

Begründung
der Festlegung der Abrechnungsgebiete der Stadt Selters
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,

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

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 Topografie 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.

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

Nach den eingangs geschilderten Grundlagen der Rechtsprechung bildet das Stadtgebiet von Selters zwei Abrechnungseinheiten:

Abrechnungseinheit 1: Selters Ortslage

Abrechnungseinheit 2: Selters Industriegebiet

Begründung:

1. Selters Ortslage

Die Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ wird in Richtung Süden und Westen durch angrenzende und weitläufige Außenbereichsflächen abgegrenzt. In östlicher Richtung wird die Abrechnungseinheit neben angrenzenden Außenbereichsflächen zusätzlich durch den Verlauf der klassifizierten Straße L 305 abgegrenzt. In Richtung Norden wird die Abrechnungseinheit durch den Verlauf der Abrechnungseinheit 2 „Selters Industriegebiet“ abgegrenzt. Aufgrund der tatsächlichen Straßennutzung und den Festsetzungen des Bebauungsplans „Industriegebiet“ (Grundplan sowie 1. bis 6. Änderung) als reines Wohngebiet im Bereich der Gemeindestraßen „Brautweg“ (Flur 16, Flurstücke 37, 36/6, 24), „Luisenstraße“ (Flur 16, Flurstücke 48, 61) und „Schützstraße“ (Flur 16, Flurstück 55), werden diese Verkehrsanlagen als Teil der Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ gefasst. Gleiches gilt für die Verkehrsanlage „Hochstraße“ welche ebenfalls der Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ zugerechnet wird. Die Übrigen gemeindlichen Verkehrsanlagen werden somit der Abrechnungseinheit 2 „Selters Industriegebiet“ zugeordnet, welche aufgrund gravierend struktureller Unterschiede im Straßenausbauaufwand und in der Folge zur Vermeidung von unzulässigen Beitragsumverteilungen, als gesonderte Abrechnungseinheit gefasst worden ist.

Die Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ ist nicht in weitere Abrechnungseinheiten zu unterteilen. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände sind keine tatsächlichen oder rechtlichen Zäsuren festzustellen, die eine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich machen. Durch die Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ verlaufen die klassifizierten Straßen K 136 („Goddarter Landstraße“), L 267 („Dierdorfer Landstraße“) und L 304 („Rheinstraße“, „Bahnhofstraße“, „Saynstraße“). Weiterhin wurde berücksichtigt, dass sich im Bereich der Abrechnungseinheit die

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

Bachläufe des „Saynbach“, „Mühlgraben“ und des „Bruchfloß“ befinden sowie die Bahnstrecke „Engers-Au (Sieg)“ verläuft.

Der Stadtrat der Stadt Selters hat bei seiner Entscheidung, für den Bereich der Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ 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 Abrechnungseinheit nicht in weitere Abrechnungseinheiten aufzuteilen.

Den klassifizierten Straßen K 136 („Goddarter Landstraße“), L 267 („Dierdorfer Landstraße“) und L 304 („Rheinstraße“, „Bahnhofstraße“, „Saystraße“) kommt im Bereich der Abrechnungseinheit keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde insbesondere § 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.

Die klassifizierte Straße L 304 verläuft teilweise im Süden des Abrechnungsgebietes und ist in nördlicher Richtung an einen Kreisverkehr angebunden. Die L 304 ist im südlichen Bereich der Abrechnungseinheit, bis auf zwei Ausnahmen („Farbmühle“ Grundstück Flur 8, Flurstück 1118/3, „Kleintierpraxis“ Grundstück Flur 8, Flurstück 1124/1), nicht zum Anbau bestimmt und überwiegend von unbebauten Freiflächen umgeben, sodass dieser grundsätzlich eine trennende Wirkung im Sinne des § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG beigemessen werden könnte. Die klassifizierte Straße L 304 bietet in diesem südlichen Bereich jedoch Anbindungen an die Gemeindestraßen „Saynstraße“ und „Wiesenstraße“ und erlaubt somit auch einen Verbindungsverkehr zwischen den jeweiligen Bereichen der Abrechnungseinheit. Darüber hinaus verläuft die L 304, ab dem Kreisverkehr in südlicher Richtung, im Bereich der Abrechnungseinheit auf einer abgrenzungsrelevanten Länge von ca. 1,2 Kilometer (gemessen mit dem Geoportal.rlp). Aufgrund ihrer Lage und Ausdehnung ist diese Straße jedoch nicht geeignet eine derart trennende Wirkung zu entfalten, als dass die Bildung einer gesonderten Abrechnungseinheit rechtlich geboten wäre. Die östlich und westlich der L 304 gelegenen und bebauten Bereiche des Stadtgebietes sind räumlich und verkehrlich ausreichend über die L 267 und die weiter nordöstlich gelegene L 304

