

Ausbaubeitragsatzung 6-07

Satzung

über die Erhebung wiederkehrender Beiträge für den Ausbau öffentlicher Verkehrsanlagen¹

Aufgrund des § 24 der Gemeindeordnung (Gemo) für Rheinland-Pfalz i. d. F. vom 31.01.1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.05.2023 (GVBl. S. 133) sowie der §§ 2 Abs. 1 und 10a Abs. 1 des Kommunalabgabengesetzes für Rheinland-Pfalz (KAG) vom 20.06.1995 (GVBl. S. 175) zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.05.2022 (GVBl. S. 207) erlässt die Stadt Ludwigshafen am Rhein auf Beschluss des Stadtrates vom 11.12.2023 folgende Satzung:

INHALTSÜBERSICHT:

- § 1 Erhebung von Ausbaubeiträgen
- § 2 Beitragsfähige Verkehrsanlagen
- § 3 Ermittlungsgebiete
- § 4 Gegenstand der Beitragspflicht
- § 5 Gemeindeanteil
- § 6 Beitragsmaßstab
- § 7 Eckgrundstücke und durchlaufende Grundstücke
- § 8 Entstehung des Beitragsanspruches
- § 9 Vorausleistungen
- § 10 Ablösung des Ausbaubeitrages
- § 11 Beitragsschuldner
- § 12 Veranlagung und Fälligkeit
- § 13 Übergangs- bzw. Verschonungsregelung
- § 14 Öffentliche Last
- § 15 In-Kraft-Treten

¹ Amtsblatt Nr. 02/2024 vom 10.01.2024, Amtsblatt Nr. 17/2024 vom 06.03.2024 mit Wirkung 01.01.2024

§ 1 Erhebung von Ausbaubeiträgen

(1) Die Stadt Ludwigshafen erhebt wiederkehrende Beiträge für die Herstellung und den Ausbau von Verkehrsanlagen nach den Bestimmungen des KAG und dieser Satzung.

(2) Ausbaubeiträge werden für alle Maßnahmen an Verkehrsanlagen, die der Erneuerung, der Erweiterung, dem Umbau oder der Verbesserung dienen, erhoben.

1. "Erneuerung" ist die Wiederherstellung einer vorhandenen, ganz oder teilweise unbrauchbaren, abgenutzten oder schadhafte Anlage in einen dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand,

2. "Erweiterung" ist jede flächenmäßige Vergrößerung einer fertiggestellten Anlage oder deren Ergänzung durch weitere Teile,

3. "Umbau" ist jede nachhaltige technische Veränderung an der Verkehrsanlage,

4. "Verbesserung" sind alle Maßnahmen zur Hebung der Funktion, der Änderung der Verkehrsbedeutung i.S. der Hervorhebung des Anliegervorteiles sowie der Beschaffenheit und Leistungsfähigkeit einer Anlage.

(3) Die Bestimmungen dieser Satzung gelten auch für die Herstellung von Verkehrsanlagen, die nicht nach dem Baugesetzbuch (BauGB) beitragsfähig ist.

(4) Die Bestimmungen dieser Satzung gelten nicht, soweit Kostenerstattungsbeträge nach §§ 135 a-c BauGB zu erheben sind.

(5) Ausbaubeiträge nach dieser Satzung werden nicht erhoben, wenn die Kosten der Beitragserhebung außer Verhältnis zu dem zu erwartenden Beitragsaufkommen stehen.

§ 2 Beitragsfähige Verkehrsanlagen

(1) Beitragsfähig ist der Aufwand für die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze sowie für selbstständige Fuß- und Radwege.

(2) Nicht beitragsfähig ist der Aufwand für Brückenbauwerke, Tunnel und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen, mit Ausnahme des Aufwands für Fahrbahndecke und des Fußwegbelages.

§ 3 Ermittlungsgebiete

(1) Sämtliche zum Anbau bestimmte Verkehrsanlagen folgender Gebiete bilden jeweils einheitliche öffentliche Einrichtungen (Abrechnungseinheiten), wie sie sich aus dem als Anlage 1 beigefügten Plan ergeben.

Abrechnungseinheit 01 – Süd

Abrechnungseinheit 02 – Nord

Abrechnungseinheit 03 – Friesenheim

Abrechnungseinheit 04 – Oppau

Abrechnungseinheit 05 – Gartenstadt

Abrechnungseinheit 06 – Mundenheim
Abrechnungseinheit 07 – Oggersheim
Abrechnungseinheit 08 – Rheingönheim
Abrechnungseinheit 09 – Maudach
Abrechnungseinheit 10 – Ruchheim
Abrechnungseinheit 11 – Mitte
Abrechnungseinheit 12 – West
Abrechnungseinheit 13 – Edigheim
Abrechnungseinheit 14 – Pfingstweide
Abrechnungseinheit 15 – Notwende
Abrechnungseinheit 16 – Nachtweide

Die Begründung für die Ausgestaltung der einheitlichen öffentlichen Einrichtungen ist dieser Satzung als Anlage 2 beigelegt.

(2) Der beitragsfähige Aufwand wird für die eine Abrechnungseinheit bildenden Verkehrsanlagen nach dem Durchschnitt der im Zeitraum von drei Jahren zu erwartenden Investitionsaufwendungen in den Abrechnungseinheiten nach Abs. 1 ermittelt. Der jeweils sich hieraus ergebende Beitragssatz pro Quadratmeter und Jahr kann durch gesonderte Satzung festgelegt werden.

§ 4 Gegenstand der Beitragspflicht

Der Beitragspflicht unterliegen alle baulich, gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise nutzbaren Grundstücke, die die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zugangs zu einer in der Abrechnungseinheit gelegenen Verkehrsanlage haben.

