

Öffentliche Bekanntmachung

der .1 Änderungssatzung zur Satzung der Stadt Mayen über die Erhebung von
wiederkehrenden Beiträgen nach § 10 a des rheinland-pfälzischen
Kommunalabgabengesetzes für straßenbauliche Maßnahmen
(Ausbaubeitragssatzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen – ABS wkB)
vom 11.05.2023 in der Fassung vom 09.04.2025

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat in seiner Sitzung vom 09.04.2025 folgende Änderungssatzung zur Satzung der Stadt Mayen über die Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen nach § 10 a des rheinland-pfälzischen Kommunalabgabengesetzes für straßenbauliche Maßnahmen (Ausbaubeitragssatzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen – ABS wkB) beschlossen, die hiermit bekannt gemacht wird:

§ 3 **Ermittlungsgebiete**

(1) Sämtliche zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen folgender Gebiete bilden jeweils eine einheitliche öffentliche Einrichtung (Abrechnungseinheiten):

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

Die Begründung für die Aufteilung des Stadtgebiets in mehrere Abrechnungseinheiten ist dieser Satzung als **Anlage 2** beigelegt. Die Abgrenzung der einzelnen Abrechnungseinheiten liegt als Plan (**Anlage 1**) bei.

(2) Der beitragsfähige Aufwand wird für die, eine Abrechnungseinheit bildenden Verkehrsanlagen nach den jährlichen Investitionsaufwendungen (A-Modell) in den Abrechnungseinheiten nach Abs. 1 ermittelt.

§ 16

Inkrafttreten

Diese Änderungssatzung tritt zum 01.06.2023 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung der Stadt Mayen über die Erhebung von Einmalbeiträgen nach tatsächlichen Investitionsaufwendungen für den Ausbau von Verkehrsanlagen in der Stadt Mayen vom 27.06.2013 außer Kraft. Soweit eine Beitragspflicht für die Verkehrsanlagen

- Neustraße / Im Hombrich
 - Bäckerstraße / Im Preul
 - Vulkaneifelstraße
 - Nebenanlagen entlang der Fahrbahn Habsburgring/L82 vom Kreuzungsbereich Habsburgring/Auf der Eich/Koblenzer Straße bis zur Kreisverkehrsanlage im Bereich Kelberger Straße/Marktstraße
 - Ostbahnhofstraße von der Kreuzung Ostbahnhofstraße / Ostbahnhofstraße bis zur Kreuzung Ostbahnhofstraße / Koblenzer Straße inklusive des Stichwegs bis zur Flurstücksgrenze Gemarkung Mayen, Flur 2, Nr. 447/109
 - Nebenanlagen entlang der Fahrbahn der Verkehrsanlage „Am Obertor“
- aufgrund der früheren Satzung entstanden ist, gilt diese fort.

Ausgefertigt:

Mayen, den 15.05.2025

Stadtverwaltung Mayen

Gez.

