

TOP 8

Gremium	Termin	Status
Hauptausschuss Stadtrat	28.11.2023 11.12.2023	öffentlich öffentlich

Vorlage der Verwaltung

Neufassung der Satzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau von Verkehrsanlagen (KAG)

Vorlage Nr.: 20237223

A N T R A G

nach der einstimmig, bei drei Enthaltungen, ausgesprochenen Empfehlung des Hauptausschusses vom 28.11.2023:

Der Stadtrat möge wie folgt beschließen:

Die Neufassung der Satzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau von Verkehrsanlagen (KAG) wird beschlossen

Die Stadt Ludwigshafen macht mit Inkrafttreten der Satzung über die wiederkehrenden Beiträge für den Ausbau öffentlicher Verkehrsanlagen seit dem 01.07.1988 von ihrem hierfür im Kommunalen Abgabengesetz des Landes Rheinland-Pfalz (kurz KAG) verankerten Recht Gebrauch.

Die Einführung des wiederkehrenden Beitrages hat sich in Ludwigshafen bewährt. Über 30 Jahre hinweg sind nun schon öffentliche Straßen, Wege und Plätze in den 16 einzelnen Abrechnungseinheiten im Stadtgebiet im Rahmen des Solidarprinzips erneuert oder umgebaut worden, ohne dass für den Ausbau der Verkehrsanlagen einmalige und damit vergleichsweise hohe Beiträge von den Beitragsschuldnern eingefordert werden mussten. Das rheinland-pfälzische System der wiederkehrenden Beitragserhebung war seit dessen Einführung stets umstritten, wobei sich Rechtsstreitigkeiten eher in anderen rheinland-pfälzischen Kommunen ereigneten. Die grundsätzliche Verfassungsmäßigkeit des wiederkehrenden Beitrages wurde letztendlich aber im Jahr 2014 durch das Bundesverfassungsgericht bestätigt. Insoweit besteht nicht die Notwendigkeit das seit Jahrzehnten bewährte System der Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen in Ludwigshafen am Rhein in Frage zu stellen, zumal der Landesgesetzgeber mit der neuesten Gesetzesfassung den einmaligen Ausbaubeitrag grundsätzlich abgeschafft hat. Neben der grundsätzlichen Abschaffung der einmaligen Ausbaubeiträge sind mit der neuesten Gesetzesfassung auch Änderungen im Bereich der wiederkehrenden Ausbaubeiträge verbunden. Auch Rechtsnormen wie Satzungen unterliegen damit dem Wandel der Zeit und müssen nicht nur den gesetzlichen Bestimmungen genügen, sondern auch an die aktuelle Rechtsprechung angepasst werden. Aus diesen Gründen hat die Verwaltung den Fachreferenten des Gemeinde- und Städtebundes Rheinland-Pfalz in dieser Thematik, Herrn Dr. Gerd Thielmann (Rechtsanwaltskanzlei Meiborg und Partner, Mainz) beauftragt, die Ausbaubeitragssatzung der Stadt Ludwigshafen anhand der neuesten Gesetzesfassung des KAG und anhand der Vielzahl der Gerichtsentscheidungen zu überprüfen und nach Erfordernis zu überarbeiten. Als Endergebnis ist festzuhalten, dass von Seiten des Gutachters die Empfehlung ausgesprochen wurde, die städtische Satzung an die Mustersatzung des Gemeinde- und Städtebundes Rheinland-Pfalz anzupassen. Hierdurch kann eine auf Grundlage der aktuellen Erkenntnisse basierende Rechtssicherheit und Rechtsklarheit nach derzeitigem Wissensstand bei der Erhebung von wiederkehrenden Ausbaubeiträgen erreicht werden.

Für den Beitragszahler ergibt sich durch die neue Satzung eine wesentliche Änderung, die in der Mehrzahl zu deren prozentualen Entlastung führt. Diese wird dadurch erreicht, dass in allen Abrechnungseinheiten, mit Ausnahme in der Abrechnungseinheit Nachtweide, der Gemeindeanteil der Stadt Ludwigshafen aus folgenden Gründen erhöht wird.

