

## Anlage 2: Begründung der Abrechnungseinheiten

### 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.“<sup>1</sup>

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.“

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

---

<sup>1</sup> 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

Liegen Gebiets- bzw. Ortsteile einen oder gar mehrere Kilometer voneinander getrennt, so versteht es sich von selbst, dass kein zusammenhängendes Gebiet vorliegt.<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>

Eine Außenbereichsfläche von nur unbedeutendem Umfang trennt eine zusammenhängende Bebauung auch dann nicht, wenn es an einer rechtlich gesicherten Querungsmöglichkeit der Außenbereichsfläche fehlt.<sup>5</sup>

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.

### **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 (...)“*<sup>6</sup>

### **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-

---

<sup>2</sup> OVG RP, Urt. v. 18.10.2017, 6 A 11862/16.OVG

<sup>3</sup> 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

<sup>4</sup> 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).

<sup>5</sup> 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

<sup>6</sup> OVG RP, Urteil vom 4.6.2019, 6 A 11610/18.OVG

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.“<sup>7</sup>*

*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 (...).“<sup>8</sup>*

## **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.<sup>9</sup>

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.“<sup>10</sup>*

## **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.

---

<sup>7</sup> OVG RP, Urteil vom 12.12.18; 6 A 10308/18.OVG

<sup>8</sup> OVG RP, Urteil vom 4.6.20, 6 C 10927/19.OVG

<sup>9</sup> OVG RP Beschl. v. 28.5.2018, 6 A 11120/17.OVG

<sup>10</sup> OVG RP Urteil vom 4.6.2020, 6 C 10927/19.OVG

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 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. Insofern 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 Landstraße 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 Schänzelndamm (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. Giuliani-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 Ortsbezirksgrenze. 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 Ortbezirksgrenze, 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 Querungsmöglichkeit 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 Industrieanlage, 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.