Dirk Meid

Oberbürgermeister



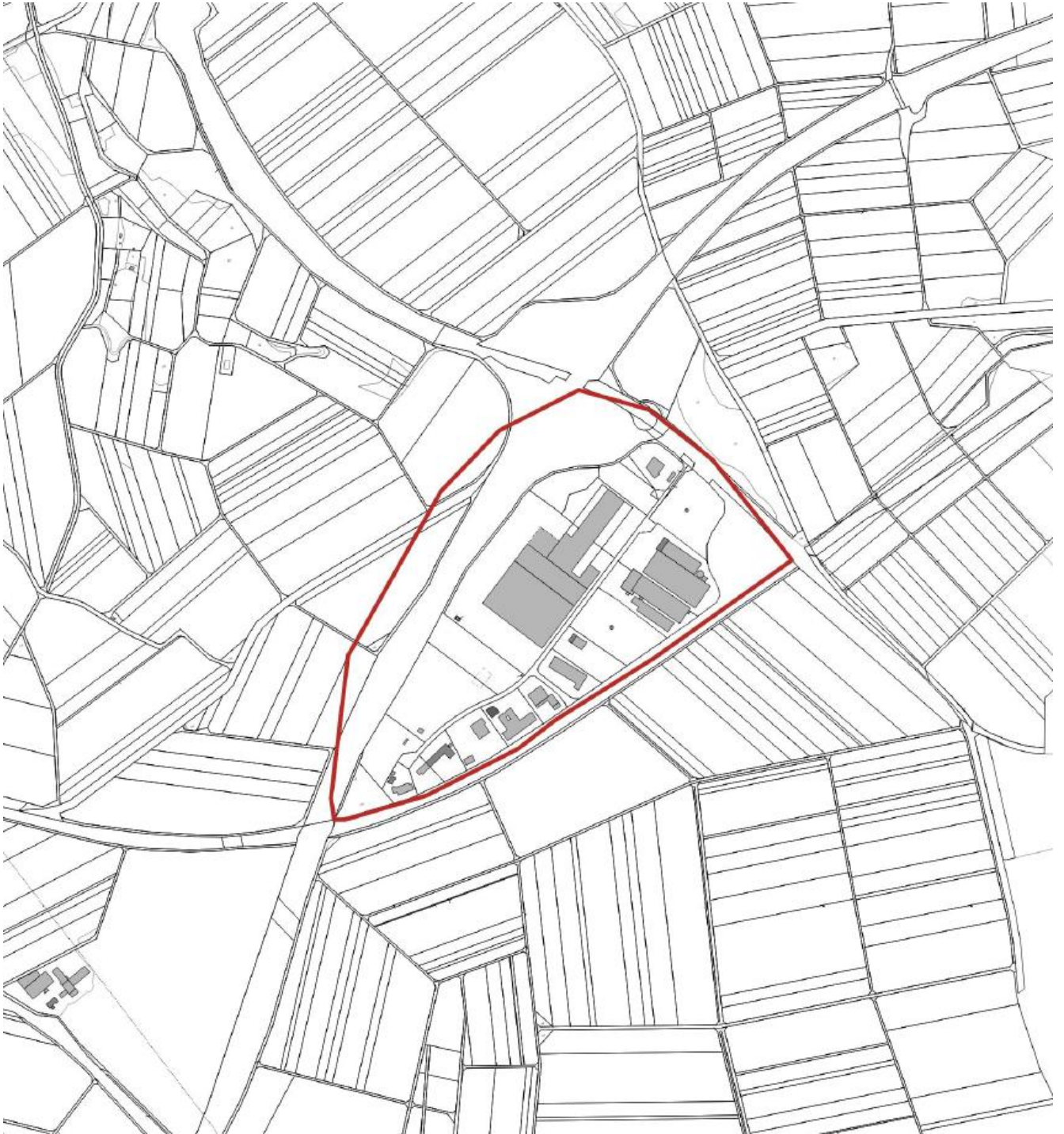
AE 2 - Kürrenberg



AE 3 - Alzheim



AE 4 - Gewerbegebiet an der A48



AE 5 - Hausen



AE 6 - Betzing



AE 7 - Mayen Stadtkern



AE 8 - Mayen GE Mayener Tal



AE 9 - Mayen GE Nord



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. 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.

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 Topografie 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 ergeben sich für das Stadtgebiet Mayen die folgenden Abrechnungseinheiten:

Das Stadtgebiet von Mayen wird in neun Abrechnungseinheiten unterteilt:

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

Begründung

AE 1: Nitztal

Der Stadtteil Nitztal der Stadt Mayen bildet eine gesonderte Abrechnungseinheit. Die Abrechnungseinheit wird dabei in alle Himmelsrichtungen durch weitläufige Außenbereichsflächen umgeben und abgegrenzt.

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat bei seiner Entscheidung, für den Stadtteil 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. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich. Im Rahmen dieser Abwägung wurde insbesondere berücksichtigt, dass im Bereich der Abrechnungseinheit die klassifizierte Straße K 92 („Schlossstraße“, „Schützstraße“) durch die Abrechnungseinheit verläuft.

