · [Datenschutz](#) · [Nutzungsbedingungen](#) · [openJur e.V.](#) · [Blog](#) · [in Eng](#)