

Satzung
der Stadt Mayen
über die Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen nach
§ 10 a des rheinland-pfälzischen Kommunalabgabengesetzes
für straßenbauliche Maßnahmen
(Ausbaubetragssatzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen –
ABS wkB)

Der Stadtrat der Stadt Mayen hat auf Grund des § 24 der Gemeindeordnung (GemO) und der §§ 2 Abs. 1, 7, 10 und 10 a des Kommunalabgabengesetzes (KAG) in seiner Sitzung vom 09.04.2025 folgende Satzung beschlossen:

Inhaltsübersicht

- § 1 Erhebung von Ausbaubetragen
- § 2 Beitragsfähige Verkehrsanlagen
- § 3 Ermittlungsgebiete
- § 4 Gegenstand der Beitragspflicht
- § 5 Stadtanteil
- § 6 Beitragsmaßstab
- § 7 Eckgrundstücke und durchlaufende Grundstücke
- § 8 Entstehung des Beitragsanspruchs
- § 9 Vorausleistungen
- § 10 Beitragsschuldner
- § 11 Veranlagung und Fälligkeit
- § 12 Mitteilungs- und Auskunftspflichten
- § 13 Ordnungswidrigkeiten
- § 14 Verschonungsregelung
- § 15 Öffentliche Last
- § 16 Inkrafttreten

§ 1

Erhebung von Ausbaubeiträgen

- (1) Die Stadt Mayen erhebt für den Ausbau von Verkehrsanlagen wiederkehrende Beiträge nach den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes Rheinland-Pfalz (KAG) und dieser Satzung.
- (2) Ausbaubeiträge werden für alle Maßnahmen an Verkehrsanlagen, die der Erneuerung, der Erweiterung, dem Umbau oder der Verbesserung dienen, erhoben.
 1. „Erneuerung“ ist die Wiederherstellung einer vorhandenen, ganz oder teilweise unbrauchbaren, abgenutzten oder schadhaften Anlage in einen dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand,
 2. „Erweiterung“ ist jede flächenmäßige Vergrößerung einer fertiggestellten Anlage oder deren Ergänzung durch weitere Teile,
 3. „Umbau“ ist jede nachhaltige technische Veränderung an der Verkehrsanlage,
 4. „Verbesserung“ sind alle Maßnahmen zur Hebung der Funktion, der Änderung der Verkehrsbedeutung i.S. der Hervorhebung des Anliegervorteiles sowie der Beschaffenheit und Leistungsfähigkeit einer Anlage.
- (3) Die Bestimmungen dieser Satzung gelten nicht, soweit Kostenerstattungsbeiträge nach §§ 135 a-c BauGB zu erheben sind.
- (4) Ausbaubeiträge nach dieser Satzung werden nicht erhoben, wenn die Kosten der Beitragserhebung außer Verhältnis zu dem zu erwartenden Beitragsaufkommen stehen.

§ 2

Beitragsfähige Verkehrsanlagen

- (1) Beitragsfähig ist der Aufwand für die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze, sowie selbständige Parkflächen und Grünanlagen, sowie für selbständige Fuß- und Radwege.
- (2) Nicht beitragsfähig ist der Aufwand für Brückenbauwerke, Tunnels und Unterführungen mit den dazugehörigen Rampen, mit Ausnahme des Aufwands für Fahrbahndecke und Fußwegbelag.

§ 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: Mayen Stadt kern
- 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** beigefügt. 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.

§ 4 Gegenstand der Beitragspflicht

Der Beitragspflicht unterliegen alle baulich, gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise nutzbaren Grundstücke, die die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit der Zufahrt oder des Zugangs zu einer in der jeweiligen Abrechnungseinheit gelegenen Verkehrsanlage haben.

§ 5 Stadtanteil

Der Stadtanteil beträgt in der

- Abrechnungseinheit 1:	Nitztal	25 v.H.
- Abrechnungseinheit 2:	Kürrenberg	25 v.H.
- Abrechnungseinheit 3:	Alzheim	25 v.H.
- Abrechnungseinheit 4:	Gewerbegebiet an der A48	20 v.H.
- Abrechnungseinheit 5:	Hausen	25 v.H.
- Abrechnungseinheit 6:	Betzing	25 v.H.
- Abrechnungseinheit 7:	Mayen Stadt kern	30 v.H.
- Abrechnungseinheit 8:	Mayen GE Mayener Tal	20 v.H.
- Abrechnungseinheit 9:	Mayen GE Nord	25 v.H.