Der klassifizierten Straße K 92 kommt im Bereich der Abrechnungseinheit – als Hauptverbindungsstraße – keine trennende, sondern vielmehr eine verbindende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde insbesondere § 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 weit überwiegend zum Anbau bestimmt. Zudem kann die K 92 aufgrund ihrer geringen Breite 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 K 92 ist zudem an die Mehrzahl der Gemeindestraßen angebunden (z.B.: „Kirchwalder Straße“, „Schützenstraße“, „Kürrenberger Straße“), sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen und damit das indirekte Queren durch Kraftfahrzeuge möglich ist. Aufgrund dieser Gesamtumstände und der zahlreichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten konnte der benannten klassifizierten Straße im Bereich der Abrechnungseinheit Nitztal keine trennende Wirkung beigemessen werden. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen Gemeinden 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 im Stadtteil Nitztal durch einen verbindenden wechselseitigen Verkehr geprägt. Die zuvor bezeichnete klassifizierte Straße dient sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch - durch die benannten Anbindungen - der Anfahrt zu den übrigen Bereichen des Abrechnungsgebietes.

Weiterhin hat der Stadtrat, bei seiner Entscheidung eine Abrechnungseinheit zu bilden berücksichtigt, dass sich im nordöstlichen Bereich der K 92 Freiflächen in einer Ausdehnung von ca. 150 m zwischen den bebauten Bereichen befindet (gemessen mit dem Geoportal.rlp). Bei diesen handelt es sich jedoch gerade um Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß i.S.d. § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG, sodass diese Freiflächen nicht zu einer trennenden Wirkung und somit nicht zu der Bildung einer gesonderten Abrechnungseinheit führen.

Weitere topographische Gegebenheiten, die eine Zäsur im beitragsrechtlichen Sinne darstellen könnten sind im Bereich der Ortslage nicht vorhanden.

AE 2: Kürrenberg

Der Stadtteil Kürrenberg der Stadt Mayen bildet eine eigenständige Abrechnungseinheit. Die Abrechnungseinheit wird dabei in alle Himmelsrichtungen durch weitläufige Außenbereichsflächen umgeben und abgegrenzt.

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat bei seiner Entscheidung, für den Stadtteil 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. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich. Im Rahmen dieser Abwägung wurde insbesondere berücksichtigt, dass im Bereich der Abrechnungseinheit die klassifizierte Straße B 258 durch die Abrechnungseinheit verläuft.

Der klassifizierten Straße B 258 kommt im Bereich der Abrechnungseinheit keine trennende zu. Bei dieser Entscheidung wurde insbesondere § 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. Die B 258 stellt trotz ihrer, im Vergleich zu den übrigen Gemeindestraßen, leicht erhöhten Breite und nur vereinzelten Anbaubestimmungen keine räumliche Zäsur dar. Vielmehr bildet die Bundesstraße die einzige verkehrliche Anbindung an das überregionale Straßennetz. Weiterhin stellt die B 258 eine Verbindung zwischen den nördlich und südlich gelegenen bebauten Grundstücken dar. Die Bundesstraße kann dabei auf der hier maßgeblich zu betrachtenden Strecke, innerhalb der Abrechnungseinheit, von ca. 450 m (gemessen mit dem Geoportal.rlp) an den für Fußgängern zugänglichen Bereichen an zwei Stellen, insbesondere im Bereich des Kreisverkehrs, überquert werden. Angesichts dieser örtlichen Umstände bietet die B 258 hinreichende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, sodass dieser Verkehrsanlage nach der ständigen Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz keine trennende Wirkung zukommt. Die klassifizierte Straße B 258 ist zudem an drei Gemeindestraßen angebunden (z.B.: „Hauptstraße“, „Laachstraße“, „St. Bernhard-Straße“), sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen und damit das indirekte Queren durch Kraftfahrzeuge

unproblematisch möglich ist. Im Rahmen der hier vollzogenen Abwägung hat der Stadtrat umfassend berücksichtigt, dass der weit überwiegende Teil des bebauten Stadtteiles nördlich der B 258 gelegen ist, jedoch gerade durch diese klassifizierte Straße, die wenigen südlich gelegenen und bebauten Grundstücke eine verkehrliche Anbindung an den nördlichen Stadtteil genießen. Eine räumliche Trennung der Abrechnungseinheit konnte vor diesem Hintergrund durch die Bundesstraße nicht angenommen werden.

