

Begründung
der Festlegung der Abrechnungsgebiete der Ortsgemeinde Herschbach
gemäß § 10 a Absatz 1, Satz 9 Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz (KAG)

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

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

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Ortsgemeinde Herschbach vom 08.12.2025

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.

Nach den eingangs geschilderten Grundlagen der Rechtsprechung bildet das Gemeindegebiet von Herschbach die einheitliche Abrechnungseinheit „Herschbach Ortslage“

Begründung:

Die Ortsgemeinde Herschbach bildet eine einheitliche Abrechnungseinheit. Die Abrechnungseinheit „Herschbach Ortslage“ wird dabei in Richtung Norden, Osten und Süden durch weitläufige Außenbereichsflächen abgegrenzt. In Richtung Westen wird die Abrechnungseinheit durch den Verlauf der Bundesstraße 413 abgegrenzt.

Der Gemeinderat der Ortsgemeinde Herschbach hat bei seiner Entscheidung, für die Ortslage eine gesamtheitliche Abrechnungseinheit zu bilden, insbesondere die Neugestaltung des § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG, die Gesetzesbegründung, die oben dargestellten Grundsätze der Rechtsprechung sowie die neuerliche Rechtsprechung des Oberverwaltungsgericht Koblenz berücksichtigt. Nach eingehender Prüfung der örtlichen Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit geboten.

Im Rahmen dieser Gesamtabwägung wurde durch den Gemeinderat insbesondere berücksichtigt, dass im Bereich der Abrechnungseinheit die Landesstraßen 292 („Bergstraße“, „Siegstraße“) und 305 sowie mehrere kleinere Bachläufe („Holzbach“, „Viehbach“, „Schimmelsbach“) verlaufen.

Der klassifizierten Straßen L 292 kommt im Bereich der Abrechnungseinheit keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde insbesondere § 10 a Abs. 1 S. 4 KAG berücksichtigt, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen wie klassifizierten Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Im Bereich der Abrechnungseinheit weist die zuvor benannte klassifizierte Straße eine ortsübliche Breite auf und ist zum beidseitigen Anbau bestimmt. Zudem kann die L 292 aufgrund ihrer geringen Breite ohne größere Umstände durch Fußgänger überquert werden, sodass dieser Verkehrsanlage nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz keine trennende Wirkung zukommt. Die klassifizierte Straße L 292 ist darüber hinaus an eine Vielzahl von Gemeindestraßen angebunden (z.B.: „Im Rossmorgen“, „Schlossstraße“, „Sandweg“, „Baumweg“, „Hauptstraße“, „Dr. Hans Brüll Straße“), sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen und damit das indirekte Queren der Straße durch Kraftfahrzeuge ebenfalls unproblematisch möglich ist. Aufgrund dieser Gesamtumstände und der zahlreichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten, konnte der L 292 im Bereich der Abrechnungseinheit Herschbach Ortslage keine trennende Wirkung beigemessen werden.

Der im Westen der Abrechnungseinheit verlaufenden klassifizierten Straße L 305 war ebenfalls keine trennende Wirkung im Sinne des § 10a Abs. 1 Satz 4 KAG RLP beizumessen.

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Ortsgemeinde Herschbach vom 08.12.2025

Die klassifizierte Straße L 305 verläuft von Nord nach Süd durch die gesamte Abrechnungseinheit. Die klassifizierte Straße L 305 weist dabei eine für die Abwägung maßgeblich zu betrachtenden Strecke von etwa 1,2 km auf (gemessen mit dem Entfernungsmesser des Geoportal.RLP). Dieser Bereich erstreckt sich von der Ortsrandlage im Norden, bis zur Anbindung an die Gemeindestraße „Rheinstraße“ im Süden der Ortslage. Auf dieser Strecke ist die L 305 nicht zum Anbau bestimmt und weist insbesondere im Bereich der „Wiedstraße“ einen Höhenunterschied zum umliegenden Gelände auf. Weiterhin kann die L 305 im Bereich der Ortslage von Herschbach nur mittels Brückenbauwerk im Bereich der „Wiedstraße“ gequert werden. Die südliche Anbindung an die „Rheinstraße“ vermittelt insoweit keine Quermöglichkeit, weil sich in diesem Bereich westlich der L 305 weitläufige Außenbereichsflächen anschließen. Trotz dieser grundsätzlich für eine trennende Wirkung sprechenden Umstände, erzeugt die L 305 keine topografische Zäsur im Sinne des § 10a Absatz 1 Satz 4 KAG und trennt die westlich der L 305 gelegenen Gewerbe- und Industriegebiete nicht maßgeblich räumlich von der restlichen Ortslage ab. Die westlich der L 305 gelegenen Gewerbe- bzw. Industriegebiete (Bebauungsplangebiete „Haarheid“ und „Sonnenberg“) werden jeweils über die Gemeindestraße „Wiedstraße“ erschlossen. Dadurch erzeugt die „Wiedstraße“ eine unmittelbare Anbindung dieser Gebiete an das gemeindliche Straßennetz der Ortslage. Zudem ermöglicht die „Wiedstraße“ in nur 180 m („Sonnenberg“) bis 500 m („Kurt-Massfeller-Straße“ – Privatstraße) Entfernung eine ungehinderte Quermöglichkeit der L 305 durch das dort vorhandene Brückenbauwerk. An dieser Stelle kann die L 305 von Lkw, Pkw und Fußgängern ungehindert gequert werden. In der Folge erzeugt die „Wiedstraße“ eine hinreichend verbindende Wirkung, welche die latent trennende Wirkung der L 305 aufhebt. Zudem musste berücksichtigt werden, dass die gemeindliche „Wiedstraße“ auch von den östlich der L 305 gelegenen Ortslage regelmäßig in Anspruch genommen wird, um auf die L 305 oder B 413 zu gelangen. Unter Berücksichtigung dieser Gesamtumstände war der L 305 nach § 10a Absatz 1 Satz 4 KAG keine trennende Wirkung beizumessen.

