

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Rech vom 02.11.2023**

### **Begründung der Festlegung des Abrechnungsgebietes der Gemeinde Rech 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 Rech vom 02.11.2023**

(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 Rech vom 02.11.2023**

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

### **Rech:**

Das Gemeindegebiet der Ortsgemeinde Rech 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. Weiterhin verläuft durch das Gemeindegebiet der Fluss Ahr sowie die Bachläufe des „Bärenbach“ und des „Nollbach“. Durch die Ortslage nördlich der Ahr verläuft zudem die klassifizierte Straße B 267 („Rotweinstraße“) sowie die Bahnstrecke der Ahrtalbahn.

Der Gemeinderat von Rech 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.

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 Abrechnungseinheit weist die zuvor benannte klassifizierte Straße eine ortsübliche Breite auf und ist zum beidseitigen Anbau bestimmt. Zudem kann die B 267 aufgrund ihrer geringen Breite und vorhandenen Fußgängerüberwegen ohne größere Umstände durch Fußgänger gequert werden, sodass dieser Verkehrsanlage nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz keine trennende Wirkung zukommt. Die klassifizierte Straße B 267 ist an sämtliche Gemeindestraßen im nördlichen Bereich der Ortslage angebunden (z.B. „Am Herrenberg“, „Im Bungert“, „Altenpfad“), 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

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Rech vom 02.11.2023**

benannten klassifizierten Straße im Bereich der Abrechnungseinheit „Rech“ keine trennende Wirkung beigemessen werden. Die B 267 dient sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch - durch die benannten Anbindungen - der Anfahrt zu den übrigen Bereichen des Abrechnungsgebietes.

Der Bahnstrecke der Ahrtalbahn kommt im Bereich der Abrechnungseinheit „Rech“ ebenfalls keine trennende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde erneut § 10 a Absatz 1, Satz 4 KAG in den Blick genommen, wonach ein räumlicher Zusammenhang in der Regel nicht von topografischen Merkmalen, wie Bahnanlagen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Im Bereich der Abrechnungseinheit weist die eingleisige Bahnstrecke eine maßgeblich zu betrachtende Länge von ca. 500 m auf. Auf dieser Strecke kann die Bahnlinie an zwei Stellen überquert werden. Zunächst kann die Bahnstrecke über die B 267 („Rotweinstraße“) als Unterführung problemlos von Fußgängern und Pkw gequert werden. Ferner besteht für Fußgänger eine weitere Überquerungsmöglichkeit über die Brücke an der Gemeindestraße „Am Herrenberg“. Die vorhandenen Überquerungsmöglichkeiten heben den Eindruck einer Zäsur zwischen dem Gebiet nördlich und südlich der Bahnstrecke auf. Zusätzlich handelt es sich bei dem nördlichen Bereich der Ortsgemeinde Rech um eine kleine dörfliche Struktur entlang der Ahr, die aufgrund der typischen tatsächlichen Straßennutzung zusätzlich einen räumlichen Zusammenhang zwischen den Verkehrsanlagen begründet.

Dem Flusslauf der Ahr ist im Bereich der Abrechnungseinheit „Rech“ keine trennende Wirkung beizumessen. 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 weist im Bereich der Abrechnungseinheit eine Breite von etwa 15 bis 25 m auf. Weiterhin verläuft die Ahr, zwischen den nördlich und südlich gelegenen Gebieten der Ortslage, auf einer maßgeblich zu betrachtenden Strecke von ca. 350 m (gemessen von der ersten Bebauung im Nordwesten bis zur letzten Bebauung im Südosten). Aufgrund dieser örtlichen Gegebenheiten wäre zunächst von einer wenig prägnanten räumlichen Zäsur der Ahr auszugehen, die über entsprechende Überquerungsmöglichkeiten aufgehoben würde. Die Bewertung des die Ahr überführenden Brückenbauwerks der „Nepomuk-Brücke“ zur Aufhebung der

