

Ende der 70er-Jahre errichtete ein Bauträger am Ende der Thielestraße 15 Einfamilienhäuser (bei Punkt D im beigefügten Lageplan). Die hierfür maßgebliche nächste öffentliche Erschließungsanlage war nach dem damals gültigen Planungsrecht die Thielestraße. Zwischen der Thielestraße und den Baugrundstücken wurde auf Kosten des Bauträgers eine private Stichstraße hergestellt (Strecke C - D), die vermutlich den Anforderungen an eine endgültige Herstellung im Sinne der Erschließungsbeitragssatzung entsprechen dürfte. Da die Thielestraße nur als schmaler Weg angelegt war, beschloss der Rat der Stadt am 18.12.1978 den endgültigen Ausbau der Thielestraße auf der Strecke A – B – C im Grundsatz, wobei zunächst nur die Kanalanlagen verlegt werden sollten. Im Hinblick auf den beabsichtigten Straßenausbau wurde von der damaligen Eigentümerin der Baugrundstücke bei Punkt D eine Vorausleistung auf den künftigen Erschließungsbeitrag angefordert, die auch gezahlt wurde.

Die erforderlichen Regen- und Schmutzwasserkanäle wurden 1979 in der Thielestraße zwischen der Wilhelm-Hedtmann-Straße und dem Beginn der privaten Stichstraße verlegt (Strecke A – B – C). Zu dem ebenfalls beabsichtigten Straßenausbau ist es in den folgenden Jahren aber nie gekommen. Zwischenzeitlich hat sich auch die planungsrechtliche Grundlage insoweit verändert, als die Fläche der privaten Stichstraße (Strecke C – D) im Bebauungsplan Nr. 693 nunmehr als öffentliche Straße festgesetzt ist.

Ende der 90er-Jahre wurde die Thielestraße zwischen Wilhelm-Hedtmann-Straße und Haus Nr. 14 einschließlich endgültig auf Kosten der Stadt ausgebaut (Strecke A - B). Die Maßnahme ist grundsätzlich beitragsfähig nach den Bestimmungen des Baugesetzbuchs (BauGB). Ein Beitragsverfahren wurde bisher noch nicht durchgeführt.

An dem im beigefügten Lageplan mit B – C bezeichneten Teilstück der Thielestraße wurden bis heute keine Ausbaumaßnahmen vorgenommen. Der Zustand entspricht noch dem Zustand gegen Ende der 70er-Jahre und ist schon im Hinblick auf die vorhandenen Einfamilienhäuser am Ende der Thielestraße völlig unzureichend (kein Begegnungsverkehr möglich). Es besteht nunmehr Interesse eines Bauträgers, die auf den Grundstücken Thielestr. 9 11 stehenden Firmengebäude abzubauen und die Grundstücke mit ca. 15 bis 20 Einfamilienhäuser zu bebauen. Mit den Maßnahmen soll Mitte des nächsten Jahres begonnen werden.

Das vorgesehene Projekt macht zwingend weitere Ausbauarbeiten an der Thielestraße erforderlich. Diese können auf unterschiedliche Weise durchgeführt und finanziert werden:

1. Alternative

Die Stadt schließt mit dem Bauträger einen Anbauvertrag. Der Bauträger verpflichtet sich darin, das betreffende Teilstück der Thielestraße provisorisch auf seine Kosten auszubauen.

Vorteile

Der städt. Haushalt wird nicht belastet.

Nachteile

Der provisorische Ausbau müsste in einer Straßenbreite erfolgen, die ausreicht, um auch den Erschließungsverkehr zu den Einfamilienhäusern am Ende der Thielestraße zu bewältigen. Ein solcher Ausbau käme einem endgültigen Ausbau recht nahe und würde den Vertragspartner mit Kosten belasten, die über das im Rahmen eines Anbauvertrages noch tolerierbare Maß hinausgingen. Es wäre schlechthin unbillig, von dem Bauträger einen solchen Ausbau fordern zu wollen.