§ 6 Beitragsmaßstab

(1) Maßstab ist die Grundstücksfläche mit Zuschlägen für Vollgeschosse. Der Zuschlag je Vollgeschoss beträgt 10 v. H. Vollgeschosse im Sinne dieser Regelung sind Vollgeschosse im Sinne der LBauO. Bei Gebäuden, die vor Inkrafttreten der LBauO errichtet wurden, müssen die Mindesthöhen gemäß der Bauordnung nicht erreicht werden.

(2) Als Grundstücksfläche nach Abs. 1 gilt:

1. In beplanten Gebieten die überplante Grundstücksfläche. Ist das Grundstück nur teilweise überplant und ist der unbeplante Grundstücksteil dem Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen, gilt als Grundstücksfläche die Fläche des Buchgrundstücks; Nr. 2 ist ggf. entsprechend anzuwenden.
2. Liegen Grundstücke innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles (§ 34 BauGB), sind zu berücksichtigen:
 - a) Bei Grundstücken, die an eine Verkehrsanlage angrenzen, die Fläche von dieser bis zu einer Tiefe von 40 m.
 - b) Bei Grundstücken, die nicht an eine Verkehrsanlage angrenzen, mit dieser aber durch einen eigenen Weg oder durch einen Zugang verbunden sind (Hinterliegergrundstücke), die Fläche von der zu der

Verkehrsanlage hin liegenden Grundstücksseite bis zu einer Tiefe von 40 m.

- c) Grundstücksteile die ausschließlich eine wegemäßige Verbindung darstellen, bleiben bei der Bestimmung der Grundstückstiefe nach a) und b) unberücksichtigt.
 - d) Wird ein Grundstück jenseits der nach a) und b) angeordneten Tiefenbegrenzungslinie tatsächlich baulich, gewerblich, industriell oder ähnlich genutzt, oder ist eine solche Nutzung unter Berücksichtigung der Umgebungsbebauung zulässig, so verschiebt sich die Tiefenbegrenzungslinie zur hinteren Grenze der tatsächlichen oder tatsächlich zulässigen Nutzung.
3. Bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan die Nutzung als Sportplatz, Freibad, Festplatz, Campingplatz, Dauerkleingarten oder Friedhof festgesetzt ist, die Fläche des im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Grundstückes oder Grundstückteiles vervielfacht mit 0,5. Bei Grundstücken, die innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles (§ 34 BauGB) tatsächlich so genutzt werden, die Fläche des Grundstückes – gegebenenfalls unter Berücksichtigung der nach Nr. 2 angeordneten Tiefenbegrenzung – vervielfacht mit 0,5.

(3) Für die Zahl der Vollgeschosse nach Abs. 1 gilt:

- 1. Für beplante Grundstücke wird die im Bebauungsplan festgesetzte höchstzulässige Zahl der Vollgeschosse zugrunde gelegt.
- 2. Bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan nicht die Zahl der Vollgeschosse, sondern eine Baumassenzahl festgesetzt ist, gilt die durch 3,5 geteilte höchstzulässige Baumassenzahl. Ist auch eine Baumassenzahl nicht festgesetzt, dafür aber die Höhe der baulichen Anlagen in Form der Trauf- und Firsthöhe, so gilt die durch 2,8 geteilte höchstzulässige Trauf- oder Firsthöhe. Sind beide Höhen festgesetzt, so gilt die höchstzulässige Traufhöhe. Soweit der Bebauungsplan keine Festsetzungen trifft, gilt als Traufhöhe der Schnittpunkt der Außenseite der Dachhaut mit der seitlichen Außenwand. Die Höhe ist in der Gebäudemitte zu messen. Bruchzahlen werden kaufmännisch zu vollen Zahlen auf- oder abgerundet.
- 3. Soweit kein Bebauungsplan besteht gilt
 - a) die Zahl der auf den Grundstücken der näheren Umgebung überwiegend vorhandenen Vollgeschosse; ist ein Grundstück bereits bebaut und ist die dabei tatsächlich verwirklichte Vollgeschosszahl höher als die in der näheren Umgebung, so ist die tatsächlich verwirklichte Vollgeschosszahl zugrunde zu legen.

