



Aktenzeichen: 30/AS

Datum: 20.11.2019

Hinweis:

Beratungsfolge: Planungs- und Umweltausschuss Haupt- und Finanzausschuss
 Stadtrat

Neufassung der Satzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau von Verkehrsanlagen (Ausbaubeitragssatzung wiederkehrende Beiträge)

Die Verwaltung bittet zu beschließen wie folgt:

Die Satzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau von Verkehrsanlagen (Ausbaubeitragssatzung wiederkehrende Beiträge) der Stadt Frankenthal (Pfalz) wird in der als Anlage 1 beigefügten Neufassung beschlossen.

Beratungsergebnis:

Gremium	Sitzung am	Top	Öffentlich:	<input type="checkbox"/>	Einstimmig:	<input type="checkbox"/>	Ja-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
			Nichtöffentlich:	<input type="checkbox"/>	Mit	<input type="checkbox"/>	Nein-Stimmen:	<input type="checkbox"/>
					Stimmenmehrheit:	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen:	<input type="checkbox"/>
Laut Beschlussvorschlag:	Protokollanmerkungen und Änderungen		Kenntnisnahme:	Stellungnahme der Verwaltung ist beigefügt:		Unterschrift:		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> siehe Rückseite:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		

Begründung:

Die Neufassung der Satzung zur Erhebung von wiederkehrenden Beiträgen für den Ausbau von Verkehrsanlagen (Ausbaubeitragssatzung wiederkehrende Beiträge) ist insbesondere einer dynamischen Entwicklung der Rechtsprechung in den letzten Jahren geschuldet.

Ganz überwiegend erfordert die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 25.06.2014 zur verfassungsrechtlichen Zulässigkeit wiederkehrender Straßenausbaubeiträge sowie die daraus resultierende Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes Rheinland-Pfalz – insbesondere auch zur Bildung und Festlegung des Ermittlungsgebietes bzw. der Ermittlungsgebiete (Abrechnungseinheiten) - zwingend eine Überarbeitung und Anpassung der bisherigen Satzung.

Die Grundlage für die Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge findet sich im § 10a Abs. 1 KAG RP:

„Die Gemeinden können durch Satzung bestimmen, dass an Stelle der Erhebung einmaliger Beiträge (§ 10) die jährlichen Investitionsaufwendungen für Verkehrsanlagen nach Abzug des Gemeindeanteils (Absatz 3) als wiederkehrender Beitrag auf die beitragspflichtigen Grundstücke verteilt werden. In der Satzung kann geregelt werden, dass sämtliche zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen des gesamten Gebiets oder einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebietsteile der Gemeinde eine einheitliche öffentliche Einrichtung bilden, für deren Ausbau (§ 9 Abs. 1 Satz 2) vorteilbezogene Beiträge von Grundstücken erhoben werden können, welche die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zugangs zu einer dieser Verkehrsanlagen haben. Die Entscheidung über die eine Einheit bildenden Verkehrsanlagen trifft die Gemeinde in Wahrnehmung ihres Selbstverwaltungsrechts unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten. Einer weitergehenden Begründung bedarf die Entscheidung nur, wenn statt sämtlicher Verkehrsanlagen des gesamten Gebiets der Gemeinde lediglich Verkehrsanlagen einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebiets-teile als einheitliche öffentliche Einrichtung bestimmt werden. Die Begründung ist der Satzung beizufügen.“

Das Bundesverfassungsgericht hat mit Beschluss vom 25. Juni 2014 (1 BvR 668/10 und 1 BvR 2104/10) zu zwei rheinland-pfälzischen Verfassungsbeschwerden entschieden und dabei im Wesentlichen den Wiederkehrenden Straßenausbaubeitrag in Rheinland-Pfalz bestätigt: Wiederkehrende Straßenausbaubeiträge nach § 10a KAG RP sind verfassungsrechtlich zulässig. Bei der Bildung der Abrechnungsgebiete ist allerdings – unter verfassungskonformer Auslegung des § 10 a KAG – darauf zu achten, dass die beitragspflichtigen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil erfahren. Der beitragspflichtige Vorteil liegt danach in der Möglichkeit der besseren Erreichbarkeit der beitragspflichtigen Grundstücke und der besseren Nutzbarkeit des Gesamtverkehrssystems sowie dessen Aufrechterhaltung und Verbesserung als solchem. Das bedeutet für „Großstädte oder Gemeinden mit einem nicht zusammenhängenden Gebiet“, dass diese zur Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge nahezu regelmäßig in mehrere Abrechnungsgebiete aufgeteilt werden müssen. In „kleineren Gemeinden, - insbesondere solchen, die aus nur einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestehen“ erscheint dagegen die Zusammenfassung zu einem einzigen Abrechnungsgebiet eher unproblematisch.

Grundsätzlich stellen Abrechnungseinheiten ein System von Verkehrsanlagen dar, welche für sich genommen jeweils eine einheitliche öffentliche Einrichtung von An-

baustraßen darstellen. Dem liegt der Gedanke zugrunde, dass zur wegemäßigen Erschließung eines bestimmten Grundstücks allein die Straße, an der es gelegen ist, regelmäßig nicht ausreicht. Vielmehr wird der Anschluss an das übrige Straßennetz meist erst über mehrere Verkehrsanlagen vermittelt.

Aus verfassungsrechtlicher Sicht kommt es allein darauf an, dass eine hinreichende individuelle Zurechnung von Vorteil und Beitragspflicht hergestellt werden kann. Ob die herangezogenen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben, hängt dabei 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. Dabei dürfte in Großstädten die Aufteilung der Verkehrsanlagen in mehrere abgrenzbare Gebietsteile regelmäßig erforderlich und unbeschadet des ansonsten bestehenden Satzungsermessens die Annahme einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung ausgeschlossen sein. In kleinen Gemeinden - insbesondere solchen, die aus nur einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestehen - werden sich einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet dagegen häufig decken. Ein „funktionaler Zusammenhang“, wie er früher vom Landesgesetzgeber und den Verwaltungsgerichten gefordert wurde, ist für die Bildung einer Abrechnungseinheit von Verkehrsanlagen durch den Gleichheitssatz jedoch nicht vorgegeben. Aus verfassungsrechtlicher Sicht kommt es allein darauf an, dass eine hinreichende individuelle Zurechnung von Vorteil und Beitragspflicht hergestellt werden kann.

Die bisherige Zusammenfassung des Stadtgebietes Frankenthal (Pfalz) zu einer einzigen einheitlichen öffentlichen Einrichtung von Anbaustraßen (Abrechnungseinheit, AE) ist unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung jedenfalls nicht mehr haltbar.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen einer Projektgruppe - bestehend aus Vertretern der Bereiche „Finanzen“ (20), „Recht“ (30) sowie „Planen und Bauen“ (61) - in mehreren gemeinsamen Sitzungsterminen, Ortsterminen sowie einem fortwährenden, intensiven Informationsaustausch mit hohem Abstimmungsbedarf, ein Entwurf von zehn Abrechnungseinheiten erarbeitet, welcher letztlich auch die Zustimmung des Stadtvorstandes gefunden hat. In diesem Findungsprozess haben im Hinblick auf eine möglichst hohe Rechtssicherheit auch wertvolle Hinweise des zuständigen Referenten beim Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz - Herr Dr. Gerd Thielmann – Eingang gefunden.

Unter anderem galt es aufgrund einer Entscheidung des OVG Rheinland-Pfalz auch die Einwohnerzahl einer Abrechnungseinheit in den Blick zu nehmen (OVG Koblenz, Az. 6 A 10853/14.OVG, 10.12.2014). In diesem Urteil hat das OVG *„entschieden, dass in größeren Gemeinden meist die Bildung mehrerer Einrichtungen erforderlich sein wird, um den Zurechnungszusammenhang zwischen Vorteil und Aufwand in der Einrichtung zu gewährleisten. Danach darf – was die Größe einheitlicher öffentlicher Einrichtungen von Anbaustraßen angeht – die Erwähnung von Großstädten im Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 25. Juni 2014 als Abgrenzungskriterium nicht dahingehend verstanden werden, dass in zusammenhängend bebauten Städten mit einer Einwohnerzahl unter 100.000 grundsätzlich eine einzige öffentliche Einrichtung der Anbaustraßen konstituiert werden darf und die Bildung mehrerer solcher Einrichtungen (Abrechnungseinheiten) nur jenseits dieser Grenze geboten ist.*

Angesichts der Notwendigkeit eines konkret zurechenbaren Vorteils im Sinne eines Lagevorteils für das veranlagte Grundstück durch die Möglichkeit der Nutzung der ausgebauten Straßen, wird der Satzungsgeber auch bei Gemeinden mit deutlich weniger als 100.000 Einwohnern sein Gestaltungsermessen im Allgemeinen nur durch Aufteilung des Gemeindegebiets in mehrere einheitliche öffentliche Einrichtungen von Anbaustraßen – selbstverständlich unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten – fehlerfrei ausüben können. Dafür spricht, dass der Landesgesetzgeber die Bildung einer einzigen öffentlichen Einrichtung von Anbaustraßen im gesamten Gemeindegebiet realitätsgerecht am typischen Fall einer kleinen Gemeinde orientiert haben dürfte (vgl. hierzu BVerfG, Beschluss vom 25. Juni 2014, a. a. O., Rn. 50, 64). Denn in Rheinland-Pfalz verfügen ca. 70 von hundert Gemeinden über weniger als 1.000 Einwohner und ungefähr 90 v. H. der Gemeinden über nicht mehr als 3.000 Einwohner (vgl. Statistisches Jahrbuch RP, 2013, S. 36). Daraus lässt sich zwar nicht ableiten, nur in kleinen Gemeinden mit allenfalls 3.000 Einwohnern komme die Bildung einer einzigen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen im gesamten Gemeindegebiet und damit ein Verzicht auf die Aufteilung in mehrere Abrechnungseinheiten in Betracht. Einen Orientierungswert stellt die Einwohnerzahl von 3.000 allerdings durchaus dar, wenn auch die örtlichen Gegebenheiten maßgebend sind. Diese Erwägungen gelten nach dieser Rechtsprechung nicht nur für das Gemeindegebiet insgesamt, sondern auch für Stadtteile mit entsprechender Einwohnerzahl“.

Die bisherige einheitliche Abrechnungseinheit bezog sich insgesamt auf knapp 49.000 Einwohner, und damit auf ein Vielfaches dieses Orientierungswertes.

A. FESTLEGUNG DER ABRECHNUNGSEINHEITEN

Die Stadt Frankenthal ist u. a. durch ein Innenstadtgebiet im engeren Sinne (FT West und Ost) und weiteren vier einrahmenden Ortsteilen geprägt, die in einem Abstand von mindestens 182 m (Mörsch) bis zu mehr als 500 m Luftlinie (Flomersheim/Eppstein) um das eigentliche Stadtgebiet mit seinem Zentrum angeordnet sind. Dieses Stadtgebiet wird durch eine im wesentlichen Verlauf dreigleisige Eisenbahnstrecke durchschnitten, die das Stadtgebiet in ein Gebiet „West“ und „Ost“ teilt. Insofern stellt die Bahnlinie bereits eine prägnante topographische Zäsur dar. Das Stadtgebiet selbst wird darüber hinaus durch klassifizierte Landesstraßen und eine Bundesstraße ringförmig eingerahmt, aber auch durchschnitten, was zu einer weiteren Aufteilung des Stadtgebietes aufgrund dieser Zäsuren führt. Im Norden wird das Stadtgebiet durch die in West-Ost-Richtung verlaufende Autobahn A6 begrenzt. Näheres ergibt sich aus dem Plan, der Bestandteil der als Anlage 1 beigefügten Satzung ist.

