

## **Begründung**

### **der Festlegung des Abrechnungsgebietes der Gemeinde Ahrbrück 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

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Ahrbrück 30.10.2023**

(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 Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Ahrbrück 30.10.2023

Nach den eingangs geschilderten Grundlagen der Rechtsprechung ergibt sich für das Gemeindegebiet von Ahrbrück eine Abrechnungseinheit:

### **Ahrbrück:**

Das Gemeindegebiet der Ortsgemeinde Ahrbrück stellt eine einheitliche Abrechnungseinheit dar. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung des Gemeindegebietes erforderlich. Das Gemeindegebiet wird in alle Himmelsrichtungen durch weitläufige Außenbereichsflächen umgeben und abgegrenzt. Durch das Gemeindegebiet verlaufen die klassifizierten Straßen B 257 („Hauptstraße“), K 29 („Linder Straße“) und L 85 („Kesselinger Straße“). Weiterhin verläuft durch das Gemeindegebiet der Flusslauf der „Ahr“ sowie die Bachläufe „Mirbach“, „Steinbach“, „Kesselinger Bach“, „Dennbach“ und „Hirschbach“. Ferner verläuft durch das Abrechnungsgebiet die Bahnstrecke der „Ahrtalbahn“, welche ebenda auch ihre Endstation hat.

Der Gemeinderat von Ahrbrück hat bei seiner Entscheidung, eine Abrechnungseinheit zu bilden, insbesondere die Neugestaltung des § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG, die Gesetzesbegründung sowie die oben dargestellten Grundsätze der Rechtsprechung berücksichtigt. Ausgehend von diesen Abwägungskriterien war das Gemeindegebiet nicht in weitere Abrechnungseinheiten aufzuteilen.

Den klassifizierten Straßen B 257 („Hauptstraße“), K 29 („Linder Straße“) und L 85 („Kesselinger Straße“) kommt im Bereich der Abrechnungseinheit keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde § 10 a 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 weit überwiegend zum beidseitigen Anbau bestimmt. Zudem können die B 257 („Hauptstraße“), K 29 („Linder Straße“) und L 85 („Kesselinger Straße“) aufgrund ihrer geringen bis ortsüblichen 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 B 257, K 29 und L 85 sind an eine Vielzahl von Gemeindestraßen angebunden (z.B.

## Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Ahrbrück 30.10.2023

„Mühlenstraße“, „Ermlandstraße“, „Denntalstraße“, „Sudetenstraße“, „Steinerbergstraße“, „Oberweg“, „Ahrstraße“, „Mühlenaul“), sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen und damit das indirekte Queren durch Kraftfahrzeuge möglich ist. Aufgrund dieser Gesamtumstände und der vorhandenen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten konnte den benannten klassifizierten Straßen im Bereich der Abrechnungseinheit „Ahrbrück“ keine trennende Wirkung beigemessen werden. 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 „Ahrbrück“ 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.

Der „Ahr“ kommt im Bereich der Abrechnungseinheit „Ahrbrück“ ebenfalls keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde erneut § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG berücksichtigt, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen, wie Flüssen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Die „Ahr“ verläuft im südlichen Bereich der Abrechnungseinheit zwischen den Ortsteilen „Brück“ und „Ahrbrück“ sowie durch den Ortsteil „Brück“ selbst. Im nördlichen Bereich der Abrechnungseinheit verläuft die „Ahr“ im westlichen Bereich, an der Grenze der Abrechnungseinheit. Sämtliche Bebauungen und Verkehrsanlagen liegen daher östlich und südlich des Flusslaufes, sodass der „Ahr“ in dem nördlichen Bereich der Abrechnungseinheit bereits aufgrund ihrer Lage keine trennende Wirkung zukommt. Gesondert zu betrachten war das Gebiet des Flusslaufes in dem Bereich zwischen den Gemeindestraße „Ahrufer“ und „Am Katzberg“. Auf dieser maßgeblich zu betrachtenden Strecke von ca. 500 m kann der Flusslauf an einer Stelle über die „Ahrbrücke“ überquert werden. Der Flusslauf weist insgesamt nur eine geringe Breite von etwa 15 - 20 m auf und kann im Bereich der Ortslage über die „Ahrbrücke“ problemlos von Fußgängern und Pkw überquert werden. Das Brückenbauwerk verbindet in dem hier geschilderten Bereich die westlich des Flusses gelegenen Gebiete des Ortsteils Brück mit dem übrigen Gemeindegebiet. Aufgrund der maßgeblich zu betrachtenden Strecke des Flusses von ca. 500 m ist die

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Ahrbrück 30.10.2023**

eine Überquerungsmöglichkeit über die „Ahrbrücke“ ausreichend, um die ansonsten trennende Wirkung des Flusses aufzuheben und einen hinreichend räumlichen Zusammenhang zwischen den Gebieten herzustellen. In der Folge war der „Ahr“ insgesamt keine trennende Wirkung im Sinne einer topografischen Zäsur gemäß § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG beizumessen.