1. Gemeindeanteil

Die gesetzliche Regelung des § 10 a KAG gibt nach Absatz 3 folgendes wieder:

Bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrags bleibt ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender Anteil (Gemeindeanteil) außer Ansatz. Der Gemeindeanteil ist in der Satzung festzulegen. Er muss dem Verkehrsaufkommen entsprechen, das nicht den Beitragsschuldnern zuzurechnen ist, und beträgt mindestens 20 vom Hundert.“

Hierzu exemplarisch das OVG RP:

„Im Rahmen der satzungsrechtlichen Festlegung des Gemeindeanteils gemäß § 10a Abs. 3 KAG hat der Satzungsgeber sämtliche in der Baulast der Gemeinde stehenden Verkehrsanlagen und -teile innerhalb der jeweiligen einheitlichen öffentlichen Einrichtung von Anbaustraßen in den Blick zu nehmen und insgesamt das Verhältnis von Anlieger- und Durchgangsverkehr zu gewichten.

Nach der entsprechenden gesetzlichen Bestimmung bleibt bei der Ermittlung des Beitrags ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender Teil (Gemeindeanteil) außer Ansatz, der dem nicht den Beitragsschuldnern zuzurechnenden Verkehrsaufkommen entspricht und mindestens 20 v. H. beträgt. Wie der Begründung des Gesetzesentwurfes (LT-Drucks. 15/318, S. 9) entnommen werden kann, ist den Beitragsschuldnern der Anliegerverkehr in der eine Einheit bildenden Einrichtung zuzurechnen, nicht aber der Durchgangsverkehr. Diese Begründung erläutert außerdem, dass der vorgeschriebene Mindestgemeindeanteil von 20 v.H. nur dann ausreichend ist, wenn das Verkehrsaufkommen fast ausschließlich den Grundstücken im Abrechnungsgebiet zuzurechnen ist (...).

Bei der Festlegung des Gemeindeanteils besteht ein Beurteilungsspielraum, welcher dabei eine geringe Bandbreite mehrerer vertretbarer Vorteilssätze einschließt, die einen Ausgleich für die insbesondere tatsächliche Unsicherheit bieten soll, welche mit der Bewertung der Anteile des Anlieger- sowie des Durchgangsverkehrs zwangsläufig verbunden ist.

In der Folge des bisher dargelegten bedeutet dies, dass der gesamte von Anliegergrundstücken innerhalb der einheitlichen öffentlichen Einrichtung ausgehende bzw. dorthin führende Verkehr innerhalb dieser Einrichtung als Anliegerverkehr zu werten ist. Durchgangsverkehr ist hingegen der durch die einheitliche öffentliche Einrichtung verlaufende Verkehr. Unter dieser Voraussetzung können zum Durchgangsverkehr nicht nur der überörtliche Verkehr, sondern auch die Verkehrsströme zwischen mehreren öffentlichen Einrichtungen von Anbaustraßen i.S.d. § 10a KAG und der Verkehr zählen, der aus dem bzw. in den Außenbereich der Gemeinde (z. B. Holzabfuhr, Transport von Bodenschätzen, Fahrten zu Freizeiteinrichtungen) verläuft.

Die Methode, den Gemeindeanteil durch Einzelbetrachtung der Anbaustraßen mit anschließender Bildung eines Durchschnittswerts zu ermitteln, ist für die rechtmäßige Festlegung des Gemeindeanteils gemäß § 10a Abs. 3 KAG im Allgemeinen nicht geeignet.

In der einheitlichen öffentlichen Einrichtung von Anbaustraßen gemäß § 10a KAG kann die

Bestimmung des Gemeindeanteils nicht dadurch erfolgen, dass lediglich die Relation der Verkehrsfrequenzen des Anlieger- und Durchgangsverkehrs in den jeweils ausgebauten bzw. auszubauenden Straßen berücksichtigt wird.“

(OVG RP, Urteil vom 09. September 2015 – 6 A 10447/15 –, juris).