Unter Berücksichtigung der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und Gegebenheiten, sowie des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 25.6.2014 und der in der Folge vom Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz sowie den Verwaltungsgerichten erlassenen Urteilen, wird das Stadtgebiet der Stadt Frankenthal in die nachfolgenden Abrechnungseinheiten unterteilt. Dabei wurden auch die Einwohnerzahlen zum Stand 09/2017 berücksichtigt (Klammerzusatz):

- Abrechnungseinheit I Mörsch Ortslage (3.189)
- Abrechnungseinheit II Studernheim Ortslage (1.844)
- Abrechnungseinheit III Eppstein / Flomersheim Ortslage (5.360)
- Abrechnungseinheit IV Frankenthal West (5.409)

- Abrechnungseinheit V Frankenthal Mitte (10.331)
- Abrechnungseinheit VI Frankenthal Ost (6.054)
- Abrechnungseinheit VII Frankenthal Nord (550)
- Abrechnungseinheit VIII FT-Carl-Bosch-Siedlung (1.014)
- Abrechnungseinheit IX Frankenthal Mitte-Süd (2.981)
- Abrechnungseinheit X Frankenthal Süd (11.247)

Die Abrechnungseinheiten I – III zeichnen sich allesamt dadurch aus, dass sie Ortsteile darstellen, die von dem eigentlichen Stadtgebiet Frankenthal mindestens 182 m Luftlinie und bis zu mehr als 500 m Luftlinie entfernt liegen. Mit der Frankenthaler Innenstadt sind diese Ortsteile über Straßen verbunden, die außerhalb der Ortsteile und der Innenstadtlage keine Anbaufunktion haben (Mörsch über die Mörscher Straße, Studernheim über die Frankenthaler Straße und Mahlastraße sowie Eppstein/Flomersheim über die überörtliche, klassifizierte Landesstraße L 524). Allen drei Abrechnungseinheiten gemein ist, dass sich der „Innenstadtlage“ von Frankenthal zunächst jeweils eine Außenbereichsfläche nach § 35 BauGB anschließt, welcher nach der Rechtsprechung vorliegend eine trennende Wirkung zukommt. So auch in der Entscheidung des OVG Rheinland-Pfalz vom 10.12.2014, Az. 6 A 10853/14.

„In kleineren Ortsteilen wie auch in kleineren Gemeinden werden sich hingegen einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet häufig decken. Die Möglichkeit, eine einzige öffentliche Einrichtung der Anbaustraßen des gesamten Gemeindegebiets zu bilden, besteht danach regelmäßig in Gemeinden, die nur aus einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestehen; sie ist aber nicht zwingend auf solche Gemeinden beschränkt. Von einer zusammenhängenden Bebauung in diesem Sinn kann jedoch nicht gesprochen werden, wenn Außenbereichsflächen von nicht nur unbedeutendem Umfang zwischen den bebauten Gebieten liegen. Auch Bahnanlagen, Flüsse und größere Straßen, deren Querung mit Hindernissen verbunden ist, können eine Zäsur darstellen, die den Zusammenhang einer ansonsten zusammenhängenden Bebauung aufheben. Insoweit ist die jeweilige örtliche Situation entscheidend.“

Für die Abrechnungseinheiten I bis III fehlt vorliegend ein räumlicher Zusammenhang zur „Innenstadtlage“, so dass diese jeweils für sich genommen eine einheitliche öffentliche Einrichtung von Anbaustraßen bilden.

Die Abrechnungseinheiten IV bis X betreffen weitestgehend das Stadt- bzw. das Innenstadtlagegebiet. Nachfolgend werden die einzelnen Abrechnungseinheiten in aufsteigender Reihenfolge beschrieben und begründet.

1. Abrechnungseinheit I, Mörsch:

Der Ortsteil Mörsch liegt vom Stadtgebiet Frankenthal an der engsten Stelle mindestens 182 m Luftlinie entfernt und ist sowohl durch die Mörscher Straße als auch die Kreisstraße 2, welche im Innenbereich zum Anbau bestimmt sind, mit dem Stadtgebiet verbunden. Dem Stadtgebiet von Frankenthal schließt sich somit zunächst eine Außenbereichsfläche nach § 35 BauGB an, welcher nach der Rechtsprechung eine trennende Wirkung zukommt. So auch in Entscheidungen des OVG Rheinland-Pfalz: *„Von einer zusammenhängenden Bebauung, die regelmäßig eine Aufteilung des Gemeindegebiets in mehrere einheitlichen öffentlichen Einrichtungen von Anbaustraßen entbehrlich macht, kann allerdings nicht gesprochen werden, wenn Außenbereichsflächen von nicht nur unbedeutendem Umfang zwischen den bebauten*

Gebieten liegen. (OVG Koblenz, Az. 6 A 10853/14 vom 10.12.2014, OVG Koblenz, Az. 6 A 11031/15 vom 24.02.2016, OVG Koblenz, Az. 6 A 11016/14 vom 30.06.2015)"

Mörsch ist zudem im Norden durch die Autobahn A6, die sich als topographische Zäsur darstellt, begrenzt und ansonsten von Außenbereichsflächen im Sinne des § 35 BauGB umgeben. Darüber hinaus ist im „Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar“ (ERPRN) festgelegt, dass ein Zusammenwachsen nicht möglich sein soll. Die Außenbereichsflächen um Mörsch sind als Grünzäsur und Vorbehaltsgebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz ausgewiesen.

Im Weiteren weisen nachrichtliche Übernahmen im Regionalplan Bereiche mit besonderer Bedeutung für Naherholung, Flächen mit hoher, bis sehr hoher klimaökologischer Bedeutung und überschwemmungsgefährdete Bereiche aus.

Diese einheitliche öffentliche Einrichtung vermittelt den Grundstücken in diesem abgrenzbaren Gebiet einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt.

2. Abrechnungseinheit II, Studernheim:

Studernheim ist ebenfalls ein Ortsteil von Frankenthal, welcher westlich seiner Ausdehnungen durch den Verlauf der B9 und der Bahnlinie Ludwigshafen - Frankenthal begrenzt wird, und ansonsten durch landwirtschaftlich genutzte Außenbereichsflächen im Sinne des § 35 BauGB. Im nördlichen Bereich von Studernheim schließt sich zum Stadtgebiet von Frankenthal eine Außenbereichsfläche nach § 35 BauGB von mindestens 317 m an und insoweit von nicht nur unbedeutendem Umfang zwischen den bebauten Gebieten. Die Verbindung zum Stadtgebiet erfolgt durch die im Innenbereich beidseits zum Anbau bestimmte Frankenthaler Straße (ehemalige K 4) mit Brückenbauwerk. Im westlichen Bereich des Ortsteils besteht eine Fahrzeugunterführung der B9 zu den Ortsteilen Eppstein-Flomersheim (AE III) mit nahezu nur einspuriger Verkehrsführung. Nach der Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz wird dies jedoch als nicht ausreichend erachtet, um damit als verbindendes Element zu wirken. In dem vom OVG zu entscheidendem Fall ging es u. a. um eine Unterführung zwischen zwei Ortsteilen, die eine Höhe von 3,70 m und eine 5 m breite Fahrbahn aufwies. Diese wurde jedoch als verbindendes Element für nicht ausreichend erachtet was sich aus der eingeschränkten Höhe und der schmalen Fahrbahn ergebe, die einen Begegnungsverkehr zweier Lastwagen nicht zulasse und den Begegnungsverkehr von Last- und Personenkraftwagen erheblich erschwere. Auch fehle es an hinreichenden Anhaltspunkten für einen verbindenden Fahrzeug- sowie Fußgängerverkehr in beiden Richtungen. (OVG Koblenz vom 23.11.2017, Az. 6 A 11200/16.OVG). Das lässt sich in ähnlicher Weise auch auf die vorliegende Situation Mühlbergstraße/Studernheimer Weg übertragen, so dass auch für die AE II ein räumlicher Zusammenhang weder zum Stadtgebiet noch zu anderen Abrechnungseinheiten besteht. Im Übrigen beträgt die Entfernung von der Unterführung zur nächsten Bebauung in Richtung Westen mehr als 500 m.

Ebenfalls soll nach dem „ERPRN“ kein Zusammenwachsen möglich sein. Der Bereich nördlich und östlich von Studernheim ist als Grünzäsur und Vorbehaltsgebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz ausgewiesen sowie im Norden als Vorranggebiet für Landwirtschaft.

Nachrichtliche Übernahmen im Regionalplan weisen Bereiche mit besonderer Bedeutung für die Naherholung, Flächen mit hoher, bis sehr hoher klimaökologischer Bedeutung, überschwemmungsgefährdete Bereiche und „Landesweiter Biotopverbund Rheinland-Pfalz“ aus.

Diese einheitliche öffentliche Einrichtung vermittelt den Grundstücken in diesem abgrenzbaren Gebiet einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt.

3. Abrechnungseinheit III, Eppstein-Flomersheim:

Die Ortsteile Eppstein und Flomersheim bilden gemeinsam die AE III und grenzen allseits an Außenbereichsflächen im Sinne des § 35 BauGB. Im nordöstlichen Bereich beträgt die Entfernung zum Stadtgebiet von Frankenthal rund 500 m. Ein räumlicher Bebauungszusammenhang zum Stadtgebiet ist damit auch hier nach der Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz nicht gegeben (OVG Koblenz Az. 6 A 10853/14 vom 10.12.2014; OVG Koblenz Az. 6 A 11031/15 vom 24.02.2016).

Nach dem „ERPRN“ soll auch hier kein Zusammenwachsen an das Stadtgebiet möglich sein. Östlich der beiden Ortsteile ist eine Grünzäsur und ein Vorranggebiet Landwirtschaft ausgewiesen, nördlich von Flomersheim ein regionaler Grünzug sowie ein Vorranggebiet Landwirtschaft.

Nachrichtliche Übernahmen im Regionalplan sind hier ausgewiesene Flächen mit hoher, bis sehr hoher klimaökologischer Bedeutung sowie die Isenach als bedeutender Raum für den regionalen Biotopverbund

Zwischen den beiden Ortsteilen besteht im Innenbereich mit der klassifizierten Eppsteiner Straße (L 524) eine Verbindung über die unterhalb verlaufende Isenach, so dass der L 524 vorliegend eine verbindende Wirkung der bebauten Bereiche zukommt. Zwar können Flüsse/Bäche und Bahnlinien grundsätzlich Zäsuren darstellen, welche eine Grenzziehung zwischen Abrechnungseinheiten rechtfertigen, jedoch wird die Isenach hier nicht als gravierende topographische Zäsur gesehen.