- b) bei Grundstücken, die mit einer Kirche bebaut sind, die Zahl, von zwei Vollgeschossen. Dies gilt für die Türme, die nicht Wohnzwecken, gewerblichen oder industriellen Zwecken oder einer freiberuflichen Nutzung dienen, entsprechend.
 - 4. Ist nach den Nr. 1-3 ein Vollgeschoss nicht feststellbar, so ist die tatsächlich vorhandene Traufhöhe geteilt durch 2,8 anzusetzen, wobei Bruchzahlen kaufmännisch auf ganze Zahlen auf- oder abzurunden sind. Als Traufhöhe gilt der Schnittpunkt der Außenseite der Dachhaut mit der seitlichen Außenwand. Die Höhe ist in der Gebäudemitte zu messen.
 - 5. Bei Grundstücken, für die im Bebauungsplan eine sonstige Nutzung festgesetzt ist oder die außerhalb von Bebauungsplangebieten tatsächlich so genutzt werden (z. B. Sport-, Fest- und Campingplätze, Freibäder, Dauerkleingärten Friedhöhe), wird bei vorhandener Bebauung die tatsächliche Zahl der Vollgeschosse angesetzt, in jedem Fall mindestens jedoch ein Vollgeschoss.
 - 6. Bei Grundstücken, auf denen nur Garagen oder Stellplätze errichtet werden dürfen, gilt die festgesetzte Zahl der Geschosse oder, soweit keine Festsetzung erfolgt ist, die tatsächliche Zahl der Garagen- oder Stellplatzgeschosse, mindestens jedoch ein Vollgeschoss.
 - 7. Bei Grundstücken, die im Geltungsbereich von Satzungen nach § 34 Abs. 4 BauGB liegen, werden zur Ermittlung der Beitragsflächen die Vorschriften entsprechend angewandt, wie sie bestehen für
 - a) Grundstücke in Bebauungsplangebieten, wenn in der Satzung Bestimmungen über das zulässige Nutzungsmaß getroffen sind.
 - b) unbeplanten Grundstücke, wenn die Satzung keine Bestimmungen über das zulässige Nutzungsmaß enthält.
 - 8. Die Zahl der tatsächlich vorhandenen oder sich durch Umrechnung ergebenden Vollgeschosse gilt, wenn sie höher ist als die Zahl der Vollgeschosse nach den vorstehenden Regelungen.
 - 9. Sind auf einem Grundstück mehrere Gebäude mit unterschiedlicher Zahl von Vollgeschossen zulässig oder vorhanden, gilt die bei der überwiegenden Baumasse vorhandene Zahl.
- (4) Für Grundstücke in Kern-, Gewerbe- und Industriegebieten werden die Maßstabsdaten (gewichtete Grundstücksflächen) um 20 v. H. erhöht; dies gilt entsprechend für ausschließlich gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzte Grundstücke in sonstigen Baugebieten und innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (§ 34 BauGB). Bei teilweise gewerblich, industriell oder in ähnlicher Weise genutzten Grundstücken (gemischt genutzte Grundstücke) in sonstigen Baugebieten und innerhalb der im

Zusammenhang bebauten Ortsteile (§ 34 BauGB) erhöhen sich die Maßstabsdaten um 10 v. H.

§ 7 **Eckgrundstücke und durchlaufende Grundstücke**

- (1) Für Grundstücke, die von einer nach § 14 dieser Satzung verschonten Verkehrsanlagen erschlossen sind und von einer oder mehreren weiteren Verkehrsanlage(n) der Abrechnungseinheit erschlossen sind, werden nur mit 50 v. H. ihrer gewichteten Grundstücksfläche angesetzt.
- (2) Kommt für eine oder mehrere Verkehrsanlagen nach Abs. 1 die Tiefenbegrenzung nach § 6 Abs. 2 dieser Satzung zur Anwendung, gilt die Regelung der Abs. 1 nur für die sich überschneidenden Grundstücksteile.

§ 8 **Entstehung des Beitragsanspruchs**

Der Beitragsanspruch entsteht mit Ablauf des 31. Dezember für das abgelaufene Jahr. Für das Jahr 2023 entsteht der Beitragsanspruch mit Ablauf des 31.12.2023 für den Zeitraum vom 01.06.2023 bis 31.12.2023.

§ 9 **Vorausleistungen**

- (1) Ab Beginn des Erhebungszeitraums können von der Stadt Mayen Vorausleistungen auf wiederkehrende Beiträge erhoben werden.
- (2) Die Vorausleistungen werden nach der voraussichtlichen Beitragshöhe für das laufende Jahr bemessen.