Den bezeichneten Bachläufen („Mirbach“, „Steinbach“, „Kesselinger Bach“, „Dennbach“ und „Hirschbach“) war ebenfalls keine trennende Wirkung beizumessen. Die Bachläufe weisen allesamt eine sehr geringe Breite auf und besitzen keine relevanten Uferbereiche. Außerdem können die benannten Bachläufe an allen Berührungspunkten mit Gemeindestraßen (z.B. „Sudetenstraße“, „Ahrstraße“) über ebendiese problemlos gequert werden.

Der Bahnstrecke der „Ahrtalbahn“ kommt im Bereich der Abrechnungseinheit „Ahrbrück“ ebenfalls keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde erneut § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG berücksichtigt, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen, wie Bahnanlagen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Die Bahnanlage verläuft auf der hier maßgeblich zu betrachtenden Strecke, vom Endpunkt der Bahnstrecke bis zur Gemeindestraße „Mühlenuel“, von ca. 800 m eingleisig und kann über die Gemeindestraße „Mühlenuel“ problemlos durch Fußgänger und Pkw überquert werden. Dabei wäre in Anbetracht der bezeichneten Länge der Bahnstrecke fraglich, ob eine einzige Überquerungsmöglichkeit ausreichend ist, um keine räumliche Trennung anzunehmen. Im Rahmen dieser Abwägung hat der Gemeinderat von Ahrbrück berücksichtigt, dass südlich des Bahnhofes kein Querungsbedarf mehr besteht, weil die Bahnlinie ebenda endet, diese also insgesamt nur 800 m relevanten Bereich aufweist und die weit entfernteste Überquerungsmöglichkeit somit für die Anlieger etwa 400 m entfernt liegt. Weiterhin wurde berücksichtigen, dass in dem bezeichneten Bereich der Bahnstrecke, die weit überwiegende Bebauung sowie die einzig in diesem Bereich vorhandene Gemeindestraße („Mühlenuel“) östlich der Bahnstrecke liegt und westlich der Bahnstrecke, nach dem Verlauf der B 257, weitläufiger Außenbereich folgt. Zudem ist die B 257 auf einer Strecke von etwa 400 m auch nicht bebaut, sodass eine räumliche Trennung von Gemeindestraßen in diesem Bereich grundsätzlich nicht bestehen kann. Im Ergebnis war der Bahnstrecke

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Ahrbrück 30.10.2023**

nach Abwägung aller Umstände keine trennende Wirkung im Sinne des § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG beizumessen.

Der Gemeinderat von Ahrbrück hat bei seiner Entscheidung, eine Abrechnungseinheit zu bilden, weiterhin berücksichtigt, dass für die Ortsteile Brück und Pützfeld keine eigenen Abrechnungsgebiete zu bilden waren. Denn Voraussetzung für die Bildung mehrerer Abrechnungseinheiten ist zunächst das Fehlen eines räumlichen Zusammenhangs zwischen den betreffenden Gebieten. Zwischen den Ortsteilen bestehen jedoch ein durchgehender Bebauungszusammenhang, mithin ein räumlicher Zusammenhang. Vereinzelt vorhandene Außenbereichsflächen (z.B. zwischen „Kapellenweg“ und „Kesseling Straße“) weisen Ausmaße von ca. 50 – 100 m auf und sind regelmäßig als bloße Baulücken zu qualifizieren. Aufgrund ihrer Ausdehnung sind diese Freiflächen gemäß § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG als Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß zu qualifizieren, die den räumlichen Zusammenhang nicht aufheben. In der Folge besteht im gesamten Gemeindegebiet ein hinreichend räumlicher Zusammenhang zwischen allen benannten Gebieten, sodass nur eine Abrechnungseinheit geboten war.

Vereinzelt vorhandene landwirtschaftlich genutzte Grundstücke oder Campingplätze entlang der B 257 liegen im Außenbereich und sind daher beitragsrechtlich nicht relevant.

Zuletzt sei noch ausgeführt, dass im Zeitpunkt des Satzungserlasses bei weitem noch nicht alle Wiederaufbauarbeiten entlang der Ahr, welche durch die Flutkatastrophe im Jahr 2021 an Straßen und Gebäuden notwendig wurden, abgeschlossen sind. In der Folge wurde im Rahmen der vorgenommenen Abwägung versucht, den vorherigen sowie in Zukunft angestrebten Zustand im Bereich der Ahr zu berücksichtigen, soweit dieser einen Einfluss auf die Abgrenzung bzw. Bildung der Abrechnungseinheit hatte.