§ 5 Gemeindeanteil

Der Gemeindeanteil beträgt in der Abrechnungseinheit

01 – Süd	30 %
02 – Nord	30 %
03 – Friesenheim	30 %
04 – Oppau	25 %
05 – Gartenstadt	25 %
06 – Mundenheim	25 %

07 – Oggersheim	25 %
08 – Rheingönheim	25 %
09 – Maudach	25 %
10 – Ruchheim	25 %
11 – Mitte	30 %
12 – West	25 %
13 – Edigheim	25 %
14 – Pfingstweide	23 %
15 – Notwende	22 %
16 – Nachtweide	20 %

§ 6 Beitragsmaßstab

- (1) Maßstab ist die Summe aus Grundstücksfläche und zulässiger Geschossfläche. Die Berechnung der Geschossfläche erfolgt durch Vervielfachung der Grundstücksfläche mit der Geschossflächenzahl.
- (2) Als Grundstücksfläche nach Abs. 1 gilt:
1. In beplanten Gebieten die überplante Grundstücksfläche. Ist das Grundstück nur teilweise überplant und ist der unbeplante Grundstücksteil dem Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen, gilt als Grundstücksfläche die Fläche des Buchgrundstücks; Nr. 2 ist ggf. entsprechend anzuwenden.
 2. Liegen Grundstücke innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles (§ 34 BauGB), sind zu berücksichtigen:
 - a) bei Grundstücken, die an eine Verkehrsanlage angrenzen, die Fläche von dieser bis zu einer Tiefe von 40 m.
 - b) bei Grundstücken, die nicht an eine Verkehrsanlage angrenzen, mit dieser aber durch einen eigenen Weg oder durch einen Zugang verbunden sind (Hinterliegergrundstück), die Fläche von der zu der Verkehrsanlage hin liegenden Grundstücksseite bis zu einer Tiefe von 40 m.
 - c) Grundstücksteile, die ausschließlich eine wegemäßige Verbindung darstellen, bleiben bei der Bestimmung der Grundstückstiefe nach a) und b) unberücksichtigt.
 - d) Sind die jenseits der nach a) und b) angeordneten Tiefenbegrenzungslinie liegenden Grundstücksteile aufgrund der Umgebungsbebauung baulich oder in ähnlicher Weise selbständig nutzbar (Hinterbebauung in zweiter Baureihe), wird die Fläche bis zu einer Tiefe von 80 m zugrunde gelegt.

Sind die hinteren Grundstücksteile nicht in diesem Sinne selbständig nutzbar und geht die tatsächliche bauliche, gewerbliche, industrielle oder ähnliche Nutzung der innerhalb der Tiefenbegrenzung liegenden Grundstücksteile über die tiefenmäßige Begrenzung nach a) und b) hinaus, so verschiebt sich die Tiefenbegrenzungslinie zur hinteren Grenze der tatsächlichen Nutzung.

Wird ein Grundstück jenseits der in Satz 1 angeordneten erhöhten Tiefenbegrenzungslinie tatsächlich baulich, gewerblich, industriell oder ähnlich genutzt, so verschiebt sich die Tiefenbegrenzungslinie zur hinteren Grenze der tatsächlichen Nutzung.

(3) Für die Berechnung der Geschossfläche nach Abs.1 gilt:

1. In beplanten Gebieten ist die zulässige Geschossfläche aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes abzuleiten.
2. Ist statt einer Geschossflächenzahl nur eine Baumassenzahl festgesetzt, ist diese zur Ermittlung der Geschossflächenzahl durch 3,5 zu teilen. Ist keine Geschossflächenzahl und keine Baumassenzahl, aber eine Grundflächenzahl und die Gebäudehöhe festgesetzt, gilt das Vielfache aus der Grundflächenzahl und dem Quotienten aus der Gebäudehöhe und der Zahl 3,0 Bruchzahlen werden auf eine Stelle hinter dem Komma kaufmännisch auf- oder abgerundet.
3. Soweit kein Bebauungsplan besteht oder die nach Nr. 2 erforderlichen Festsetzungen nicht enthält, gelten für die Berechnung der Geschossfläche folgende Geschossflächenzahlen:

a) Wohn-, Misch-, Dorf- und Ferienhausgebiete bei	
einem zulässigen Vollgeschoss	0,5
zwei zulässigen Vollgeschossen	0,8
drei zulässigen Vollgeschossen	1,0
vier und fünf zulässigen Vollgeschossen	1,1
sechs und mehr zulässigen Vollgeschossen	
1,2	
b) Kern- und Gewerbegebiete bei einem zulässigen Vollgeschoss	1,0
zwei zulässigen Vollgeschossen	1,6
drei zulässigen Vollgeschossen	2,0
vier und fünf zulässigen Vollgeschossen	2,2
sechs und mehr zulässigen Vollgeschossen	
2,4	

Als zulässig im Sinne von a) und b) gilt für die auf den Grundstücken in der näheren Umgebung überwiegend vorhandene Zahl der Vollgeschosse oder, soweit Bebauungsplanfestsetzungen für diese Grundstücke erfolgt sind, die dort festgesetzten Vollgeschosse.

c) Industrie- und sonstige Sondergebiete	2,4
--	-----

- | | |
|--|-----|
| d) Wochenendhaus- und Kleingartengebiete | 0,2 |
| e) Kleinsiedlungsgebiete | 0,5 |
| f) Campingplatzgebiete | 0,4 |
| g) Kann eine Zuordnung zu einem der in Buchstaben a) bis f) genannten Baugebietstypen nicht vorgenommen werden (diffuse Nutzung), wird bei bebauten Grundstücken auf die vorhandene Geschossfläche, bei unbebauten aber bebaubaren Grundstücken auf das in der näheren Umgebung des Grundstücks überwiegend vorhandene Nutzungsmaß abgestellt. | |

4. Bei Grundstücken, für die der Bebauungsplan

- a) Gemeinbedarfsflächen ohne Festsetzung einer Geschossflächenzahl oder anderer Werte, anhand derer die Geschossfläche nach den vorstehenden Regelungen festgestellt werden könnte, vorsieht,
- b) nur gewerbliche Nutzung ohne Bebauung oder eine im Verhältnis zur gewerblichen Nutzung untergeordnete Bebauung zulässt, gilt 0,5 als Geschossflächenzahl.

5. Bei Grundstücken mit Friedhöfen, Freibädern, Sport-, Fest- und Campingplätzen sowie sonstigen Anlagen, die nach ihrer Zweckbestimmung im Wesentlichen nur in einer Ebene genutzt werden können, gilt 0,5 als Geschossflächenzahl

6. Bei Grundstücken, auf denen nur Garagen oder Stellplätze errichtet werden dürfen, gilt die aus den Regelungen des Bebauungsplanes abgeleitete Garagen- oder Stellplatzfläche. Soweit keine Festsetzungen erfolgt sind, gilt 0,5 als Geschossflächenzahl.

7. Bei Grundstücksflächen, die im Geltungsbereich von Satzungen nach § 34 Abs. 4 BauGB liegen, werden zur Ermittlung der Beitragsflächen die Vorschriften entsprechend angewandt, wie sie bestehen für

- a) Bebauungsplangebiete, wenn in der Satzung keine Bestimmungen über das zulässige Nutzungsmaß getroffen ist,
- b) die unbeplanten Grundstücke, wenn die Satzung keine Bestimmungen über das zulässige Nutzungsmaß enthält.