Darüber hinaus könnte die Stadt den ihr entstandenen Aufwand für den endgültigen Ausbau der Strecke A – B noch nicht refinanzieren, weil es hierzu eines endgültigen Ausbaus der gesamten Thielestraße bedarf. Die Bildung von Abrechnungsabschnitten dürfte vor dem Hin-

tergrund unterschiedlicher Ausbaukosten (für den Ausbau der Strecke B – C fallen hohe Kosten für eine Stützmauer an) rechtlich bedenklich sein.

2. Alternative

Die Stadt schließt mit dem Bauträger einen Erschließungsvertrag nach § 124 BauGB. Der Bauträger verpflichtet sich darin, das betreffende Teilstück der Thielestraße endgültig auf seine Kosten auszubauen.

Vorteile

Der städt. Haushalt wird nicht belastet.

Nachteile

Von der auszubauenden Teilstrecke wird ein sogenanntes Fremdanlieger-Grundstück (Thielestr. 16) erschlossen, je nach Ausbauumfang ggf. noch ein weiteres (Thielestr. 14). Bedingt durch die hohen Stützmauerkosten für die Strecke B - C müssten die Grundstücke des Bauträgers mit höheren Erschließungskosten belastet werden als die Grundstücke an der Strecke A - B, die von der Stadt hergestellt wurde. Es ist höchststrichtrichlerlich noch nicht geklärt, ob dieser Umstand – ähnlich wie bei der Bildung von Abrechnungsabschnitten auch – gegen den Abschluss eines Erschließungsvertrages spräche. Zumindest das OVG NRW hat dieses Problem bereits in einer Entscheidung angesprochen, ohne allerdings hierauf weiter einzugehen. Sowohl die Fremdanlieger-Problematik als auch die Kostenproblematik lassen den Abschluss eines Erschließungsvertrages insoweit fragwürdig erscheinen.

Zudem hätte ein Ausbau der Strecke B – C durch Erschließungsvertrag zur Folge, dass die Strecke C – D beitragsrechtlich selbständig wäre. Wenn diese Teilstrecke aber bereits endgültig auf Kosten Dritter hergestellt ist – wofür einiges spricht – , dann könnten die Eigentümer der im Bereich des Punktes D gelegenen Grundstücke nicht zu Erschließungsbeiträgen herangezogen werden, weil die Grundstücke keiner Beitragspflicht nach dem BauGB unterlägen. Als Konsequenz müsste die Stadt die seinerzeit vereinnahmte Vorausleistung erstatten.

3. Alternative

Die Stadt stellt die Strecke B – C endgültig auf eigene Kosten her. Die Stadt schließt mit dem Bauträger vor dem Ausbau der Straße einen Vertrag über die Ablösung der Erschließungsbeiträge für die Grundstücke Thielestr. 9 - 11.

Vorteile

Gegen ein solches Verfahren bestehen unter keinem Gesichtspunkt rechtliche Bedenken. Es entspricht vielmehr dem vom BauGB vorgesehenen Regelfall (städt. Ausbau mit anschließender Beitragserhebung). Die Anlieger an der Strecke A – B könnten nach Fertigstellung der Strecke B – C zu Erschließungsbeiträgen herangezogen werden. Die gezahlte Vorausleistung für die Grundstücke im Bereich des Punktes D müsste nicht zurückgezahlt werden und wäre bei dieser Konstellation auf die auch für diese Grundstücke dann noch anzufordernden Erschließungsbeiträge anzurechnen.

Nachteile

Die Ausbaukosten in Höhe von voraussichtlich rd. 230.000 € müssten aus dem städt. Haushalt finanziert werden.

Von den dargestellten Alternativen ist nach Abwägung aller Vor- und Nachteile alleine die 3. Alternative die sinnvollste Lösung. Sie sichert einen auf Dauer angelegten endgültigen Straßenausbau, der keine rechtlichen Probleme aufwirft. Die einzigen Probleme liegen in der Finanzierung dieser Maßnahme.