Berücksichtigungsfähig sind somit nur die Verkehrsfrequenzen auf Straßen und Teileinrichtungen in städtischer Straßenbaulast.

In Ludwigshafen stehen zwar auch die Fahrbahnen der klassifizierten Straßen in städtischer Straßenbaulast, da hier die Einwohnerzahl über 80.000 liegt (vgl. § 5 Abs. 2 FStrG, § 12 Abs. 3 LStrG). Da aber die Fahrbahnkosten der Ortsdurchfahrt einer klassifizierten Straße in einer Gemeinde mit mehr als 80.000 Einwohnern nicht ausbaubeitragsfähig sind (vgl. OVG Rh.-Pf., Urf. v. 24.8.1999, 6 A 10375/99.OVG), wird hinsichtlich des Gemeindeanteils hier analog verfahren, wie in den kleineren Städten und Gemeinden in Rheinland-Pfalz, wo die Fahrbahnen der klassifizierten Straßen nicht in der gemeindlichen Straßenbaulast stehen. Der Fahrzeugverkehr auf den Ortsdurchfahrten bleibt insoweit also unberücksichtigt (so auch i.E. Scheurer, Die Erhebung von Ausbaubeiträgen, Rn. 302).

Der Verkehr auf Fahrbahnen von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wird also bei der Bemessung des Gemeindeanteils nicht berücksichtigt.

Den Gemeinden wird ein Beurteilungsspielraum von + / - 5 Prozent zugestanden.

In der kommunalen Praxis werden meist Gemeindeanteile von 25 bis 30 Prozent angesetzt, nur selten 35 oder gar 40 Prozent. Kommunalaufsicht, Rechnungsprüfung und staatlicher Zuschussgeber wirken hier kontrollierend.

Zu den Gebieten im Einzelnen:

Abrechnungseinheit 01 - Süd

Der Hauptdurchgangsverkehr in der Abrechnungseinheit Süd wird insbesondere über die klassifizierten Straßen Saarlandstraße (B 38), Lagerhausstraße, Rheinallee und die Rheinuferstraße (K 10) abgewickelt. Weiterhin wird ein Großteil der Durchgangsverkehre durch die ebenfalls klassifizierte Yorckstraße zur B 37, Hochstraße Süd, aufgenommen.

Insbesondere ist in der Mundenheimer Straße, Wittelsbachstraße, Böcklin- und Von-Weber-Straße ein gewisses Verkehrsaufkommen, welches nicht als Ziel- und Quellverkehr der Grundstücke dieser Abrechnungseinheit anzusehen ist, zu beobachten. In den anderen

Straßen der Abrechnungseinheit ist nur sehr wenig Durchgangsverkehr zu beobachten.

Damit überwiegt in der Abrechnungseinheit der Anliegerverkehr deutlich gegenüber dem Durchgangsverkehr. Der Gemeindeanteil wird daher in einer Höhe von 30 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 02 - Nord

In der Abrechnungseinheit Nord wird der überwiegende Hauptdurchgangsverkehr insbesondere auf den klassifizierten Straßen Carl-Bosch-Straße, Rheinuferstraße und Rohrlachstraße abgewickelt. Zudem nimmt die B 44, Hochstraße Nord, einen Großteil der Verkehrsströme in Ost-West-Richtung auf.

Ein gewisser Durchgangsverkehr ist auf der Bgm.-Grünzweig-Straße/ Industriestraße, Hohenzollernstraße, Erzbergerstraße und auf der Leuschnerstraße anzutreffen.

Damit überwiegt in der Abrechnungseinheit auf den zum Anbau bestimmten, beitragsfähigen Verkehrsanlagen der Anliegerverkehr deutlich gegenüber dem Durchgangsverkehr. Der Gemeindeanteil wird daher in einer Höhe von 30 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 03 – Friesenheim

In der Abrechnungseinheit Friesenheim wird der überwiegende Hauptdurchgangsverkehr auf klassifizierten oder über anbaufreie Straßen abgewickelt. Hierzu zählen die Sternstraße, Carl-Bosch-Straße, Brunckstraße und der Strandweg, Weiherstraße und die Langgartenstraße, Kopernikusstraße und Keplerstraße.

