

Erste Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Wittlich zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau öffentlicher Verkehrsanlagen- Ausbaubeitragssatzung wiederkehrende Beiträge - Festlegung der Gemeindeanteile, § 5 Nr. 2-8

Das Gebiet der Stadt Wittlich ist vor dem Hintergrund der rechtlichen Vorgaben in mehrere Abrechnungseinheiten (AE) aufzuteilen. Dabei ist für jede AE ein eigener Gemeindeanteil zu ermitteln, der dem Verkehrsaufkommen entspricht, das dem Durchgangsverkehr (DgV) zuzurechnen ist. Dabei ist jedoch ausschließlich auf den Durchgangsverkehr abzustellen, der auf Gemeindestraßen stattfindet. Der Verkehr auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen bleibt unberücksichtigt.

Der Gemeindeanteil muss nach dem Kommunalabgaben Gesetz (KAG) mindestens 20% betragen.

Von der Rechtsprechung wurde das nachfolgende Schema entwickelt, das zur Einordnung der Verkehrsverhältnisse und des daraus resultierenden Gemeindeanteils herangezogen werden kann. Demnach beträgt der Gemeindeanteil regelmäßig

25%	bei geringem Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegendem Anliegerverkehr,
35 - 45%	bei erhöhtem Durchgangsverkehr, aber noch überwiegender Anliegerverkehr und
55 - 65%	bei überwiegendem Durchgangsverkehr.

Abweichungen von +/- 5% sind unter Berücksichtigung des gemeindlichen Ermessens denkbar.

Zur Ermittlung der konkreten Gemeindeanteile für die Stadt Wittlich, wurden seitens der Verwaltung zunächst Karten der AE gefertigt, in denen die Gemeindestraßen, auf welchen sich der maßgebliche DgV abspielen kann, hervorgehoben waren. Die Karten wurden anschließend an die Ortsvorsteher übersandt und mit diesen das Vorhandensein möglicher weiterer DgV-Straßen und der Umfang des DgV besprochen. Aus den so gewonnen Erkenntnissen wurden dann die u. g. Gemeindeanteile abgeleitet.

Bei allen AE ist dabei berücksichtigt, dass es ein Mindestmaß von Fußgänger-, Radfahr-, Reit- und landwirtschaftlichem Verkehr gibt, der die Gemeindestraßen als DgV nutzt, um in den Außenbereich zu gelangen. Dieser Verkehr ist in den einzelnen AE nur dann nochmal explizit aufgeführt, wenn ihm in der jeweiligen AE eine besondere Bedeutung zukommt.

Demnach konnten folgende Gemeindeanteile abgeleitet werden:

AE Lüxem	30 % (25+5)	geringer DgV, aber ganz überwiegender Anliegerverkehr
AE Dorf/Neuerburg	30 % (25+5)	geringer DgV, aber ganz überwiegender Anliegerverkehr
AE Bombogen	35 %	erhöhter DgV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr
AE Wengerohr	35 %	erhöhter DgV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr
AE Wahlholz	35 %	erhöhter DgV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr
AE Stadtmitte, links	40 %	erhöhter DgV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr
AE Stadtmitte, rechts	40 %	erhöhter DgV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr

Im Einzelnen:

AE Lükem, 30 % (25+5) geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegender Anliegerverkehr

Die Straße „Zum Altenberg“ ist die einzige Gemeindestraße auf der nennenswerter DgV abgewickelt wird, jedoch auch nur auf einem sehr kurzen Teilstück im Innenbereich. In Frage kommende Verkehrsbeziehungen bestehen hier als Verbindung zum Krankenhaus, zum Fußballplatz, zu den Tennisplätzen, zum Peter-Wust-Gymnasium, nach Grünewald aus den Richtungen Hasborn, Flußbach und den Stadtteilen, auch zur Umfahrung der Innenstadt. Ein erhöhtes Aufkommen an DgV besteht im Zusammenhang mit Sperrungen der Autobahn und der Ableitung des Verkehrs ab der Ausfahrt Hasborn.

Als weitere mögliche Straße für DgV kommt theoretisch auch die Felsenstraße in Betracht, auch wenn konkrete Verkehrsbeziehungen sich hier nicht aufdrängen und unklar sind. Es dürfte sich hier aber nur um sehr geringen DgV handeln.

Des Weiteren kommt eine Nutzung von Gemeindestraßen insbesondere durch überörtlichen Wander- oder Spaziergängerverkehr in Betracht, insbesondere in den an den „Rollkopf“ angrenzenden Bereichen. Jedoch dürfte es sich auch hier nur um sehr geringen DgV handeln.

Fazit:

Da die AE Lükem mit der Straße „Zum Altenberg“ lediglich eine einzige Gemeindestraße mit bedeutenderem DgV aufweist und das auch nur auf einem sehr kurzen Teilstück innerhalb der AE, ist für diese AE in Bezug auf ihr gesamtes Straßennetz grundsätzlich nur von geringem DgV, aber ganz überwiegendem Anliegerverkehr, auszugehen, was zu einem Gemeindeanteil von 25 % führen würde.