Aufgrund dieser Gesamtumstände war der benannten klassifizierten Straße im Bereich der Abrechnungseinheit Kürrenberg keine trennende Wirkung beigemessen werden. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen Gemeinden häufig von sämtlichen Anliegern intensiv genutzt. Die konkret zurechenbaren Vorteile für die herangezogenen Grundstücke gehen u.a. aus der typischen tatsächlichen Straßennutzung hervor. Dabei ist anzunehmen, dass die südlich der Bundesstraße gelegenen und bebauten Grundstücke, die Straßen und öffentlichen Einrichtungen im nördlichen Teil intensiv mitnutzen.

Weitere topographische Gegebenheiten, die eine Zäsur im beitragsrechtlichen Sinne darstellen könnten, sind im Bereich des bebauten Stadtteils nicht ersichtlich.

AE 3: Alzheim

Der Stadtteil Alzheim der Stadt Mayen bildet eine gesonderte Abrechnungseinheit. Die Abrechnungseinheit wird dabei in alle Himmelsrichtungen durch weitläufige Außenbereichsflächen umgeben und abgegrenzt.

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat bei seiner Entscheidung, für den Stadtteil 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. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich. Im Rahmen dieser Abwägung wurde insbesondere berücksichtigt, dass im Bereich der Abrechnungseinheit die klassifizierte Straße K 25 („Mayener Straße“) durch die gesamte Abrechnungseinheit verläuft.

Der klassifizierten Straße K 25 kommt im Bereich der Abrechnungseinheit – als Hauptverbindungsstraße – keine trennende, sondern vielmehr eine verbindende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde insbesondere § 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 weit überwiegend zum Anbau bestimmt. Zudem kann die K 25 aufgrund ihrer Breite 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 K 25 ist zudem an die Mehrzahl der Gemeindestraßen angebunden (z.B. „Im Aller, Kaiserstraße, Monrealer Straße, Im Hostert, Kurze Kunde, An der Kirch, Geringer Straße“), sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen und damit das indirekte Queren durch Kraftfahrzeuge möglich ist. Aufgrund dieser Gesamtumstände und der zahlreichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten konnte der benannten klassifizierten Straße im Bereich der Abrechnungseinheit Alzheim keine trennende Wirkung beigemessen werden. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen Gemeinden 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 im Stadtteil Alzheim durch einen verbindenden wechselseitigen Verkehr geprägt. Die zuvor bezeichnete klassifizierte Straße dient sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch durch die benannten Anbindungen - der Anfahrt zu den übrigen Bereichen des Abrechnungsgebietes.

Weiterhin hat der Stadtrat, bei seiner Entscheidung eine Abrechnungseinheit zu bilden berücksichtigt, dass sich der Bereich der K 25 zum beidseitigen Anbau bestimmt ist.

Weitere topographische Gegebenheiten, die eine Zäsur im beitragsrechtlichen Sinne darstellen könnten sind im Bereich der Ortslage nicht vorhanden.

AE 4: Gewerbegebiet an der A48

Die Abrechnungseinheit wird in Richtung Norden durch den Verlauf der klassifizierten Straße L 82, in Richtung Osten und Süden durch den Verlauf der klassifizierten Straße L 52 und in Richtung Westen durch den Verlauf der klassifizierten Straße A 48 umgeben und abgegrenzt.

Das Gebiet wird aufgrund des dortigen Bebauungsplan „Im Brämacker“ ausschließlich gewerblich genutzt. Abgrenzungsrelevante topografische Merkmale i.S.d. § 10 a Abs. 1 S. 4 KAG sind nicht vorhanden.

AE 5: Hausen

Der Stadtteil Hausen der Stadt Mayen bildet eine gesonderte Abrechnungseinheit. Die Abrechnungseinheit wird dabei in Richtung Norden, Osten und Süden durch weitläufige Außenbereichsflächen umgeben und abgegrenzt. In Richtung Westen wird die Abrechnungseinheit durch den Verlauf der Bundesstraße B 262 vom übrigen Stadtgebiet abgegrenzt.

