

**Begründung**  
**der Festlegung der Abrechnungsgebiete der Gemeinde Dernau**  
**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 Dernau vom 23.10.2023**

(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 Dernau vom 23.10.2023**

Nach den eingangs geschilderten Grundlagen der Rechtsprechung ergeben sich für das Gemeindegebiet von Dernau die folgenden drei Abrechnungseinheiten:

- Abrechnungseinheit 1: Dernau Ortslage
- Abrechnungseinheit 2: Marienthal
- Abrechnungseinheit 3: Dernau Gewerbegebiet

### **1. Dernau Ortslage**

Die Ortslage der Gemeinde Dernau stellt eine eigene Abrechnungseinheit dar. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich. Die Abrechnungseinheit „Dernau Ortslage“ wird in alle Himmelsrichtungen durch weitläufige Außenbereichsflächen umgeben und abgegrenzt. Durch den Ortsteil verlaufen die klassifizierten Straßen B 267 („Schmittmannstraße“) und K 35 sowie der Fluss Ahr und die Bahnstrecke der Ahrtalbahn. Die Abrechnungseinheit umfasst den gesamten nordwestlichen und östlichen der Ahr gelegenen Bereich des Gemeindegebietes, abgesehen von dem im Süden gelegenen Gewerbegebiet und des Ortsteils Marienthal. Entsprechend ist das Bebauungsgebiet entlang der Gemeindestraße „Steinbergsmühle“ ebenfalls Teil der Abrechnungseinheit.

Der Gemeinderat von Dernau hat bei seiner Entscheidung, für die Ortslage von Dernau 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 die Abrechnungseinheit „Dernau Ortslage“ nicht in weitere Abrechnungseinheiten aufzuteilen.

Der klassifizierten Straßen B 267 („Schmittmannstraße“) 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 weist die zuvor benannte klassifizierte Straßen eine ortsübliche Breite auf und ist überwiegend zum einseitigen Anbau bestimmt. Im südlichen Bereich

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Dernau vom 23.10.2023**

der Abrechnungseinheit besteht zudem eine beidseitige Anbaubestimmung. In den Bereichen der B 267 in denen östlich der Straße noch Bebauungen vorhanden sind, wie zum Beispiel im Bereich des Bahnhofes von Dernau oder am Brückenbereich zur Gemeindestraße „Ahrweg“ hin, kann die Straße aufgrund ihrer geringen Breite und vorhandener Fußgängerüberwege ohne größere Umstände durch Fußgänger gequert werden, sodass diesen Verkehrsanlagen nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz keine trennende Wirkung zukommt. In den Übrigen Bereichen folgt östlich der B 267 unmittelbar die Bahnstrecke der „Ahrtalbahn“ sowie der Flusslauf der „Ahr“. Die klassifizierte Straße B 267 ist zudem an mehrere Gemeindestraßen angebunden (z.B. „Hardtbergstraße“, „Römerstraße“, „Friedensstraße“, „Gartenstraße“, „Bonner Straße“, „Hauptstraße“, „Ahrweg“), 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 Straße im Bereich der Abrechnungseinheit „Dernau Ortslage“ keine trennende Wirkung beigemessen werden. Die zuvor bezeichnete klassifizierte Straße dient sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch - durch die benannten Anbindungen - der Anfahrt zu den übrigen Bereichen des Abrechnungsgebietes. Der im Bereich der Abrechnungseinheit verlaufenden klassifizierten Straße K 35 war ebenfalls keine trennende Wirkung beizumessen. Die Straße verläuft überwiegend im Außenbereich und nur auf einer Strecke von etwa 300 m innerhalb der Abrechnungseinheit. Aufgrund dieser Lage kommt der Straße grundsätzlich keine maßgeblich trennende Wirkung zu. Dabei verbindet die Straße gerade die einzig südlich gelegene Gemeindestraße „Zaungartenstraße“ mit dem Übrigen Gebiet der Abrechnungseinheit. Darüber hinaus kann die K 35 ebenfalls problemlos überquert werden und hat in der Folge keine trennende Wirkung.