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

miteinander verbunden, sodass dem südlichen Teilstück der L 304 im Bereich der Abrechnungseinheit keine maßgeblich trennende Wirkung im Sinne des § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG beizumessen ist.

Den klassifizierten Straßen K 136 und L 267 sowie den nördlichen Bereichen der L 304 kommt im Bereich der Abrechnungseinheit ebenfalls keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde erneut § 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 der Abrechnungseinheit weisen die zuvor benannten klassifizierte Straße eine ortsübliche Breite auf und sind in den abgrenzungsrelevanten Bereichen überwiegend zum beidseitigen Anbau bestimmt. Hinzu kommt, dass die K 136 und L 267 jeweils nur etwa 300 m im Bereich des Ortskerns verlaufen und im Übrigen bereits aufgrund ihrer Lagen nicht zu einer trennenden Wirkung führen können. Zudem können alle drei bezeichneten klassifizierten Straßen aufgrund ihrer geringen Breite und aufgrund von Fußgängerüberwegen und Zebrastreifen ohne größere Umstände durch Fußgänger gequert werden, sodass diesen Verkehrsanlagen nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Koblenz keine trennende Wirkung beizumessen ist. Die drei bezeichneten klassifizierten Straßen sind jeweils an mehrere Gemeindestraßen angebunden (z.B.: K 136: „Im Gleichen“, „Oranienstraße“, „Trotzdendorfstraße“, „Nordstraße“ / L 276: „Oranienstraße“, „Wiedstraße“, „Rückersteg“, „Trotzdendorfstraße“ / L 304: „Rheinstraße“, „Neustraße“, „Hochstraße“, „Bahnhofstraße“), sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen und damit das indirekte Queren durch Kraftfahrzeuge unproblematisch möglich ist. Aufgrund dieser Gesamtumstände und der zahlreichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten konnte den benannten klassifizierten Straße im Bereich der Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ keine trennende Wirkung beigemessen werden.

Der für die Bildung einer Abrechnungseinheit i.S.d. § 10 a KAG erforderliche räumliche Zusammenhang liegt in der Abrechnungseinheit (Ortslage Stadt Selters) aufgrund des engen Bebauungszusammenhangs, der verbindenden Wirkung der klassifizierten Straßen und aufgrund mangelnder topografischer Zäsuren unzweifelhaft vor. Gerade in kleineren Stadtgebieten kann von einem räumlichen Zusammenhang zwischen den dortigen Verkehrsanlagen in der gesamten Ortslage ausgegangen werden, soweit

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

keine erheblichen räumlichen Zäsuren bestehen. Dabei sind die örtlichen Gegebenheiten maßgebend, die im Bereich der Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ insbesondere durch eine homogene und zusammenhängende Bebauung geprägt sind. Die Wohngebiete nördlich und südlich der L 267 sowie das Wohngebiet südlich des Industriegebietes nehmen zwar durch zuteilen angrenzende schlauchartige Freiflächen weniger stark an dem Bebauungszusammenhang teil, sind aber insbesondere durch die bezeichneten klassifizierten Straßen und unmittelbar angrenzende Bauungen hinreichend eng mit dem Ortskern verbunden. Gerade auch vor diesem Hintergrund kommt den benannten klassifizierten Straßen eher eine verbindende, als trennende Wirkung zu. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in der Abrechnungseinheit regelmäßig von sämtlichen Anliegern intensiv genutzt. Die konkret zurechenbaren Vorteile für die herangezogenen Grundstücke gehen u.a. aus der typischen tatsächlichen Straßennutzung hervor. Die zuvor bezeichneten klassifizierten Straßen dienen dabei sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch - durch die benannten Anbindungen - der Anfahrt zu den übrigen Bereichen des Abrechnungsgebietes.