8. Ist die tatsächliche Geschossfläche größer als die nach den vorstehenden Regelungen berechnete, so ist diese zugrunde zu legen.

(4) Für Grundstücke in Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten wird die nach den vorstehenden Regelungen ermittelte und gewichtete Grundstücksfläche um 20 v.H. erhöht. Dies gilt entsprechend für ausschließlich gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzte Grundstücke in sonstigen Baugebieten.

Bei teilweise gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzten Grundstücken (gemischt genutzte Grundstücke) in sonstigen Baugebieten erhöhen sich die Maßstabsdaten um 10 v.H.

§ 7 Eckgrundstücke und durchlaufende Grundstücke

(1) Grundstücke, die sowohl von einer nach § 13 dieser Satzung verschonten Verkehrsanlage erschlossen sind als auch von einer oder mehreren weiteren Verkehrsanlage(n) der Abrechnungseinheit erschlossen sind, werden nur mit 50 % ihrer gewichteten Grundstücksfläche angesetzt.

(2) Kommt für eine oder mehrere der Verkehrsanlagen nach Abs. 1 die Tiefenbegrenzung nach § 6 Abs. 2 dieser Satzung zur Anwendung, gilt die Regelung des Abs. 1 nur für die sich überschneidenden Grundstücksteile.

§ 8 Entstehung des Beitragsanspruches

Der Beitragsanspruch entsteht mit Ablauf des 31. Dezember für das abgelaufene Jahr.

§ 9 Vorausleistungen

- (1) Ab Beginn des Erhebungszeitraumes können von der Stadt Ludwigshafen Vorausleistungen auf wiederkehrende Beiträge erhoben werden.
- (2) Die Vorausleistungen werden nach der voraussichtlichen Beitragshöhe für das laufende Jahr bemessen.

§ 10 Ablösung des Ausbaubeitrages

Die Ablösung wiederkehrender Beiträge kann jederzeit für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren vereinbart werden. Der Ablösung wird unter Berücksichtigung der zu erwartenden Kostenentwicklung die abgezinste voraussichtliche Beitragsschuld zugrunde gelegt.

§ 11 Beitragsschuldner

- (1) Beitragsschuldner ist, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer oder dinglich Nutzungsberechtigter des Grundstückes ist.
- (2) Mehrere Beitragsschuldner sind Gesamtschuldner.

§ 12 Veranlagung und Fälligkeit

- (1) Die wiederkehrenden Beiträge und die Vorausleistungen darauf werden durch schriftlichen Bescheid festgesetzt und einen Monat nach Bekanntgabe des Beitragsbescheides fällig.
- (2) Die Grundlagen für die Festsetzung wiederkehrender Beiträge kann durch besonderen Bescheid (Feststellungsbescheid) festgestellt werden.
- (3) Für Abgabenschuldner, die für das Kalenderjahr die gleiche Abgabe wie im Vorjahr zu entrichten haben, kann die Abgabe durch öffentliche Bekanntmachung festgesetzt werden; für diese Abgabenschuldner treten mit dem Tage der öffentlichen Bekanntmachung die gleichen Rechtswirkungen ein, wie wenn ihnen an diesem Tage ein schriftlicher Abgabenbescheid zugegangen wäre.

§ 13 Übergangs- bzw. Verschonungsregelung

- (1) Gemäß § 10a Abs. 6 KAG wird festgelegt, dass Grundstücke, vorbehaltlich § 7 Absätze 1 und 2 dieser Satzung, erstmals bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrages berücksichtigt und beitragspflichtig werden, nach

- a) 15 Jahren bei kompletter Herstellung der Verkehrsanlage,
- b) 11 Jahren bei Herstellung der Fahrbahn,
- c) 7 Jahren bei Herstellung des Gehweges,
- d) 4 Jahren bei Herstellung der Beleuchtung bzw. durchgeführten Veranlagungen für Grunderwerb, Straßenoberflächenentwässerungskosten oder anderer Teilanlagen.

Die Übergangsregelung bei Maßnahmen nach den Buchst. a) bis d) gilt auch bei der Erneuerung, der Erweiterung, dem Umbau und der Verbesserung von Verkehrsanlagen. Erfassen eine oder mehrere Maßnahmen mehrere Teileinrichtungen, so findet eine Addition der unter den Buchstaben b) bis d) aufgeführten Verschonungsfristen nicht statt; es gilt dann die jeweils erreichte höhere Verschonungsdauer.

Die Übergangsregelung beginnt jeweils zu dem Zeitpunkt, in dem die sachlichen Beitragspflichten für die Erschließungsbeiträge nach dem BauGB bzw. für die Ausbaubeiträge nach dem KAG entstanden sind.

(2) Erfolgte die Herstellung der Verkehrsanlage aufgrund von Verträgen (insbes. Erschließungsverträge), so wird gem. § 10 a Abs. 6 Satz 1 KAG die Verschonungsdauer auf 15 Jahre festgesetzt. Die Übergangsregelung gilt ab dem Zeitpunkt, in dem die Prüfung der Abrechnung der vertraglichen Leistung erfolgt ist.

(3) Für den Fall, dass Grundstücke in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet zu Ausgleichsbeträgen herangezogen werden bzw. worden sind, wird gem. § 10 a Abs. 6 Satz 1 KAG eine Verschonung eingeräumt, welche anhand einer gesonderten Satzungsregelung festzulegen ist.

§ 14 Öffentliche Last

Der wiederkehrende Straßenausbaubeitrag liegt als öffentliche Last auf dem Grundstück.

§ 15 In-Kraft-Treten

Diese Satzung tritt zum 01.01.2024 in Kraft und ersetzt die Satzung vom 01.01.1996. Soweit Beitragsansprüche nach vorhergehenden Satzungen entstanden sind, bleiben diese hiervon unberührt und es gelten insoweit für diese die bisherigen Regelungen weiter.

