

Begründung

der Festlegung der Abrechnungsgebiete der Ortsgemeinde Rückeroth gemäß § 10 a Absatz 1, Satz 9 Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz (KAG)

Nach § 10 a Absatz 1 KAG erheben die Gemeinden für den Ausbau öffentlicher und zum Anbau bestimmter Straßen, Wege und Plätze (Verkehrsanlagen) wiederkehrende Beiträge. Die jährlichen Investitionsaufwendungen für Verkehrsanlagen werden nach Abzug des Gemeindeanteils als wiederkehrender Beitrag auf die Grundstücke verteilt, welche die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zugangs zu einer Straße haben, die zu der aus sämtlichen zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen des gesamten Gebietes oder einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebietsteile der Gemeinde bestehenden einheitlichen öffentlichen Einrichtung gehört. Die öffentlichen Einrichtungen werden von der Gemeinde durch Satzung festgelegt, wobei sämtliche Verkehrsanlagen, die in einem abgrenzbaren und räumlich zusammenhängenden Gebiet liegen, zusammengefasst werden. Sie dienen damit als Grundlage für die Erhebung der wiederkehrenden Beiträge.

Die Bildung einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung durch Zusammenfassen aller Verkehrsanlagen einer Gemeinde kann erfolgen, wenn diese aufgrund des zusammenhängenden Gemeindegebietes in ihrer Gesamtheit den einzelnen Grundstücken die Anbindung an das inner – und überörtliche Straßennetz vermitteln, § 10 a Abs. 1 S. 6 KAG. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluss vom 25. Juni 2014 – 1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10 – entschieden, dass die Heranziehung zu wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau einer Straße als Teil einer öffentlichen Einrichtung nur für diejenigen Grundstücke in Betracht kommt, die von dieser einen jedenfalls potentiellen Gebrauchsvorteil haben. Der Gebrauchswert des entsprechenden Grundstücks muss sich also gerade durch die Möglichkeit der Nutzung der ausgebauten Straße als Lagevorteil erhöhen. Der Satzungsgeber muss deshalb bei der Ausübung seines Gestaltungsermessens über die Festlegung abgrenzbarer Gebietsteile darauf achten, dass die dort liegenden Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben. Daraus folgt, dass insbesondere für größere Städte und Gemeinden ohne zusammenhängende Gebiete im Allgemeinen die Notwendigkeit zu Bildung mehrerer einheitlicher öffentlicher Einrichtungen und Anbaustraßen besteht (Bundesverfassungsgericht a.a.O.). In kleinen Gemeinden – insbesondere solchen,

die nur aus einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestehen – werden sich hingegen einheitliche öffentliche Einrichtungen und Gemeindegebiet häufig decken.

Ob die herangezogenen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben, hängt nicht von der politischen Zuordnung eines Gebiets, sondern vor allem von den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten ab, etwa der Größe, der Existenz eines zusammenhängenden bebauten Gebiets, der Topographie wie der Lage von Bahnanlagen, Flüssen und größeren Straßen oder der typischen tatsächlichen Straßennutzung. Von einer zusammenhängenden Bebauung in diesem Sinn kann nicht gesprochen werden, wenn Außenbereichsflächen von nicht nur unbedeutendem Umfang zwischen den bebauten Gebieten liegen. Auch Bahnanlagen, Flüsse und größeren Straßen, deren Querung mit Hindernissen verbunden ist, können eine Zäsur darstellen, die den Zusammenhang einer ansonsten zusammenhängenden Bebauung aufhebt. Dabei ist entscheidend auf die konkrete örtliche Situation abzustellen (OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 10. Dezember 2014 – 6 A 10853/14. OVG). Zudem ist im Rahmen der vorliegenden Begründung die Neugestaltung des § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG sowie die Gesetzesbegründung berücksichtigt worden. Nach der Vorlage kann ein räumlicher Zusammenhang auch in kleinen oder mittelgroßen Gemeinden und Städten zwischen Verkehrsanlagen im gesamten Stadtgebiet vorliegen. Dabei sind die örtlichen Gegebenheiten und weniger die Einwohnerzahl maßgebend, so dass auch Abrechnungseinheiten vorstellbar sind, die eine Einwohnerzahl von 10.000 bis 20.000 umfassen. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn eine mittelgroße Gemeinde von einer mehrgeschossigen dichten Bauweise geprägt ist und alle Grundstücke der Gemeinde von dem Ausbau einer (gleich welcher) Verkehrsanlage der Gemeinde einen konkret zurechenbaren Vorteil haben. Die individuelle Zurechenbarkeit des Vorteils zu einem einzelnen Grundstück kennzeichnet eine ausreichend enge „Vermittlungsbeziehung“ hinsichtlich des Anschlusses dieses Grundstücks an das übrige Straßennetz, der meist über mehrere Verkehrsanlagen vermittelt wird (vgl. BVerfG Beschluss vom 25. Juni 2014 – 1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10). Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen und mittelgroßen Gemeinden und Städten häufig von sämtlichen Anliegern intensiv genutzt.