Der Stadtrat der Stadt Selters hat bei seiner Entscheidung zur Bildung der Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ weiterhin berücksichtigt, dass die südlich der L 276 und nördlich der K 136 bestehenden Freiflächen, sowie die dort verlaufenden Bachläufe („Saynbach“, „Bruchfloß“), keine trennende Wirkung entfalten, die die Bildung einer weiteren Abrechnungseinheit erforderlich macht. Die bezeichneten Freiflächen befinden sich jeweils am Rande der Abrechnungseinheit und durchziehen das Stadtgebiet nicht. Die Freiflächen weisen eine Tiefe von etwa 80 m bis 250 m auf (gemessen mit dem Geoportal.rlp) und wären damit teilweise als potentiell trennendes Merkmal zu berücksichtigen gewesen. Aufgrund ihrer Lage und Ausdehnung sind diese Freiflächen jedoch gerade nicht geeignet, den nach § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG erforderlichen räumlichen Zusammenhang aufzuheben. Nach § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG wird ein räumlicher Zusammenhang nicht durch Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß aufgehoben. Für eine trennende Wirkung wäre zudem erforderlich, dass einzelne Stadtgebiete oder Verkehrsanlagen durch die Außenbereichsflächen in Gänze vom übrigen Bebauungszusammenhang abgeschnitten sind, was vorliegend gerade nicht der Fall ist. Vielmehr besteht trotz der vereinzelt vorhandenen Freiflächen ein stets ununterbrochener

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

Bebauungszusammenhang, der die Bildung einer einheitlichen Abrechnungseinheit rechtfertigt. Gleiches gilt für die bezeichneten Bachläufe. Im Bereich der bezeichneten Außenbereichsflächen ist den Bachläufen und ihren Uferbereichen, im Rahmen der hier vorzunehmenden Abwägung, keine rechtliche Relevanz beizumessen. Im Bereich des bebauten Ortskerns verlaufen die Bachläufe zumeist verrohrt oder unterirdisch. In den übrigen, offen verlaufenden Bereichen, können die Bachläufe über Straßen oder Brückenbauwerke (z.B: „Bruchfloß“ über die K 136 und L 267 / „Saynbach“ über die Brückenbauwerke der L 304, zuteilen weitere Fußgängerbrücken im Verlauf der „Saynstraße“ / „Mühlgraben“ über die L 304, „Hochstraße“) unproblematisch von Pkw und Fußgängern überquert werden, sodass diesen ebenfalls keine trennende Wirkung i.S.d. § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG beizumessen war.

Sodann hat der Stadtrat der Stadt Selters die durch die Abrechnungseinheit verlaufende Bahnstrecke „Engers-Au (Sieg)“ als topografisches Merkmal bei seiner Abwägung berücksichtigt. Dabei war erneut auf § 10 a Abs. 1 S. 4 KAG Bezug zu nehmen, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen, wie Bahnanlagen, die ohne großen Aufwand gequert werden kann, aufgehoben wird. Die Bahnstrecke verläuft im Abrechnungsgebiet „Selters Ortslage“ auf einer maßgeblich zu betrachtenden Länge von etwa 800 m (gemessen mit dem Geoportal.rlp). Dieser Streckenabschnitt beginnt im nördlichen Bereich der Abrechnungseinheit auf Höhe der klassifizierten Straße L 304 und endet an der letzten Bebauung südlich der „Waldstraße“. Nur in diesem Streckenabschnitt können die Bahngleise eine potentiell trennende Wirkung i.S.d. § 10 a KAG entfalten und die östlich der Bahn gelegenen Bereiche vom übrigen Abrechnungsgebiet trennen. Auf dieser abgrenzungsrelevanten Strecke können die Bahngleise an drei Stellen von Fußgängern und Pkw überquert werden.