Das Vorliegen einer solchen topografischen Zäsur mit an sich trennender Wirkung schließt indessen einen räumlichen Zusammenhang zwischen den auf diese Weise getrennten bebauten Bereichen nicht in jedem Fall aus. Daran ändert der Umstand nichts, dass die Eppsteiner Straße dort, wo sie auf kurzer Strecke als Brücke über die Isenach führt, über eine Teilstrecke von weniger als 10 m beidseitig nicht zum Anbau bestimmt ist. Abgesehen davon, dass eine Brücke typischerweise ohne Anbaubestimmung ist, hat diese geringe Teilstrecke ersichtlich eine besonders ausgeprägte Verbindungsfunktion zwischen den bebauten Bereichen nördlich und südlich der Isenach (vgl. OVG Koblenz, Az. 6 A 11031/15.OVG, Urteil vom 24.02.2016). Vielmehr kann dennoch ein räumlicher Zusammenhang aufgrund einer typischen tatsächlichen Straßennutzung (vgl. BVerfG, Beschluss vom 25. Juni 2014) insbesondere in dörflich strukturierten Bereichen und bei weniger prägnanten Zäsuren bestehen (OVG Koblenz, Az. 6 A 11031/15.OVG, Urteil vom 24. Februar 2016). Dies setzt aber – wie vorliegend - regelmäßig einen verbindenden Fahrzeug- sowie Fußgängerverkehr in beiden Richtungen voraus (OVG Koblenz, Az. 6 A 11862/16.OVG, Urteil vom 18. Oktober 2017).

Ein ausreichender räumlicher Zusammenhang der bebauten Bereiche besteht, da sich für die sich zu dieser Brücke hin verjüngenden beiden Ortsteile ein verbindender, ungehinderter Fahrzeug- sowie Fußgängerverkehr in beiden Richtungen über die L 524 vollzieht (u. a. Bahnhof, Apotheke, integrative Kindertagesstätte, Kindertagesstätte, Grundschulen, Nahversorgung [Naturkostladen, Metzgerei, EDEKA] Sporthalle). Darüber hinaus befindet sich im nordöstlichen Teil von Eppstein eine zusätzliche Fußgängerbrücke über die Isenach. Im maßgeblichen Bereich besteht insoweit ein regelmäßiger verbindender Fahrzeug- und Fußgängerverkehr in beiden Richtungen.

Nach einer Entscheidung des OVG Koblenz bedürfen keiner ausdrücklichen Begründung lediglich offensichtliche Umstände einer typischen tatsächlichen Straßennutzung. Beispielsweise kann im Allgemeinen davon ausgegangen werden, dass Einrichtungen zur Versorgung mit alltäglichen Gütern und Dienstleistungen (Lebensmittelladen, Bäckerei, Kindergarten, Schule, Arztpraxis, Apotheke) eine entsprechende tatsächliche Straßennutzung auslösen (OVG Koblenz, Az. 6 C 11654/17 vom 09.07.2018).

Die im nördlichen Bereich vom Ortsteil Flomersheim in West-Ost-Richtung verlaufende Bahnlinie stellt eine topographische Zäsur dar, allerdings kommt dieser keine trennende Wirkung zu, da diese eingleisig verläuft und in den maßgeblichen Bereichen bodengleich angelegt ist. Ein verbindender, ungehinderter Fahrzeug- und Fußgängerverkehr in beiden Richtungen vollzieht sich über die Eppsteiner Straße sowie die Jahnstraße. Nördlich der Bahnlinie befinden sich zentrale Einrichtungen wie Postfiliale, Evangelische Kirche, Grundschule Flomersheim-Eppstein, Sport- und Spielplätze sowie die Tennisanlage, südlich davon Banken, Apotheke, Bäcker, Metzger, Kindertagesstätten, Turn- und Sportvereine sowie die Isenach-Sporthalle. Aufgrund dieser typischen tatsächlichen Straßennutzung ist nicht erkennbar, dass die Bahnlinie als topographische Zäsur wirkt.

Dem Gemeinderat, der mit den örtlichen Gegebenheiten, dem Straßenverkehr in der Gemeinde und der typischen tatsächlichen Nutzung der Straßen vertraut ist, kommt bei seiner Einschätzung ein gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbarer Einschätzungsspielraum zu (OVG Koblenz, Urteil vom 24. Februar 2016 – 6 A 11031/15.OVG). Dieser Spielraum ist allerdings überschritten, wenn der diesbezügliche Ratsbeschluss auf einer greifbaren Fehleinschätzung beruht (vgl. hierzu OVG Koblenz, Beschluss vom 28. Mai 2018 – 6 A 11120/17.OVG), etwa weil er nicht alle relevanten tatsächlichen Umstände berücksichtigt oder diesen ein ihnen offensichtlich nicht zukommendes Gewicht beimisst oder in sich widersprüchlich ist.

Eine Überprüfung der Ausübung dieses Einschätzungsspielraums erfolgt anhand der dafür angeführten Gründe, soweit sie schriftlich festgehalten sind. Lassen sich den Unterlagen keine Anhaltspunkte für die vom Rat angestellten Erwägungen entnehmen, kann man nicht ohne Weiteres davon ausgehen, alle relevanten tatsächlichen Umstände seien berücksichtigt und in nicht zu beanstandender Weise gewichtet worden (OVG Koblenz, Az. 6 C 11654/17 vom 09.07.2018).

Die einheitliche öffentliche Einrichtung „Eppstein-Flomersheim“ vermittelt den Grundstücken in diesem abgrenzbaren Gebiet einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt.

4. Abrechnungseinheit IV, Frankenthal West:

Die AE IV „Frankenthal West“ stellt ein strukturiertes, durchmischtes Gebiet mit Gewerbe-, Industrie- und Wohnbebauung dar und wird nach Norden hin durch den Verlauf des Nordrings (L 453) bis zum Kreuzungsbereich mit der Carl-Benz-Straße begrenzt. Der Nordring stellt sich insoweit als topographische Zäsur dar. Der Abschnitt nördlich der Heßheimer Straße (L 453) - die im Übrigen teilweise einseitig angebaut ist - fügt sich mit u. a. zentralen Einrichtungen in diese Abrechnungseinheit ein, da im Rahmen einer tatsächlichen typischen Straßennutzung regelmäßig ein verbindender Fahrzeug- sowie Fußgängerverkehr in wechselseitigen Richtungen stattfindet. Im Einzelnen finden sich im nordwestlichen Bereich dieser Abrechnungseinheit mit Stadtklinik, Ärztehaus und Apotheke zentrale Einrichtungen, aber auch Einrichtungen der Nahversorgung wie ein Einkaufsmarkt mit Bäckerei, Tierarzt, Autohandel und dem ZAB Gärtnerei-Laden (Gartenbaumarkt). Diese werden auch durch die Anlieger der Wohnviertel an der ehemaligen Landwirtschaftsschule, dem Heßheimer Viertel und dem Wohnviertel Lauterecken in Anspruch genommen werden. Verbindender Fahrzeug- und Fußgängerverkehr in wechselseitige Richtungen – auch zwischen den Wohnvierteln - vollzieht sich dabei insbesondere über die Heßheimer Straße sowie die Fußgängerunterführung, dem Kreisverkehr an der Elsa-Brandström-Straße/Johann-Stamitz-Straße, sowie der Bedarfsampel am Westring. Eine entsprechende Anbindung an das nördlich gelegene, gewerblich geprägte Gebiet (Unternehmenspark Nord, Industriestraße) besteht nicht.

Die westliche Grenze der Abrechnungseinheit bildet der Westring, mit Ausnahme eines ca. 220 m langen Teilstücks ab der Bedarfsampel über den Westring zur Heßheimer Straße, da aufgrund der typischen tatsächlichen Straßennutzung eine trennende Wirkung nicht erkennbar ist. So besteht in diesem Bereich auch zwischen dem Heßheimer Viertel und dem Wohnviertel an der „ehemaligen Landwirtschaftsschule“ ein nicht unerheblicher verbindender wechselseitiger Verkehr durch Inanspruchnahme zentraler Einrichtungen (Kita Haydnstraße, Erkenbert-Grundschule, Friedenskirche, Sparkasse), welcher sich sowohl über die Heßheimer Straße/Haydnstraße (Anbaustraßen) als auch über einen mit Bedarfsampel versehenen Fahrrad- und Fußgängerüberweg über den Westring vollzieht.

Das gewerblich genutzte Areal um die Unternehmen KSB und KBA (Koenig und Bauer) – auch „Gewerbegebiet West“ - sowie das Wohnviertel Lauterecken, zwischen der Bahnlinie im Osten und dem Westring im Westen, fügen sich ebenfalls nahtlos in diese Abrechnungseinheit ein.

Nach Osten hin wird die Abrechnungseinheit durch die in Nord-Süd Richtung, dreigleisig verlaufende Bahnlinie (Zug- und S-Bahnverkehr) Mainz-Ludwigshafen, Frankenthal-Grünstadt begrenzt, welche auf einer Strecke von ca. drei Kilometern lediglich mit der Nordbrücke, der Eisenbahnstraße und der Hans-Kopp-Straße (L 522) Querungen durch den Kfz-Verkehr zulassen. Weiterhin steht in der Nähe des Hauptbahnhofes eine Unterführung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie am Bahnhaltelpunkt Süd eine Überführung für den Fußgängerverkehr zur Verfügung. Diese insgesamt relativ geringe Anzahl von ungehinderten Quermöglichkeiten entlang ca. 3 km Bahnstrecke zwischen Nordring und der Flomersheimer Straße (L 522) vermag die Trennung dieser Abrechnungseinheit von dem östlich davon gelegenen Stadtgebiet nicht aufzuheben.

Ihre südliche Grenze erfährt die Abrechnungseinheit durch den Verlauf der Flomersheimer Straße (L 522), die sich als topographische Zäsur mit insoweit trennender

Wirkung darstellt. Dies auch vor dem Hintergrund der parallelen Erschließungsstraßen entlang der L 522 sowie den durch Ampeln geschaffenen Überquerungsmöglichkeiten, die einen ungehinderten, verbindenden wechselseitigen Verkehr zwischen den Wohnvierteln kaum zulassen.

Diese einheitliche öffentliche Einrichtung vermittelt den Grundstücken in diesem abgrenzbaren Gebiet einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt.

5. Abrechnungseinheit V, Frankenthal Mitte:

Die AE V umfasst im Wesentlichen den Innenstadtbereich östlich der Bahnlinie als einheitliche öffentliche Einrichtung von Anbaustraßen, die über eine Vielzahl zentraler Einrichtungen verfügt. In nördlicher Richtung wird diese Abrechnungseinheit durch den teilweise einseitig zum Anbau bestimmten Nordring (L 453) begrenzt. Ihre östliche Begrenzung erfährt diese Abrechnungseinheit durch den weiteren Verlauf der L 523 (Ostring) bis zur Anschlussstelle Frankenthal Mitte. Die südliche Grenzziehung erfolgt entlang der Fahrbahnmitte des Europarings (L 522) von der Anschlussstelle „Frankenthal Mitte“ bis zur Hans-Kopp-Straße (L 522) auf Höhe der Bahnlinie. Bei der L 522 handelt es sich um eine klassifizierte Straße mit trennender Wirkung zwischen zwei Abrechnungseinheiten deren Fahrbahn nicht in der Straßenbaulast der Gemeinde steht. Unter diesen Umständen kann die Grenzziehung zwischen den beiden Abrechnungseinheiten in der Mitte der Fahrbahn festgelegt werden. Dies hat zur Folge, dass der Gehweg mit den Nebenanlagen auf einer Straßenseite zu einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung von Anbaustraßen, der Gehweg mit den Nebenanlagen auf der anderen Straßenseite zu der anderen Abrechnungseinheit gehört. Insoweit kann die Ortsdurchfahrt einer klassifizierten Straße, deren Fahrbahn nicht in der Straßenbaulast der Gemeinde steht, als Abgrenzung zwischen zwei öffentlichen Einrichtungen von Anbaustraßen i. S. d. § 10a KAG herangezogen werden (OVG Koblenz, Az. 6 A 11120-17 vom 28.05.2018).