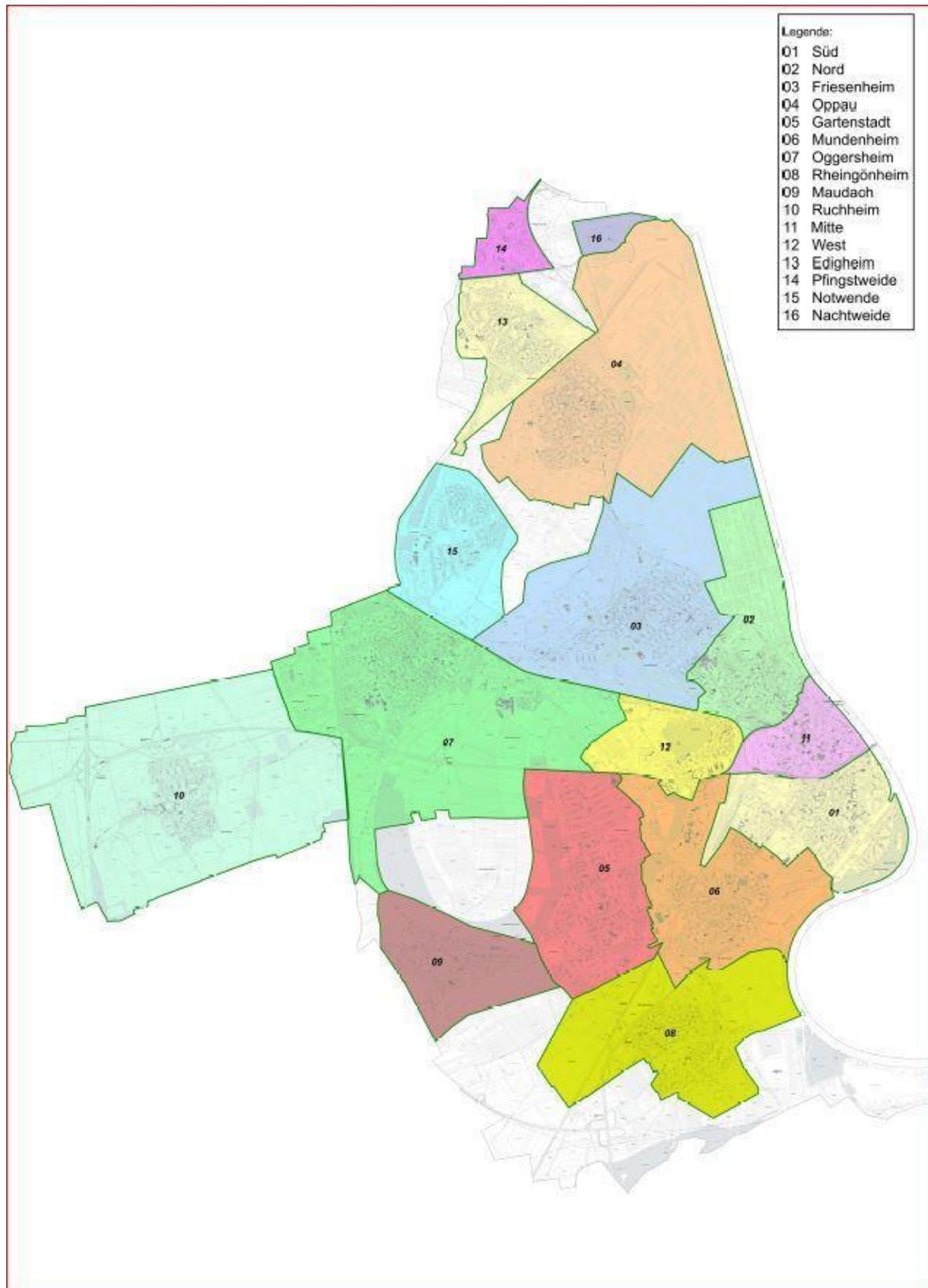
Ludwigshafen am Rhein, den 13.12.2023

Stadtverwaltung

gez.

Jutta Steinruck
Oberbürgermeisterin

Anlage 1: Plan



Anlage 2: Begründung der Abrechnungseinheiten

Anlage 2

Vorbemerkung:

Begründung zu den gebildeten Abrechnungsgebieten gem. § 10 a Abs. 1 KAG

Die Stadt Ludwigshafen ist gehalten, bei deutlich getrennt liegenden Gebietsteilen bei der Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge getrennte Abrechnungsgebiete zu bilden, während bei zusammenhängenden Gebietsteilen jeweils die Bildung einer einheitlichen Abrechnungseinheit grundsätzlich möglich ist. Insoweit muss gewährleistet sein, dass der beitragspflichtige Grundstückseigentümer durch den Straßenausbau einen hinreichend konkret zurechenbaren Vorteil erfährt. Es sollte daher eine Nähe zwischen den beitragsfähigen Maßnahmen einerseits und den beitragspflichtigen Grundstücken andererseits sichergestellt sein. Bei der Frage der Bildung der Abrechnungsgebiete geht es also letztlich darum, „eine Nähe des Beitragspflichtigen zum Aufwand zu gewährleisten.“²

Bei den zu bildenden Abrechnungseinheiten ist daher zu prüfen und zu berücksichtigen, ob es sich jeweils um ein **zusammenhängendes Gebiet** im Sinne des Verfassungsrechts unter Berücksichtigung der hierzu ergangenen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts sowie des einschlägigen Landesrechts (§ 10 a KAG) und der hierzu ergangenen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz handelt.

Das **Bundesverfassungsgericht** hat mit Beschluss des Ersten Senats vom 25. Juni 2014 (1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10) den Wiederkehrenden Straßenausbaubeitrag in Rheinland-Pfalz bestätigt unter der Maßgabe, dass die beitragspflichtigen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil erfahren.

„Ob die herangezogenen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben, hängt dabei 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. Dabei dürfte in Großstädten die Aufteilung der Verkehrsanlagen in mehrere abgrenzbare Gebietsteile regelmäßig erforderlich und unbeschadet des ansonsten bestehenden Satzungsermessens die Annahme einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung ausgeschlossen sein; in kleinen Gemeinden - insbesondere solchen, die aus nur einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestehen - werden sich einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet dagegen häufig decken.“

² OVG RP, Urteil vom 25.8.2010, 6 A 10505/10.OVG, mit Hinweis auf OVG RP, 6 C 10601/07.OVG, AS 35, 209, DVBl 2008, 135, ESOVGRP, juris

Dem folgend hat die gesetzliche Neureglung in **§ 10 a Abs. 1 KAG** vorgesehen:

„Als Grundlage für die Erhebung wiederkehrender Beiträge werden von den Gemeinden durch Satzung einheitliche öffentliche Einrichtungen festgelegt, die durch das Zusammenfassen mehrerer, in einem abgrenzbaren und räumlich zusammenhängenden Gebietsteil liegender Verkehrsanlagen des Gemeindegebietes gebildet werden. Ein räumlicher Zusammenhang wird in der Regel nicht durch Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß oder topografische Merkmale wie Flüsse, Bahnanlagen oder klassifizierte Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben.“

Was trennt Gebiete voneinander?