Im nördlichen Bereich führen die Bahngleise zunächst mittels Brückenbauwerk über die dort verlaufende klassifizierte Straße L 304. Der dort stattfindende Fahrzeug- sowie Fußgängerverkehr kann somit unabhängig vom Schienenverkehr stattfinden und erlaubt eine unproblematische Unterquerung der dort verlaufenden Bahnstrecke. Aufgrund der Höhe und Breite der Unterführung bestehen auch keine Einschränkungen in Bezug auf den dort verlaufenden Fahrzeugverkehr. Zudem sind entlang der L 304 Bürgersteige vorhanden, die auch Fußgängern eine ungehinderte

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

Querung der Bahngleise ermöglichen. Vor diesem Hintergrund wurde auch festgestellt, dass die Bahnstrecke in diesem Bereich keine trennende Wirkung in Bezug auf die weiter nördlich gelegenen Wohngebiete und deren Erschließungsanlagen hat. Mangels anderweitiger Zäsuren bestand somit ein räumlicher Zusammenhang zwischen den nördlich gelegenen Wohngebieten und den übrigen Bereichen der Abrechnungseinheit. Als zweite Überquerungsmöglichkeit fungiert das Brückenbauwerk zwischen „Heidestraße“ und „Jahnstraße“. Die Unterführung erlaubt ebenfalls einen ungehinderten Verkehrsfluss unabhängig von der Frequenz eines möglichen Bahnverkehrs. Die Unterführung ermöglicht weiterhin einen wechselseitigen Fahrzeugverkehr bis zu einer Höhe von 3,60 m. Aufgrund eines einseitig vorhandenen Bürgersteiges können auch Fußgänger die Bahngleise in diesem Bereich unproblematisch und sicher überqueren. In der Folge können die Bahngleise ohne großen Aufwand von Pkw und Fußgängern überquert werden, sodass der Bahnstrecke auch in diesem Bereich keine trennende Wirkung i.S.d. § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG beizumessen war. Vor diesem Hintergrund wurde weiterhin berücksichtigt, dass aufgrund der Vielzahl an öffentlichen Anziehungspunkten östlich der Bahnstrecke (z.B. Fußballplatz, Grundschule, Gesamtschule, Friedhof, Schützenhaus) ein verbindender wechselseitiger Verkehrsfluss in diesem Bereich besteht, der einer potentiell trennenden Wirkung der Bahnstrecke noch entgegensteht. Als dritte Überquerungsmöglichkeit ist der unbeschränkte Bahnübergang im Bereich der „Waldstraße“ zu berücksichtigen gewesen, der ebenfalls eine ungehinderte Überquerungsmöglichkeit für Pkw und Fußgängern bietet. In der Folge besteht etwa alle 300 m eine ungehinderte Überquerungsmöglichkeit der Bahnstrecke „Engers-Au (Sieg)“. Unter Abwägung dieser Gesamtumstände konnte der Bahnstrecke „Engers-Au (Sieg)“ im Bereich der Abrechnungseinheit „Selters Ortslage“ keine trennende Wirkung im Sinne des § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG beigemessen werden.