Ansonsten sind gewisse Durchgangsverkehre insbesondere auf der, Hohenzollernstraße, Industriestraße, Erzbergerstraße und in der Leuschnerstraße/ Ruthenstraße, zu verzeichnen. In den anderen Straßen der Abrechnungseinheit ist nur ein sehr geringer Durchgangsverkehr, der nicht den beitragspflichtigen Grundstücken der Abrechnungseinheit zuzurechnen ist, zu beobachten.

Damit überwiegt in der Abrechnungseinheit auf den zum Anbau bestimmten, beitragsfähigen Verkehrsanlagen der Anliegerverkehr deutlich gegenüber dem Durchgangsverkehr. Der Gemeindeanteil wird daher in einer Höhe von 30 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 04 – Oppau

Der überwiegende Hauptdurchgangsverkehr verläuft in der Abrechnungseinheit Oppau über

die klassifizierten Straßen K 1 und die L 523.

Insbesondere in der Friesenheimer Straße und der Edigheimer Straße ist ein gewisser Durchgangsverkehr zu beobachten, der sich dort aber aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (enge Straße, parkende Fahrzeuge, Bahnübergang) in Grenzen hält.

Weiterhin bestehen zu den im Außenbereich liegenden Freizeit- und Sportanlagen gewisse Verkehrsströme, welche als Durchgangsverkehr zu werten sind. In den anderen Straßen der Abrechnungseinheit ist nur wenig Durchgangsverkehr zu beobachten.

In der Abrechnungseinheit besteht damit auf den zum Anbau bestimmten, beitragsfähigen Verkehrsanlagen eher geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 25 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 05 - Gartenstadt

In der Abrechnungseinheit Gartenstadt wird der überwiegende Durchgangsverkehr über die klassifizierte Maudacher Straße abgewickelt. Nach Süden übernimmt diese Aufgabe die ebenfalls klassifizierte Meckenheimer Straße.

Ein gewisser Durchgangsverkehr ist wie folgt festzustellen:

Im Westen führen Straßen in den Außenbereich, bzw. in den als Naherholungsgebiet fungierenden „Maudacher Bruch“.

Insbesondere die Raschigstraße im Anschluss hieran die Leiningener Straße, nehmen einen gewissen Durchgangsverkehr auf.

In den anderen Straßen der Abrechnungseinheit ist kein nennenswerter Durchgangsverkehr, der nicht den beitragspflichtigen Grundstücken zuzurechnen wäre, zu beobachten.

In der Abrechnungseinheit besteht damit auf den zum Anbau bestimmten, beitragsfähigen Verkehrsanlagen eher geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 25 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 06 - Mundenheim

In der Abrechnungseinheit Mundenheim werden die Hauptdurchgangsverkehre insbesondere über die klassifizierten Straßen Bruchwiesenstraße, Wollstraße, Saarlandstraße und Lagerhausstraße sowie über den Kaiserwörthdamm mit der Anbindung an den Adlerdamm und den Schänzeldamm abgewickelt. Hauptdurchgangsverkehre finden auch auf der nach Westen führenden Maudacher Straße, auf der in Teilbereichen anbaufreien Raschigstraße und über die im Norden liegenden Anschlüsse zur B 37, Hochstraße Süd und B 44, Hochstraße Nord statt.

Für den Gemeindeanteil sind Durchgangsverkehre u.a. auf folgenden Straßen zu berücksichtigen: Mundenheimer-, Rheingönheimer/ Saarlandstraße (nicht klassifizierter Teil), Weißenburger- und Oberstraße/ Maudacher Straße (nicht klassifizierter Bereich). Diese stellen sich jedoch teilweise aufgrund der engen Fahrbahn, beampelter Kreuzungen und des Straßenbahnverkehrs als unattraktiv dar, werden daher vergleichsweise nicht so stark genutzt und sind gegenüber dem Durchgangsverkehr, der auf den klassifizierten Straßen stattfindet, als nachrangig anzusehen.

