

Anlage 2 zu § 3 Abs. 1 Satzung der Stadt Mayen über die Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen nach § 10 a des rheinland-pfälzischen Kommunalabgabengesetzes für straßenbauliche Maßnahmen (Ausbaubeitragsatzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen – ABS wkB)

**Begründung**  
**der Festlegung der Abrechnungsgebiete der Stadt Mayen**  
**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. Als Grundlage werden für die Erhebung wiederkehrender Beiträge von der Gemeinde durch Satzung einheitliche öffentliche Einrichtungen festgelegt, die durch das Zusammenfassen mehrerer, in einem abgrenzbaren und räumlich zusammenhängenden Gebiet liegender Verkehrsanlagen des Gemeindegebietes gebildet werden. 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 Absatz 1, Satz 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, bei denen sich also der Vorteil der Möglichkeit der Nutzung der ausgebauten Straßen als Lagevorteil auf den Gebrauchswert des Grundstücks auswirkt. 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. Die Voraussetzung eines konkret zurechenbaren Vorteils aufgrund einer ausreichend engen Vermittlungsbeziehung zwischen den eine einheitliche öffentliche Einrichtung bildenden Verkehrsanlagen hinsichtlich des Anschlusses an das übrige Straßennetz bedeutet danach für größere Städte und Gemeinden ohne zusammenhängende Gebiete im Allgemeinen die Notwendigkeit zur Bildung mehrerer einheitlicher öffentlicher Einrichtungen und Anbaustraßen (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)

Nach den eingangs geschilderten Grundlagen der Rechtsprechung ergeben sich für das Stadtgebiet Mayen folgende Abrechnungseinheiten:

Das Stadtgebiet von Mayen wird in neun Abrechnungseinheiten unterteilt:

- Abrechnungseinheit 1: Nitztal
- Abrechnungseinheit 2: Kürrenberg
- Abrechnungseinheit 3: Alzheimer Ortslage
- Abrechnungseinheit 4: Gewerbegebiet an der A48
- Abrechnungseinheit 5: Hausen Ortslage
- Abrechnungseinheit 6: Betzing
- Abrechnungseinheit 7: Mayen Stadtkern
- Abrechnungseinheit 8: Mayen GE Mayener Tal
- Abrechnungseinheit 9: Mayen GE Nord

## **1. Nitztal, Kürrenberg, Alzheimer Ortslage und Betzing**

Nitztal, Kürrenberg, Alzheimer Ortslage und Betzing stellen jeweils eigenständige Stadtteile der Stadt Mayen dar. Die Stadtteile sind über das aus Gemeinde- und klassifizierten Straßen bestehende Straßennetz mit der Stadt Mayen verbunden. Zwischen der Stadt Mayen und den benannten Stadtteilen befinden sich weitläufige Außenbereichsstrecken, die den räumlichen Zusammenhang, der allerdings vom Bundesverfassungsgericht als Grundvoraussetzung für die Bildung einer Abrechnungseinheit gefordert wird, entfallen lässt. Ein zusammenhängendes Stadtgebiet kann aufgrund der vorhandenen Außenbereichsfläche nicht angenommen werden, so dass die Stadtteile Nitztal, Kürrenberg, Alzheimer Ortslage und Betzing jeweils selbständige Abrechnungseinheiten darstellen

## **2. Gewerbegebiet an der A48**

Das Gewerbegebiet Alzheimer bildet aufgrund gravierender struktureller Unterschiede eine eigene Abrechnungseinheit. Die Abrechnungseinheit Alzheimer Gewerbegebiet wird durch die klassifizierten Straßen BAB 48, L 82 und L 52 abgegrenzt.

## **3. Hausen Ortslage**

Die Ortslage Hausen stellt eine eigenständige Abrechnungseinheit dar. Die Straßen „Industriestraße“ und „Am Bürgerhaus“ sind Teil der öffentlichen Einrichtung. Dabei ist dem Stadtrat bekannt, dass Außenbereichsflächen von nicht nur untergeordneter Fläche zu einer trennenden Wirkung im beitragsrechtlichen Sinne führen können. Im vorliegenden Fall liegt zwischen den Bebauungen derzeit eine freie Fläche von ca. 110 m. Bei der Entscheidung hat der Stadtrat berücksichtigt, dass derzeit für genau diesen Bereich ein Bebauungsplan aufgestellt wird, der dazu führt, dass in absehbarer Zeit die noch vorhandene unbebaute Fläche geschlossen werden wird. Zudem wird der Bereich „Industriestraße“ und „Am Bürgerhaus“ sowohl über die Hausener Landstraße (L98) aus beiden Richtungen, sowie über den „Betzinger Weg“ aus der Ortslage heraus angefahren, so dass die erforderlichen Verkehrsbeziehungen die Bildung einer einheitlichen Abrechnungseinheit rechtfertigen.

Die Abrechnungseinheit Hausen Ortslage wird nach Norden und Osten durch die angrenzenden Außenbereichsflächen abgegrenzt. Nach Westen erfolgt die Abgrenzung durch die klassifizierte B 262 und nach Süden durch den Maifeld Radweg nebst angrenzenden Grünflächen, mit dem die Bebauung der Abrechnungseinheit endet. Bei dem südlich daran angrenzenden Bereich „Am Sürchen“ handelt es sich um eine Privatstraße. Diese wird daher nicht zu Ausbaubeiträgen herangezogen.

## **4. Mayen GE Mayener Tal**

Das Gewerbegebiet Mayener Tal bildet aufgrund gravierender struktureller Unterschiede eine eigene Abrechnungseinheit. Wegen der Größe der Grundstücke, der zulässigen hohen Ausnutzbarkeit und der größeren Straßenbreite mit höheren

Belastungsklassen würde die Bildung einer Abrechnungseinheit mit dem übrigen Stadtgebiet zu einer unzulässigen Beitragsumverteilung zu Lasten der Eigentümer der Gewerbegrundstücke führen.

Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Eigentümer der Gewerbegrundstücke mit einem Gewerbezuschlag ohnehin bereits höher belastet werden. Es wird nach Norden durch den angrenzenden Außenbereich, nach Süden und Osten durch die klassifizierte B 262 und nach Westen durch die Bahnlinie Eifelquerbahn begrenzt. Westlich der Bahnlinie schließt sich wieder Außenbereichsfläche an.

## **5. Mayen GE Nord**

Das Gewerbegebiet Mayen Nord bildet aufgrund gravierender struktureller Unterschiede eine eigene Abrechnungseinheit. Wegen der Größe der Grundstücke, der zulässigen hohen Ausnutzbarkeit und der größeren Straßenbreite mit höheren Belastungsklassen würde die Bildung einer Abrechnungseinheit mit dem übrigen Stadtgebiet zu einer unzulässigen Beitragsumverteilung zu Lasten der Eigentümer der Gewerbegrundstücke führen. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Eigentümer der Gewerbegrundstücke mit einem Gewerbezuschlag ohnehin bereits höher belastet werden. Dabei ist dem Rat bekannt, dass sich im Westen der Abrechnungseinheit ein Mischgebiet mit Wohnnutzung gebildet hat. Die typische Straßennutzung der Anlieger dieses Bereichs führt nach Einschätzung des Rates dazu, dass ein Zusammenfassen gerechtfertigt ist, da diese Gebiete nur über nichtklassifizierte Straßen in der Abrechnungseinheit erreichbar sind. Die Abrechnungseinheit Mayen GE Nord wird nach Norden durch den angrenzenden Außenbereich Flächen abgegrenzt. Nach Süden ist der Bahnlinie Eifelquerbahn, trennende Wirkung beizumessen. In diesem Bereich ist die Bahnlinie **zwei und streckenweise sogar viergleisig**. Ein wechselseitiger Verkehr ist in diesem Bereich nicht zu verzeichnen. Die dort angesiedelten Betriebe lösen keinen wechselseitigen Verkehr von Nord nach Süd und andersherum aus, der in diesem Bereich die topografische Zäsur der Bahnlinie aufhebt. Nach Westen wird die Abrechnungseinheit durch die klassifizierte L 82, beginnenden mit der Kreuzung dieser Verkehrsanlage mit der Bahnlinie begrenzt.

## **6. Mayen Zentrum**

Das übrige Gebiet der Stadt Mayen stellt die Abrechnungseinheit Mayen Zentrum dar. Dabei ist nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände keine weitere Aufteilung des Stadtgebietes Mayen Zentrum erforderlich. Es wurde zunächst die Neugestaltung des § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG sowie die Gesetzesbegründung berücksichtigt. 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, 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.

Die Stadt Mayen hat 19.162 Einwohner.

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat berücksichtigt, dass sich im Bereich der Abrechnungseinheit die Bahnlinie Eifelquerbahn sowie die klassifizierten Straßen L 98 (Kelberger Straße – Koblenzer Straße), L 83 (Bürresheimer Straße) sowie L 82 (Au der Eich – Polcher Straße) befinden.

Den klassifizierten Straßen L 98, L 83 und L 82 kommt in diesem Bereich keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde auch § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG berücksichtigt, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen, wie Flüsse, Bahnanlagen oder klassifizierte Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Im Bereich des Stadtgebiets Mayen weisen die zuvor benannten Straßen eine ortsübliche Breite auf und sind beidseitig zum Anbau bestimmt. Zudem können sie aufgrund der geringen Breite ohne größere Umstände durch Fußgänger gequert werden, so dass diesen Verkehrsanlagen nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz keine trennende Wirkung zukommt.

Auch der Bahnlinie kommt in diesem Bereich keine trennende Wirkung zu. Im Unterschied zu der trennenden Wirkung die der Bahnlinie im Bereich der Abrechnungseinheit Mayen GE Nord beigemessen wird, ist die Bahnlinie im Zentrum lediglich eingleisig. Sie kann an 5 Stellen durch Kraftfahrzeuge gequert werden. Über- bzw. Unterführungen, die ein ungehindertes Queren ohne Rückstau durch heruntergelassene Bahnschranken ermöglichen, befinden sich im Bereich der Kelberger Straße, Im Möhren-Königsbergstraße, Bürresheimer Straße, Ettinger Weg und Auf der Eich. Hinzu kommen zwei gleichen Bahnkreuzungen im Bereich Alte Hohl – Westbahnhof und Bachstraße. Fußgänger können die Bahnlinie zudem im Bereich zwischen der Bachstraße und der Bürresheimer Straße und abzweigend über die Straße Werkelslay auf Fußwegen Kreuzen.

Zudem ist die typische Nutzung des Straßennetzes in der Abrechnungseinheit durch einen verbinden wechselseitigen Verkehr, geprägt.

Außerdem wird der räumliche Zusammenhang durch Außenbereichsflächen, die nur einen untergeordneten Teil des Gemeinde- oder Ortsteilgebietes einnehmen und sich je nach örtlichen Gegebenheiten auch über eine Entfernung von mehreren hundert Metern erstrecken können, oder durch topografische Merkmale wie Bahnanlagen, Flüsse und größere Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können,

regelmäßig nicht aufgehoben. An die verbindende Wirkung von Querungsmöglichkeiten sind mit Blick auf die große Flexibilität des Anliegerverkehrs keine zu hohen Anforderungen zu stellen.