Dem Flusslauf der Ahr kommt im Bereich der Abrechnungseinheit „Dernau Ortslage“ 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 Bereich der Abrechnungseinheit auf einer maßgeblich zu betrachtenden Strecke von ca. 850 m (Von der Höhe des Fußballplatzes von Dernau im Norden bis zur letzten Wohnbebauung entlang der Gemeindestraße „Ahrweg“) und weist eine Breite von

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Dernau vom 23.10.2023**

etwa 20 m auf. Die Ahr verläuft in diesem Bereich parallel zur B 267 sowie zur Bahnstrecke der Ahrtalbahn. Die Bereiche östlich der Ahr, B 267 und Bahnstrecke bestehen im Wesentlichen aus zwei Gemeindestraßen („Ahrweg“ und „Auf der Wacht“) und deren angrenzender Bebauung. Weiter östlich steigt das Gelände sehr stark an, was eine weitere Bebauung nahezu ausschließt. Auf der bezeichneten Strecke des Flusslaufes kann die Ahr (sowie die Bahnstrecke) maßgeblich an einer Stelle über das Brückenbauwerk zwischen B 267 und „Ahrweg“ von Fußgängern und Pkw überquert werden. Angesichts der Länge des Flusslaufes und nur einer Überquerungsmöglichkeit, war zunächst von einer potentiell trennenden Wirkung des Flusslaufes auszugehen. Allerdings war vorliegend zu berücksichtigen, dass die Bebauungen entlang des „Ahrweg“ höchstens 400 m von der Überquerungsmöglichkeit entfernt liegen und zudem eine weitere Bebauung in diesem Bereich ausgeschlossen ist. Daher konnte hier von einer Überquerungsmöglichkeit ohne großen Aufwand im Sinne des § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG ausgegangen werden. Weiterhin ist die räumliche Entfernung zwischen den Bebauungen östlich und westlich des Flusslaufes mit unter 100 m festzustellen. Diese Entfernung, mag sie auch durch einen Flusslauf, eine Bahnstrecke und eine Bundesstraße hervorgerufen werden, würde einer Fläche von etwa drei Bauplätzen entsprechen und gerade keine Entfernung darstellen, die einen ansonsten bestehenden räumlichen Zusammenhang aufhebt. Zuletzt wurde neben den örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt, dass zwischen den beiden Bereichen, östlich und westlich des Flusses Ahr, ein gewisser Austauschverkehr festgestellt wurde. So fahren die Personen östlich des Flusses in das Ortszentrum, zum Beispiel zum Einkaufen und Aufsuchen örtlicher Dienstleister, und die Personen im Zentrum fahren in das Naherholungs- und Wandergebiet des „Krausberg“ sowie zum einzigen Fußball- und Sportplatz der Gemeinde, westlich des Flusses. Unter Abwägung dieser Gesamtumstände hat sich der Gemeinderat von Dernau dazu entschieden, vorliegend nicht von einer den räumlichen Zusammenhang aufhebenden, trennenden Wirkung des Flusses Ahr auszugehen.

Der Bahnstrecke der Ahrtalbahn kommt im Bereich der Abrechnungseinheit „Dernau Ortslage“ ebenfalls keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde wieder § 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. Dabei ist

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Dernau vom 23.10.2023**

zunächst darauf abzustellen, dass die beschriebenen Abwägungskriterien, die für den östlichen Bereich des Flusslaufes der Ahr ausgeführt worden sind, gleichsam für den Verlauf der Bahnstrecke gelten, da diese nicht zuletzt überwiegend parallel verlaufen. Die Bahnanlage weist zudem durch ihren eingleisigen Verlauf eine geringe Breite auf und kann ebenfalls über den „Ahrweg“ problemlos von Fußgängern und Pkw gequert werden.

Gesondert zu begründen ist der Umstand, dass die Abrechnungseinheit „Dernau Ortslage“ ebenfalls den Bereich der Gemeindestraße „Steinbergsmühle“ umfasst. Das Gebiet entlang der Straße „Steinbergsmühle“ ist durch den gleichnamigen Bebauungsplan überplant. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände konnte das Gebiet der Abrechnungseinheit „Dernau Ortslage“ hinzugefügt werden. Auf der östlichen Flussseite befinden sich in südlicher Richtung entlang der Gemeindestraße „Ahrweg“ Außenbereichsflächen von ca. 190 m, bis diese auf die erste Bebauung an der Ecke „Steinbergsmühle“/„Ahrweg“ trifft. Der Gemeinderat von Dernau bewertet diese Freiflächen aufgrund der örtlichen Gesamtumstände als nicht trennend im Sinne des § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG. Zudem besteht ein räumlicher Zusammenhang zur Ortslage von Dernau in westlicher Richtung. Denn in westlich Richtung kann der Fluss Ahr und die dort verlaufende Bahnstrecke unproblematisch über die Straße „Steinbergsmühle“ überquert werden. Westlich des Flusses Ahr befinden sich lediglich Außenbereichsflächen (Bauverbotszone bzw. Hochwasserschutzgebiet) in einer Ausdehnung von etwa 75 m, bevor die Straße „Steinbergsmühle“ die dort verlaufende Bahnstrecke überquert und eine Anbindung an die B 267 herstellt. Von dort aus ist eine unmittelbare Anbindung an den Ortskern gegeben. Aufgrund dieser Gesamtumstände besteht ein hinreichend räumlicher Zusammenhang für das Gebiet entlang der „Steinbergsmühle“ in Bezug auf die restliche Ortslage.