In den anderen Straßen der Abrechnungseinheit ist nahezu kein Durchgangsverkehr zu beobachten.

In der Abrechnungseinheit besteht damit auf den zum Anbau bestimmten, beitragsfähigen Verkehrsanlagen eher geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 25 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 07 - Oggersheim

Ein relevanter Durchgangsverkehr ist im Wesentlichen in der Abrechnungseinheit Oggersheim auf den klassifizierten Straßen Wormser Straße, Dürkheimer Straße, Schiller- und Speyerer Straße sowie auf der Mannheimer Straße, der Wollstraße und der Sternstraße/ K 3 zu beobachten. Diese Straßen entlasten zusammen mit der B 9 und der A 650 die übrigen zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen in der Abrechnungseinheit.

Gewisse Durchgangsverkehre sind insbesondere auf der zum Anbau bestimmten Adolf-Diesterweg-/ Raiffeisenstraße, Am Speyerer Tor, Stadtgartenstraße, Weimarer Straße (teilweise) sowie auf der Prälat-Caire-Straße zu beobachten.

Im Bereich des Gewerbegebietes „Westlich B 9“ sind gewisse Durchgangsverkehre auf der Oderstraße/ Saalestraße festzustellen. Im Südosten verlaufen Straßen und Wege in den

landwirtschaftlich genutzten Außenbereich, bzw. zu Sportanlagen sowie zu Vereins- und zu Freizeitgelände.

Auf den anderen Straßen der Abrechnungseinheit besteht kein nennenswerter Durchgangsverkehr.

In der Abrechnungseinheit besteht damit auf den zum Anbau bestimmten, beitragsfähigen Verkehrsanlagen eher geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 25 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 08 - Rheingönheim

Der Hauptdurchgangsverkehr wird in der Abrechnungseinheit Rheingönheim über die klassifizierten Straßen Hauptstraße, Neuhöfer Straße, Meckenheimer Straße und die Umgehungsstraße K 7 in Fahrtrichtung Altrip abgewickelt. Die Abrechnungseinheit ist zudem an die B 44 angebunden, welche große Teile der Durchgangsverkehre in alle Richtungen aufnimmt und die Abrechnungseinheit wesentlich entlastet.

Insbesondere die westlichen Teilbereiche der zur B 44 führenden Hauptstraße sowie Teilbereiche des Hohen Weges, zwischen der Einmündung Neuhöfer Straße und der K 7, auf welchen relevanter Durchgangsverkehr zu beobachten ist, sind bei der Ermittlung des Gemeindeanteils zu berücksichtigen.

In der Abrechnungseinheit besteht damit auf den zum Anbau bestimmten, beitragsfähigen Verkehrsanlagen eher geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 25 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 09 - Maudach

Die bestehende Umgehungsstraße (K13) entlastet in erheblichem Maße den Stadtteil Maudach von Durchgangsverkehr. Weiterer Durchgangsverkehr wird von der ebenfalls klassifizierten K 6 (Breite Straße, teilweise Bergstraße und Maudacher Straße) aufgenommen.

Als für den Gemeindeanteil relevanten Durchgangsverkehr ist insbesondere zu beachten:

Zum Norden hin führen Straßen in das Naherholungsgebiet „Maudacher Bruch“ sowie zu landwirtschaftlich genutzten Flächen, die als Außenbereichsflächen anzusehen sind. Auch im nicht klassifizierten Abschnitt der Bergstraße, zwischen der „Breite Straße“ und der Ortsumgehung sowie in der „Alte Weinstraße“ ist ein geringfügiger Durchgangsverkehr zu beobachten.

In der Abrechnungseinheit besteht damit auf den zum Anbau bestimmten, beitragsfähigen Verkehrsanlagen eher geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 25 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 10 – Ruchheim

In der Abrechnungseinheit Ruchheim werden Durchgangsverkehre von den klassifizierten Straßen Maxdorfer Straße, Mutterstadter Straße, Oggersheimer Straße und der Fußgönheimer Straße aufgenommen.