Im Westen wird die AE V – ebenso wie die AE VI und AE IX - durchgängig durch die in Nord-Süd Richtung dreigleisig verlaufende Bahnlinie Mainz-Ludwigshafen sowie Frankenthal-Grünstadt (Zug- und S-Bahnverkehr) getrennt, welche auf einer Strecke von ca. drei Kilometern lediglich mit der Nordbrücke, der Eisenbahnstraße und der Hans-Kopp-Straße (L 522) Querungen durch den Fahrzeugverkehr zulassen. Weiterhin steht in der Nähe des Hauptbahnhofes eine Unterführung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie am Bahnhofpunkt Süd eine Überführung für den Fußgängerverkehr zur Verfügung. Diese relativ überschaubare Anzahl von Querungsmöglichkeiten für einen ungehinderten, verbindenden wechselseitigen Fahrzeug- und Fußgängerverkehr auf einer Bahnstrecke von ca. 3 km zwischen der Autobahn A 6 und dem südlichen Ende der Bebauung vermag eine Trennung des Gebiets westlich der Bahnlinie von dem östlich davon gelegenen Stadtgebiet nicht aufzuheben.

Auch diese einheitliche öffentliche Einrichtung vermittelt den Grundstücken in diesem abgrenzbaren Gebiet einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt.

6. Abrechnungseinheit VI, Frankenthal Ost:

Die AE VI wird in ihrem nördlichen Teil durch den Verlauf der Autobahn A6 und der Anschlussstelle Frankenthal begrenzt. Nach Osten hin verläuft die Grenze kontinuierlich entlang der umgebenden Außenbereichsflächen im Sinne des § 35 BauGB bis zur südlich der Abrechnungseinheit verlaufenden B 9 (Edigheimer Straße), welche gleichzeitig auch die südliche Grenze dieser Abrechnungseinheit bis zur Anschlussstelle Frankenthal-Mitte bildet. Ein räumlicher Zusammenhang der Bebauung zum Ortsteil Mörsch besteht insoweit nicht. Ab der Anschlussstelle Frankenthal-Mitte bildet der Verlauf des Ostrings sowie des Nordrings bis auf Höhe der Bahnlinie die Grenze zur AE V. Die zwischen dem Nordring und der Autobahn A 6 dreigleisig verlaufende Bahnlinie Mainz-Ludwigshafen sowie Frankenthal-Grünstadt (Zug- und S-Bahnverkehr) stellt die westliche Grenze der Abrechnungseinheit dar.

Das Gebiet nördlich des Nordrings zwischen Bahnlinie und dem Verlauf der Wormser Straße und Berliner Straße, welches u. a. über zentrale Einrichtungen wie Stadtwerke, Post und diverse Einkaufsmärkte der Nahversorgung verfügt, ist in die AE VI, in welcher sich weitere zentrale Einrichtungen wie vier Kindertagesstätten, eine Grundschule, eine Integrierte Gesamtschule, eine Kirche sowie ein Senioren-Pflegezentrum befinden, eingebettet. Wormser Straße und Berliner Straße lassen zwar vermuten, dass sie Zäsuren darstellen, allerdings ohne trennende Wirkung. Ein verbindender Fahrzeug- und Fußgängerverkehr in beiden Richtungen vollzieht sich im Rahmen typischer tatsächlicher Straßennutzung insbesondere über die Wilhelm-Hauff-Straße und der beidseits zum Anbau bestimmten Wormser Straße wie auch über die Berliner Straße und die Peter-Rosegger-Straße mit jeweils größeren Kreuzungsbereichen, Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) sowie Ampelanlagen. In ähnlicher Weise vollzieht sich ein verbindender Verkehr im Kreuzungsbereich Berliner Straße und Wormser Straße mit Ampelanlagen und Fußgängerüberwegen sowie dem auf seiner Nordseite einseitig zum Anbau bestimmten Nordring entlang des Friedhofs.

Die einheitliche öffentliche Einrichtung Frankenthal Ost vermittelt den Grundstücken in diesem abgrenzbaren Gebiet einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt

7. Abrechnungseinheit VII, Frankenthal Nord:

Die AE VII Frankenthal Nord stellt sich im Wesentlichen als gewerblich geprägtes Gebiet mit vereinzelter Wohnbebauung dar und erstreckt sich nördlich des Nordrings (L 453). Begrenzt wird diese Abrechnungseinheit nach Norden hin durch den Verlauf der Autobahn A 6. Ihre östliche Begrenzung erfährt die Abrechnungseinheit durch die zwischen dem Nordring und der Autobahn A 6 dreigleisig verlaufenden Bahnlinie Mainz-Ludwigshafen sowie Frankenthal-Grünstadt. Der Verlauf des Nordrings in westlicher Richtung ab der Überquerung der Bahnstrecke bis zur Kreuzung Carl-Benz-Straße/Heßheimer Straße/Westring stellt dabei gleichzeitig auch die südliche Grenze dieser Abrechnungseinheit dar.

Ihre westliche Begrenzung findet die Abrechnungseinheit ausgehend von diesem Kreuzungsbereich entlang der Grün- und Außenbereichsflächen westlich der Carl-Benz-Straße und der sich nach Norden hin erstreckenden Gewerbebebauung sowie

entlang der an die Beindersheimer Straße (Kreisstraße 5) angrenzenden Außenbereichsflächen im Sinne des § 35 BauGB bis auf Höhe der Autobahn A 6.

Auch diese einheitliche öffentliche Einrichtung vermittelt den Grundstücken in den beschriebenen Grenzen einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt.

8. Abrechnungseinheit VIII, Frankenthal Carl-Bosch-Siedlung:

Die Carl-Bosch-Siedlung ist als eine eigenständige öffentliche Einrichtung von Anbaustraßen zu betrachten, die im Norden durch die L 522 (Flomersheimer Straße), im Osten durch die dreigleisig verlaufende Bahnlinie und ansonsten durch Außenbereichsflächen im Sinne des § 35 BauGB begrenzt wird. Etwa 370 Wohneinheiten in verschiedensten Bauformen, eine Grundschule, eine Kindertagesstätte sowie ein katholisches und evangelisches Gemeindezentrum mit unmittelbarem Zugang zum Bahnhofsteilpunkt Süd bilden eine nahezu geschlossene Wohnanlage am Südwestrand der Stadt Frankenthal. Zwar handelt es sich hier um zentrale Einrichtungen mit teilweise verbindendem Charakter zwischen der Carl-Bosch-Siedlung und Lauterecken, allerdings stellt die Flomersheimer Straße (L 522) mit ihrem Verlauf zwischen diesen Wohnvierteln eine Zäsur mit insoweit trennender Wirkung dar. Dies auch vor dem Hintergrund der parallelen Erschließungsstraßen in beiden Siedlungen sowie den durch Ampeln geschaffenen Überquerungsmöglichkeiten, die einen ungehinderten verbindenden wechselseitigen Verkehr zwischen den Wohnvierteln erschweren. Darüber hinaus ist eine typische tatsächliche Straßennutzung zwischen beiden Wohnvierteln nicht erkennbar, da die Wegebeziehung vorwiegend einseitig zu sein scheint. Das Gebiet der Carl-Bosch-Siedlung wird von einer Ringstraße und von dort ausgehenden Stichstraßen erschlossen, welche nur schwer einen konkret-individuell zurechenbaren Vorteil, insbesondere für Bewohner aus dem Lautereckener Wohnviertel, begründen lassen. Weiterhin sind die Verbindungen nicht direkt, d. h. es führen zwei Straßen aus der Carl-Bosch-Siedlung in Richtung des Lautereckener Wohnviertels heraus, wobei die maßgeblichen Kreuzungsbereiche lediglich auf die L522 führen bzw. sogar westlich am Wohnviertel vorbei. Aufgrund der bestehenden Kreuzungen und Einmündungen ist somit keine direkte Verbindung für den motorisierten Individualverkehr gegeben, denn es ist immer ein Abbiegen von der L 522 ins jeweils andere Viertel notwendig.

Den Grundstücken in diesem abgrenzbaren Gebiet vermittelt die Abrechnungseinheit einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt.

9. Abrechnungseinheit IX, Frankenthal Mitte-Süd

Die nördliche Grenze der AE IX zur AE V bildet der Verlauf der Hans-Kopp-Straße ab dem Kreuzungsbereich mit der Mahlastraße bis auf Höhe der Bahnlinie. Die Ortsdurchfahrt einer klassifizierten Straße, deren Fahrbahn nicht in der Straßenbaulast der Gemeinde steht, kann als Abgrenzung zwischen zwei öffentlichen Einrichtungen von Anbaustraßen i. S. d. § 10a KAG herangezogen werden (OVG Koblenz, Az. 6 A 11120-17 vom 28.05.2018). Ihre westliche Grenze findet die AE IX an der in Nord-

Süd-Richtung verlaufenden Bahnlinie. Das Ende der Bebauung mit sich anschließenden Außenbereichsflächen im Sinne des § 35 BauGB markiert die südliche Begrenzung.

Von einer zusammenhängenden Bebauung in diesem Sinn kann nicht gesprochen werden, wenn Außenbereichsflächen von nicht nur unbedeutendem Umfang zwischen den bebauten Gebieten liegen (OVG Koblenz, Az. 6 A 11016/14 vom 30.06.2015). Zwar ist für diese Baulücke von mehr als 200 m zur südlich befindlichen Freizeitanlage ein Bebauungsplan aufgestellt („Am Speyerbach“), so dass hier ein Zusammenwachsen vorgesehen ist, allerdings hat dies derzeit noch keinen Einfluss auf die Grenze der Abrechnungseinheit.

Nach Osten hin wird die Abrechnungseinheit begrenzt durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Mahlastraße, welche an ihrer westlichen Seite einseitig nicht zum Anbau bestimmt ist und damit auch die Grenze zur AE X bildet. Die ab der Hans-Kopp-Straße parallel zur Mahlastraße verlaufende und zum Anbau bestimmte Anliegerstraße ist als Gemeindestrasse für den uneingeschränkten öffentlichen Verkehr gewidmet und stellt damit eine eigenständige Verkehrsanlage dar. Insoweit stellt die Mahlastraße die östliche Grenze der AE IX dar und ist nicht Bestandteil derselben.

In diesen Grenzen vermittelt die Abrechnungseinheit den Grundstücken einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt.

10. Abrechnungseinheit X, Frankenthal Süd:

Die AE X stellt sich in ihren Grenzen wie folgt dar. Die nördliche Grenze der Abrechnungseinheit bildet an der Anschlussstelle Frankenthal Mitte der Verlauf der Fahrbahnmitte der L 522 (Europaring). Nach Westen hin erfolgt die Abgrenzung über den weiteren Verlauf der Fahrbahnmitte der L522 bis zum Kreuzungsbereich Hans-Kopp-Straße/Mahlastraße. Von dort ab bildet die Mahlastraße mit ihrer Westseite auch die westliche Grenze. Ihre östliche Begrenzung erfährt diese Abrechnungseinheit ab der an der Anschlussstelle Frankenthal Mitte verlaufenden B 9 in Richtung Süden. Das südlich der Anschlussstelle Frankenthal Mitte und östlich der B 9 gelegene Wohngebiet des „Meergartenwegs“ inklusive der Tennisanlagen am „Am Strandbad“ ist der AE X zugehörig. In diesem Bereich kommt der B 9 keine trennende Wirkung zu, denn Sie verläuft oberhalb des Wohngebietes. Für dieses Wohngebiet bestehen zwei ausreichend groß dimensionierte Unterführungen, um einen verbindenden wechselseitigen Verkehr uneingeschränkt zu ermöglichen. Der weitere Verlauf der B 9 im Süden sowie das Ende der Bebauung entlang der Isenach mit sich anschließenden Außenbereichsflächen im Sinne des § 35 BauGB markieren die südliche Begrenzung.