2. Selters Industriegebiet

Die Abrechnungseinheit 2 „Selters Industriegebiet“ bildet aufgrund gravierend struktureller Unterschiede im Straßenausbauaufwand eine eigenständige Abrechnungseinheit und war von der im Süden und Westen angrenzenden Wohnbebauung der Abrechnungseinheit 1 abzugrenzen. Die Abrechnungseinheit wird in Richtung Nordosten durch den Verlauf der klassifizierten Straße L 305, in Richtung Nordwesten durch weitläufige Außenbereichsflächen und in Richtung Westen und Süden durch den Verlauf der Abrechnungseinheit 1 abgegrenzt. Im Bereich der Abrechnungseinheit 2 „Selters Industriegebiet“ finden sich fast ausschließlich Gewerbe- und Industriebetriebe. Der gesamte Bereich der Abrechnungseinheit 2 wird von Bebauungsplänen erfasst (vgl. Bebauungsplan „Industriegebiet“ 1. – 6. Änderung, Bebauungsplan „Industriegebiet-Erweiterung“) welche dort jeweils eine gewerbliche oder industrielle Nutzung der Grundstücke festsetzen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (Beschluss vom 25. Juni 2014 – 1 BvR 668/10, 1 BvR 2104/10 –, juris Rn. 65) hat eine Gemeinde bei der Bildung von einheitlichen öffentlichen Einrichtungen von Anbaustraßen (Abrechnungseinheiten) zu berücksichtigen, dass Gebiete mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand nur zu einer Abrechnungseinheit zusammengeschlossen werden dürfen, wenn dies nicht zu einer Umverteilung von Ausbaulasten führt, die auch bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis mit Rücksicht auf das Gebot der Belastungsgleichheit nicht mehr zu rechtfertigen ist. Kommt es bei dem Zusammenschluss von Gebieten mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand zu einer Umverteilung von Ausbaulasten, die auch bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis mit Rücksicht auf das Gebot der Belastungsgleichheit nicht mehr zu rechtfertigenden ist, muss als Rechtsfolge grundsätzlich eine Aufteilung des Gebiets in mehrere einheitliche öffentliche Einrichtungen von Anbaustraßen erfolgen. Das Abgrenzungskriterium der Gebiete mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand bezieht sich dabei auf strukturelle Unterschiede einzelner Gebiete, die sich in Baugebieten aus den Festsetzungen eines Bebauungsplans über die Art und das Ausmaß der baulichen Nutzung, über Straßenbreiten und z.B. Parkflächen ergeben können (vgl. OVG RP, Urteil vom 14. Juli 2020 – 6 A 11666/19.OVG –, juris Rn. 19, m.w.N.) Unterschiede in Bezug auf einzelne Straßen scheiden somit grundsätzlich aus. Zudem stellt das

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

Bundesverfassungsgericht ausschließlich auf den Aufwand für den Straßenausbau ab. Deshalb kommen nur Aspekte in Betracht, die sich ohne weiteres auf diesen auswirken. In erster Linie zu nennen sind die Breite und die Ausgestaltung der Straßen, aber auch die Art der zulässigen baulichen Nutzung der angrenzenden Grundstücke (vgl. OVG RP, Urteile vom 10. Dezember 2014 – 6 A 10853/14.OVG –, Rn. 23, und 18. Oktober 2017 – 6 A 11881/16.OVG –, Rn. 17, beide juris). So wird in Industrie- und Gewerbegebieten der Straßenausbau wegen des höheren Verkehrsaufkommens und wegen des zu erwartenden Schwerlastverkehrs – unbeschadet der Frage eines beitragsrechtlichen Ausgleichs – regelmäßig aufwändiger sein als in Wohngebieten (vgl. OVG RP, Urteil vom 14. Juli 2020 – 6 A 11666/19.OVG –, juris, Rn. 19). Hingegen rechtfertigen Kriterien, die den Erschließungsvorteil der jeweiligen Grundstücke definieren, eine Gebietstrennung regelmäßig nicht. So sind etwa die Grundstücksgröße und der individuelle Artzuschlag Kenngrößen, die den Vorteil abbilden, den das Grundstück durch die Anbindung an das Straßennetz gewinnt. Eine höhere finanzielle Belastung auf Grund dieser Kriterien wird durch diesen Vorteil aufgewogen und rechtfertigt die Annahme einer gleichheitssatzwidrigen Umverteilung, die für die Gebietstrennung gleichfalls erforderlich ist, nicht (vgl. OVG RP, Urteil vom 14. Juli 2020 – 6 A 11666/19.OVG –, juris, Rn. 19).

Unter Beachtung dieser durch die Rechtsprechung aufgestellten Voraussetzungen zur Abgrenzung von Gebieten mit gravierend strukturellen Unterschieden, stellt sich der Straßenausbauaufwand in der Abrechnungseinheit 2 „Selters Industriegebiet“ als gravierend unterschiedlich im Vergleich zur Abrechnungseinheit 1 „Selters Ortslage“ dar, die von überwiegender Wohnbebauung geprägt ist.