Da das Gewicht an DgV im Bereich der Straße „Zum Altenberg“ von mehreren ortskundigen Personen aber durchaus stark unterschiedlich eingeschätzt wurde, wird an dieser Stelle unter Ausübung des der Gemeinde zugestandenen Ermessensspielraums der Gemeindeanteil um +5 % auf 30 % festgesetzt.

AE Dorf/Neuerburg, 30 % (25+5) geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegender Anliegerverkehr

In dieser AE wird DgV nur auf Seitenstraßen abgewickelt, um zu Zielen im Außenbereich zu gelangen.

Für DgV in Betracht kommende Gemeindestraßen sind dabei insbesondere „Weisser Weg“, „Flußbacher Weg“ und „Am Burger Weg“ sowie „Akazienstraße“, „Tannenstraße“, „Lindenstraße“ und „Lärchenweg“.

Verkehrsbeziehungen in den Außenbereich bestehen insbesondere zu mehreren Gehöften, dem Sportplatz und zwei Friedhöfen. Darüber hinaus besteht eine Radwegeverbindung Richtung Bausendorf.

Merklicher DgV in diesen Bereichen wird insbesondere auch durch den landwirtschaftlichen Verkehr von auswärtigen Landwirten verursacht. Die AE ist zu allen Seiten von weiten landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben.

Fazit:

In der AE ist von geringem DgV auszugehen, der allerdings auf mehreren Gemeindestraßen und damit größeren Teilen des Straßennetzes abgewickelt wird. Aufgrund der Vielzahl an möglichen Zielen im Außenbereich und der erhöhten Bedeutung des landwirtschaftlichen

Durchgangsverkehr in der AE ist die Festsetzung eines Gemeindeanteils von 30 % ermessensgerecht.

AE Bombogen, 35 % erhöhter DgV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr

Die „Maximinstraße“ ist in dieser AE die am stärksten mit DgV belastete Straße. Sie dient als Abkürzung zwischen der L 54 und der L 55. Für diese Straße ist von überwiegendem DgV auszugehen.

Daneben gibt es jedoch mit der „Hofstraße“ und den Straßen „Zur Höchst“ und „Im Brühl“ lediglich drei weitere Straßen, auf denen zur Schutzhütte, zum Scheuerhof und zum Tennis-/Bolzplatz eher in geringem Maße DgV abgewickelt wird.

Fazit:

Insbesondere, da die „Maximinstraße“ regelmäßig und sehr stark mit DgV belastet ist, wird für die gesamte AE erhöhter DgV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr, angenommen, der die Festsetzung eines Gemeindeanteils von 35 % rechtfertigt.

AE Wengerohr, 35 % erhöhter DGV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr

In dieser AE gibt es mit der „Bernkasteler Straße“, „Dr.-Oetker-Straße“ und „Belinger Straße“ Gemeindestraßen, die als Abkürzungsstrecken starken DgV aufnehmen.

Die Achse „Belinger-Straße - Dr.-Oetker-Straße“ dient als Abkürzungsstrecke zur Umgehung der Ortslage Wengerohr. Daneben führt die Dr.-Oetker-Straße auch landwirtschaftlichen DgV zur Biogasanlage Platten.

Auch die „Bernkasteler-Straße“ wird regelmäßig von erheblichem DgV aus Richtung „Plattener Kreisel“ zur Autobahn oder Stadtmitte oder umgekehrt genutzt. Daneben wird auch die „Schulstraße“ als Abkürzungsstrecke vom DgV genutzt.

DgV tritt auch vermehrt im Bereich „St. Paul“ auf den dort gelegenen Gemeindestraßen auf, im Zusammenhang mit Radfahrverkehr zwischen den AE.

Des Weiteren ist von sehr starkem DgV in den Straßen „Bornweg“ und „Flugplatzstraße“ auszugehen, da hier der stark frequentierte überörtliche Maare-Mosel-Radweg verläuft.

Zudem wird in diesem Bereich DgV in den Außenbereich zum Sportplatz, Modellflugplatz und der Zentralkläranlage geführt.

Fazit:

Der in dieser AE sicherlich in absoluten Zahlen sehr hohe Durchgangsverkehr wird allerdings durch die sehr hohe Zahl an Anliegern relativiert, insbesondere unter Berücksichtigung der arbeitnehmerstarken Industriegebiete, des Hauptbahnhofs mit P+R Platz, der Pflegeschule, der Liegenschaft der Polizei mit Bereitschaftspolizei, Landespolizeischule und Polizeidirektion.

Daher wird für die AE erhöhter DgV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr, angenommen, der die Festsetzung eines Gemeindeanteils von 35 % rechtfertigt.

AE Wahlholz, 35 %

erhöhter DGV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr

Diese AE besteht lediglich aus einer einzigen kleinen, kurzen Verkehrsanlage mit nur sehr wenigen Anliegern.

Aufgrund der Lage ist grundsätzlich mit erhöhtem landwirtschaftlichem Verkehr zu rechnen. In Anbetracht der beengten und verwinkelten Straßenverhältnisse ist jedoch davon auszugehen, dass der potentielle landwirtschaftliche DgV überwiegend über den Wirtschaftsweg außerhalb der AE abgewickelt wird und die AE nicht berührt.