Die zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen Brunnenweg und Schloßstraße nehmen in geringem Maße Durchgangsverkehr als Abkürzungsstrecke von der Zuwegung „Am Sportplatz“ auf.

Im Westen, Süden und Osten führen Straßen zu landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen, die als Außenbereichsflächen anzusehen sind.

In der Abrechnungseinheit besteht damit auf den zum Anbau bestimmten Straßen insgesamt nur ein geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 25 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 11 - Mitte

Der Hauptdurchgangsverkehr wird in der Abrechnungseinheit Mitte über die klassifizierten Straßen Rheinuferstraße, Zollhofstraße und Lichtenberger Straße, sowie über die Heinigstraße, Lorientallee und Pasadenaallee abgewickelt. Die Bundesstraßen B 37 und B 44 nehmen entlang der Abrechnungseinheit Durchgangsverkehr in erheblichem Maße auf und entlasten so die beitragsfähigen Anbaustraßen innerhalb der Abrechnungseinheit.

Ein für den Gemeindeanteil relevanter Durchgangsverkehr findet insbesondere auf den Ver-

kehrsanlagen Kaiser-Wilhelm-Straße, Bahnhofstraße, Wredestraße und der Bismarckstraße statt.

Insgesamt ist in der Abrechnungseinheit jedoch ein deutliches Überwiegen des Anliegerverkehrs festzustellen.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 30 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 12 – West

Die Hauptdurchgangsverkehre sind insbesondere auf den klassifizierten, bzw. nicht zum Anbau bestimmten Straßen Valentin-Bauer-Straße, Frankenthaler Straße, Wollstraße und auf der Bruchwiesenstraße zu beobachten. Die A 650 und in ihrer Fortführung die Bundesstraße B 37 und B 44 nehmen entlang der Abrechnungseinheit Durchgangsverkehr in erheblichem Maße auf und entlasten so die beitragsfähigen Anbaustraßen innerhalb der Abrechnungseinheit.

Ein gewisser Durchgangsverkehr besteht aber zumindest auf der nicht klassifizierten Deutsche Straße/ Freiastraße (beides Einbahnstraßen), welcher aber durch das bestehende LKW-Durchfahrtsverbot verringert wird.

Insgesamt ist in der Abrechnungseinheit jedoch ein sehr deutliches Überwiegen des Anliegerverkehrs festzustellen.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 25 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 13 – Edigheim

Der überörtliche Verkehr verläuft überwiegend entlang der Abrechnungseinheit über die klassifizierten Straßen K 1 und die L 523 sowie die ebenfalls klassifizierte nördliche Teilstrecke der Oppauer Straße.

Im südlichen Bereich der Oppauer Straße (nicht klassifizierter Bereich) ist ein gewisser Durchgangsverkehr zu beobachten, der sich dort aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (enge Straße, parkende Fahrzeuge, Bahnübergang) in Grenzen hält.

Weiterhin bestehen zu den im Außenbereich liegenden Freizeit- und Sportanlagen gewisse Verkehrsströme, welche als Durchgangsverkehr zu werten sind. In den anderen Straßen der Abrechnungseinheit ist nahezu kein relevanter Durchgangsverkehr zu beobachten.

In der Abrechnungseinheit ist insgesamt ein nur geringer Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr festzustellen weshalb einen Gemeindeanteil von 25 % festgelegt wird.

Abrechnungseinheit 14 – Pfingstweide

Die Abrechnungseinheit Pfingstweide zeichnet sich gewissermaßen durch eine Insellage aus.

Neben der nach Westen führenden B 9 nimmt die Straße K 1/ Am Kanal im Wesentlichen den Durchgangsverkehr in Richtung Frankenthal auf. Ebenso wird der überörtliche Verkehr in Nord-Süd-Richtung von der östlich der Abrechnungseinheit verlaufenden B 9 aufgenommen.