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat bei seiner Entscheidung, für den Stadtteil Hausen eine eigenständige Abrechnungseinheit zu bilden, insbesondere die Neugestaltung des § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG, die Gesetzesbegründung sowie die oben dargestellten Grundsätze der Rechtsprechung berücksichtigt. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich. Im Rahmen dieser Abwägung wurde insbesondere berücksichtigt, dass im Bereich der Abrechnungseinheit die klassifizierte Straße L 98 „Hausener Landstraße“ durch die Abrechnungseinheit verläuft.

Der klassifizierten Straße L 98 kommt im Bereich der Abrechnungseinheit keine trennende, sondern vielmehr eine verbindende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde insbesondere § 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 weit überwiegend zum Anbau bestimmt. Zudem kann die L 98 aufgrund ihrer geringen Breite 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 L 98 ist zudem an eine Vielzahl von Gemeindestraßen angebunden (z.B. „Hinter den Ställen“, „Sauerbornweg“, „Dorfstraße“, „Pumpenweg“, „Layerweg“), sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen und damit das indirekte Queren durch Kraftfahrzeuge möglich ist. Aufgrund dieser Gesamtumstände und der zahlreichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten konnte der benannten klassifizierten Straße im Bereich der Abrechnungseinheit Hausen keine trennende Wirkung beigemessen werden. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen Gemeinden 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 im Stadtteil Hausen durch einen verbindenden wechselseitigen Verkehr geprägt. Die zuvor bezeichnete klassifizierte Straße dient sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch - durch die benannten Anbindungen - der Anfahrt zu den übrigen Bereichen des Abrechnungsgebietes.

Weiterhin hat der Stadtrat, bei seiner Entscheidung eine Abrechnungseinheit zu bilden berücksichtigt, dass sich im östlichen Bereich der Abrechnungseinheit entlang der L 98 – zwischen Grundstück Flur 4, Flurstück 215/7, Hausnummer 54 und der freiwilligen Feuerwehr/„Industriestraße“ – Freiflächen in einer Ausdehnung von ca. 120 m zwischen den bebauten Bereichen befinden (gemessen mit dem Geoportal.rlp). Bei diesen handelt es sich jedoch gerade um Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß i.S.d. § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG, sodass diese Freiflächen nicht zu einer trennenden Wirkung und somit nicht zu der Bildung einer gesonderten Abrechnungseinheit führen. Bei der Entscheidung hat der Stadtrat zudem 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. Auch die weiteren Freiflächen im südlichen Bereich der „Industriestraße“ führen zu keinem abweichenden Abwägungsergebnis.

Weiterhin hat der Stadtrat bei seiner Abwägungsentscheidung berücksichtigt, dass der „Maifeld Radweg“ nebst angrenzenden Grünflächen keine trennende Wirkung i.S.d. des § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG entfaltet. Die in diesem Bereich verlaufende L 98 bietet ausreichende Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger und Pkw-Verkehr mittels dortigem Brückenbauwerk.

AE 6: Betzing

Der Stadtteil Betzing der Stadt Mayen bildet eine gesonderte Abrechnungseinheit. Die Abrechnungseinheit wird dabei in alle Himmelsrichtungen durch weitläufige Außenbereichsflächen umgeben und abgegrenzt.

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat bei seiner Entscheidung, für den Stadtteil 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. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich. Im Rahmen dieser Abwägung wurde insbesondere berücksichtigt, dass im Bereich der Abrechnungseinheit die klassifizierte Straße K 26 („Betzinger Landstraße/ Talstraße) durch die Abrechnungseinheit verläuft.