Innerhalb des Gebietes der Abrechnungseinheit 2 verlaufen mehrere Gemeindestraßen („Schützstraße“, „Hammermühler Weg“, „Im Geisenborn“), die ausschließlich der Erschließung von dort gelegenen gewerblich- bzw. industriell genutzten Grundstücken dienen. Die bezeichneten Bebauungspläne in diesem Bereich (Bebauungsplan „Industriegebiet“ 1. – 6. Änderung, Bebauungsplan „Industriegebiet-Erweiterung“) setzten für die angrenzenden Grundstücke eine ausschließlich gewerbliche oder industrielle Nutzung fest. Die in den Bebauungsplänen als Gewerbegebiet ausgewiesenen Flächen enthalten dabei Festsetzungen zum baulichen Maß mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,6. Die ausgewiesenen Industrieflächen enthalten Festsetzungen mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und einer Baumassenzahl (BMZ) von 9,0.

Aufgrund dieser gewerblichen und industriellen Gebietsstruktur ist festzustellen, dass die dortigen Gemeindestraßen einen deutlich abweichenden Straßenzustand aufweisen. Die Straßen in dem Gebiet sind zuteilen wesentlich breiter, weisen höhere Belastungsklassen auf und sind damit entsprechend aufwändiger und kostenintensiver zu sanieren. Die Gemeindestraßen in diesem Gebiet sind wegen des höheren Verkehrsaufkommens durch Lieferanten- und Kundenverkehr sowie aufgrund des stattfindenden Schwerlastverkehrs einer wesentlich intensivierten Nutzung unterzogen. In der Folge ist in diesen Bereichen mit einem gravierend höheren Ausbaaufwand zu rechnen, als in den übrigen Bereichen des Stadtgebietes, die durch überwiegende Wohnnutzungen geprägt sind.

Die strukturellen Unterschiede in Bezug auf den Straßenausbauaufwand in den beiden Abrechnungsgebieten würden – unterstellt, sie seien zusammengefasst – auch zu nicht gerechtfertigten ungleichen Belastungen führen. Dieser Umstand beruht dabei nicht nur auf der Tatsache, dass die Straßen in den jeweiligen Abrechnungseinheiten unterschiedlich hohe Ausbaurkosten verursachen. Vielmehr würde sich unter Beachtung des Erfordernisses des potentiellen Gebrauchsvorteils die wechselseitige Belastung der Grundstückseigentümer in den beiden Abrechnungsgebieten mit den Kosten für den Ausbau von Straßen im jeweils anderen Gebiet als ungerechtfertigt darstellen, weil jedenfalls nicht erkennbar ist, welchen Lagevorteil die Grundstücke im Abrechnungsgebiet 1 „Selters Ortslage“ vom strukturell anderen Ausbau der Straßen im Abrechnungsgebiet 2 „Selters Industriegebiet“ hätten oder umgekehrt. So werden gerade die Straßen im Abrechnungsgebiet 2 „Selters Industriegebiet“ ausschließlich von den dort ansässigen Unternehmen, deren Kunden oder Lieferanten genutzt. Im Unterschied dazu werden die Gemeindestraßen im übrigen Stadtgebiet von diesen Unternehmen und ihren Kunden gerade nicht genutzt. Dieser Umstand ergibt sich auch weiterhin aus der verkehrlichen Anbindung des Abrechnungsgebietes „Selters Industriegebiet“. Denn das Abrechnungsgebiet und seine Verkehrsanlagen sind einzig und unmittelbar an die Landesstraßen L 304 und L 305 angebunden.