Im Norden und Osten führen Straßen und Wege in den teilweise landwirtschaftlich genutzten Bereich, bzw. zu Grün- und Sportflächen, auf denen in geringem Maße Verkehrsaufkommen stattfindet, welches nicht den beitragspflichtigen Grundstücken zuzurechnen ist. Allenfalls auf einem sehr kurzen Teilstück des Zubringers zur, bzw. von der B 9 im Bereich der Budapester Straße ist ein hoher Durchgangsverkehr zu beobachten, welcher ebenfalls nicht den beitragspflichtigen Grundstücken zuzurechnen ist. Aufgrund dieser lediglich sehr kurzen Strecke, im Verhältnis zu der Länge des gesamten Straßennetzes in der Abrechnungseinheit gesehen, fällt dieser Durchgangsverkehr bei der Bemessung des Gemeindeanteils kaum ins Gewicht.

In den anderen Straßen der Abrechnungseinheit ist nahezu kein Durchgangsverkehr zu beobachten.

In der Abrechnungseinheit besteht insgesamt kein nennenswerter Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 23 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 15 – Notwende

Die Abrechnungseinheit Notwende zeichnet sich gewissermaßen durch eine Insellage aus, die nur von Südosten aus für Kraftfahrzeuge zu erreichen ist.

Ein überörtlicher Durchgangsverkehr findet nahezu nicht statt.

In der Abrechnungseinheit besteht zwar die Möglichkeit über verschiedene Straßen und Wege in den teilweise landwirtschaftlich genutzten Außenbereich zu gelangen. Auf diesen findet jedoch nur in geringem Maße Verkehrsaufkommen statt, welches nicht den beitragspflichtigen Grundstücken zuzurechnen ist.

In der Abrechnungseinheit besteht kein nennenswerter Durchgangsverkehr, aber ganz überwiegend Anliegerverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 22 % festgelegt.

Abrechnungseinheit 16 – Nachtweide

Die Abrechnungseinheit Nachtweide zeichnet sich ebenfalls durch ihre Insellage aus. Zu ihr gelangt man ausschließlich über die anbaufreie Straße „Am Hansenbusch“, welche direkt an das überregionale Straßennetz angebunden ist. Die Abrechnungseinheit Nachtweide wirkt wie ein hermetisch abgeschlossenes System, welches im Norden durch die Industriegleisanlagen abgeschirmt wird. Im Gegensatz zu anderen Abrechnungseinheiten führen hier auch keine nennenswerten Wege oder Straßen in den Außenbereich.

Aufgrund der beschriebenen örtlichen Gegebenheiten besteht in dieser Abrechnungseinheit nahezu ausschließlich Ziel- und Quellverkehr zu und von den beitragspflichtigen Grundstücken und faktisch kein Durchgangsverkehr.

Der Gemeindeanteil wird daher auf 20 % festgelegt.

Die jeweiligen Stadtanteile sind in § 5 dargelegt.

2. Kalkulationszeitraum

Eine weitere wesentliche Änderung betrifft den Kalkulationszeitraum des Investitionsprogramms.

Nach der städtischen Satzung ist bei der Erhebung von wiederkehrenden Ausbaubeiträgen das sog. Durchschnittssatzsystem anzuwenden.

Hiernach wird der wiederkehrende Ausbaubeitrag auf der Grundlage des Durchschnitts der im Zeitraum von 5 Jahren zu erwartenden Investitionsaufwendungen erhoben.

Die gesetzliche Möglichkeit sieht vor, den Kalkulationszeitraum bei diesem Durchschnittssatzsystem auf die Dauer von zwei bis fünf Jahre festzulegen.

Die Rechtsprechung hat zu diesem Durchschnittssatzsystem inzwischen eine Sichtweise eingenommen, wonach die Anwendung dessen voraussetzen soll, dass in jedem Kalenderjahr der Fünfjahresperiode auch tatsächlich kassenwirksam Ausgaben anfallen müssen. Dies erzeugt einen enormen rechtlichen Druck. Ist in einer Abrechnungseinheit nur eine einzige Ausbaumaßnahme vorgesehen, die sich nicht über alle fünf Jahre rechnungsmäßig hinzieht, so steht die Verwaltung unter dem Zwang, entweder für die verbleibenden Jahre des Fünfjahreszeitraumes, eine weitere Maßnahme anzugehen oder aber zwanghaft zu versuchen, für die erstgenannte Maßnahme die Rechnungen, genauer gesagt die Zahlungen hierauf, auch auf die restlichen Jahre zu erstrecken. Gelingt dies nicht, erweist sich die Beitragserhebung für das Kalenderjahr, in dem keine Aufwendungen getätigt worden sind, als rechtswidrig und damit angreifbar, was es zu verhindern gilt.