Da der Wirtschaftsweg aus Richtung des Industriegebiets Wengerohr-Süd kommend nicht asphaltiert ist, wird die Gemeindestraße jedoch regelmäßig von Radfahrern, Wanderern und Joggern als Verbindung in den Außenbereich Richtung Bieberbach/Platten bevorzugt.

Fazit:

In Anbetracht des sehr geringen Anliegerverkehrs fällt auch ein in absoluten Zahlen niedriger DgV im Verhältnis deutlich schwerer ins Gewicht. Daher kann hier durchaus von erhöhtem DgV ausgegangen werden, so dass die Festsetzung einen Gemeindeanteils von 35 % gerechtfertigt ist.

AE Stadtmitte, links, 40 % [Altstadtseite] erhöhter DGV, aber noch überwiegender Anliegerverkehr

Im Gegensatz zu den übrigen AE verfügen die AE der Stadtmitte über Gemeindestraßen mit erheblichem DgV, die nicht lediglich als Ausweich- bzw. Abkürzungsstrecken genutzt werden, sondern die aufgrund ihrer Lage im Straßennetz dazu bestimmt sind, überörtlichen Verkehr zu führen.

Hoher DgV wird dabei insbesondere über die „Friedrichstraße“, die „Schloßstraße“ und den „Pleiner Weg“ abgewickelt. Des Weiteren sind auch die „Marienstraße“, „Sporgraben“, „Himmeroderstraße“, „Neustraße“, „Feldstraße“ und „Karrstraße“ mit DgV belastet.

Wichtige Verkehrsbeziehungen in den Außenbereich bestehen hier aus allen Richtungen zum Parkplatz Zentrum, zum Sportzentrum/Schwimmbad und zum Krankenhaus.

Darüber hinaus führt der überörtliche Maare-Mosel-Radweg durch die AE, der an mehreren Stellen auf Gemeindestraßen geführt wird oder diese kreuzt und erheblichen DgV erzeugt.

Daneben ist ein erhöhter DgV auch durch den Umstand begünstigt, dass hier im Bereich der Stadtmitte drei AE direkt aneinandergrenzen und daher ein bloßes Durchfahren einer AE zum Erreichen eines Zieles in einer anderen AE der Stadtmitte nicht unüblich sein dürfte.

Der Anliegerverkehr wird insbesondere durch Einzelhandel in der Friedrichstraße und der Altstadt, die Sitze der Stadt-, Verbandsgemeinde- und Kreisverwaltung und den Schulverkehr verstärkt.

Fazit:

Dem insoweit erhöhten DgV steht zwar auch ein erheblicher Anliegerverkehr entgegen.

Da der DgV jedoch neben seiner Intensität aber auch große Teile des gemeindlichen Straßennetzes nutzt, ist die Annahme eines insgesamt erhöhten DgV, aber noch überwiegenden Anliegerverkehrs, bei einem Gemeindeanteil von 40 % angemessen.

AE Stadtmitte, rechts, 40 % [Konversionsseite]

Im Gegensatz zu den übrigen AE verfügen die AE der Stadtmitte über Gemeindestraßen mit erheblichem DgV, die nicht lediglich als Ausweich- bzw. Abkürzungsstrecken genutzt werden, sondern die aufgrund ihrer Lage im Straßennetz dazu bestimmt sind, überörtlichen Verkehr zu führen.

Hier ist insbesondere die „Trierer-Landstraße“ zu nennen, die auf einen erheblichen Anteil an DgV führt. Daneben dienen die Straßen „Alte Garnison“, „Römerstraße“ und „Klausener Weg“ als Gemeindestraßen für den Durchgangsverkehr. Auch für die „Sternbergstraße“ ist mit Durchgangsverkehr zu rechnen.

Wichtige Verkehrsbeziehungen in den Außenbereich bestehen hier aus allen Richtungen zum Parkplatz Zentrum, zum Sportzentrum/Schwimmbad und zu Gartenland Schmitt.

Daneben ist ein erhöhter DgV auch durch den Umstand begünstigt, dass hier im Bereich der Stadtmitte drei AE direkt aneinandergrenzen und daher ein bloßes Durchfahren einer AE zum Erreichen eines Zieles in einer anderen AE der Stadtmitte nicht unüblich sein dürfte.

Der Anliegerverkehr wird insbesondere durch den Einzelhandel im Konversionsgebiet und den Schulverkehr verstärkt.

Fazit:

Dem insoweit erhöhten DgV steht zwar auch ein erheblicher Anliegerverkehr entgegen.

Da der DgV jedoch neben seiner Intensität aber auch große Teile des gemeindlichen Straßennetzes nutzt, ist die Annahme eines insgesamt erhöhten DgV, aber noch überwiegenden Anliegerverkehrs, bei einem Gemeindeanteil von 40 % angemessen.

Wittlich, 07.01.2021

Im Auftrag
gez.

Andreas Schmitt