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Rech vom 02.11.2023**

ansonsten trennenden Wirkung, ist jedoch aufgrund der sich im Jahre 2021 ereigneten Flutkatastrophe nicht mehr möglich. Durch die Flut im Jahre 2021 wurde die historische Brücke zunächst schwer beschädigt und sodann im Juli 2023 in Gänze abgerissen. Kurz nach der Beschädigung der Nepomuk-Brücke wurde etwa 100 m weiter östlich, auf der Höhe der „Lehmstraße“ eine Behelfsbrücke für Fußgänger errichtet. Etwa 50 m weiter östlich, auf Höhe der Straße „Im Bungert“, errichtete das THW eine einspurig asphaltierte Behelfsbrücke die mit Pkw und Lkw befahrbar ist. Im Zeitpunkt des Satzungserlasses besteht somit jeweils eine Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger und Pkw. Die Ahr ist im Zeitpunkt des Satzungserlasses jedoch für Pkw über die Behelfsbrücke nicht ohne Aufwand im Sinne des § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG überquerbar, da es aufgrund ihrer einspurigen Befahrbarkeit zu gewissen Wartezeiten zu den Hauptverkehrszeiten kommen kann. Ob die durch die einspurige Bauweise entstehenden Wartezeiten für Pkw einen „großen Aufwand“ im Rahmen der Flussüberquerung im Sinne des § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG darstellen und dadurch die Ahr weiterhin eine topographische Zäsur begründet, kann aufgrund der typischen tatsächlichen Straßennutzung der Gemeinde dahinstehen. Nach der Rechtsprechung des OVG Koblenz (Urteil vom 16.02.2016, Az.: 6 A 11031/15.OVG) kann ein räumlicher Zusammenhang zwischen zwei bebauten Gebieten, die durch einen Fluss getrennt werden, dennoch bestehen, wenn aufgrund der typischen tatsächlichen Straßennutzung der Gemeinde beide Bereiche der Gemeinde intensiv genutzt werden, um z.B. zentrale dörfliche Einrichtungen zu erreichen. Dies sei vor allem in dörflich strukturiert bebauten Bereichen und bei weniger prägnanten Zäsuren anzunehmen. Die Frage, ob die typische tatsächliche Straßennutzung einen räumlichen Zusammenhang zwischen zwei jeweils zusammenhängend bebauten, aber voneinander durch eine topografische Zäsur getrennten Gebieten herstellt, ist weder von einer Verkehrszählung noch von der Ermittlung der Verkehrsfunktion der Straße durch einen Sachverständigen abhängig. Vielmehr steht dem Gemeinderat, der mit den örtlichen Gegebenheiten, dem Straßenverkehr in der Gemeinde und der typischen tatsächlichen Nutzung der Straßen vertraut ist, insoweit ein gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbarer Einschätzungsspielraum zu. Ausgehend von diesen Abwägungskriterien hat der Gemeinderat von Rech einen räumlichen Zusammenhang aufgrund der typischen, tatsächlichen und wechselseitigen Straßennutzung angenommen. Dies war auch anhand der dargestellten Kriterien zulässig, da es sich bei der Gemeinde Rech um eine altgewachsene dörfliche Bebauungsstruktur handelt

## **Anlage 2 zur Ausbaubeitragssatzung der Gemeinde Rech vom 02.11.2023**

und es sich bei dem Fluss Ahr, aufgrund der geschilderten Umstände, um eine, wenn überhaupt, wenig prägnante Zäsur handelt. Die wechselseitigen Verkehrserziehungen stellen sich wie folgt dar. Auf der nördlichen Flussseite befinden sich Anbindungspunkte für öffentliche Verkehrsmittel, Einkaufsmöglichkeiten sowie die Anbindung zum überörtlichen Straßennetz. Denn insoweit ist zu berücksichtigen gewesen, dass für den südlich der Ahr gelegenen Gemeindeteil keine weitere Anbindung an das örtliche und überörtliche Straßennetz besteht. Die südlichen Bewohner müssen zwangsweise auf die andere Flussseite fahren, um in weiter entfernte Gebiet zu gelangen und nutzen in der Folge regelmäßig und intensiv die nördlich gelegenen gemeindlichen Verkehrseinrichtungen. Im südlich der Ahr gelegenen Gemeindegebiet befinden sich ebenfalls zentrale öffentliche Einrichtungen, wie die Gemeindeverwaltung von Rech, der örtliche Friedhof sowie die Kirche „St. Luzia“. Aufgrund dieser örtlichen Gegebenheiten findet ein regelmäßiger Austauschverkehr zwischen den nördlich und südlich des Flusses Ahr gelegenen Gemeindebereichen statt. In der Folge hat der Gemeinderat von Rech, trotz der aktuell vorhandenen Überquerungsmöglichkeiten, einen räumlichen Zusammenhang zwischen den beiden Gebieten angenommen und sich für die Bildung einer Abrechnungseinheit entschieden.

Den Bachläufen des „Bärenbach“ und des „Nollbach“ im südlichen Gemeindeteil ist keine trennende Wirkung beizumessen. Beide Bachläufe weisen nur eine sehr geringe Breite auf und besitzen keine relevanten Uferbereiche. Außerdem können die beiden benannten Bachläufe an allen Berührungspunkten mit Gemeindestraßen (z.B. „Bärenbachstraße“, „Nollstraße“) über ebendiese problemlos von Fußgängern und Pkw gequert werden.