Trennung durch Außenbereich

Liegen Gebiets- bzw. Ortsteile einen oder gar mehrere Kilometer voneinander getrennt, so versteht es sich von selbst, dass kein zusammenhängendes Gebiet vorliegt.³

Von Außenbereichsflächen von eher unbedeutendem Ausmaß, die einen insoweit zusammenhängenden Ort im Allgemeinen nicht trennen, kann z.B. (noch) bei einer Baulücke von vier unbebauten Baugrundstücken gesprochen werden.⁴

Aber: Nicht jede Außenbereichsfläche trennt!

In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass eine Trennung bzw. Aufteilung in zwei Abrechnungsgebiete bei einer dazwischen liegenden Außenbereichsfläche von nur unbedeutendem Umfang zur Nichtigkeit der Satzung führen kann.⁵

Eine Außenbereichsfläche von nur unbedeutendem Umfang trennt eine zusammenhängende Bebauung auch dann nicht, wenn es an einer rechtlich gesicherten Querungsmöglichkeit der Außenbereichsfläche fehlt.⁶

Bei der Frage einer etwaigen Trennung durch einen Außenbereich kommt es also nicht darauf an, ob eine wegemäßige Verbindung zwischen den beiden durch den Außenbereich getrennten Gebieten vorhanden ist.

³ OVG RP, Urt. v. 18.10.2017, 6 A 11862/16.OVG

⁴ OVG RP, Urt. v. 30.6.2015, 6 A 11016/14.OVG; s.a. Urt. v. 14.7.2020, 6 A 11665/19.OVG; Urt. v. 15.12.2020, 10352720.OVG

⁵ so VG Koblenz zu Erpel, Urteil vom 4.3.2021, 4 K 597/20.KO; bestätigt durch OVG RP, Beschluss vom 8.10.2021, 6 A 10526/21.OVG).

⁶ vgl. OVG RP, Urteile vom 15. Dezember 2020 – 6 A 10352/20.OVG –, UA S. 9, und vom 14. Juli 2020 – 6 A 11666/19.OVG –, juris, Leitsatz Nr. 3

Flüsse, größere Straßen und Bahnanlagen

Hier sieht der neugefasste § 10 a Abs. 1 KAG vor, dass der räumliche Zusammenhang in der Regel nicht durch topografische Merkmale wie Flüsse, Bahnanlagen oder klassifizierte Straßen, *die ohne großen Aufwand gequert werden können*, aufgehoben wird.

Ebenso wie bei den Gewässern ist bei größeren Straßen und Bahnlinien also zu prüfen und zu beachten, ob diese ohne größeren Aufwand gequert werden können. Neben dem Kraftfahrzeugverkehr ist dabei insbesondere auch der fußläufige Verkehr, also die Möglichkeit der Querung durch Fußgänger, ins Auge zu fassen.

In diesem Zusammenhang wird in der Gesetzesbegründung (LT-DS 17/11739) ausgeführt:

„Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen und mittelgroßen Gemeinden und Städten häufig von sämtlichen Anliegern intensiv genutzt. (...) An die verbindende Wirkung von Querungsmöglichkeiten sind mit Blick auf die große Flexibilität des Anliegerverkehrs keine zu hohen Anforderungen zu stellen. (...)“

Hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten ist auch zu beachten, wie groß die Gebiete sind, welche durch die Zäsur möglicherweise eine Trennung erfahren. Hierzu hat das OVG RP festgehalten: *„An die ungehinderten Querungsmöglichkeiten einer solchen Zäsur sind umso höhere Anforderungen zu stellen, je größer die Gebietsteile sind, die von ihr getrennt werden. Insoweit ist die jeweilige örtliche Situation entscheidend (...).“⁷*

Mögliche Trennung durch Ortsbezirks- und Gemarkungsgrenzen

Die Frage, ob in einem zusammenhängend bebauten Gebiet Ortsbezirks- oder Gemarkungsgrenzen als Aufteilungskriterium herangezogen werden können, hat das OVG Rheinland-Pfalz in seinem Urteil vom 12.12.2018 mit deutlicher Klarheit bejaht. In den Leitsätzen zu dieser Entscheidung wurde festgehalten:

„Ein kleiner, zusammenhängend bebauter Ort oder ein vergleichbarer Ortsteil darf unterschiedlichen Abrechnungseinheiten zur Erhebung wiederkehrender Beiträge zugewiesen werden, wenn die beiden Bereiche aus rechtlichen Gründen voneinander abgrenzbar sind. Die Abgrenzbarkeit von Gebietsteilen i. S. d. § 10a Abs. 1 Satz 2 KAG kann sich aus der Aufteilung einer Gemeinde in Ortsbezirke ergeben (...) Nichts anderes gilt für eine Gemarkungsgrenze, die ebenfalls eine rechtliche Trennung darstellt.“⁸

An dieser Rechtsprechung hat das OVG auch noch in 2020 festgehalten: „Auch nach der gesetzlichen Neuregelung des § 10a Abs. 1 Satz 4 KAG 2020 ist die Aufteilung einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung von Anbaustraßen nach Gemarkungs- oder Ortsbezirksgrenzen nicht zwingend, wenn es sich um einen kleinen, zusammenhängend bebauten Ort handelt. (...) Eine solche „rechtliche Zäsur“ kann zwar zum Anlass für die Bildung mehrerer einheitlicher öffentlicher Einrichtungen von Anbaustraßen genommen werden (...). Zwingend ist die Aufteilung nach Gemarkungs- oder Ortsbezirksgrenzen aber nicht, wenn es sich um einen kleinen, zusammenhängend bebauten Ort handelt (...).“⁹

⁷ OVG RP, Urteil vom 4.6.2019, 6 A 11610/18.OVG

⁸ OVG RP, Urteil vom 12.12.18; 6 A 10308/18.OVG

⁹ OVG RP, Urteil vom 4.6.20, 6 C 10927/19.OVG

Gebietsgröße

Während das BVerfG davon sprach, dass Großstädte regelmäßig aufzuteilen sind, stellte das OVG zunächst einen „Orientierungswert“ von (nur) 3.000 Einwohnern in den Raum.¹⁰