Ebenfalls zur Abrechnungseinheit gehört der Bereich der nördlich gelegenen Bachstraße, welche durch Klarstellungssatzung „für den Bereich der oberen Bachstraße“ dem Innenbereich zugeordnet ist.

Der Bereich des Bebauungsplans „Lagerplatz an der K 35“ war aufgrund der dazwischenliegenden Außenbereichsflächen nicht Teil der Abrechnungseinheit. Weiterhin war für diesen Bereich auch keine gesonderte Abrechnungseinheit zu

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Dernau vom 23.10.2023**

bilden, da in dem Bereich des Bebauungsplans keinerlei gemeindliche Verkehrsanlagen oder Teileinrichtungen vorhanden sind, mithin auf absehbare Zeit der Gemeinde Dernau keine umlagefähigen Ausbaurkosten entstehen werden, die die Bildung einer Abrechnungseinheit erforderlich machen würde.

Gesondert zu begründen ist die Abgrenzung der Abrechnungseinheit „Dernau Ortslage“ von der Abrechnungseinheit „Marienthal“. Zwischen den Abrechnungseinheiten „Marienthal“ und „Dernau Ortslage“ befinden sich Außenbereichsflächen in einer Ausdehnung von etwa 450 m. Diese Außenbereichsflächen stellen im Sinne des § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG keine Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß dar. Vielmehr heben diese den räumlichen Zusammenhang zwischen den Verkehrsanlagen der beiden Bereiche auf.

### **2. Marienthal**

Der Ortsteil der Gemeinde Marienthal, welcher innerhalb des Gemeindegebietes von Dernau gelegen ist, bildet die eigenständige Abrechnungseinheit „Marienthal“. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich. Die Abrechnungseinheit wird in Richtung Norden und Westen durch weitläufige Außenbereichsflächen abgegrenzt. In Richtung Süden wird die Abrechnungseinheit durch den Verlauf des Flusses Ahr und in Richtung Osten durch den Verlauf der Gemarkungsgrenze der Gemeinde Dernau abgegrenzt. Weiterhin verläuft durch den Ortsteil die klassifizierte Straße B 267 („Rotweinstraße“).

Der Gemeinderat von Dernau hat bei seiner Entscheidung, für den Ortsteil Marienthal 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 der Ortsteil Marienthal nicht in weitere Abrechnungseinheiten aufzuteilen.

Der klassifizierte Straße B 267 („Rotweinstraße“) 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

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Dernau vom 23.10.2023**

Abrechnungseinheit weist die zuvor benannte klassifizierte Straße eine ortsübliche Breite auf und ist zum Anbau bestimmt. Zudem kann die B 267 aufgrund ihrer geringen Breite ohne größere Umstände durch Fußgänger gequert werden, sodass auch dieser Verkehrsanlage nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz keine trennende Wirkung zukommt. Die klassifizierte Straße B 267 ist an alle Gemeindestraßen der Abrechnungseinheit angebunden, 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 der benannten klassifizierten Straße im Bereich der Abrechnungseinheit „Marienthal“ keine trennende Wirkung beigemessen werden.

### **3. Dernau Gewerbegebiet**

Der Bereich des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Dernau, 2. Änderung“ sowie die östlich der B 267 liegenden Bereiche bilden die Abrechnungseinheit „Dernau Gewerbegebiet“. Das Gewerbegebiet liegt deutlich abgesetzt im Süden des Gemeindegebietes und wird einzig über die B 267 erschlossen. Es weist keine unmittelbare Verbindung über Gemeindestraßen zum übrigen Verkehrsnetz der Gemeinde auf. Die vermeintlich im Nordwesten heranreichende Gemeindestraße „Zaungartenstraße“ endet jedoch im Bereich des Gewerbegebietes und ist als bloßer Wirtschaftsweg fortgeführt, der gerade nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben ist. Die Baustruktur unterscheidet sich auch wesentlich von der des übrigen Gemeindegebietes, sodass hier auch ein gravierend struktureller Unterschied im Straßenausbauaufwand angenommen werden kann. Aufgrund dieser Gesamtumstände war für den von Gewerbebetrieben geprägten Bereich eine gesonderte Abrechnungseinheit zu bilden.