Weiterhin kommt auch den bezeichneten Bachläufen keine trennende Wirkung im Sinne des § 10a Absatz 1 Satz 4 KAG zu. Diese weisen jeweils eine nur sehr geringe breite und keine relevanten Uferbereiche auf. Zudem können die Bachläufe an mehreren Stellen über Brückenbauwerke unproblematisch von Pkw und Fußgängern überquert werden. So kann der „Schimmelsbach“ beispielsweise im Bereich der „Bleichstraße“ und „Siegstraße“ unproblematisch überquert werden.

Zuletzt hat der Gemeinderat bei seiner Entscheidung eine Abrechnungseinheit für die gesamte Ortslage von Herschbach zu bilden berücksichtigt, dass die im Nordwesten des

Anlage 2 zur Ausbaubeitragsatzung der Ortsgemeinde Herschbach vom 08.12.2025

Gemeindegebietes liegenden Gewerbe- und Industriegebiete (Bebauungsplanbereiche „Sonnenberg“, „Auf der Burgwies“ und „Haarheid“) nicht aufgrund strukturell gravierend unterschiedlichen Straßenausbauaufwands in gesonderte Abrechnungseinheiten zu fassen waren. Die Bildung mehrerer Abrechnungsgebiete kommt unter dem Gesichtspunkt des strukturell gravierend unterschiedlichen Straßenausbauaufwands nur unter engen Voraussetzungen in Betracht. Der Gemeinderat hat danach zu berücksichtigen, ob Gebiete mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand zusammengeschlossen werden, die in der Folge zu einer auch bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis mit Rücksicht auf das Gebot der Belastungsgleichheit nicht mehr zu rechtfertigenden Umverteilung von Ausbaulasten führen würden. 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 grundsätzlich aus. 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. In erster Linie zu nennen sind die Breite und die Ausgestaltung der Straßen, aber auch die Art der zulässigen baulichen Nutzung der angrenzenden Grundstücke. So wird in Industrie- und Gewerbegebieten der Straßenausbau wegen des höheren Verkehrsaufkommens und wegen des zu erwartenden Schwerlastverkehrs – unbeschadet der Frage eines beitragsrechtlichen Ausgleichs – regelmäßig aufwändiger sein als in Wohngebieten. Hingegen rechtfertigen Kriterien, die den Erschließungsvorteil der jeweiligen Grundstücke definieren, eine Gebietstrennung regelmäßig nicht. So sind etwa die Grundstücksgröße und der individuelle Artzuschlag Kenngrößen, die den Vorteil abbilden, den das Grundstück durch die Anbindung an das Straßennetz gewinnt. Eine höhere finanzielle Belastung auf Grund dieser Kriterien wird durch diesen Vorteil aufgewogen und rechtfertigt die Annahme einer gleichheitssatzwidrigen Umverteilung, die für die Gebietstrennung gleichfalls erforderlich ist, nicht. Unter Beachtung dieser rechtlichen Voraussetzungen waren keine gesonderten Abrechnungsgebiete zu bilden. Die „Kurt-Massfeller-Straße“ erzeugt als Privatstraße grundsätzlich keinen gemeindlichen Ausbaufwand und war daher im Ausgangspunkt bereits nicht im Rahmen dieser Abwägung zu berücksichtigen. Die Verkehrsanlage „Sonnenberg“ (bestehend aus dem Hauptzug und der gleichnamigen unselbständigen Stichstraße) dient der inneren Erschließung des gleichnamigen Bebauungsplangebietes und somit ausschließlich der anliegenden Gewerbe- und Industriegrundstücken. Allerdings kann – wie oben dargestellt – die Berücksichtigung einer einzelnen Verkehrsanlage nicht zur Annahme eines strukturell gravierend unterschiedlichen Straßenausbauaufwands führen. Das Gewerbe- und Industriegebiet, welches durch die Verkehrsanlagen „Holzbachstraße“, „Biertal I“ und „Biertal II“ erschlossen wird, war ebenfalls kein gesondertes Abrechnungsgebiet zu bilden. Die „Holzbachstraße“ wird zunächst im