Der Gesetzgeber hat sich indes dafür ausgesprochen, auch größere Abrechnungsgebiete zuzulassen. In der Gesetzesbegründung wird hierzu ausgeführt: *„Dabei sind die örtlichen Gegebenheiten und weniger die Einwohnerzahl maßgebend, sodass auch Abrechnungseinheiten vorstellbar sind, die eine Einwohnerzahl von 10 000 bis 20 000 umfassen. Da die örtlichen Gegebenheiten maßgebend sind, können sich einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet im konkreten Fall auch bei einer Gemeinde oder in einem Ortsteil mit mehreren tausend Einwohnern, selbst bei einem deutlichen Vielfachen davon, decken. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn eine mittelgroße Gemeinde oder ein entsprechender Ortsteil von einer mehrgeschossigen, dichten Bauweise geprägt ist und alle Grundstücke des Gemeinde- oder Ortsteilgebietes von dem Ausbau einer (gleich welcher) Verkehrsanlage der Gemeinde einen konkret zurechenbaren Vorteil haben. (...). Sowohl bei der individuellen Zurechenbarkeit als auch bei der Vermittlungsbeziehung und beim räumlichen Zusammenhang spielt die Einwohnerzahl nur eine untergeordnete Rolle.“*

Nach der neueren Rechtsprechung stellt der Orientierungswert von 3.000 Einwohnern *„vor allem in dörflichen oder kleinstädtischen Abrechnungseinheiten ein Indiz für das Bestehen der beitragsrechtlich erforderlichen Vorteilslage dar, während ihm bei mehrgeschossiger verdichteter Bauweise eine geringere indizielle Bedeutung zukommt.“*¹¹

Zusammenspiel von Gebietsgröße und Zäsuren

Die Rechtsprechung der vergangenen Jahre hat gezeigt, dass je größer das potentielle Abrechnungsgebiet wird, desto eher sollten etwaige Zäsuren zum Anlass genommen werden, diese zur Trennung und zur Aufteilung in mehrere Abrechnungsgebiete wahrzunehmen.

Allerdings hat auch diese Rechtsprechung inzwischen gewisse „Lockerungen“ erfahren. So wurde im rheinhessischen Saulheim ein einheitliches Abrechnungsgebiet mit 8.100 Einwohnern mit oder trotz einer durch den Ort verlaufenden Bahnlinie bestätigt (OVG RP, Urteil vom 20.04.2021, 6 C 10799/20.OVG).

Ebenso wurde in Wissen (Sieg) das Abrechnungsgebiet Zentrum mit 7.500 Einwohnern mit bzw. trotz Bahnlinie, Fluss und Bundesstraße bestätigt (OVG RP, Urteil vom 21.05.2021, 6 C 11404/20.OVG).

Die Stadt Ludwigshafen legt Wert darauf, unter Berücksichtigung der dargestellten rechtlichen Gegebenheiten topographische Zäsuren (insbesondere Bahnlinien und größere Straßen) und rechtliche Abgrenzungskriterien (Ortsbezirks – und Gemarkungsgrenzen) als Abgrenzungs – und Aufteilungskriterien zu nutzen, damit die Abrechnungsgebiete nicht zu groß ausfallen, um die Nähe von beitragsfähigem Aufwand und beitragspflichtigem Grundstück zu gewährleisten und den notwendigen konkret zurechenbaren Sondervorteil für die beitragspflichtigen Grundstücke sicherzustellen. Umgekehrt gilt es, eine allzu kleinteilige

¹⁰ OVG RP Beschl. v. 28.5.2018, 6 A 11120/17.OVG

¹¹ OVG RP Urteil vom 4.6.2020, 6 C 10927/19.OVG

Aufspaltung in Abrechnungsgebiete zu vermeiden, um den Solidargedanken des wiederkehrenden Beitrags beizubehalten.

Die nunmehr vorgenommene Aufteilung erfolgte mit dem gebotenen Augenmaß und unter Beachtung der dargestellten Aspekte:

Im Folgenden werden die voneinander abgegrenzten Gebietsteile (nachfolgend Abrechnungseinheiten genannt) nach § 10 a Abs. 1 Kommunalabgabengesetz –KAG- und unter Berücksichtigung der dargestellten Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz weiter begründet.

Der der Satzung als Anlage 1 beigefügte Plan stellt die Abrechnungsgebiete dar. Insoweit gilt es folgendes zu berücksichtigen: Zur jeweils farblich markierten einheitlichen öffentlichen Einrichtung zählen die zum Anbau bestimmten öffentlichen beitragsfähigen Verkehrsanlagen und nach neuester Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz vom 05.09.2023 die möglichen beitragspflichtigen Grundstücke.

1) Abrechnungseinheit „01 Süd“

Die nördliche Grenze der Abrechnungseinheit 01 „Süd“ bildet von Westen kommend zunächst die B 37 (Hochstraße Süd) und ab der Höhe des Hauptbahnhofes die ebenfalls nach Westen führende Bahnlinie, die trotz mehrerer Unterführungen durch ihre massive Bauweise eine deutliche und gravierende Zäsur darstellt.

Im Osten wird die Abrechnungseinheit durch den Rhein begrenzt, im Westen und im Süden dagegen durch die Ortsbezirksgrenze, um die Abrechnungseinheiten nicht zu groß werden zu lassen. Die durch das Gebiet verlaufenden klassifizierten Straßen stellen keine zwingend trennende Zäsur dar, da sie sowohl für den fußläufigen Verkehr als auch für den Kraftfahrzeugverkehr an vielen Stellen ungehindert und ohne großen Aufwand gequert werden können.

2) Abrechnungseinheit „02 Nord“

Die Abgrenzung der „Abrechnungseinheit 02 Nord“ von den benachbarten Abrechnungseinheiten erfolgt im Wesentlichen durch die Ortsbezirksgrenze, um die Abrechnungseinheiten nicht zu groß werden zu lassen. Im Osten wird die Abrechnungseinheit durch den Rhein begrenzt und im Südwesten durch die dort verlaufende Bahnlinie, die (auch durch das massive Brückenbauwerk) eine deutlich wahrnehmbare Zäsur darstellt. Die durch das Gebiet verlaufenden klassifizierten Straßen stellen keine zwingend trennende Zäsur dar, da sie sowohl für den fußläufigen Verkehr als auch für den Kraftfahrzeugverkehr an vielen Stellen ungehindert und ohne großen Aufwand gequert werden können. Im Bereich des Werksgeländes der BASF SE erfolgt eine Trennung zur Abrechnungseinheit Friesenheim durch die Gemarkungsgrenze.