Der klassifizierten Straße K 26 kommt im Bereich der Abrechnungseinheit – als Hauptverbindungsstraße – keine trennende, sondern vielmehr eine verbindende Wirkung zu. Bei dieser Entscheidung wurde insbesondere § 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 weit überwiegend zum Anbau bestimmt. Zudem kann die K 26 aufgrund ihrer geringen Breite 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 K 26 ist zudem an die Mehrzahl der Gemeindestraßen angebunden (z.B. „Auf den Weingarten, Pastor-Schlink-Straße, Zur Mühle, Backewiese“), sodass das An- und Abfahren von Kraftfahrzeugen und damit das indirekte Queren durch Kraftfahrzeuge möglich ist. Aufgrund dieser Gesamtumstände und der zahlreichen Anbindungen und Querungsmöglichkeiten konnte der benannten klassifizierten Straße im Bereich der Abrechnungseinheit Betzing keine trennende Wirkung beigemessen werden. Angesichts der hohen Mobilität werden die Verkehrsanlagen in kleinen Gemeinden 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 im Stadtteil Betzing durch einen verbindenden wechselseitigen Verkehr geprägt. Die zuvor bezeichnete klassifizierte Straße dient sowohl der Ortsdurchfahrt, als auch - durch die benannten Anbindungen - der Anfahrt zu den übrigen Bereichen des Abrechnungsgebietes.

Weiterhin hat der Stadtrat, bei seiner Entscheidung eine Abrechnungseinheit zu bilden berücksichtigt, dass sich im nordöstlichen Bereich der K 92 Freiflächen in einer Ausdehnung von ca. 150 m zwischen den bebauten Bereichen befindet (gemessen mit dem Geoportal.rlp). Bei diesen handelt es sich jedoch gerade um Außenbereichsflächen von untergeordnetem Ausmaß i.S.d. § 10 a Absatz 1 Satz 4 KAG, sodass diese Freiflächen nicht zu einer trennenden Wirkung und somit nicht zu der Bildung einer gesonderten Abrechnungseinheit führen.

Weitere topographische Gegebenheiten, die eine Zäsur im beitragsrechtlichen Sinne darstellen könnten sind im Bereich der Ortslage nicht vorhanden.

AE 7: Mayen Stadtkern

Die Abrechnungseinheit Mayen Stadtkern umfasst den zentralen Stadtbereich sowie die Gebiete nördlich der Bahnstrecke der „Eifelquerbahn“ und westlich der klassifizierten Straße L 82. Weiterhin von der Abrechnungseinheit umfasst sind die Bebauungsplangebiete der „Barbarastraße“ und „Betzinger Höhe“ nordöstlich der klassifizierten Straße B 262. In Richtung Westen und Süden wird das Abrechnungsgebiet durch weitläufige Außenbereichsflächen abgegrenzt. Weiterhin in Richtung Süden den Verlauf der klassifizierten Straße B 258.

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat bei seiner Entscheidung, für die Abrechnungseinheit Mayen Stadtkern 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. Nach eingehender Prüfung der Gesamtumstände ist keine weitere Aufteilung der Abrechnungseinheit erforderlich. Im Rahmen dieser Abwägung wurde insbesondere berücksichtigt, dass im Bereich der Abrechnungseinheit die klassifizierte Straße L 98 („Kelberger Straße“, „Koblenzer Straße“), L 83 („Bürresheimer Straße“) sowie die L 82 („Au der Eich“, „Polcher Straße“) sowie die Bahnstrecke der „Eifelquerbahn“ verlaufen.

Den klassifizierten Straßen L 98, L 83 und L 82 kommt im Bereich der Abrechnungseinheit 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 klassifizierte Straßen, die ohne großen Aufwand gequert werden können, aufgehoben wird. Im Bereich des Stadtgebiets Mayen weisen die zuvor benannten klassifizierten 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. Zudem ist die typische Nutzung des Straßennetzes in der Abrechnungseinheit durch einen verbindenden wechselseitigen Verkehr geprägt.

Auch der Bahnstrecke der „Eifelquerbahn“ kommt im Bereich der Abrechnungseinheit keine trennende Wirkung i.S.d. § 10 a Abs. 1, S. 4 KAG zu. Im Unterschied zu der trennenden Wirkung die der Bahnlinie im Bereich der Abrechnungseinheit Mayen GE

Mayener Tal beigemessen wird, ist die Bahnlinie im übrigen Bereich der Abrechnungseinheit weit überwiegend eingleisig und kann an 5 Stellen durch Kraftfahrzeuge ungehindert 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“, „Ettringer Weg“ und „Auf der Eich“. Hinzu kommen zudem zwei 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 unproblematisch kreuzen. An die verbindende Wirkung von Quermöglichkeiten sind mit Blick auf die große Flexibilität des Anliegerverkehrs keine zu hohen Anforderungen zu stellen.

