

Begründung

zur Festlegung des Abrechnungsgebietes der Ortsgemeinde Hartenfels gemäß § 10 a Absatz 1, Satz 9 Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz (KAG)

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

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

Anlage 2 zur Ausbaubeuratssatzung der Ortsgemeinde Hartenfels vom 02.12.2025

(Bundesverfassungsgericht a.a.O.). In kleinen Gemeinden – insbesondere solchen, die nur aus einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestehen – werden sich hingegen einheitliche öffentliche Einrichtungen und Gemeindegebiet häufig decken.

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

Anlage 2 zur Ausbaubeuratssatzung der Ortsgemeinde Hartenfels vom 02.12.2025

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

Begründung:

Die Ortsgemeinde Hartenfels bildet eine einheitliche Abrechnungseinheit. Die Abrechnungseinheit wird dabei in alle Himmelsrichtungen durch weitläufige Außenbereichsflächen umgeben und abgegrenzt.

Der Gemeinderat der Ortsgemeinde Hartenfels hat bei seiner Entscheidung, für die Ortslage eine Abrechnungseinheit zu bilden, insbesondere die Neugestaltung des § 10a Absatz 1 Satz 4 KAG, die Gesetzesbegründung, sowie die oben dargestellten Grundsätze der Rechtsprechung berücksichtigt. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich. Im Rahmen dieser Abwägung wurde insbesondere berücksichtigt, dass im Bereich der Abrechnungseinheit die klassifizierten Straßen K 137 („Rheinstraße / Hauptstraße“) und K 138 („Alleestraße“) durch die Abrechnungseinheit verlaufen.

Den klassifizierten Straßen K 137 („Rheinstraße / Hauptstraße“) und K 138 („Alleestraße“) kommt im Bereich der Abrechnungseinheit keine trennende, sondern vielmehr eine verbindende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde insbesondere § 10a Absatz 1, Satz 4 KAG berücksichtigt, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen, wie klassifizierte Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Im Bereich der Abrechnungseinheit weisen die zuvor benannten klassifizierten Straßen eine ortsübliche Breite auf und sind zum beidseitigen Anbau bestimmt. Zudem können beide klassifizierte Straßen aufgrund ihrer geringen Breite ohne größere Umstände durch Fußgänger gequert werden, sodass diesen Verkehrsanlagen nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz keine trennende Wirkung zukommt. Die klassifizierten Straßen K 137 und K 138 sind zudem an mehrere Gemeindestraßen angebunden (z.B. „Kuhbergstraße“, „Hochstraße“, „Bergstraße“, „Dammweg“, „Steinstraße“, „Weiherfeldchen“), sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen und damit das indirekte Queren durch Kraftfahrzeuge möglich ist. Aufgrund dieser Gesamtumstände und der zahlreichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten konnte den benannten klassifizierten Straßen im Bereich der

Anlage 2 zur Ausbaubeuratssatzung der Ortsgemeinde Hartenfels vom 02.12.2025

Abrechnungseinheit Hartenfels keine trennende Wirkung beigemessen werden. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen Gemeinden häufig von sämtlichen Anliegern intensiv genutzt. Die konkret zurechenbaren Vorteile für die herangezogenen Grundstücke gehen u.a. aus der typischen tatsächlichen Straßennutzung hervor. Diese ist in der Ortsgemeinde Hartenfels durch einen verbindenden wechselseitigen Verkehr geprägt. Die zuvor bezeichneten klassifizierten Straßen dienen sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch - durch die benannten Anbindungen - der Anfahrt zu den übrigen Bereichen des Abrechnungsgebietes.

Weitere topographische Gegebenheiten, die eine Zäsur im beitragsrechtlichen Sinne darstellen könnten und zu der Bildung einer gesonderten Abrechnungseinheit führen, sind im Bereich der Ortslage nicht vorhanden.