3) Abrechnungseinheit „03 Friesenheim“

Die Abgrenzung der „Abrechnungseinheit 03 Friesenheim“ erfolgt von den benachbarten Abrechnungseinheiten im Wesentlichen durch die

Ortsbezirksgrenze, um die Abrechnungseinheiten nicht zu groß werden zu lassen und im Übrigen im Westen durch den Außenbereich. Im Süden erfolgt die Abgrenzung durch die Bahn, die dort mit der Ortsbezirksgrenze identisch ist.

Innerhalb des Werksgeländes der BASF SE erfolgt im Norden die Abgrenzung zur Abrechnungseinheit Oppau durch die Gemarkungsgrenze zwischen Oppau und Friesenheim und im Süden zur Abrechnungseinheit Nord ebenfalls durch die dort verlaufende Gemarkungsgrenze Friesenheim/Ludwigshafen. Im Osten erfolgt die Abgrenzung durch den Rhein.

Die durch das Gebiet verlaufenden klassifizierten Straßen stellen keine zwingend trennende Zäsur dar, da sie sowohl für den fußläufigen Verkehr als auch für den Kraftfahrzeugverkehr an vielen Stellen ungehindert und ohne großen Aufwand gequert werden können.

4) Abrechnungseinheit „04 Oppau“

Die Abrechnungseinheit „04 Oppau“ wird im Nordwesten von der Industriegleisanlage und den dort anliegenden Grünflächen zur Abrechnungseinheit Edigheim abgegrenzt. Ab dem Bereich, in welchem die Industriegleisanlage auf die L 523 stößt (südöstlich des Stricklerweiher) erfolgt die Abgrenzung nach Westen durch die L 523 und den westlich davon gelegenen Außenbereichsflächen.

In nordwestlicher und nördlicher Richtung erfolgt die Abgrenzung durch die von der L 523 nach Nordosten führenden Abfahrtsrampe, welche sich als Straße „Am Hansenbusch“ fortsetzt.

Im weiteren Verlauf erfolgt die Abgrenzung ab den Schnittpunkten der Ortsbezirksgrenze mit der sich verzweigenden Straße „Am Hansenbusch“ durch die Ortsbezirksgrenze selbst.

Der Landestraße L 523 kommt ab dem Stricklerweiher in südlicher Richtung keine trennende Wirkung zu, da sie dort an mehreren Stellen gequert werden kann: Im nördlichen Bereich befindet sich eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer neben dem Industriegleis. Weitere Querungen sowohl für den fußläufigen Verkehr als auch für den Kraftfahrzeugverkehr stellen die Rheinstraße und die Bgm.-Trupp-Straße dar.

Auch die Kreisstraße 1 stellt keine trennende Zäsur dar: Es besteht eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer neben dem Industriegleis. Im Bereich der Rheinstraße und Bgm.-Trupp-Straße kann die Kreisstraße mit Fahrzeugen gequert werden; für fußläufigen Verkehr und Radfahrer bestehen jeweils lichtsignalisierte Quermöglichkeiten.

Im Süden endet die Abrechnungseinheit mit der südlichen Grenze des BBP Nr. 475a, an welche Außenbereichsflächen angrenzen und im Südosten mit der Ortsbezirksgrenze.

Im Bereich des Werksgeländes der BASF SE erfolgt die Abgrenzung zur Abrechnungseinheit Friesenheim durch die Gemarkungsgrenze Oppau/Friesenheim.

5) Abrechnungseinheit „05 Gartenstadt“

Im Norden erfolgt die Abgrenzung der Abrechnungseinheit „05 Gartenstadt“ durch die A 650, im Osten und Süden und Westen erfolgt die Abgrenzung der Abrechnungseinheit durch die Ortsbezirksgrenze, um die

Abrechnungseinheiten nicht zu groß werden zu lassen. Relevante trennende Zäsuren sind innerhalb des Abrechnungsgebietes nicht vorhanden.

6) Abrechnungseinheit „06 Mundenheim“

Die Abgrenzung der „Abrechnungseinheit „06 Mundenheim“ von den benachbarten Abrechnungseinheiten erfolgt durch die Ortsbezirksgrenze, um die Abrechnungseinheiten nicht zu groß werden zu lassen. Die durch die Abrechnungseinheit verlaufende Bahnlinie entfaltet hier keine trennende Wirkung, da sie keine relevante Zäsur darstellt und an mehreren Stellen problemlos über- bzw. unterquert werden kann: Hierzu zählt der Schänzeldamm (K 13), der von allen Verkehrsarten genutzt werden kann. Für den fußläufigen Verkehr bestehen Unterführungen an der Weißenburger Straße, am Bahnhof Mundenheim und an der Pinienstraße/Oberstraße.

Für den Kraftfahrzeugverkehr besteht weiterhin die Möglichkeit, die Bahntrasse durch den „Mundenheimer Tunnel“ im Bereich des Bahnhofes Mundenheim zu queren.

Die durch das Gebiet verlaufenden klassifizierten Straßen stellen keine zwingend trennende Zäsur dar, da sie sowohl für den fußläufigen Verkehr, als auch für den Kraftfahrzeugverkehr an vielen Stellen ungehindert und ohne großen Aufwand gequert werden können. Dies gilt auch für die B 44, bei der eine ungehinderte Querung im Bereich des sog. Giulini-Knotens der Eberburgstraße und im Bereich der Wegelnburgstraße/ Shellstraße möglich und ausreichend ist.

7) Abrechnungseinheit „07 Oggersheim“

Die Abrechnungseinheit „07 Oggersheim“ wird im Norden von der Bahnlinie begrenzt und im Nordwesten, Westen und Osten durch die Ortbezirksgrenze. Im Süden erfolgt die Abgrenzung zur Abrechnungseinheit Maudach durch Außenbereichsflächen.

Die A 650 entfaltet keine trennende Wirkung, da sie an der Speyerer Straße durch eine Unterführung von allen Verkehrsarten ungehindert passiert werden kann. Weiterhin kann die A 650 über die K 3 durch Kraftfahrzeuge passiert werden.

Die im Westen verlaufende B 9 entfaltet in diesem Bereich ebenfalls keine trennende Wirkung, da sie in relativ kurzem Abstand an 2 Stellen (Dürkheimer Straße und Ruchheimer Straße) problemlos von allen Verkehrsarten überquert werden kann.

8) Abrechnungseinheit „08 Rheingönheim“

Die Abrechnungseinheit „08 Rheingönheim“ wird im Osten durch den Rhein begrenzt. Im Westen und im Süden erfolgt eine Abgrenzung durch Außenbereichsflächen und im Norden durch die Ortsbezirksgrenze „Rheingönheim“.