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

In diesem Zusammenhang ist vom Stadtrat der Stadt Selters auch gesondert berücksichtigt worden, dass die Gemeindestraßen „Brautweg“ (Flur 16, Flurstücke 37, 36/6, 24), „Luisenstraße“ (Flur 16, Flurstücke 48, 61) und „Schützstraße“ (Flur 16, Flurstück 55) gerade nicht der Abrechnungseinheit 2 „Selters Industriegebiet“ zuzuordnen waren. Die dortigen Straßen liegen in Bereichen, die von den bezeichneten Bebauungsplänen weit überwiegend als reine Wohngebiete ausgewiesen werden. Das am westlichen Ende des „Brautweg“ die Firma „Neuhaus GmbH“ ihren Sitz hat, ändert an dieser grundsätzlich überwiegenden Wohnnutzung nichts. Die dortigen Festsetzungen zum baulichen Maß der Wohngebiete (GRZ 0,4 und GFZ 0,5) weichen entsprechend erheblich von denen der Gewerbe- und Industriegebieten ab. Dabei sind die unterschiedlichen Nutzungen in den Bebauungsplänen räumlich eindeutig abgegrenzt. Weiterhin besteht zwischen diesen Bereichen auch keinerlei verkehrliche Verbindung. Der „Brautweg“ endet in einer Sackgasse. Die „Luisenstraße“ ist von der weiter nördlich gelegenen Straße „Hammermühler Weg“ durch einen im Bebauungsplan festgesetzten Fuß- und Radweg verkehrlich getrennt, der dort auch mit Sperrpfosten eine Durchfahrt von Fahrzeugen verhindert. Entsprechend führt der zur Abgrenzung der Gebiete führende Gewerbeverkehr gerade nicht durch das hier in Bezug genommene Wohngebiet. Die Gemeindestraßen in diesem Bereich unterstehen dementsprechend gerade nicht einem intensiven gewerblichen Verkehr, sondern, wie die übrigen Straßen in der Abrechnungseinheit 1, einem überwiegend durch Wohnnutzung erzeugten Anliegerverkehr. Aufgrund dieser Gesamtumstände konnten die bezeichneten Gemeindestraßen hier klar von den weiter nördlich gelegenen Straßen im Gewerbe- und Industriegebiet abgegrenzt werden. Topografische Zäsuren i.S.d. § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG die eine Zuordnung dieses Bereiches zur Abrechnungseinheit 2 erforderlich gemacht hätten, liegen wie beschrieben gerade nicht vor. Soweit auch keine gravierend strukturellen Gebietsunterschiede in diesem Bereich der überwiegenden Wohnnutzung bestehen, war deren Zuordnung zur Abrechnungseinheit „Selters Industriegebiet“ rechtlich nicht zulässig. Insoweit hat das OVG Koblenz auch klargestellt, dass den Gemeinden in Bezug auf die Umstände, die zu einem gravierend strukturellen Unterschied führen, kein Gestaltungs- oder Ermessensspielraum zukommt. Vor diesem Hintergrund lassen die festgestellten Tatsachen (Festsetzungen der Bebauungspläne, tatsächliche Straßennutzung, verkehrliche Anbindung) keine andere Bewertung und Aufteilung der Abrechnungseinheiten zu.

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Stadt Selters vom 16.12.2024

Letztlich war die Abspaltung der Abrechnungseinheit „Selters Industriegebiet“ aber auch deswegen rechtlich geboten, weil es anderenfalls – unabhängig von den bestehenden gravierend strukturellen Unterschieden – zu einer unververtretbaren Umverteilung von Ausbaulasten gekommen wäre. Die Firma „Schütz GmbH & Co. KGaA“ nimmt mit ihren Betriebsgrundstücken einen erheblichen Teil des Abrechnungsgebietes 2 ein. Diese Flächen sind derart weitläufig, dass bei der Bildung einer einheitlichen Abrechnungseinheit, diese private Firma alleine etwa ein Drittel bis zur Hälfte der gesamten Straßenausbaukosten des Stadtgebietes hätte finanzieren müssen. Angesichts der geschilderten Straßennutzungen und dem damit einhergehenden beitragsrechtlichen Vorteil, hätte der Zusammenschluss der nun gebildeten Abrechnungseinheiten, vor dem Hintergrund der Größe der Betriebsgrundstücke der Firma „Schütz GmbH & Co. KGaA“, zu einer Umverteilung von Ausbaulasten geführt, die auch bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis mit Rücksicht auf das Gebot der Belastungsgleichheit nicht mehr zu rechtfertigen gewesen wäre.