Die Verkürzung auf das Dreijahresprogramm nimmt der Verwaltung diesen Druck und verringert die geschilderte Rechtsunsicherheit.

Zudem hat die Erfahrung gezeigt, dass mit einem maximalen Kalkulationszeitraum von fünf Jahren, die Verwaltung relativ unflexibel auf unvorhergesehene Ereignisse, wie Inflationsentwicklungen (verursacht wie vorliegend z.B. durch die Corona-Pandemie und den Ukrainekrieg) erforderliche Baumaßnahmen, welche der Beitragsfähigkeit unterliegen, reagieren kann. Aus diesem Grund wird der Kalkulationszeitraum in der neuen Satzung auf die Dauer von drei Jahren beschränkt, um flexibler auf solche Ereignisse reagieren zu können.

3. Übergangs- und Verschonungsregelungen

Im § 13 der Satzung sind die Übergangs- und Verschonungsregelungen festgelegt. Die bisherige pauschale Verschonungsregelung begegnete rechtlichen Bedenken, weshalb diese nunmehr differenzierter dargelegt ist. Auf die noch zu verschonenden Neubaugebiete hat diese Regelung keinen Einfluss, da für alle abgerechneten Erschließungsgebiete nach wie vor die höchst mögliche Verschonungsdauer von 15 Jahren, so wie dies auch bei der alten Verschonungsregelung galt, anzuwenden ist.

Aus Gleichbehandlungsgründen wird in der neuen Satzung die Verschonung für solche Erschließungsanlagen, die aufgrund öffentlich-rechtlicher Verträge hergestellt worden sind (z.B. Erschließungsvertrag) ebenfalls in der Satzung neu geregelt.

4. Änderung der zeichnerischen Darstellung und Neuaufteilung Abrechnungseinheiten im Bereich Oppau, Edigheim, Friesenheim, Nord

Eine weitere Änderung betrifft die zeichnerische Darstellung der Abrechnungsgebiete (Plan,

Anlage 1 der Satzung). Nach einer aktuellen Entscheidung des OVG Rheinland-Pfalz vom 05.09.2023 darf die Ausbaubeitragssatzung im Ergebnis nicht nur Aussagen darüber treffen, welche Verkehrsanlagen zur Abrechnungseinheit zählen, sondern sie muss auch – zumindest mittelbar – erkennen lassen, welche Grundstücke beitragspflichtig sein sollen. Die anlässlich dieser Entscheidung durchgeführte Prüfung führte zu dem Ergebnis, dass gerade im Bereich des BASF-Werksgeländes eine wesentliche Änderung der bestehenden Einteilung der Abrechnungseinheiten erforderlich ist. Die in der bisherigen Satzung festgelegte Einteilung genügt nicht mehr den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen.

Die beitragspflichtigen Flächen im Bereich des Werksgeländes werden auf die Abrechnungseinheiten Nord, Friesenheim und Oppau nach rechtlich zulässigen Kriterien aufgeteilt.

Aufgrund der bestehenden Außenbereichsflächen zwischen der im Zusammenhang bebauten Ortslage Edigheims und dem Werksgelände der BASF, können Werksteile nicht der Abrechnungseinheit Edigheim zugeordnet werden (vgl. Anlage 2, Vorbemerkungen zu).

Die Satzung stellt sich wie folgt dar:

Satzung

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 - 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 schadhaften 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 beigefügt.

(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 Geschossfläche. Die Berechnung 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. Vorausleistungen sind dabei als solche zu kennzeichnen.

(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 glei-

chen 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 ...

Jutta Steinruck

Anlage 1 Plan

Anlage 2 Begründung der Abrechnungseinheiten