Sodann hat der Gemeinderat der Ortsgemeinde Hartenfels bei seiner Entscheidung berücksichtigt, dass im Bereich des Bebauungsplans „Krätkaul“ neben Dorfgebieten primär Gewerbe und Industriegebiete festgesetzt sind.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (Beschluss vom 25. Juni 2014 – 1 BvR 668/10, 1 BvR 2104/10 –, juris Rn. 65) hat eine Gemeinde bei der Bildung von einheitlichen öffentlichen Einrichtungen von Anbaustraßen zu berücksichtigen, dass Gebiete mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand nur zu einer Abrechnungseinheit zusammengeschlossen werden dürfen, wenn dies nicht zu einer Umverteilung von Ausbaulasten führt, die auch bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis mit Rücksicht auf das Gebot der Belastungsgleichheit nicht mehr zu rechtfertigen ist. Das Abgrenzungskriterium der Gebiete mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand bezieht sich dabei nur auf „strukturelle“ Unterschiede einzelner Gebiete, die sich beispielsweise in Baugebieten aus den Festsetzungen eines Bebauungsplans über die Art der baulichen Nutzung, über Straßenbreiten und Parkflächen, aber auch wegen eines einheitlichen Ausbauzustands aufgrund der ungefähr gleichzeitigen Herstellung der Straßen ergeben können. Aus dem Begriff „strukturell“ lässt sich ableiten, dass sich die Unterschiede aus der Gebietsstruktur ergeben, also für die gesamten Gebiete von Bedeutung sein müssen. Damit scheiden Unterschiede in Bezug auf einzelne Straßen aus. Diese wären gegebenenfalls einer Einzelabrechnung nach § 10a Absatz

Anlage 2 zur Ausbaubeurteilung der Ortsgemeinde Hartenfels vom 02.12.2025

1 Satz 5 KAG zuzuführen. Zudem stellt das Bundesverfassungsgericht ausschließlich auf den Aufwand für den Straßenausbau ab. Deshalb kommen nur Aspekte in Betracht, die sich ohne weiteres auf diesen auswirken.

Für den Bereich des Bebauungsplan „Krätkaul“ konnte ein solcher gravierend struktureller Straßenausbauaufwand für keine der in diesem Bereich verlaufenden Straßen durch den Gemeinderat unter Würdigung der tatsächlichen Umstände festgestellt werden.

Zunächst begründet die Festsetzung des Dorfgebietes entlang der „Rheinstraße“ und „Alleestraße“ keine gravierend strukturell andere Straßennutzung für die von diesen Kreisstraßen abgehenden Gemeindestraßen („Weiherfeldchen“, „Steinstraße“, „Rheinstraße“, „Mühlenweg“). Soweit der „Mühlenweg“ neben Wohngrundstücken auch das südöstlich angrenzende große Gewerbegrundstück erschließt, lässt sich aus der tatsächlichen Straßennutzung der Anlage sowie aus der Ausgestaltung des „Mühlenweg“ kein gravierend gesteigerter Ausbauaufwand erkennen, der die Bildung einer gesonderten Abrechnungseinheit oder gar eine Einzelabrechnung rechtfertigen würde. Hinzutritt, dass im Bereich des „Mühlenweg“ die Bildung einer gesonderten Abrechnungseinheit an der Abgrenzbarkeit eines strukturell andersartigen Gebietes scheitert. Soweit der Gemeinderat in diesem Zusammenhang die Verkehrsanlage „Franz-Huf-Straße“ bewertet hat ist festzustellen, dass diese Verkehrsanlage neben ihrer Funktion als Umgehungsstraße zwar primär gewerblich genutzte Grundstücke erschließt, jedoch gleichsam keine abgrenzbare Gebietsstruktur erkennen lässt, die einen gravierend gesteigerten Ausbauaufwand erwarten ließe. Auch die Ausgestaltung der Straße in Breite und Aufbau lässt keine Rückschlüsse auf einen gravierend gesteigerten Ausbauaufwand zu. Gleichermaßen gilt für die Straße „Am Oberacker“. Insoweit war auch insbesondere zu berücksichtigen, dass strukturelle Unterschiede einzelner Straßen nach der ständigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in diesem Zusammenhang nicht zu berücksichtigen sind.