Gesondert berücksichtigt hat der Stadtrat den Umstand, dass der B 262 im Bereich der „Barbarastraße“ und „Betzinger Höhe“ keine trennende Wirkung i.S.d. § 10 a Abs. 1 S. 4 KAG beizumessen war, da in dem hier zu betrachtenden Bereich der B 262 von ca. 450 m (zwischen K 26 „Betzinger Landstraße“ und „Katzenbergerweg“) zwei Quermöglichkeiten bestehen. Im nördlichen Bereich über das Brückenbauwerk der „Betzinger Landstraße“ und im südlichen Bereich mittels Unterführung des „Katzenbergerweg“. So war die gemeindliche Verkehrsanlage der „St. Barbara-Straße“ in die Abrechnungseinheit zu inkludieren. Die in diesem Bereich bestehenden Außenbereichsflächen zwischen dem Dauerkleingartengebiet und der „Katzenberg Schiefergrube“ in einer Ausdehnung von ca. 150 m (gemessen mit dem geoportal.rlp) führen dabei gerade nicht zu einer beachtlichen räumlichen Trennung des Gebietes.

Anders musste die Lage des „Bernhardshof“ bewertet werden, da in diesem Bereich keine unmittelbare Überquerungsmöglichkeit über die B 258 sowie keine Gemeindestraße vorhanden ist. Zudem bestehen hier beachtliche Außenbereichsflächen zu nächstgelegenen nördlich gelegenen Siedlungsstruktur. In Richtung Osten war das Gebiet des Hofes zudem durch den Verlauf des Baches „Nette“ abgegrenzt. Aufgrund der trennenden Wirkung der B 258 sowie der mangelnden unmittelbaren Anbindung an Gemeindestraßen, war dieses Gebiet nicht in die Abrechnungseinheit einzufügen.

AE 8. Mayen GE Mayener Tal

Die Abrechnungseinheit Gewerbegebiet Mayener Tal wird in Richtung Norden durch den Verlauf der Gemarkungsgrenze zu Kottenheim abgegrenzt. In Richtung Osten und Süden durch den Verlauf der klassifizierten Straße B 262 sowie in Richtung Westen durch den Verlauf der klassifizierten Straße K 21 („Nordumgehung“). Das Gewerbegebiet wird einzig über die Anbindung an die K 93 und sodann an die K 26 mit dem übrigen Straßennetz des Stadtgebietes verbunden. Die Abrechnungseinheit bildet ein sich geschlossenes Baugebiet.

Der Stadtrat hat bei seiner Entscheidung vorliegend berücksichtigt, dass der klassifizierten Straße B 262 im Bereich der Abrechnungseinheit eine trennende Wirkung beizumessen war. Bei dieser Entscheidung wurde insbesondere § 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 keine Quermöglichkeiten auf und grenzt das Abrechnungsgebiet räumlich von der weiter östlich gelegenen Abrechnungseinheit Hausen ab. Eine unmittelbare Verbindung über Gemeindestraßen besteht nicht.

In Abgrenzung zu der Abrechnungseinheit Mayen Stadtkern bildet die Abrechnungseinheit Mayen GE Mayen Tal zudem aufgrund gravierender struktureller Unterschiede im Straßenausbauaufwand eine eigene Abrechnungseinheit. Eine Zusammenfassung der beiden Gebiete würde zu einer, auch bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis der Gemeinde mit Rücksicht auf das Gebot der Belastungsgleichheit, nicht mehr zu rechtfertigenden Umverteilung von Ausbaulasten zu Lasten der Eigentümer der Wohngrundstücke führen. Ausgehend vom Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 25. Juni 2014, ist für die Abgrenzung von Gebieten mit gravierend strukturellen Unterschieden gerade auf den Straßenausbauaufwand innerhalb eines gesamten Gebietes abzustellen. Entscheidend für diesen ist neben der Ausgestaltung der Straße auch die Art der zulässigen baulichen Nutzung der angrenzenden Grundstücke (vgl. *OVG RP, Urteile vom 10.12.2014 - 6 A 10853/14.OVG und 18.10.2017 - 6 A 11881/16.OVG*). So ist regelmäßig davon auszugehen, dass in Industrie- und Gewerbegebieten der Straßenausbauaufwand