Die Abrechnungseinheit Frankenthal Süd vermittelt den Grundstücken im abgrenzbaren Gebiet einen potentiellen Gebrauchsvorteil, der sich als Lagevorteil auf den Gebrauchswert der Grundstücke durch die Möglichkeit der Nutzung der Verkehrsanlagen in diesem Gebiet auswirkt.

Eine Begründung zur Aufteilung des Stadtgebietes in mehrere Abrechnungseinheiten ist auch Gegenstand der Anlage 2 der Satzung.

B. FESTLEGUNG DER GEMEINDEANTEILE

Rechtliches zum Gemeindeanteil (u. a. OVG Koblenz 6 A 11584/16, 29.06.2017):

Nach § 10a Abs. 3 KAG bleibt bei der Ermittlung der Beiträge ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender Anteil (Gemeindeanteil) außer Ansatz, der dem nicht den Beitragsschuldnern zuzurechnenden Verkehrsaufkommen entspricht. Der Gemeindeanteil ist in der Satzung festzulegen. Er muss dem Verkehrsaufkommen entsprechen, das nicht den Beitragsschuldnern zuzurechnen ist, und beträgt mindestens 20 %. Das Verkehrsaufkommen, welches nicht den Beitragsschuldnern zuzurechnen ist, also der Durchgangsverkehr, ergibt sich aus der sich im Verhältnis zum Anliegerverkehr zu ermittelnder zahlenmäßiger Relation der Verkehrsfrequenzen (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 21. Januar 2009 – 6 A 10697/08.OVG).

Nach der Rechtsprechung des 6. Senats des OVG (vgl. auch Beschluss vom 15. Dezember 2005 – 6 A 11220/05.OVG) ist der Eigenanteil einer Gemeinde im Einzelfall unter Berücksichtigung aller konkreten Umstände zu ermitteln, wobei

- ein ganz überwiegender Anliegerverkehr bei geringem Durchgangsverkehr einen Gemeindeanteil von 25 v. H.,
- ein erhöhter Durchgangs-, aber noch überwiegender Anliegerverkehr regelmäßig einen Gemeindeanteil von 35 bis 45 v. H. rechtfertigt,
- während bei überwiegendem Durchgangsverkehr davon ausgegangen werden kann, dass der Gemeindeanteil regelmäßig 55 bis 65 v. H. beträgt.
- Bei ganz überwiegendem Durchgangs-, aber nur wenig Anliegerverkehr, ist ein Gemeindeanteil von 70 v. H. im Allgemeinen angezeigt.
- Halten sich Anlieger- und Durchgangsverkehr die Waage, kann ein Gemeindeanteil von 50 v. H. als angemessen angesehen werden.
- 55-65% bei überwiegendem Durchgangsverkehr
- und schließlich 70% bei ganz überwiegendem Durchgangs-, aber nur wenig Anliegerverkehr.

Dabei schließt der der Gemeinde zustehende Beurteilungsspielraum eine geringe Bandbreite mehrerer vertretbarer Vorteilssätze ein, die nach oben und unten um nicht mehr als 5% abweichen. Diese Bandbreite von 5% nach oben und unten soll einen Ausgleich für die insbesondere tatsächliche Unsicherheit bieten, die mit der Bewertung der Anteile des Anlieger- sowie des Durchgangsverkehrs zwangsläufig verbunden ist.

Anliegende, selbst entwickelte Tabelle dient der Veranschaulichung und soll diesen Maßstab vereinfacht darstellen:

Maßstab für die Festlegung des Gemeindeanteils (Rechtsprechung)						
	DURCHGANGSVERKEHR					Bandbreite
	gering	erhöht	ausgewogen	überwiegend	ganz überwiegend	
ANLIEGERVERKEHR						
ganz überwiegend	25%					20-30%
überwiegend		35% - 45%				30-50%
ausgewogen			50%			50%
erhöht				55 - 65%		50-70%
gering					70%	70 - ..%
Beurteilungsspielraum der Gemeinde	jeweils +- 5%					
	Bandbreite von 5 % nach oben und unten soll einen Ausgleich für die insbesondere tatsächliche Unsicherheit bieten, die mit der Bewertung der Anteile des Anlieger- sowie des Durchgangsverkehrs zwangsläufig verbunden ist.					

Bei der satzungsrechtlichen Festlegung des Gemeindeanteils muss der Gemeinderat demnach sämtliche in der Baulast der Gemeinde stehenden Verkehrsanlagen und -teile innerhalb der öffentlichen Einrichtung von Anbaustraßen (= Abrechnungseinheit) in den Blick nehmen und insgesamt das Verhältnis von Anlieger- und Durchgangsverkehr gewichten. Dies bedeutet, dass der gesamte von Anliegergrundstücken innerhalb der einheitlichen öffentlichen Einrichtung ausgehende bzw. dorthin führende Verkehr innerhalb dieser Einrichtung als Anliegerverkehr zu werten ist. Durchgangsverkehr ist hingegen der durch die einheitliche öffentliche Einrichtung verlaufende Verkehr. Unter dieser Voraussetzung können zum Durchgangsverkehr nicht nur der überörtliche Verkehr, sondern auch die Verkehrsströme zwischen mehreren öffentlichen Einrichtungen von Anbaustraßen i. S. d. § 10a KAG und der Verkehr zählen, der aus dem bzw. in den Außenbereich der Gemeinde (z. B. Holzabfuhr, Transport von Bodenschätzen, Fahrten zu Freizeiteinrichtungen, etc.) verläuft. Darüber hinaus ist nach einer Entscheidung des Verwaltungsgerichts Koblenz der Fahrverkehr des öffentlichen Personennahverkehrs (Busverkehr) gänzlich dem Durchgangsverkehr zuzuordnen (VG Koblenz, Az. 4 K 886/18.KO vom 27.06.2019).

Die Entscheidung über den Gemeindeanteil setzt dabei weder eine Verkehrszählung noch die Ermittlung der Verkehrsfunktion der Straße durch einen Sachverständigen voraus. Abgesehen davon, dass solche formellen Erhebungen wegen der Ermittlung von Ausgangspunkt und Ziel der Fahrten zu unterschiedlichen Tages- und Jahreszeiten (z. B. innerhalb und außerhalb der Schulferien) einen enormen Aufwand erfordern, unterliegen sie mancherlei die Ergebnisse verfälschenden Einflüssen, wie beispielsweise kurzfristigen Umleitungen oder Baustellen im räumlichen Umfeld der in Rede stehenden Straße, und sind meist nur für einen kurzen Zeitraum aussagekräftig. Demgegenüber vermag der Gemeinderat, der mit den örtlichen Verhältnissen, insbesondere den Grundstücksnutzungen, der flächenmäßigen Ausdehnung der Straßen und ihrer Bedeutung im Gefüge der Verkehrswege vertraut ist, im Allgemeinen die zahlenmäßige Relation der Verkehrsfrequenzen in einer ausgebauten Straße hinreichend zuverlässig einzuschätzen. Die Festlegung des Gemeindeanteils durch den Rat ist allerdings zu beanstanden, wenn der diesbezügliche Ratsbeschluss auf einer greifbaren Fehleinschätzung beruht, weil er die vorstehend dargestellten Maßstäbe verfehlt, nicht alle relevanten tatsächlichen Umstände berücksichtigt oder in sich widersprüchlich ist (OVG Koblenz, Urteil vom 21. Januar 2009 – 6 A 10697/08.OVG).

Ein gleichwohl erfolgter Abgleich mit den Ergebnissen der im Jahr 2014 in Frankenthal erfolgten Verkehrszählung ergab, dass diese aufgrund der unterschiedlichen De-

definition des Maßstabs „Durchgangsverkehr“ nur bedingt heranzuziehen und vergleichbar sind. Es ergaben sich hieraus aber dennoch teils zielführende Hinweise. Unter anderem führte dies zu der Erkenntnis, dass entgegen ursprünglicher Einschätzungen der Durchgangsverkehr in der AE I noch als gering zu betrachten ist.

1. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit I, Mörsch:

Die AE I Mörsch stellt sich als nordöstlicher Vorort von Frankenthal dar. Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen bestehen überwiegend aus Verkehrs-, Anlieger und Sammelstraßen. Durch die Abrechnungseinheit selbst führt mit der Mörscher Straße eine Hauptverkehrsstraße sowie eine weitere, die am östlichen Rand des Vorortes verläuft (Starenweg und Dudelsackstraße). Beide Straßen stehen in der Baulast der Stadt Frankenthal. Das Abrechnungsgebiet zeichnet sich ganz überwiegend durch Anliegerverkehr mit noch geringem Durchgangsverkehr wegen der Anbindung in Richtung Autobahn A6, BASF und Worms aus. Dieser Durchgangsverkehr verläuft über die beiden Hauptverkehrsstraßen (Mörscher Str./Hauptstr. und Starenweg/Dudelsackstr.) und dem Petersauer Weg über die B9 zur Anschlussstelle Ludwigshafen Nord und der Autobahn A6. Da dieser Durchgangsverkehr als noch gering zu betrachten ist, wird für die AE I ein Gemeindeanteil von 25% vorgeschlagen.

2. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit II, Studernheim:

Der südlich des Stadtgebiets gelegene Ortsteil Studernheim stellt sich quasi als ein „Sackgassen-Vorort“ ohne Verkehrsanbindung nach Süden und Osten dar. Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen stellen sich überwiegend als Verkehrs-, Anlieger und Sammelstraßen dar. Hauptverkehrsstraßen sind die aus der Innenstadt führende Mahlastraße (ehemalige K4) bis zur Abzweigung Sonnenstraße, die Sonnenstraße von dieser Abzweigung bis zur Abzweigung Mühlbergstraße und ab dieser Abzweigung die unter der B9 verlaufenden Mühlbergstraße in Richtung Eppstein-Flomersheim (AE III). Diese Abrechnungseinheit zeichnet sich durch einen ganz überwiegenden Anliegerverkehr mit geringem Durchgangsverkehr aus. Am nordwestlichen Rand der Abrechnungseinheit befindet sich ein Einkaufszentrum (Real), welches überwiegend Anliegerverkehr verursacht (Ziel- und Quellverkehr). Zwar fehlt die Verkehrsanbindung in Richtung Süden und Osten, dennoch dienen die bezeichneten und in der Baulast der Stadt Frankenthal stehenden Hauptverkehrsstraßen regelmäßig als Verbindungs- und Ausweichrouten zwischen den Ortsteilen Eppstein/Flomersheim und dem Stadtgebiet sowie als Verbindung für den von der B9 abfahrenden Verkehr in Richtung Eppstein/Flomersheim, Lamsheim, Maxdorf, Ruchheim, etc. sowie umgekehrt. Insgesamt ist der Durchgangsverkehr aufgrund fehlender Süd- und Ostanbindung als gering zu betrachten. Daher wird für diese Abrechnungseinheit der Gemeindeanteil mit 25 % gewichtet und vorgeschlagen.

3. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit III; Eppstein-Flomersheim

Die südwestlich des Stadtgebiets gelegene AE III besteht aus den beiden Ortsbezirken Eppstein und Flomersheim. Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen bestehen im Wesentlichen aus Verkehrsstraßen und teilweise

aus Anlieger- und Sammelstraßen.

In Nord-Süd-Richtung verläuft mit der L524 eine klassifizierte Hauptverkehrsstraße (Dürkheimer Straße, Eppsteiner Straße), die nicht in der Baulast der Stadt Frankenthal steht. Insoweit ist der sich hierüber vollziehende Verkehr zum und vom Stadtgebiet nicht als Durchgangsverkehr zu berücksichtigen. Eine weitere Hauptverkehrsstraße findet sich mit dem Studernheimer Weg in Richtung Osten nach Studernheim, der in der Baulast der Stadt Frankenthal steht. Diese Hauptverkehrsstraße wird insbesondere genutzt um von der B9 oder dem Stadtgebiet kommend über Studernheim und Eppstein nördlich, südlich oder westlich gelegene Ziele außerhalb des Stadtgebietes zu erreichen. Umgekehrt gilt dies auch für den aus diesen Regionen anfahrenden Verkehr zur B9 bzw. ins Stadtgebiet. Auch bei höherem Verkehrsaufkommen auf der L524, ggf. mit Rückstau (aufgrund der vorhandenen Parksituation), wird der Studernheimer Weg genutzt um über die Verdistraße (Sammelstraße) in nördlicher Richtung wieder auf die L524 zu fahren. Der sich hierüber vollziehende Verkehr stellt Durchgangsverkehr dar.

Im nördlichen Teil von Flomersheim findet sich mit der Freinsheimer Straße eine Hauptverkehrsstraße, die als Kreisstraße klassifiziert ist (K6) und somit nicht in der Straßenbaulast der Stadt Frankenthal steht. Diese Hauptverkehrsstraße stellt in westlicher Richtung die Verbindung nach Lamsheim dar und in östlicher Richtung mündet Sie in die L524, welche ins Stadtgebiet führt.

Auch bei dieser Abrechnungseinheit zeichnet sich das Verkehrsaufkommen durch einen ganz überwiegenden Anliegerverkehr mit insgesamt geringem Durchgangsverkehr aus, da der wesentliche Verkehr sich über die L524 vollzieht und insoweit nicht als Durchgangsverkehr zu berücksichtigen ist.

Vor diesem Hintergrund wird der Gemeindeanteil auf 25 % vorgeschlagen.

4. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit IV, Frankenthal West

Die westlich der Bahnlinie gelegene AE IV setzt sich aus den Wohngebieten Heßheimer Viertel, Lauterecken, ehemalige Landwirtschaftsschule, dem „Gewerbegebiet West“, den gewerblich genutzten Flächen um die Ernst- Rahlson-Straße sowie dem Gebiet mit Stadtklinik und Zentrum für Arbeit und Bildung zusammen.

Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen sind überwiegend geprägt durch Verkehrsstraßen und teilweise durch Anlieger und Sammelstraßen. Innerhalb dieser Abrechnungseinheit verlaufen fünf für den Gemeindeanteil relevante - und in der Baulast der Stadt Frankenthal stehende - Hauptverkehrsstraßen. Dies sind die Lamsheimer Straße ab Kreuzung Westring in Richtung Innenstadt bis zur Abzweigung Johann-Klein-Straße, die Johann-Klein-Straße in Richtung Norden bis zur Abzweigung Heßheimer Straße, die Heßheimer Straße von dort ab auf dem Teilstück bis zur Abzweigung Beindersheimer Straße, die Beindersheimer Straße von dort ab bis zur Abzweigung auf den Nordring sowie der Westring in südlicher Richtung bis zur Kreuzung Lamsheimer Straße.

Das Abrechnungsgebiet Frankenthal-West zeichnet sich insgesamt durch einen noch überwiegenden Anliegerverkehr, jedoch mit einem spürbar erhöhten Durchgangsverkehr aus, der sich wie folgt darstellt. Ein nicht unerheblicher Teil des Durchgangsverkehr resultiert aus dem Verkehr vom „Gewerbegebiet Nord“ (AE VII), welcher – teilweise auch von der Autobahnanschlussstelle Frankenthal kommend - über die gut ausgebaute Industriestraße bzw. die Frankenthaler Straße aus Richtung Beindersheim und die gut ausgebaute Carl-Benz-Straße seinen Weg nach Süden oder Südwesten über den Westring sucht, beispielsweise in die Umlandgemeinden. Das gleiche kann für den Verkehr mit südlicher oder südwestlicher Zielrichtung aus Richtung

Heßheim kommend festgestellt werden. Auch aus Richtung Lamsheim kommend über die Lamsheimer Straße und Johann-Klein-Straße sowie aus Richtung Beindersheim über die Beindersheimer Straße und aus Richtung Heßheim über die Heßheimer Straße vollzieht sich ein nicht unerheblicher Fahrzeugverkehr ins Innenstadtgebiet östlich der Bahnlinie oder zur Anschlussstelle Frankenthal für die Autobahn A6.

Aufgrund eines spürbar erhöhten Durchgangsverkehrs wird für diese Abrechnungseinheit nach Abwägung aller Umstände ein Gemeindeanteil von 40% vorgeschlagen.

5. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit V, Frankenthal Mitte

Die AE V deckt im Wesentlichen das Innenstadtgebiet östlich der Bahngleise ab. Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen bestehen überwiegend aus Verkehrsstraßen, einigen Sammelstraßen, wenigen Anliegerstraßen und Fußgängerbereichen sowie neun für den Gemeindeanteil relevante Hauptverkehrsstraßen, welche in der Baulast der Stadt stehen.

Es handelt sich dabei um folgende Hauptverkehrsstraßen:

- a) Eisenbahnstraße in ihrem Verlauf östlich der Bahnlinie
- b) Neumayerring
- c) Straße „Am Kanal“
- d) Foltzring
- e) Wormser Straße ab Wormser Tor in nördlicher Richtung
- f) Pilgerstraße
- g) Am Eiskeller/Franz-Nissl-Straße
- h) Mörscher Straße ab Einmündung Pilgerstraße in östlicher Richtung

Dieses Abrechnungsgebiet zeichnet sich durch einen noch überwiegenden Anliegerverkehr bei gleichzeitig erhöhtem Durchgangsverkehr aus. Insbesondere aufgrund nachfolgender Gegebenheiten bzw. der Lage von Einrichtungen vollzieht sich durch die AE V Frankenthal-Mitte über die genannten Hauptverkehrsstraßen ein nicht unerheblicher Fahrzeugverkehr:

- 1) Berufs- und sonstiger Verkehr im Zusammenhang mit
 - der Firma KSB sowie Howden und Siemens (AE IV)
 - dem „Gewerbegebiet“ Industriestraße/Unternehmenspark Nord (AE VII)
 - dem „Gewerbegebiet“ westlich der Wormser Straße
 - der Anbindung zur Autobahn A6 (Anschlussstelle Frankenthal)
 - der Anbindung zur Autobahnanschlussstelle Ludwigshafen Nord mit Zielrichtung Worms (B9), BASF und Osten (A6) über Mörscher Straße und „Am Kanal“ (Ausweichweg/Schleichweg)
 - der Anbindung Richtung Süden zur B9 über die Mahlastraße oder in westlicher Richtung über den Europaring zur B9
 - der Anbindung Richtung Südwesten zur L522 und L524 über Eppstein/Flomersheim zum „Industriegebiet“ Am Römig (Amazon)
 - dem Gewerbegebiet entlang der Schrader Straße und Hammstraße (AE IX)
- 2) Stadtklinik und Zentrum für Arbeit und Bildung im Nordwesten (AE IV)
- 3) Berufsbildende Andreas-Albert-Schule (AE IV)

- 4) Waldorfschule, TÜV und Kfz-Zulassungsbehörde (AE IX)
- 5) Ökumenisches Gemeindezentrum Pilgerpfad, Friedrich-Ebert-Realschule Plus, Karolinen- und Albert-Einstein-Gymnasium, Pfalzinstitut für Hören und Kommunikation, Strandbad (AE X)
- 6) Robert-Schumann-Integrierte-Gesamtschule, Sportanlagen Ostpark, Wertstoffcenter (AE VI)

Aufgrund eines erhöhten Durchgangsverkehrs, insbesondere zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs, wird für diese Abrechnungseinheit ein Gemeindeanteil von 35% vorgeschlagen.

6. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit VI, Frankenthal Ost

Die AE VI setzt sich aus dem nördlich des Nordrings zwischen Bahnlinie und Wormser Straße verlaufenden gewerblich genutzten Gebiets, den Wohngebieten „Nordend“, „Ziegelhofweg“ sowie „Ostpark“ inklusive der umfangreichen Sportanlagen zusammen. Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen bestehen ganz überwiegend aus Verkehrs- und Anliegerstraßen. Die Wohngebiete „Nordend“ und „Ostpark“ werden vornehmlich durch Verkehrsstraßen erschlossen, wohingegen im Wohngebiet „Ziegelhofweg“ die Anliegerstraßen überwiegen. Dabei stehen insgesamt sieben Sammelstraßen zur Verfügung, um entsprechenden Verkehr weiter- bzw. abzuleiten. Hierfür stehen mit der Industriestraße, Wormser Straße, der Mörscher Straße, Am Kanal und dem Starenweg fünf in der Baulast der Stadt stehende und für den Gemeindeanteil relevante Hauptverkehrsstraßen zur Verfügung.

Dieses Abrechnungsgebiet zeichnet sich insgesamt durch einen noch überwiegenden Anliegerverkehr bei gleichzeitig erhöhtem Durchgangsverkehr aus.

Die an der westlichen Grenze der Abrechnungseinheit verlaufende L 523 (Ostring und Berliner Straße) ist eine übergeordnete, klassifizierte Straße, die nicht in der Baulast der Stadt steht. Der hierüber verlaufende Verkehr mit Zielrichtung A 6, „Gewerbegebiet Nord“ (AE VII) und Richtung Westen ist insoweit nicht als Durchgangsverkehr zu berücksichtigen.

Allerdings ist der von der A 6 kommende Fahrzeugverkehr über die Industriestraße ins „Gewerbegebiet“ sowie über die Wormser Straße in Richtung Süden, Westen und Osten als Durchgangsverkehr zu gewichten. Gleiches gilt für die Anfahrt zur A 6. Insbesondere während der Stoßzeiten im Berufsverkehr und durchgehend der gewerbliche Verkehr in und aus dem „Gewerbegebiet Industriestraße“ verursachen hier ein erhöhtes Verkehrsaufkommen.

Ausgehend von der Mörscher Straße resultiert ein leicht erhöhter Durchgangsverkehr in den und aus dem Ortsteil Mörsch und in Richtung Autobahn A6, BASF, B 9 in Richtung Worms sowie in gegenläufiger Richtung ins Stadtgebiet bzw. deren Außenbezirke. Ähnliches gilt für die Hauptverkehrsstraßen Am Kanal und Starenweg, welche entsprechend als Ausweichroute in diese Richtungen sowie als Direktverbindung nach Ludwigshafen Pfingstweide und Edigheim sowie zurück genutzt werden.

Insgesamt wird für den Durchgangsverkehr dieser Abrechnungseinheit ein Gemeindeanteil von 35% vorgeschlagen.

7. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit VII, Frankenthal Nord

Die AE VII wird durch das Gewerbegebiet Industriestraße und Unternehmenspark Nord gebildet. Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen bestehen aus wenigen Anliegerstraßen, überwiegend jedoch aus Verkehrsstraßen sowie drei gut, bis sehr gut ausgebauten Hauptverkehrsstraßen (Siemensstraße, Carl-Benz-Straße, Industriestraße). Diese Straßen stehen im Gegensatz zur Beindersheimer Straße in der Baulast der Stadt Frankenthal. Die Beindersheimer Straße ist als Kreisstraße klassifiziert (K 9), steht nicht in der Baulast der Stadt und ist für die Gewichtung des Durchgangsverkehrs insoweit unbeachtlich.

Auch dieses Abrechnungsgebiet zeichnet sich insgesamt durch einen noch überwiegenden Anliegerverkehr bei gleichzeitig erhöhtem Durchgangsverkehr aus.

Ein wesentlicher Teil dieses Durchgangsverkehrs resultiert sowohl aus von der Autobahnanschlussstelle Frankenthal kommendem Verkehr über die sehr gut ausgebaute Industrie-, Carl-Benz-Straße sowie Siemensstraße, als auch Verkehr aus Richtung Beindersheim über die Frankenthaler Straße kommend, der seinen Weg mit folgenden Zielrichtungen sucht:

- 1) Stadtklinik, Zentrum für Arbeit und Bildung sowie dem Gewerbegebiet um die Ernst- Rahlson-Straße über die L 453 (Heßheimer Straße)
- 2) Zur L 453 (Heßheimer Straße) Richtung Heßheim und Umlandgemeinden
- 3) Über den Westring zur L 522 Richtung Lambsheim und Umlandgemeinden
- 4) Über den Westring zur L 524 Richtung Flomersheim-Eppstein und Umlandgemeinden
- 5) Firmen KSB sowie Howden und Siemens (AE IV)
- 6) Wohnviertel Lauterecken, Carl-Bosch-Siedlung, Donnersberg, Siebenpfeiffer, Heßheimer Viertel, Wohnviertel an der ehemaligen Landwirtschaftsschule sowie die Berufsbildende Andreas-Albert-Schule

Für die gegenläufigen Verkehrsrichtungen gilt dies in gleicher Weise.

Insgesamt wird für den Durchgangsverkehr dieser Abrechnungseinheit ein Gemeindeanteil von 35% vorgeschlagen.

8. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit VIII, FT-Carl-Bosch-Siedlung

Die zwischen 1956 und 1966 entstandene Werkssiedlung der BASF Ludwigshafen bildet eine geschlossene Wohnanlage, welche am Südrand der Stadt gelegen ist. Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen bestehen aus einer ringförmig angelegten Sammelstraße mit Anbindung an die nördlich gelegene L 522 (Flomersheimer Straße) und ansonsten aus Verkehrs- und Anliegerstraßen. Da eine Verkehrsanbindung nur auf der Nordseite der Abrechnungseinheit besteht ist ein relevanter Durchgangsverkehr nicht festzustellen.

Vor diesem Hintergrund wird der Gemeindeanteil entsprechend § 10a Abs. 3 Satz 3 KAG auf den Mindestwert von 20% vorgeschlagen.

9. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit IX, Frankenthal Mitte-Süd

Die AE IX wird gebildet aus einem Wohn- und Gewerbegebiet, welches südlich der L 522 (Hans-Kopp-Straße) zwischen der Bahnlinie im Westen und der Mahlastraße im Osten verläuft.

Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen bestehen überwiegend aus Anliegerstraßen, zwei Verkehrsstraßen, einer Sammelstraße (Julius-Bettinger-Straße) sowie mit der Schraderstraße, der Hammstraße, der Gegelstraße und der Daniel-Bechtel-Straße vier Hauptverkehrsstraßen, welche allesamt in der Baulast der Stadt stehen.

Diese Abrechnungseinheit weist einen ganz überwiegenden Anliegerverkehr mit noch geringem Durchgangsverkehr auf.

Dieser Durchgangsverkehr vollzieht sich in Nord-Süd Richtung entlang der benannten Hauptverkehrsstraßen sowie der Sammelstraße. Einerseits betrifft dies hauptsächlich den Verkehr vom Westring sowie den beiden Wohnvierteln Lauterecken und Carl-Bosch-Siedlung in Richtung Süden zur Mahlastraße auf die B 9 bzw. nach Studernheim oder in den Albrecht-Dürer-Ring der AE X (Sammelstraße). Für die gegenläufige Verkehrsrichtung gilt dies in gleicher Weise. Andererseits fungieren insbesondere die Schraderstraße und die Hammstraße in beiden Richtungen als Ausweichrouten bei entsprechend starkem Verkehrsaufkommen entlang der Mahlastraße (mehrere Ampelanlagen). Dies betrifft in gleicher Weise den Verkehr, der über den Neumayerring und dem Europaring mit Zielrichtung B 9 oder Studernheim, wo sich u. a. ein Einkaufszentrum befindet (Real-Markt), unterwegs ist. Gleiches gilt für die gegenläufige Verkehrsrichtung.

Insgesamt wird für den Durchgangsverkehr dieser Abrechnungseinheit ein Gemeindeanteil von 25% vorgeschlagen.

10. Gemeindeanteil Abrechnungseinheit X, Frankenthal Süd

Diese Abrechnungseinheit erstreckt sich südlich des Europarings zwischen Mahlastraße und B 9 – die Wohnbebauung am Meergartenweg östlich der B 9 eingeschlossen - bis hin zur südlichen Grenze. Innerhalb der Abrechnungseinheit finden sich die Wohngebiete Pilgerpfad und Klostersgärten sowie mehrere Schulen (zwei Gymnasien, eine Realschule Plus), sechs Kindertagesstätten, ein ökumenisches Gemeindezentrum, ein Mehrgenerationenhaus, das Pfalzinstitut für Hören und Kommunikation, der Festplatz, Gewerbeansiedlung, Einkaufsmärkte und das Strandbad.

Die zu dieser Abrechnungseinheit zusammengefassten Verkehrsanlagen bestehen überwiegend aus Anlieger- und Verkehrsstraßen sowie vier Sammelstraßen, wobei der ringförmig angelegte Albrecht-Dürer-Ring die Bedeutsamste ist. Die Mahlastraße sowie Teile der Franken- und Benderstraße bilden die in der Baulast der Stadt stehenden Hauptverkehrsstraßen dieser Abrechnungseinheit.

Die Abrechnungseinheit weist einen noch überwiegenden Anliegerverkehr bei gleichzeitig erhöhtem Durchgangsverkehr auf.

Dies ist dem Umstand geschuldet, dass ein ganz wesentlicher Teil des Durchgangsverkehrs seinen Weg ins Innenstadtgebiet bzw. in die westlich und nördlicher gelegenen Abrechnungseinheiten über die Mahlastraße nimmt. In gleicher Weise trifft dies auch für den Verkehr mit Zielrichtung Süden zur B 9 zu. Insbesondere während

der Stoßzeiten des Berufsverkehrs kommt es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Die Mahlastraße - als dominierende Hauptverkehrsstraße - nimmt sowohl den Fahrzeugverkehr vom Neumayerring und Europaring als auch der L 522 (Hans-Kopp-Straße) sowie der Frankenstraße, der Schraderstraße, dem Albrecht-Dürer-Ring und dem aus Richtung B 9 und Studernheim kommenden Verkehr auf.

Der Albrecht-Dürer-Ring fungiert darüber hinaus als Ausweichroute zur Bender- und Frankenstraße mit Anbindung zum Neumayerring und Europaring. Für die gegenläufigen Verkehrsrichtungen gilt dies in gleicher Weise.

Unter Berücksichtigung der Größe der Wohnviertel und der oben aufgezeigten vorhandenen Einrichtungen mit einem überwiegenden Anteil an Verkehrs- und Anliegerstraßen wird für den Durchgangsverkehr dieser Abrechnungseinheit ein Gemeindeanteil von 35% vorgeschlagen.

11. Anmerkung:

Im Zusammenhang mit der Heranziehung der Erkenntnisse aus der Verkehrszählung von 2014 gab es aus der Projektgruppe heraus auch die Anregung insbesondere die Abrechnungseinheiten IV, V, VI, VII und X noch einmal zu überdenken und gegenüberzustellen im Hinblick darauf, ob die Gemeindeanteile von 35% in den Abrechnungseinheiten V, VI, VII und X im Vergleich zur AE IV mit einem Gemeindeanteil von 40% haltbar sind.

Für eine solche Gegenüberstellung liegt jedoch nur ein verwertbarer Plan aus der Verkehrszählung 2014/2015 vor, welcher allerdings die Gesamtanalyse der Verkehrsbelastung pro 24 Stunden darstellt, ohne hier nach Durchgangs- und Anliegerverkehr zu differenzieren. Darüber hinaus wurden einige stichhaltige Argumente herausgearbeitet, die nahe legen, dass sich die AE IV von den anderen Abrechnungseinheiten etwas abhebt. Im Übrigen muss berücksichtigt werden, dass aus Sicht der Projektgruppe alle hier in Rede stehenden Abrechnungseinheiten unstrittig in einem Bereich „noch überwiegenden Anliegerverkehrs“ bei gleichzeitig „erhöhtem Durchgangsverkehr“ liegen. Eine in der Rechtsprechung anerkannte Bandbreite von 35% bis 45% an Durchgangsverkehr ist in Anlehnung an die Lüneburger Tabelle hierfür vorgesehen.

Das der Gemeinde hierbei zustehende und mit einem Beurteilungsspielraum versehene Einschätzungsermessen schließt eine geringe Bandbreite mehrerer vertretbarer Vorteilssätze ein, die nach oben und unten um nicht mehr als 5% abweichen. Diese Bandbreite soll einen Ausgleich für die insbesondere tatsächliche Unsicherheit bieten, die mit der Bewertung der Anteile des Anlieger- sowie des Durchgangsverkehrs ohne präzise Datenerhebung zwangsläufig verbunden ist.

Unabhängig von der Tatsache, dass die Ergebnisse der Verkehrszählung aufgrund der unterschiedlichen Definition des Maßstabs „Durchgangsverkehr“ nur bedingt heranzuziehen und vergleichbar waren, wurden die Daten der Verkehrszählung im Nachgang als eine zusätzliche Grundlage herangezogen, einerseits um mögliche Fehleinschätzungen zu identifizieren, andererseits um zu dokumentieren, dass für eine Festlegung von Gemeindeanteilen alle zur Verfügung stehenden Informationen und Argumente für eine möglichst sichere Einschätzung berücksichtigt wurden.

An dieser Stelle sei ergänzend auch darauf hingewiesen, dass die Entscheidung über den Gemeindeanteil nach der Rechtsprechung des OVG Rheinland-Pfalz (vgl. auch OVG Koblenz, Beschluss vom 23.08.2007 – 6 A 10468/07.OVG ; OVG Kob-

lenz, Urteil vom 29.06.2017 – 6 A 11584/16.OVG; OVG Koblenz, Urteil vom 03.09.2018 - 6 A 10526/18) weder eine Verkehrszählung noch die Ermittlung der Verkehrsfunktion einer Straße durch einen Sachverständigen voraussetzt. Abgesehen davon, dass solche formellen Erhebungen wegen der Ermittlung von Ausgangspunkt und Ziel der Fahrten zu unterschiedlichen Tageszeiten einen großen Aufwand erfordern, sind sie häufig nur für einen kurzen Zeitraum aussagekräftig. Demgegenüber vermag der Gemeinderat, der mit den örtlichen Verhältnissen, insbesondere den Grundstücksnutzungen, der flächenmäßigen Ausdehnung der Straßen und ihrer Bedeutung im Gefüge der Verkehrswege vertraut ist, im allgemeinen die zahlenmäßige Relation der Verkehrsfrequenzen innerhalb der einheitlichen öffentlichen Einrichtung hinreichend zuverlässig einzuschätzen.