Die B44 und die Bahnlinie entfalten keine trennende Wirkung, da sie an

mehreren Stellen problemlos durch alle Verkehrsarten über- bzw. unterquert werden können: Hinsichtlich der Bahnlinie bestehen an der Meckenheimer Straße Querungsmöglichkeiten für alle Verkehrsarten. Fußläufig kann die Bahnlinie durch die Unterführung am Bahnhof Rheingönheim gequert werden. Eine Querung der B 44 ist über die Meckenheimer Straße, Eisenbahnstraße und über die Erbachstraße für alle Verkehrsarten möglich.

9) Abrechnungseinheit „09 Maudach“

Die Abrechnungseinheit „09 Maudach“ wird im Wesentlichen durch Außenbereichsflächen abgegrenzt. Nach Osten erfolgt die Abgrenzung zur Abrechnungseinheit Gartenstadt durch die Ortsbezirksgrenze. Die im Süden verlaufende K13 entfaltet keine trennende Wirkung, da sie an der Hindenburgstraße von Fußgängern und Radfahrern und an der Schweigener Straße problemlos von allen Verkehrsarten überquert werden kann.

10) Abrechnungseinheit „10 Ruchheim“

Die Abrechnungseinheit „10 Ruchheim“ wird in allen Himmelsrichtungen durch die Ortsbezirksgrenze abgegrenzt. Die im Norden verlaufende Straßenbahnlinie entfaltet keine trennende Wirkung, da sie über die Maxdorfer Straße von allen Verkehrsarten unproblematisch gequert werden kann. Zudem besteht am Haltepunkt eine weitere fußläufige Querungsmöglichkeit. Auch die A 650 entfaltet keine trennende Wirkung, da diese ebenfalls von allen Verkehrsarten unproblematisch gequert werden kann.

11) Abrechnungseinheit „11 Mitte“

Die Abgrenzung der Abrechnungseinheit „11 Mitte“ erfolgt im Norden und Westen durch die Ortsbezirksgrenze, um die Abrechnungseinheiten nicht zu groß werden zu lassen, im Osten durch den Rhein. Die Südgrenze des Abrechnungsgebietes bildet von Westen kommend zunächst die B 37 (Hochstraße Süd) und ab der Höhe des Hauptbahnhofes die Bahnlinie, die trotz mehrerer Unterführungen durch ihre massive Bauweise eine deutliche und gravierende Zäsur darstellt.

Es handelt sich hier um ein zusammenhängendes Gebiet; etwaige trennende Zäsuren sind nicht zu erkennen.

12) Abrechnungseinheit „12 West“

Die Abrechnungseinheit „12 West“ wird im Norden und Nordosten durch die dort verlaufende Bahnlinie abgegrenzt, die optisch eine deutlich wahrnehmbare Zäsur darstellt. Im Westen, Osten und Süden wird sie begrenzt durch die Ortsbezirksgrenze, um die Abrechnungseinheiten nicht

zu groß werden zu lassen.

Im Süden verläuft die A 650 durch die Abrechnungseinheit. Diese kann jedoch auf der relevanten Strecke zwischen Bliessstraße und der Bruchwiesenstraße (ca. 500 Meter) an drei Unterführungen von fußläufigem und Kraftfahrzeugverkehr passiert werden, weshalb sie hier keine trennende Wirkung entfaltet.

13) Abrechnungseinheit „13 Edigheim“

Die Abgrenzung der Abrechnungseinheit „13 Edigheim“ erfolgt im Süden durch die Industriegleisanlage und die dort anliegenden Grünflächen, um die Abrechnungseinheiten nicht zu groß werden zu lassen. Eine Ausnahme stellt der Bereich der Straßen „Glockenloch“ und „Faselwiese“ dar; eine Überquerung der Bahnlinie ist dort problemlos möglich. Im Norden erfolgt die Abgrenzung durch die B 9, im Westen, Osten und Nordosten erfolgt eine Abgrenzung durch Außenbereichsflächen. Die K 1 ist für KFZ problemlos zu queren; für Fußgänger und den Radfahrverkehr besteht eine Quermöglichkeit am Kreisverkehr in Höhe des Ostringplatzes und an der Unterführung in Höhe der Bgm.-Fries-Straße.

Die Abrechnungseinheit Edigheim ist daher als zusammenhängendes Gebiet ohne trennende Zäsuren zu werten

14) Abrechnungseinheit „14 Pfingstweide“

Die Abrechnungseinheit „14 Pfingstweide“ wird im Norden und Westen durch die Stadtgrenze und im Süden und im Osten von der B 9 abgegrenzt. Es handelt sich hier um ein zusammenhängendes Gebiet; etwaige trennende Zäsuren sind nicht zu erkennen. Die im Osten befindliche B 9, die mit Abbiegespuren sechsspurig und autobahnähnlich ausgebaut ist, stellt in der Örtlichkeit eine so massive Zäsur dar, dass von einem zusammenhängenden Gebiet keine Rede mehr sein kann. Diese Zäsur wird auch nicht durch die - einzige – schmale Unterführung zur Jugendfarm hin aufgehoben. Eine typisch tatsächliche Straßennutzung zu zentralen Einrichtungen, welche den trennenden Charakter der Zäsur überwinden könnte, ist nicht ersichtlich.

15) Abrechnungseinheit „15 Notwende“

Die Abrechnungseinheit „15 Notwende“ wird im Westen, durch die Ortsbezirksgrenze und im Norden und Nordosten durch Außenbereichsflächen abgegrenzt. Im Süden bildet die Bahnlinie die Grenze, die optisch eine deutlich wahrnehmbare Zäsur darstellt. Ab dem Schnittpunkt der Bahnlinie mit der nach Nordosten verlaufenden Ortsbezirksgrenze bildet zunächst die Ortsbezirksgrenze, im weiteren Verlauf nach Norden hin Außenbereichsflächen die Abgrenzung.

16) Abrechnungseinheit „16 Nachtweide“

Die Abrechnungseinheit „16 Nachtweide“ wird im Westen durch die Industriegleisanlage, im Nordwesten durch die äußere Grenze des BBP 380 b und im Nordosten durch die äußere Grenze des BBP Nr. 380 abgegrenzt. Im Süden und Südosten erfolgt die Abgrenzung durch die Straße „Am Hansenbusch“.

Es handelt sich hier um ein zusammenhängendes Gebiet; etwaige trennende Zäsuren sind nicht zu erkennen.