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Ortsgemeinde Herschbach vom 08.12.2025

Bereich zwischen „Wiedstraße“ und „Biertal I“ überwiegend wohnbaulich genutzt. Erst im weiteren Verlauf sind ausschließlich Gewerbebetriebe angesiedelt. Aufgrund dieses Umstandes ist bereits keine klare Abgrenzung der Gebiete entlang der Straße möglich. Die Straße erfährt eine Mischnutzung von privatem und gewerblichem Verkehr. Weiterhin weisen die Straße in diesem Gebiet keine Merkmale auf, die nach den Voraussetzungen der Rechtsprechung die Annahme eines gravierend gesteigerten Ausbauaufwandes rechtfertigen. Diese weisen insbesondere keine erhöhte Breite oder gesteigerte Belastungsklassen auf. Aufgrund der einzigen Anbindungen dieses Gebietes an das gemeindliche Verkehrsnetz über die Gemeindestraßen „Wiedstraße“ und „Gänseweiherweg“, welche in diesem Bereich ebenfalls überwiegend wohnbaulich genutzte Grundstücke erschließen, muss der gewerbliche Kunden- und Lieferverkehr zwangsweise diese Anlagen nutzen. Auch aufgrund dieser örtlichen Gegebenheiten war eine klare Abgrenzung und Feststellung eines strukturell unterschiedlichen Straßenausbauaufwands nicht hinreichend möglich, als dass die engen rechtlichen Voraussetzungen zur Bildung einer gesonderten Abrechnungseinheit angenommen werden konnten.

Die Bildung von gesonderten Abrechnungseinheiten nach § 10a Absatz 1 S. 5 KAG, wonach eine einheitliche öffentliche Einrichtung auch aus einer einzelnen Verkehrsanlage bestehen kann, wenn dies zur Abgeltung des Vorteils im Einzelfall unabweisbar ist, war vorliegend nicht anzunehmen. Keine der vorliegend thematisierten Verkehrsanlagen erzeugt nach der Auffassung des Gemeinderates einen derart individuellen Sondervorteil, als dass die Bildung weiterer Gebiete im Einzelfall als geboten erscheint. Dies auch insbesondere deswegen, weil alle hier benannten Verkehrsanlagen die gemeindliche „Wiedstraße“ in der Regel frequentiert nutzen. Der durch diese Verkehrsanlage erzeugte Vorteil trifft danach alle hier thematisierten, angrenzenden Verkehrsanlagen gleichermaßen. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen und mittelgroßen Gemeinden und Städten 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 Abrechnungseinheit „Herschbach Ortslage“ durch einen verbindenden wechselseitigen Verkehr auch und gerade im Bereich der „Wiedstraße“ geprägt. Die „Wiedstraße“ dient sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch durch die Anbindungen an die B 413, L 305 und im weiteren Verlauf an die L 292 der Anfahrt des überörtlichen Straßennetzes und wird folglich von einer Vielzahl der Bewohner der Ortslage genutzt.

Zuletzt wurde durch den Gemeinderat berücksichtigt, dass aufgrund der neuerlichen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes Rheinland-Pfalz (OVG RLP, Urteil vom

Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Ortsgemeinde Herschbach vom 08.12.2025

05.09.2023, Az. 6 C 10098/23.OVG) der Bereich des Wochenendhausgebietes „Frauenwiese“ ebenfalls in die Abrechnungseinheit miteinzubeziehen war.

Die Bildung einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung durch Zusammenfassen aller Verkehrsanlagen der Gemeinde Herschbach konnte somit erfolgen, weil diese aufgrund des zusammenhängenden Gemeindegebietes in ihrer Gesamtheit den einzelnen Grundstücken die Anbindung an das inner- und überörtliche Straßennetz vermitteln.