wegen des höheren Verkehrsaufkommens und wegen des zu erwartenden Schwerlastverkehrs regelmäßig aufwändiger sein wird als in Wohngebieten (vgl. *OVG RP, Urteil vom 14.07. 2020 - 6 A 11666/19.OVG*). Ausgehend von diesen Grundsätzen, stellt sich der Straßenausbauaufwand in der Abrechnungseinheit Mayen GE Mayen Tal als gravierend unterschiedlich, im Vergleich zur überwiegenden Wohnbebauung der Abrechnungseinheit Mayen Stadtkern dar. Entscheidender Faktor für die Annahme eines gravierenden Unterschiedes sind vorliegend die rein gewerblichen oder industriellen Grundstücksnutzungen in der Abrechnungseinheit. Allein die überwiegend rein gewerbliche Nutzung führt zu einem wesentlich höheren Verkehrsaufkommen durch Anliefer- und Kundenverkehr, als es in den Wohngebieten durch den dort anfallenden Anliegerverkehr der Fall ist. In der Folge werden die Straßen in dem Gewerbegebiet häufiger und umfassender sanierungsbedürftig, als die Straßen in der wohnbaulich geprägten Stadtkernlage.

AE 9: Mayen GE Nord

Das übrige Stadtgebiet bildet die Abrechnungseinheit Gewerbegebiet Mayen Nord. Auch dieses Abrechnungsgebiet war aufgrund gravierender struktureller Unterschiede im Straßenausbauaufwand als eine eigene Abrechnungseinheit festzulegen. Aufgrund der in diesem Bereich bestehenden Bebauungspläne, welche eine weit überwiegende gewerbliche oder industrielle Grundstücksnutzung festsetzen und den größeren Straßenbreite mit höheren Belastungsklassen, würde die Bildung einer einheitlichen Abrechnungseinheit mit dem übrigen Stadtgebiet zu einer unzulässigen Beitragsumverteilung führen.

Dabei ist dem Rat im Rahmen seiner Abwägung bewusst, dass sich im Westen der Abrechnungseinheit ein Mischgebiet mit teilweiser Wohnnutzung befindet. Da die Grenzziehung eines Abrechnungsgebietes stets an Verkehrsanlagen zu orientieren ist, ließ es sich schlechterdings nicht vermeiden, dass vereinzelt kleinere Wohngrundstücke oder vergleichbare bauliche Nutzungen innerhalb der ansonsten überwiegend gewerblich geprägten Abrechnungseinheit liegen. Die Herauslösung einzelner Straßen in diesem Gebiet (z.B. „Römerstraße“) wäre vor dem Hintergrund der typischen, überwiegend gewerbliche Straßennutzung der Anlieger dieses Bereichs nicht zu rechtfertigen. Diese nur schwerlich in Einklang zu bringende Gesamtsituation an Grundstücksnutzungen führt nach Einschätzung des Rates dazu, dass ein Zusammenfassen dieser Gebiete innerhalb einer Abrechnungseinheit als gerechtfertigt zu bewerten ist.

Zudem musste berücksichtigt werden, dass die Abrechnungseinheit nach Süden durch den Verlauf der Bahnlinie „Eifelquerbahn“ abgegrenzt wird, der in diesem Bereich trennende Wirkung beizumessen ist. In diesem Bereich der Abrechnungseinheit 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 Osten wird die Abrechnungseinheit durch die klassifizierte Straße L 82, beginnend mit der Kreuzung dieser Verkehrsanlage mit der Bahnlinie, begrenzt.