§ 10 **Beitragsschuldner**

- (1) Beitragsschuldner ist, wer im Zeitpunkt der Bekanntgabe des Beitragsbescheides Eigentümer des Grundstücks ist. Ist das Grundstück mit einem Erbbaurecht belastet, ist anstelle des Eigentümers der Erbbauberechtigte beitragspflichtig.
- (2) Bei Wohnungs- und Teileigentum sind die einzelnen Wohnungs- und Teileigentümer nur entsprechend ihrem Miteigentumsanteil beitragspflichtig.
- (3) Mehrere Beitragsschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 11 **Veranlagung und Fälligkeit**

- (1) Die wiederkehrenden Beiträge und die Vorausleistungen darauf werden durch schriftlichen Bescheid festgesetzt und einen Monat nach Bekanntgabe des Beitragsbescheids fällig.
- (2) Der Beitragsbescheid enthält:
 - a) die Bezeichnung des Beitrages,
 - b) den Namen des Beitragsschuldners,
 - c) die Bezeichnung des Grundstückes,
 - d) den zu zahlenden Betrag,
 - e) die Berechnung des zu zahlenden Betrages unter Mitteilung der beitragsfähigen Kosten, des Gemeindeanteils und der Berechnungsgrundlagen nach dieser Satzung,
 - f) die Festsetzung des Fälligkeitstermins,
 - g) die Eröffnung, dass der Beitrag als öffentliche Last auf dem Grundstück ruht und
 - h) eine Rechtsbehelfsbelehrung.
- (3) Die Grundlagen für die Festsetzung wiederkehrender Beiträge können durch besonderen Bescheid (Feststellungsbescheid) festgestellt werden.

§ 12 **Mitteilungs- und Auskunftspflichten**

- (1) Änderungen im Grundstückseigentum bzw. Erbbaurecht sind der Stadt Mayen vom bisherigen und neuen Grundstückseigentümer bzw. Erbbauberechtigten unverzüglich mitzuteilen.
- (2) Änderungen der Grundstücksfläche, der Anzahl der Vollgeschosse oder Geschosse sowie Änderungen der Nutzung sind der Stadt Mayen vom Grundstückseigentümer bzw. Erbbauberechtigten unverzüglich anzuzeigen.
- (3) Der Grundstückseigentümer bzw. Erbbauberechtigte ist verpflichtet, der Stadt Mayen über die Anzahl der (bewohnten) Geschosse sowie der Nutzung des Gebäudes und einzelner Teilbereiche Auskunft zu geben.

§ 13 Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne von § 16 Abs. 2 Nr. 2 KAG RLP handelt, wer entgegen § 12 Abs. 1 und 2 Änderungen
 - a) im Grundstückseigentum bzw. Erbbaurecht,
 - b) der Grundstücksfläche,
 - c) der Anzahl der Geschosse bzw. Vollgeschosse oder
 - d) der Nutzungnicht unverzüglich der Stadt Mayen mitteilt.
- (2) Ordnungswidrig im Sinne von § 16 Abs. 2 Nr. 2 KAG RLP handelt ferner, wer entgegen § 12 Abs. 3 keine Auskunft gibt oder falsche Angaben macht.
- (3) Ordnungswidrigkeiten nach den Abs. 1 und 2 können mit einer Geldbuße von EUR 50,00 bis EUR 10.000,00 geahndet werden. Die Geldbuße soll den wirtschaftlichen Vorteil, der aus der Ordnungswidrigkeit gezogen würde, überschreiten.
- (4) Für das Bußgeldverfahren gelten außer den Vorschriften des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten § 378 Abs. 3, §§ 391, 393, 396, 397, 407 und 411 der Abgabenordnung in der jeweils geltenden Fassung entsprechend.

§ 14 Verschonungsregelung

Die Stadt Mayen bestimmt hiermit, dass in den Fällen des § 10 a Abs. 6 KAG - RLP Grundstücke für einen bestimmten Zeitraum bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrags nicht berücksichtigt und nicht beitragspflichtig werden (Verschonungsregelung). Das Nähere wird durch die Satzung der Stadt Mayen zur Verschonung von Abrechnungseinheiten (Verschonungssatzung) vom 06.10.2021 bestimmt.

§ 15 Öffentliche Last

Die wiederkehrenden Straßenausbaubräge liegen als öffentliche Last auf dem Grundstück.