Nach den eingangs geschilderten Grundlagen der Rechtsprechung bildet das Gemeindegebiet von Schenkelberg eine einheitliche Abrechnungseinheit.

Das Gemeindegebiet bildet die Abrechnungseinheit Schenkelberg

Schenkelberg

Für das Gemeindegebiet Schenkelberg ist nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände keine Aufteilung des Ortsgebietes in mehrere Abrechnungseinheiten erforderlich.

Die Ortslage Schenkelberg wird in alle Himmelsrichtungen von großen Außenbereichsflächen umgeben und abgegrenzt. Die Gemeinde weist eine Einwohnerzahl von ca. 660 auf. Durch die Ortslage verläuft die klassifizierte Straße L 292 (Hauptstraße). Im Süden der Ortslage grenzt weiterhin die klassifizierte Straße K 137 (Hartenfelser Straße) an die L 292 an.

Der Gemeinderat von Schenkelberg hat bei seiner Entscheidung, eine Abrechnungseinheit zu bilden, insbesondere die Neugestaltung des § 10 a Abs. 1 S. 4 KAG, die Gesetzesbegründung sowie die oben dargestellten Grundsätze der Rechtsprechung berücksichtigt. Ausgehend von diesen Abwägungskriterien war die Ortslage Schenkelberg nicht in weitere Abrechnungseinheiten aufzuteilen. Der für die Bildung einer Abrechnungseinheit erforderliche räumliche Zusammenhang liegt in der Gemeinde Schenkelberg durch den engen Bebauungszusammenhang und dem Mangel an topographischen Zäsuren oder anderen objektiv trennenden Gegebenheiten zweifelsfrei vor. Gerade in kleinen Gemeinden kann von einem räumlichen Zusammenhang zwischen den dortigen Verkehrsanlagen im gesamten Ortsgebiet ausgegangen werden. Dabei sind die örtlichen Gegebenheiten und weniger die Einwohnerzahl maßgebend. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen Gemeinden häufig von sämtlichen Anliegern intensiv genutzt, sodass auch von einem konkret zurechenbaren Vorteil des einzelnen Grundstückseigentümers ausgegangen werden kann.

Innerhalb der Abrechnungseinheit vereinzelt vorhandene Außenbereichsflächen nehmen nur einen sehr untergeordneten Teil des Gemeindegebietes ein und besitzen als Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß i.S.d. § 10 a Abs. 1 S. 4 KAG keine trennende Wirkung, die in der Lage wäre, den vorliegenden räumlichen Zusammenhang aufzuheben.

Weiterhin hat der Ortsgemeinderat der Ortsgemeinde Schenkelberg bei seiner Entscheidung berücksichtigt, dass sich im Bereich der Abrechnungseinheit die L 292 (Hauptstraße) befindet. Der klassifizierten Straßen L 292 kommt in diesem Bereich keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde auch § 10 a Abs. 1 S. 4 KAG berücksichtigt, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen wie klassifizierten Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Im Bereich des Ortsgebietes Schenkelberg weist die zuvor benannte Straße eine ortsübliche Breite auf und ist beidseitig zum Anbau bestimmt. Zudem kann sie aufgrund der geringen Breite ohne größere Umstände durch Fußgänger gequert werden, so dass diesen Verkehrsanlagen nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Koblenz keine trennende Wirkung zukommt. Entsprechendes gilt auch für die klassifizierte Straße K 137 (Hartenfelser Straße).