C. FESTLEGUNG EINER ÜBERLEITUNGSREGELUNG - VERSCHONUNG

Nach dem Kommunalabgabengesetz Rheinland-Pfalz (KAG) hat der Landesgesetzgeber den Kommunen die Möglichkeit eröffnet, für Grundstücke, die zu neu angelegten oder ausgebauten Straßen Zugang oder Zufahrt nehmen können sowie für Grundstücke in Sanierungsgebieten, die einen Ausgleichsbetrag geleistet haben, eine Verschonungsregelung zu erlassen. Die Verschonung soll dabei längstens 20 Jahre betragen. Diese Verschonungsregelung führt dazu, dass hiervon betroffene Grundstücke bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrages nicht berücksichtigt werden und auch nicht beitragspflichtig werden. Insofern führt diese Regelung dazu, dass die Gesamtfläche um diese „verschonten“ Grundstücksflächen für den festzusetzenden Verschonungszeitraum sinkt und ihre Eigentümer keinen wiederkehrenden Beitrag innerhalb des festgesetzten Zeitraums leisten.

§ 10a Abs. 5 KAG regelt hierzu folgendes:

„Durch Satzung können die Gemeinden Überleitungsregelungen für die Fälle, in denen Erschließungsbeiträge, Ausbaubeiträge oder Ausgleichsbeträge nach dem Baugesetzbuch oder Kosten der erstmaligen Herstellung aufgrund von Verträgen zu leisten sind, treffen. Entsprechendes gilt, wenn von einmaligen Beiträgen nach § 10 auf wiederkehrende Beiträge oder von wiederkehrenden auf einmalige Beiträge umgestellt wird. Die Überleitungsregelungen sollen vorsehen, dass die betroffenen Grundstücke für einen Zeitraum von höchstens 20 Jahren seit der Entstehung des Beitragsanspruchs bei der Ermittlung des wiederkehrenden Beitrags nicht berücksichtigt und auch nicht beitragspflichtig werden. Bei der Bestimmung des Zeitraums nach Satz 3 sollen die übliche Nutzungsdauer der Verkehrsanlagen und der Umfang der einmaligen Belastung berücksichtigt werden.“

Nach einem Urteil des OVG Koblenz vom 03.09.2018 (6 A 11966/17) kann die Festlegung der Verschonungszeiträume in der Weise ermessensgerecht erfolgen, dass die höchstmögliche Verschonung von 20 Jahren nur für diejenigen Grundstücke mit der höchsten einmaligen Belastung gilt, während die Verschonungszeiträume für die übrigen Grundstücke nach dem jeweiligen (niedrigeren) Umfang der einmaligen Belastung entsprechend kürzer ausfallen.

Darüber hinaus ist mit einer solchen Regelung das rechtsstaatliche Gebot hinreichender Bestimmtheit nicht verletzt, wenn eine satzungsrechtliche Regelung über die Verschonung bestimmter Grundstücke von der Pflicht, wiederkehrende Ausbaubeiträge zu entrichten, nicht einzelne Straßen (oder Gebiete) mit den für diese jeweils geltenden Verschonungszeiträumen benennt.

Aus den zu berücksichtigten Erschließungsbeiträgen nach dem BauGB, Ausbaubeiträgen nach dem KAG oder Kosten der erstmaligen Herstellung aufgrund von Verträgen beläuft sich nach Auskunft des Bereichs Finanzen die höchste einmalige Belastung auf 75,26 €/m².

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen kann unter Berücksichtigung der üblichen Nutzungsdauer einer Verkehrsanlage von 20 Jahren, eine Übergangsregelung nach dem folgenden Umfang der einmaligen Belastung getroffen werden:

Beitrag je m² beitragspflichtige Fläche	Verschonung Jahre
bis 3,96 €	1
von 3,97 € bis 7,92 €	2
von 7,93 € bis 11,88 €	3
von 11,89 € bis 15,84 €	4
von 15,85 € bis 19,80 €	5
von 19,81 € bis 23,76 €	6
von 23,77 € bis 27,72 €	7
von 27,73 € bis 31,68 €	8
von 31,69 € bis 35,64 €	9
von 35,65 € bis 39,60 €	10
von 39,61 € bis 43,56 €	11
von 43,57 € bis 47,52 €	12
von 47,53 € bis 51,48 €	13
von 51,49 € bis 55,44 €	14
von 55,45 € bis 59,40 €	15
von 59,41 € bis 63,36 €	16
von 63,37 € bis 67,32 €	17
von 67,33 € bis 71,28 €	18
von 71,29 € bis 75,24 €	19
mehr als 75,25 €	20

Dabei beginnt die Schonfrist mit Ablauf des Jahres, in dem der Beitragsanspruch für die Erhebung von Erschließungsbeiträgen, Ausbaubeiträgen oder einer vertraglichen Leistung endgültig entstanden ist. Maßgeblich hierfür ist die Widmung als letzte Voraussetzung für die Entstehung des Beitragsanspruches (BVerwG 9 C 5.17 Beschluss vom 06.09.2018).

OVG Koblenz - 6 A 11966-17 - 03.09.2018: Nach der Rechtsprechung des Senats (Beschluss vom 5. September 2013 – 6 A 10632/13.OVG –) kann die Festlegung der Verschonungszeiträume für die einzelnen dafür vorgesehenen Straßen in der Weise ermessensgerecht erfolgen, dass die Nutzungsdauer generell mit 20 Jahren angesetzt wird, dieser Zeitraum allerdings nur für die Verkehrsanlage mit der höchsten einmaligen Belastung gilt, während die Verschonungszeiträume für die übrigen Straßen nach dem jeweiligen (niedrigeren) Umfang der einmaligen Belastung entsprechend kürzer ausfallen.

D. ÜBERSICHT DER ÄNDERUNGEN ZUR BISHERIGEN SATZUNG

Die Neufassung der Satzung orientiert sich in erster Linie an der Mustersatzung des

Gemeinde- und Städtebundes Rheinland-Pfalz (GStB RLP, Stand 15.10.2012). Auf eine Gegenüberstellung in Form einer Synopse wird vorliegend verzichtet. Die bisher gültige Satzung wird der Drucksache als Anlage 2 beigelegt. Die wesentlichen Änderungen stellen sich wie folgt dar:

1. In § 2 der Neufassung der Satzung wird die Beitragsfähigkeit von Verkehrsanlagen über den Aufwand allgemein geregelt und verzichtet damit auf eine enumerative Darstellung von Maßnahmen im Vergleich zu § 3 Abs. 1 und 2 der bisherigen Satzung (Beitragsfähige Aufwendungen). Hintergrund der allgemein gehaltenen Regelung ist, dass die wörtliche Benennung der Teileinrichtungen in Einzelfällen Streitbefangen sein kann. Daher setzt auch die zugrundeliegende Mustersatzung auf die allgemein gehaltenen Ausführungen im BauGB auf.
2. Darüber hinaus entfällt die Anlage zu § 3 Abs. 3 der bisherigen Satzung, in welcher die Beitragsfähigkeit im Umfang auf die in dieser Anlage genannten Maße beschränkt ist. Grundlage dieser Anlage war in der Vergangenheit das „Erforderlichkeitsmaß“ einer Erschließungs- oder Ausbaumaßnahme zu beschränken. Nachdem aber auch in der Gerichtsbarkeit hier eine sehr offene Beurteilung verfolgt wird, sollte von derlei Beschränkungen Abstand genommen werden. Daher liefert auch die Mustersatzung des GStB keine Hinweise auf eine solche Beschränkung, zumal damit ggf. die Abrechenbarkeit von Ausbaumaßnahmen zu Lasten der Stadt geht.
3. In § 3 der Neufassung der Satzung werden die für das Stadtgebiet ermittelten Abrechnungseinheiten (zum Anbau bestimmte Verkehrsanlagen) bezeichnet sowie die Ermittlung des beitragsfähigen Aufwandes in den Abrechnungseinheiten festgelegt. Im § 2 der bisherigen Satzung wurde das gesamte Stadtgebiet als eine Abrechnungseinheit definiert.
4. Im Gegensatz zum bisher in § 4 festgelegten Gemeindeanteil von 35% für das gesamte Stadtgebiet wird in § 5 der Neufassung der Satzung der Gemeindeanteil individuell für jede Abrechnungseinheit entsprechend des nicht den Beitragsschuldern zuzurechnenden Verkehrsaufkommens (= Durchgangsverkehr) festgelegt. Dabei ergibt sich eine Bandbreite des Gemeindeanteils von 20% bis zu 40%.
5. Eine wesentliche Änderung erfolgt durch einen Wechsel des Beitragsmaßstabs. Mit der Neufassung der Satzung wird der bisher nach den §§ 6, 8 und 9 der bisherigen Satzung zur Anwendung gekommene Geschossflächenmaßstab durch den heute weitestgehend üblichen Vollgeschossmaßstab nach § 6 der Neufassung ersetzt. Im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Grundstücksflächen ergeben sich keine Änderungen. Das Bundesverwaltungsgericht hat wiederholt (vgl. so schon u. a. Urteil vom 26. Januar 1979 - BVerwG 4 C 61-68 und 80-84.75; BVerwG 8 C 23/92, Urteil vom 19.08.1994) die Auffassung vertreten, dass der Vollgeschosßmaßstab insbesondere wegen seiner weitaus größeren Praktikabilität und der Überschaubarkeit des Heranziehungsverfahrens den Vorzug vor dem Geschosßflächenmaßstab verdient.
6. Mit § 9 der Neufassung besteht nunmehr die Möglichkeit Vorausleistungen auf den wiederkehrenden Ausbaubeitrag zu erheben, die sich nach der voraus-

sichtlichen Beitragshöhe für das laufende Jahr bemessen.

7. Auch ist mit § 10 der Neufassung die Ablösung von wiederkehrenden Beiträgen für einen Zeitraum von bis zu zehn Jahren geschaffen.
8. Durch die Übergangsregelung des § 13 der Neufassung wird gewährleistet, dass für Grundstücke, in denen Erschließungsbeiträge, einmalige Ausbaubeiträge, Kosten der erstmaligen Herstellung aufgrund von Verträgen oder Ausgleichsbeträge nach dem BauGB zu leisten sind oder geleistet wurden, für einen Zeitraum von höchstens 20 Jahren seit der Entstehung des Beitragsanspruchs eine entsprechende Verschonung zum Tragen kommt.
9. In § 14 der Neufassung wurde geregelt, dass der wiederkehrende Straßenausbaubeitrag als öffentliche Last auf dem Grundstück liegt.

Es wird vorgeschlagen der neuen Satzung zuzustimmen.

STADTVERWALTUNG FRANKENTHAL (PFALZ)

Martin Hebich
Oberbürgermeister

Anlagen

- Anlage 1 – Satzung über die Erhebung wiederkehrender Beiträge für den Ausbau öffentlicher Verkehrsanlagen (-AusbauwiederkehrBeitrS-)
- Anlage 2 bisherige Satzung über die Erhebung wiederkehrender Beiträge für den Ausbau öffentlicher Verkehrsanlagen (-AusbauwiederkehrBeitrS-) vom 20.12.2007