§ 16 **Inkrafttreten**

Diese Satzung 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 19.05.2025

Stadtverwaltung Mayen

Gez.

Dirk Meid

Oberbürgermeister

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

Abrechnungseinheiten:

AE 1 - Nitztal



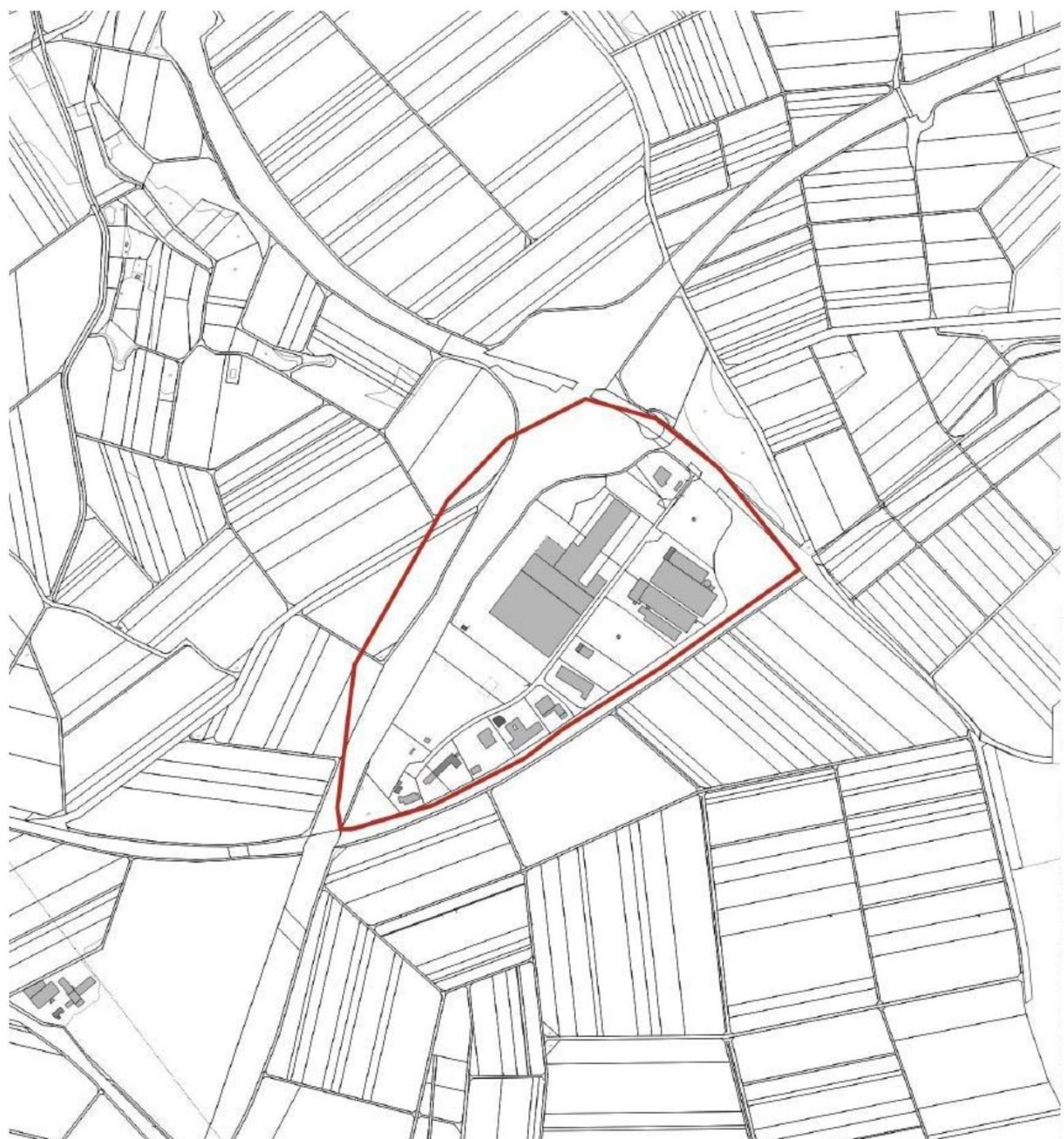
AE 2 - Kürrenberg



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 Gemeindegebiets 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: Mayen Stadtkern
- 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 klassifizierte 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 verbinden 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 Querungsmöglichkeiten 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 Querungsmöglichkeiten 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. Ich 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 Querungsmöglichkeiten 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.